

Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik

1836—1896.

Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen
Eisenbahnwesens

von

Dr. phil. h. Dröll.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1912.

Vorwort.

Wenn einmal die Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Zeit geschrieben wird, so darf als ihr hervorstechendes Merkmal wohl eine Erscheinung festgehalten werden, der Zug zum Großbetrieb. Unternehmungen, die hunderte und tausende von Personen zu gemeinsamer Tätigkeit in sich vereinigten, gab es auch früher, aber 50 000, 70 000, ja 500 000 Menschen unter einer Leitung, wie sie unsere modernen Verkehrsunternehmen zählen, sind, soweit wir die Bevölkerungsdichte älterer Zeiten kennen, wohl eine einzigartige Erscheinung in der Geschichte der Menschheit. Wie ist die Ordnung dieser Massen zu planmäßiger Tätigkeit möglich, vor allem aber, und das soll hier die Frage sein, wie ist die Anhäufung dieser gewaltigen Summen von Arbeit und Kapital in einer Hand überhaupt entstanden? War es der eherne Zwang der wirtschaftlichen Entwicklung, waren es nur die dem Betriebszweig immanenten treibenden wirtschaftlichen und technischen Kräfte, die diese Gestaltung herbeiführten, oder war sie gar nur das Werk geistvoller energischer Persönlichkeiten? Die Eisenbahnen sind hier nur die Bahnbrecher einer neuen Zeit gewesen. Noch stehen wir in den meisten Zweigen der Industrie mitten in diesem Ringen der Unternehmen um ihr Dasein. Noch scheint hier der Ruhepunkt nicht gekommen, der nicht allzuweit von den Kämpfen vergangener Tage, doch fern genug von der Parteien Haß und Zanf uns die Richtlinien erkennen und prüfen läßt, nach denen die Entwicklung sich vollzieht. So bleibt als einziges Gebiet, das zur Ruhe gekommen, das Eisenbahnwesen. In ihm müssen die Wogen sich geglättet haben, wenn, und das liegt wieder in seinem eigensten Interesse, eine stetige Entwicklung der einzelnen Industriezweige gesichert sein soll. Darum darf hier am ehesten wohl die Forschung einsetzen.

Das deutsche Eisenbahnwesen hat sich in eigenartiger Weise entwickelt, teils als Staatsbetrieb, teils als Privatbetrieb unter dem Banne eines Erwerbsrechtes des Staates. Doch darf das hier nicht beirren.

Einerlei, ob Staats- oder Privatbetrieb, stets sind es die einzelnen Personen, die ihn leiten. Die wirtschaftliche Entwicklung aber ebenso wie die dem Betrieb immanenten wirtschaftlichen und technischen Kräfte wirken unabhängig von der Persönlichkeit des Unternehmers.

Wie diese keinen Unterschied schafft, so gibt es auch im großen Gang der Entwicklung keinen Unterschied zwischen den einzelnen Gebieten. Der Durchschnitt muß das Ganze widerspiegeln.

Das sind die Gesichtspunkte, von denen bei der Bearbeitung des vorliegenden Ausschnitts aus der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens ausgegangen ist. Seine Wahl bedarf keiner längeren Rechtfertigung. Wie kaum in einem anderen Bundesstaat spiegelt in Hessen die Gestaltung des Eisenbahnwesens jene des gesamten deutschen Eisenbahnwesens wieder. Die historische Mainlinie wird auch hier zum Schauplatz eines langen wechselvollen Kampfes zwischen Nord und Süd, in dessen einzelnen Phasen die Entwicklung hier wie dort zum Ausdruck kommt und schließlich auch den Ausschlag gibt. Und nicht allein nach dieser Seite ist jener Kampf so fesselnd. Was er entscheidet, ist die Daseinsberechtigung des Privatbetriebs und des Kleinbetriebs überhaupt. Alle die Mittel, mit denen so oft im wirtschaftlichen Kampf der Schwächere gegen den Stärkeren sich zu wehren sucht, finden wir auch hier. Was dem Schwächeren aber hier fehlt, ist die soziale Daseinsberechtigung. Die soziale Frage entscheidet gegen ihn. Sein Aufgehen im Größeren ist das naturnotwendige letzte Glied der Entwicklung. Es bringt zugleich den ersten Versuch einer Überwindung der Hindernisse, die der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens entgegenstehen, der politischen Grenzen. Werden diese aber wirklich nur hier überschritten?

Nur Staatsbetriebe sind es, die allein auf dem Kampfplatz bleiben, nominell selbständig, tatsächlich aber, wenn auch graduell verschieden, bedingungslos beherrscht von der Politik des Stärkeren. Sie vergleichen sich, auf daß keiner dem anderen den Verkehr abjage. Was sie aber nicht vergleichen können, das sind ihre Lebensinteressen. Sie reichen bei dem Stärkeren über die Grenzen hinaus, die dem Schwächeren gesteckt sind. Hier geht ein stiller Kampf weiter, ein Kampf nicht gegen den Stärkeren selbst, sondern, und darin liegt das Trostlose, gegen die Entwicklung, die er trägt und tragen kann. Seine Entscheidung birgt die Zukunft.

Die Anregung zu dieser Untersuchung verdanke ich Herrn Professor Rathgen zu Hamburg. Für die wohlwollende Unterstützung bei ihrer Durchführung wie für die freundlichen Bemühungen um ihre Drucklegung gilt mein Dank in erster Linie Herrn Geheimrat Gothein zu Heidelberg.

Das erforderliche Material wurde mir in sehr dankenswerter Weise von der Großherzoglichen Universitätsbibliothek zu Gießen, der Großherzoglichen Hofbibliothek zu Darmstadt, den Stadtbibliotheken zu Frankfurt und Mainz sowie der Großherzoglichen Zentralstelle für Landesstatistik zu Darmstadt zur Verfügung gestellt. Von verschiedenen Seiten sind mir sodann noch recht wertvolle Auskünfte gegeben worden. Allen, die in dieser oder anderer Weise ihr Interesse an der Arbeit freundlichst bekundet haben, sei auch an dieser Stelle nochmals verbindlichster Dank gesagt.

Heidelberg, Pfingsten 1911.

Der Verfasser.



Inhalt.

	Seite
Einleitung	1
Die verkehrsgeographische Lage des Großherzogtums	1
Erster Abschnitt. Die ersten Bahnen. 1836—1854	3
Die ersten Bahnen im Großherzogtum	3
A. Die allgemeine Lage	3
B. Die Stellung der hessischen Regierung	4
C. Die ersten Projekte	5
1. Projekte	5
2. Die Taunusbahn	7
3. Die Main-Neckarbahn	16
4. Die Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn	40
5. Die Main-Weserbahn	43
6. Die hessische Ludwigsbahn	47
Zweiter Abschnitt. Die Entstehung der Eisenbahnverbände. 1854—1868	66
A. Die Einfügung der erbauten Eisenbahnen in das deutsche Eisenbahnnetz und seine Verkehre	66
1. Die Staatsbahnen	66
a) Die Main-Neckarbahn	66
b) Die Main-Weserbahn	74
c) Die Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn	77
2. Die hessische Ludwigsbahn	79
B. Die Erweiterungen des hessischen Eisenbahnnetzes	118
Dritter Abschnitt. Die Konzentrationsbewegung im deutschen Eisenbahnwesen. 1868—1880	162
A. Die Privatbahnen	162
1. Die hessische Ludwigsbahn	162
2. Die oberhessischen Bahnen	199
B. Die Staatsbahnen	214
1. Die Main-Neckarbahn	214
2. Die Main-Weserbahn	218
C. Der Einfluß der neuen Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Großherzogtums	236

	Seite
Vierter Abschnitt. Die preussischen Staatsbahnen und ihre Kämpfe. 1880—1896	242
A. Die hessische Ludwigsbahn	242
B. Die Staatsbahnen	271
1. Die oberhessischen Bahnen	271
2. Die Main-Neckarbahn	278
Fünfter Abschnitt. Die Nebenbahnen	283
Sechster Abschnitt. Die Liquidation	302
Siebenter Abschnitt. Das Ergebnis	335
Literatur	365
Anlagen	367

Einleitung.

Die verkehrsgeographische Lage des Großherzogtums.

Die Verkehrspolitik eines Landes ist bestimmt durch seine geographische Lage, seine Bodenbeschaffenheit und seine volkswirtschaftliche Entwicklung. Ist letztere wesentlich von Bedeutung für den im Lande selbst entspringenden Verkehr, so entscheiden erstere über die Teilnahme an der Leitung der großen durchgehenden Verkehre.

Das Großherzogtum Hessen in seiner heutigen Ausdehnung beruht, wenn man von den territorialen Veränderungen im Gefolge des Krieges von 1866 absieht, der den Verlust des sogenannten hessischen Hinterlandes, des heutigen preußischen Kreises Biedenkopf, zur Folge hatte, im wesentlichen auf der Gestaltung, wie sie ihm der Wiener Kongreß im Jahre 1815 gab. Es beherrscht danach in seinen beiden südlichen Provinzen Starkenburg und Rheinhessen die mittelhheinische Tiefebene zwischen Speffart und Odenwald einerseits, Hardt und Hundsrück anderseits, damit aber den kürzesten und günstigsten Übergang für die Verkehre zwischen Nord und Süd. Ist das Großherzogtum hier der einzige Vermittler, so teilt es in dem Verkehr, der sich im Rheintal von und nach Osten bewegt, sich mit den übrigen das Maintal beherrschenden Staaten Bayern und Preußen diesem als Rechtsnachfolger von Nassau, Frankfurt und Kurhessen. Nicht so günstig ist die Lage der nördlichen Enklave, der Provinz Oberhessen, welche — die Wasserscheide zwischen Main und Weser, den Vogelsberg mit seinen Ausläufern umfassend — nur einen der beiden Übergänge von der mittelhheinischen Tiefebene nach dem Norden, nämlich jenen in das Tal der Lahn, enthält.

Seiner Bodenbeschaffenheit entsprechend, teilt sich Oberhessen in einen gebirgigen nördlichen und einen von den fruchtbaren nach Süden gehenden Tälern der Zuflüsse des Mains durchzogenen südlichen Teil. Die Provinz Starkenburg ist nur in ihrem südöstlichen Teil, dem Odenwald, gebirgig, im übrigen völlig eben, während Rheinhessen durchweg ein Hügel-land bildet.

Dementsprechend hat sich auch die Volkswirtschaft des Landes entwickelt. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildete der Ackerbau die überwiegende Beschäftigung der Bevölkerung. Nur im Gebirge, insbesondere den nördlichen Ausläufern des Vogelsbergs, den südlichen des Odenwaldes, bestand eine zum Teil nicht unbedeutende Hausindustrie; hier und da auch eine über lokale Bedeutung aber nicht hinausgehende gewerbliche Beschäftigung. Industrie und Handel in größerem Umfang hatten nur die beiden Städte Offenbach und Mainz. Zu ihnen trat später noch Worms.

Diese drei Städte, die zum Teil unter der Konkurrenz von Frankfurt, zum Teil unter jener von Mannheim zu leiden hatten, in einer ihrer wirtschaftlichen Bedeutung entsprechenden Weise in das sich entwickelnde deutsche Eisenbahnnetz einzufügen, war das Problem, das in erster Linie der hessischen Eisenbahnpolitik gestellt war.

Erster Abschnitt.

Die ersten Bahnen. 1836—1854.

Die ersten Bahnen im Großherzogtum.

A. Die allgemeine Lage.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland setzt ein mit dem Abschluß des Zollvereins um die Mitte der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts. Die süddeutschen Staaten, die sich dem Verein seither noch ferngehalten, waren um diese Zeit beigetreten, ein einheitliches großes Wirtschaftsgebiet von der Nord- und Ostsee bis zu den Alpen war geschaffen, damit aber auch die Vorbedingung für die Entwicklung einer Fabrikindustrie in größerem Maßstab. Diese nun auch in den Gegenden einzubürgern, die der Wasserstraße, des einzigen seitherigen Transportwegs für Massenartikel, entbehrten, dazu bedurfte es eines neuen Verkehrsmittels, der Eisenbahnen, deren Vorteile nunmehr, nachdem die letzten Zollschranken, die einer raschen Beförderung im Inland im Wege standen, gefallen waren, ungehindert jedem der Zollvereinsstaaten zu teil werden konnten.

Freilich, die politische Zersplitterung Deutschlands blieb bestehen, aber sie hinderte nicht, sie erschwerte nur eine Ausführung seitens des Staates, die jedoch bei den damals vorherrschenden liberalen Anschauungen zunächst doch nicht in Frage kam.

Die ersten Eisenbahnprojekte lehnten sich an die bestehenden seitherigen Handelswege an. So entstanden bald nicht nur an den Zentren des Handels und Verkehrs, in denen allein ja nur die Möglichkeit bestand, die für die damalige Zeit immerhin enormen erforderlichen Summen für die neuen Unternehmen aufzubringen, sondern allenthalben in den in Frage kommenden Ländern fast an allen Orten, die von bestehenden Handelswegen berührt wurden und den Verlust des bisherigen Handelszugs besorgten, mit oder ohne Mittel, Komitees und Gesellschaften, die den Bau von Eisenbahnen betrieben. Die Fortschritte des Eisenbahn-

wesens in England, die großen Gewinne, welche die ersten Bahnen, in Deutschland Nürnberg-Fürth, abwarfen, ließen eine rasche und glänzende Entwicklung auch in Deutschland erwarten, eine Täuschung, die in den führenden finanziellen Kreisen sich rasch verbreitete und zu einer Art Gründungsperiode führte, der bald eine ebenso tiefgehende Depression folgen sollte.

B. Die Stellung der Regierung.

Wie in den meisten deutschen Staaten, so nahm auch in Hessen die Regierung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel den Standpunkt ein, daß die Erbauung von Eisenbahnen besser für Private als für den Staat geeignet sei.

Diese Auffassung entsprach indes auch ganz der Lage des Großherzogtums. Zu den Verkehrswegen, an die sich die ersten Eisenbahnprojekte in Hessen anlehnten, konnte Hessen ja nur das Gelände stellen und das auch nur zum Teil, während die Verkehrszentren, die den Linien den Verkehr vermittelten, in der Mehrzahl anderen Staaten gehörten. So lagen für den Nord-Südverkehr, der die badische und hessische Bergstraße entlang zog und sich in Frankfurt teilend über Hanau und Fulda nach Thüringen, Leipzig und Ostdeutschland, über Friedberg, Gießen, Grünberg den kurhessischen Städten Marburg und Kassel nach Norddeutschland führte, sämtliche berührte Verkehrsmittelpunkte, Heidelberg, Frankfurt, Kassel auf fremdem Gebiet, für den Ost-Westverkehr nur Mainz auf hessischem Gebiet, Frankfurt und Aschaffenburg wieder außerhalb Hessens. Ähnlich gestalteten sich die Verhältnisse bei einer Verbindung von Mainz nach Westen und Süden.

Man war also, wenn man eine rentable Bahn bauen wollte, überall von der Zustimmung fremder Staaten und deren Stellungnahme zu der Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn abhängig. Das galt insbesondere von den damals als rentabel in Frage kommenden Projekten einer Bahn von Norden nach dem Süden und von Frankfurt nach Mainz. Gewiß, hier konnte man im Notfall statt in Frankfurt sich einen Stützpunkt in Offenbach schaffen, indes im Süden fehlte ein solcher, so daß ohne Zustimmung Badens eine Ausführung hier nicht möglich war. Den Bau einer Linie von Offenbach an der hessischen Landesgrenze entlang, 3 km vor den Toren Sachsenhausens vorbei, nach der Mainz gegenüber liegenden Mainpitze aber, wie er angeregt wurde, lehnte die hessische Regierung ab, weil sie die Rentabilität einer solchen Bahn durch die Konkurrenz einer rechtmainischen Bahn von Frankfurt nach Biebrich gefährdet glaubte.

Damit war die Erbauung von Eisenbahnen in Hessen der Initiative der Privatindustrie überlassen, und diese ergriff auch bald die gebotene Gelegenheit.

C. Die ersten Projekte.

1. Projekte.

Das erste Projekt, für das schon im Dezember 1835 ein in Rheinhessen begüterter Privatmann und wenige Tage später ein Frankfurter Bankhaus die Konzession erbaten, war eine Bahn Frankfurt=Mainz auf dem linken Mainufer. Die Verbindung auf dieser Seite des Mains war am einfachsten herzustellen, da sie durch völlig ebenes Gelände ging. Beide Gesuche lehnte die Regierung ab, wie sie angab deshalb, weil die Erteilung derartiger Konzessionen an einzelne der Agiotage Vorschub leisteten, dann aber das Zustandekommen derartiger Unternehmen von den Vermögensverhältnissen, dem Leben oder Tod einer Person nicht abhängig gemacht werden dürfe. Man werde, so erklärte die Regierung, nur einer Gesellschaft, die nach der bezeichneten Richtung hinreichend Garantie biete, solche Konzessionen geben.

Die Furcht vor spekulativer Ausnutzung der Konzession war wohl der Hauptgrund der Ablehnung, und das war nicht unberechtigt. Das geltende, den neuen Verhältnissen noch nicht angepasste Recht gestattete die Ausgabe von Aktien und den Verkauf derselben auch, ohne daß die geringste Einzahlung erfolgt war. So wurden erteilte Konzessionen gar oft lediglich zu Spekulationen benutzt, die dann, wenn die Aktien einen hohen Kurs erreicht hatten und von den Gründern abgesetzt waren, zusammen brachen, dem Publikum aber eine Beteiligung bei der späteren wirklichen Ausführung der konzessionierten Linie verleideten. Vor diesen Möglichkeiten blieb Hessen bewahrt, wenn die Konzession an inländische Gesellschaften gegeben wurde, die einmal besser beaufsichtigt werden konnten, dann aber auch wirklich ein Interesse an der Ausführung der Linien hatten.

Derartige Gesellschaften hatten sich auch bereits gebildet und zwar fast gleichzeitig eine Gesellschaft in Darmstadt und eine in Mainz. Die letztere bestand aus Mainzer Kaufleuten, sie erstrebte eine Verbindung von Mainz mit Frankfurt. Der Gründung der Darmstädter Gesellschaft war eine lebhaftere Erörterung der Eisenbahnfrage in der Öffentlichkeit vorangegangen. Wie überall, so hatte auch in der Residenz die Begeisterung für Eisenbahnen fast alle Kreise ergriffen, und als zu Anfang Januar 1836 ein Aufruf zu Subskriptionen für eine Eisenbahn von Norden über Darmstadt nach Mannheim erschien, fand er bei allen Schichten der Bevölkerung lebhaften Anklang. Handwerker, Beamte

Offiziere, Kaufleute, vom Oberappellationsgerichtsrat bis zum Gymnasiasten herab, vom Hofmarschall bis zum Kammerdiener alle wollten ihr Scherflein zu dem großen patriotischen Unternehmen beitragen. Allerdings enthielten die Bedingungen der Subskription für jede Zeichnung vorsichtshalber den Vorbehalt, daß die Zeichnung nur dann später verbindlich sein sollte, wenn dem Unterzeichner demnächst die Statuten der Gesellschaft, die Direktion der Straße, die Voranschläge und die Art der Ausführung anspreche.

So kamen bis zum 29. Januar 1836 von 254 Personen derartige Sympathieerklärungen zu Stande. 330 015 fl. waren diese bereit zu dem Unternehmen zu geben, die Summe erhöhte sich mit den späteren Zeichnungen auf 1 Million fl.

Damit glaubte man die Ausführung des Unternehmens gesichert und setzte in einer Versammlung vom 31. Januar 1836 einen zum überwiegenden Teil aus Beamten bestehenden provisorischen Ausschuß ein, der die Statuten entwerfen, einen vorläufigen Plan ausarbeiten und mit den Schwestergesellschaften ins Benehmen treten sollte, um das Unternehmen zur Ausführung zu bringen.

Der Ausschuß war ehrlich bestrebt, eine Eisenbahn in Hessen zustande zu bringen, jedenfalls ließ er es an dem nötigen Eifer nicht fehlen, was ihm mangelte, war vor allem die nötige Energie und Erfahrung. In echt kleinbürgerlicher, biederer Art wollte man ein gutes, solides und hessisches Unternehmen begründen, unter Fernhaltung jeder Spekulation. Stolz wies man die angebotenen Zeichnungen kapitalkräftiger Frankfurter Bankhäuser zurück, nur hessische Staatsbürger sollten als Subskribenten zugelassen werden, eine Politik, die davon zeugte, wie wenig Vorstellung man hatte von den erforderlichen Summen, wie sehr man aber auch die Kapitalkraft des Inlandes überschätzte.

Dabei verlangte der Ausschuß in seinem ersten Gesuch an die Regierung die Gewährung eines Monopols zum Bau sämtlicher Eisenbahnen in Hessen. Die Regierung forderte zunächst die Vorlage verbindlicher Zeichnungen und erklärte gleichzeitig, daß sie die Gewährung eines Monopols von vornherein ablehne. Bei der geographischen Lage Hessens und der in Betracht kommenden Handelsstädte sei ein abgeschlossenes inländisches Eisenbahnnetz ohne Berührung ausländischen Gebietes mit Vorteil für Publikum und Unternehmer nicht möglich. Die Verleihung eines Monopols aber werde dazu führen, daß die Nachbarstaaten und die in diesen entstehenden Gesellschaften sich ebenfalls isolieren würden, was das wechselseitige Einverständnis wesentlich erschweren müßte. Dagegen war die Regierung bereit, die Konzession für bestimmte Linien zu geben, sobald eine Gesellschaft auf rechtsverbindlicher Grundlage bestimmte

Angaben über Richtung, Kosten und mutmaßliche Ergebnisse vorlege. Nunmehr beschränkte sich der Ausschuß in einem 3 Tage später eingereichten Gesuch auf die Konzession für eine Linie von der badischen Grenze über Lorsch, Darmstadt nach einem Punkt mitten in den Wäldern zwischen Frankfurt und Mainz mit Abzweigung nach Mainz einerseits und Sachsenhausen oder Offenbach andererseits. In der vorgeschlagenen Richtung sollte die Bahn möglichst viel befriedigen, sowohl den Durchgangsverkehr, wie den Lokalverkehr der berührten Städte. Der ohne jede Vermessung aufgestellte Kostenvoranschlag berechnete die gesamten Kosten auf $1\frac{1}{2}$ Millionen fl. Eine verbindliche Grundlage für die Gesellschaft lasse sich aber, wie der Ausschuß meinte, erst schaffen, wenn die Regierung zum mindesten eine vorläufige Konzession erteilt habe. Um wenigstens die Weiterführung nach dem Süden zu sichern, setzte sich die hessische Regierung in Verbindung mit der badischen, erhielt aber von dieser die Mitteilung, daß man noch beschäftigt sei mit der Frage über die zweckmäßigste Anlegung der Bahnen überhaupt und auch darüber, ob man für Staatsbetrieb oder Privatbetrieb sich entscheiden solle. Eine bestimmte Antwort war bei dieser Sachlage von Baden vorerst nicht zu erlangen. Das Projekt blieb daher zunächst seitens der hessischen Regierung ruhen.

2. Die Taunusbahn.

Wie in Darmstadt und Mainz, so hatten sich auch in Frankfurt und Wiesbaden Eisenbahnkomitees gebildet. In Frankfurt erstrebte man die naheliegende Verbindung nach dem Rhein. Diese war nun allerdings am einfachsten und billigsten herzustellen auf dem völlig ebenen linken Mainufer, aber da mündete sie in den Hafen von Mainz. Bei einer Bahn auf dem rechten Mainufer, die freilich nicht nur länger sondern auch schwieriger und teurer zu bauen war, da sie die Ausläufer des Taunus und das bei der hohen Kultur teure Gelände dieser Gegend durchschneiden mußte, war man unabhängig von dieser Stadt. Der Anschluß an die Rheinschiffahrt konnte hier über Biebrich hergestellt werden, das die nassauische Regierung ja schon seit Jahren zu einem geeigneten Hafen auszubauen bemüht war.

So berührten sich die Interessen von Frankfurt mit jenen von Nassau und Wiesbaden, wo man gleichzeitig eine Verbindung nach Frankfurt erstrebte. Freilich ohne Zustimmung Hessens war auch auf der rechten Mainseite die Bahn bis Biebrich nicht durchzuführen. An der nördlichen Ecke der Mainmündung schob sich hessisches Gebiet etwa in Form eines Halbkreises, der 1 Stunde östlich von Mainz begann, in großem Bogen nördlich gen Wiesbaden zog, um zwischen Kastel und Biebrich wieder

den Rhein zu erreichen, in das Gebiet des Herzogtums Nassau vor. So war das Tal zwischen Wiesbaden und Mainz hessisches Gebiet, und wenn man hier bauen wollte, mußte man sich gegen Widerspruch von seiten der Stadt Mainz sichern. Daher trat das Taunusbahnkomitee, unter diesem Namen hatten sich das Frankfurter und Wiesbadener Komitee vereinigt, in Verhandlungen mit dem Mainzer Komitee. Der Zweck des gemeinsamen Unternehmens sollte der Bau einer Bahn von Frankfurt über Kastel-Biebrich nach Wiesbaden sein.

In Mainz war man von Anfang an mißtrauisch gegen die Bestrebungen des Frankfurter Komitees. Schon einmal hatten Frankfurter Handlungshäuser versucht, über Biebrich-Hochheim Mainz zu umgehen. Auch der Bau der projektierten Bahn konnte nur denselben Zweck haben, wenn man auch in Frankfurt immer wieder erklärte, der Gütertransport sei bei dieser Bahn Nebensache. Die gleichzeitigen Bestrebungen Frankfurter Häuser, bei Kurhessen die Konzession für eine Bahn von Frankfurt nach Hanau zu erlangen, ließen auch auf weitergehende Absichten schließen. So unterschätzte das Mainzer Komitee ebenfalls nicht die Gefahr, die ein Anschluß Biebrichs, sei es auch nur durch eine Nebenbahn, an die Hauptlinie Wiesbaden—Frankfurt dem Handel von Mainz zu bringen drohte. Als man den von dem Mainzer Komitee in dieser Hinsicht aufgestellten Bedingungen nicht nachgab, auch eine Verständigung über die Einmündung der von Süden über Darmstadt nach der Frankfurt-Wiesbadener Linie projektierten Bahn an dem leicht begreiflichen Widerspruch des Frankfurter Komitees scheiterte, das diese Bahn unter allen Umständen direkt nach Frankfurt geführt haben wollte, brach man in Mainz die Verhandlungen mit den vereinigten Komitees ab.

Das Mainzer Komitee suchte nunmehr selbständig bei Hessen um Erteilung der Konzession für eine Bahn auf dem linken Mainufer nach, die von Sachsenhausen ausgehend unterhalb Kostheim über den Main geführt und in Kastel auf hessischem Gebiet einmünden sollte. Dies Projekt stellte dieselbe Verbindung wie das rechtsmainische Projekt her, nur daß lediglich Frankfurter und hessisches Gebiet berührt wurde. Es ermöglichte aber die Einmündung einer vom Neckar über Darmstadt nach dem Main ziehenden Bahn auf hessischem Gebiet unabhängig von der Zustimmung Frankfurts und Nassaus und gestattete zugleich eine direkte Verbindung von Mainz und Kastel mit Frankfurt, Darmstadt und dem Oberrhein. Durch die Einmündung in Sachsenhausen, statt wie es für das rechtsmainische Projekt vorgesehen war am Maintor, wurde zugleich auch ein Anschluß an die übrigen Bahnen, die in Sachsenhausen münden sollten, erreicht.

Gegen die erbetene Konzession erhob zunächst die Darmstädter Gesell-

schaft Widerspruch. Sie behauptete, eine Bahn vom Neckar nach dem Main allein rentiere nicht. Nur wenn dieselbe Bahn gleichzeitig Frankfurt und Mainz verbinde und damit eine durch keinen Umschlag gehinderte Verbindung der 4 Städte hergestellt sei, könne auf Rentabilität gerechnet, zugleich aber auch ein Anschluß Offenbachs, insbesondere bei einer Weigerung Frankfurts ermöglicht werden, zumal diese Stadt, wenn die Bahn Frankfurt-Hanau, wie beabsichtigt, auf dem rechten Mainufer direkt bis Hanau geführt werde, ganz vom Eisenbahnverkehr ausgeschlossen bleibe.

Die Regierung erteilte dennoch die erbetene Konzession, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß einer später zu erbauenden Bahn vom Neckar über Darmstadt nach dem Main die Einmündung in die Frankfurt-Mainzer Bahn und der Mitgebrauch der betr. Bahnstrecken gegen angemessene Vergütung gestattet werde.

Gleichzeitig wurde die Darmstädter Gesellschaft aufgefordert, sich alsbald zu entschließen, ob sie die Bahn vom Neckar nach dem Main bauen wolle, jedenfalls solle man endlich einmal verbindliche Aktienzeichnungen vorlegen.

Inzwischen war die Entscheidung über die Ausführung des Projektes auf dem linken Mainufer bereits gefallen. Sie war vorauszusehen. Jedes Projekt auf der linken Mainseite ermöglichte Hessen seine Bahn vom Main nach dem Neckar ohne die Zustimmung Frankfurts zu bauen und Mainz eine von der freien Stadt unabhängige Verbindung nach dem Süden zu geben. Dann aber war ein direkter Anschluß der Bahn an die übrigen in Sachsenhausen einmündenden Bahnen nicht im Interesse des Frankfurter Handels, insbesondere der Expedition, das man stets mit großer Zähigkeit zu wahren sich bestrebte. Auch das zu den führenden Bankhäusern in engen Beziehungen stehende Nassau bot alles auf, die Bahn im Zug der seither durch sein Gebiet führenden Handelsstraße von Kastel nach Frankfurt zu halten. So waren alle Versuche des Mainzer Komitees und eines inzwischen in Frankfurt gebildeten ebenfalls aus angesehenen Notabeln bestehenden mit ihm verbündeten Komitees, die Konzession zu erlangen, vergebens. Alle Gesuche wurden kurz zurückgewiesen. Sogar die Nivellierung des Geländes auf Frankfurter Gebiet wurde verweigert, während dieselbe Erlaubnis dem Taunusbahnkomitee für das rechte Mainufer bereitwilligst erteilt worden war. Der hessischen Regierung, die das Projekt bei dem Senat befürwortet hatte, erklärte man, eine Bahn auf dem linken Mainufer sei nicht im Interesse Frankfurts, auch nicht zweckmäßig. Man habe sich deshalb für die rechte Mainseite entschieden, und erwarte von Hessen, daß es deren Einmündung in Kastel gestatte. Werde das verweigert, so gäbe man niemals die Konzession zur Einmündung einer Bahn von Darmstadt oder Offenbach auf Frankfurter

Gebiet. Die in Frankfurt residierende Bundesmilitärkommission hatte dieselbe Abneigung gegen jede auf der linken Mainseite gegen die Festung Mainz herlaufende Bahn. Dagegen wollte sie einer Bahn auf dem rechten Mainufer die Einmündung in Kastel gestatten. Das von dem Mainzer Komitee vorgeschlagene Projekt einer Brücke bei Kostheim setzte, so meinte sie, eine neue Befestigung am Brückenkopf mit einer Aufwendung von 700 000 fl. voraus. Da von der Bundesversammlung keine andere Entscheidung zu erwarten war, so war auch nach dieser Hinsicht die Ausführung des Projekts, wenn auch nicht unmöglich gemacht, so doch erschwert.

Das Taunusbahnkomitee hatte inzwischen, nachdem es bereits am 16. Februar 1837 von Nassau die vorläufige Konzession erlangt hatte, im Sommer 1837 auch die Konzession zu den erforderlichen Vorarbeiten auf Frankfurter Gebiet erhalten. Im April 1837 war für den Bau der Bahn ein Ingenieur, namens Denis, gewonnen und mit ihm vereinbart worden, daß binnen drei Jahren der Bau vollendet sein sollte. Ob und wie man bis Viebrich komme, darüber machte sich scheinbar das Taunusbahnkomitee einstweilen keine Sorge. Die Vorarbeiten wurden bis Kostheim in Angriff genommen, auch Einzahlungen auf die Aktien eingefordert, und bald meldeten die Zeitungen, daß das Gelände zwischen Frankfurt und Höchst schon zum Teil angekauft sei und in aller Kürze mit dem Bau begonnen werde, ja daß sogar die Schienen bereits in England gekauft und unterwegs seien. Das machte Eindruck in Hessen. Man sah schon die Bahn im Bau und Mainz von jeder Bahnverbindung ausgeschlossen. So entstand bald auf hessischer Seite der Wunsch nach Verhandlungen mit dem Taunusbahnkomitee. Es dauerte denn auch nicht lange, da fanden sich das Taunusbahnkomitee und das Mainzer Komitee wieder zusammen. Die Einmündung der Mannheim-Darmstädter Bahn in die Taunusbahn wurde gestattet, von Frankfurt allerdings dabei bedungen, daß die Einmündung einer Bahn Darmstadt—Mainz in die Taunusbahn nicht eher geschehen solle, bis die Bahn zwischen Frankfurt und Darmstadt befahren werden könne. Auch in der Frage der Seitenbahn nach Viebrich gab man nach, so daß die Hauptlinie von Frankfurt über Kastel nach Wiesbaden ging und Viebrich nur durch eine mit Pferden zu betreibende Seitenbahn ausgeschlossen wurde. Auf die Verwaltung und den Betrieb der Bahn wurde ein genügender Einfluß durch die Bestimmung gewahrt, daß von den sechs Mitgliedern des Verwaltungsrates, ebenso von den Ersatzmännern derselben je drei von den in Mainz wohnenden Aktionären genommen werden sollten.

Jetzt fehlte nur noch die Zustimmung der hessischen Regierung. Diese zu erlangen, übernahm das Mainzer Komitee. In einer Eingabe

vom 31. Juli 1837 hat man um Entbindung von der seinerzeit erteilten Konzession und Genehmigung des mit dem Taunusbahnkomitee eingegangenen Vertrages sowie Erteilung der Konzession an diese Bahn. Zur Begründung des Gesuches war darauf verwiesen, daß nach dem energischen Vorgehen des Taunusbahnkomitees diese Bahn sicher gebaut werde, zum mindesten bis Kostheim, voraussichtlich aber trotz aller Geländeschwierigkeiten bei den reichen Mitteln, über die man in Frankfurt verfüge, auch weiter nach Wiesbaden und Biebrich. Eine Bahn auf dem linken Mainufer aber werde dann, selbst wenn es gelänge, die der Einmündung in Mainz entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen, bei den großen Aufwendungen für Brückenbau und dessen Befestigungen oder, falls dies unterbliebe, für Dampffährbetrieb, trotz der billigeren Geländepreise ein hohes Baukapital erfordern, so daß sie kaum mit der Taunusbahn, die eben dann doch die leichtere Verbindung darstelle, konkurrieren könne, zumal wenn sie nicht direkt nach Frankfurt sondern nach Offenbach geführt werde. Sei aber die Taunusbahn unter Umgehung heftigen Gebietes einmal gebaut, so werde Biebrich allein alle Vorteile haben und wenn dann Mainz, um nicht ohne Eisenbahnverbindung zu bleiben, Anschluß an die Taunusbahn begehre, sei das dann nur unter schweren Opfern möglich und unter Annahme aller Bedingungen, die Frankfurt vorschreibe, während jetzt nach dem abgeschlossenen Vertrag wenigstens ein Drittel des Aktienkapitales Mainzer Aktionären zufalle, ihnen Einfluß in die Verwaltung gegeben sei, die Bestimmung der Tarife von der Zustimmung der Mainzer Aktionäre abhängen. Gegen Frankfurt sei nun einmal kein Zwangsmittel gegeben, im übrigen sei durch die Ausmündung in Kastel das Interesse von Mainz gewahrt, und dieses damit so gut wie direkt an die Bahn angeschlossen¹⁾.

Der Übergang des Mainzer Komitees zu der Taunusbahn erregte allgemeinen Unwillen im Lande. In Darmstadt protestierte man gegen den Verrat des Mainzer Komitees, das die Interessen seiner Vaterstadt verraten und einen Vertrag verabredet habe, der den Ruin des Expeditions-handels von Mainz, die Verarmung der Stadt und eine Auswanderung der kaufmännischen Notabilitäten zur unabwendbaren Folge

¹⁾ Die vorgebrachten Gründe ließen sich hören. Ob sie die einzigen waren, läßt sich allerdings jetzt nicht mehr feststellen. Eins aber darf dabei wohl nicht übersehen werden. Man hat aus dem Scheitern des linksmainischen Projektes, dessen Aktienpromessen dank der erteilten Konzession schon einen ziemlich hohen Kurs erreicht hatten, erhebliche Gewinne gehabt, welche erlaubten, ohne eigne Mittel aufzunehmen, die nach dem Vertrag mit der Taunusbahn im Betrag von 48000 fl. zu hinterlegenden Aktien dieser Bahn aus diesem Gewinn anzuschaffen, ja außerdem noch 100000 fl. für geheime Ausgaben vorzusehen.

haben müsse. Die Regierung solle den Verzicht auf die Konzession für die linksmainische Bahn annehmen, und sie der Darmstädter Gesellschaft geben.

Aber auch in Mainz selbst erhoben sich Stimmen gegen das Vorgehen des Mainzer Komitees. In einer von nahezu 700 Bürgern unterzeichneten Denkschrift heißt es: „Die Absicht des Komitees ist ehrlich, aber der Vertrag, den es abgeschlossen, bedroht die Zukunft von Handel, Gewerbe und Verkehr in Mainz. Die Stadt wird dem Ausland überliefert. Die Vorteile einer direkten Verbindung mit der Provinz Starkenburg und weiter über Darmstadt mit Mannheim, Baden und der Schweiz wären für immer dahin, und Mainzer Bürger hätten selbst dazu beigetragen, die Hindernisse, welche die Natur selbst im Bunde mit Mainz der Anlegung eines konkurrierenden Stapelplatzes in dem benachbarten Biebrich entgegengesetzt hat, zu beseitigen und zu ermöglichen, daß Personen und Waren aus dem Norden und Süden über Frankfurt und Biebrich an Mainz vorbei den Rhein herabgeführt werden.“

In gleicher Weise sprach sich der Gemeinderat von Mainz gegen die Konzessionierung der Taunusbahn aus. Er wies daraufhin, daß Frankfurt mit der Taunusbahn nur den Handel und den Fremdenzug, der Mainz belebe, über Biebrich an sich reißen wolle, und daß es kein Zufall sei, wenn die Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft sich kurz vorher erst verbunden habe, von nun ab ihre Schiffe in Biebrich halten zu lassen, ein Beispiel, dem nun auch die Kölner Dampfchiffahrtsgesellschaft zum Nachteil von Mainz gefolgt sei. Bei den zahlreichen Personen, die besonders an dem Fremdenverkehr in Mainz interessiert seien, werde ein Niedergang der Gewerbe und eine Verarmung vieler Personen, die um ihren Verdienst kämen, die unausbleibliche Folge sein. Das könne auch durch noch so viele Vorbehalte in der Konzession nicht vermieden werden. Das einzige Mittel, die Folgen zu lindern, sei nur eine Bahn auf dem linken Mainufer, eventuell nach Offenbach, über die Hessen jederzeit die Kontrolle habe, und die später besonders in Verbindung mit einer Bahn nach dem Neckar die Basis für den Ausbau eines hessischen Eisenbahnnetzes bilden werde, zu dem Mainz dann den Schlüssel habe.

Welchen Eindruck die Petitionen im Lande auf die Regierung machten, darüber hat der Staatsminister Du Teil später, allerdings als es sich darum handelte, die Erteilung der Konzession an die Taunusbahn zu rechtfertigen, in der Zweiten Kammer gesagt:

„Man alarmierte die Einwohner von Darmstadt und Offenbach, wie wenn ihre teuersten Interessen gefährdet seien. Von allen Seiten kamen Petitionen an den Großherzog, die nur eine Wiederholung der Angaben des Darmstädter Eisenbahnausschusses waren. Man behauptete, die

Mainzer Gesellschaft wolle das Land zugunsten des Auslandes verraten und jeder, der eine von den Petenten abweichende Meinung habe, sei wohl bestochen.“

Bei dieser Auffassung der Regierung war die Entscheidung nicht zweifelhaft. Nachdem die beiden beteiligten Staaten und das Taunusbahnkomitee die Zusicherung gegeben hatten, daß die Einmündung einer von Süden kommenden Bahn in die Taunusbahn gestattet und darauf schon bei Feststellung der Trace Rücksicht genommen werde, erteilte man die erbetene Konzession. Den Gedanken einer Bahn Frankfurt—Mainz auf dem linken Ufer hatte man endgültig aufgegeben bei dem Widerstand Frankfurts und den geltend gemachten militärischen Bedenken. Die einer Umgehung hessischen Gebietes auf dem rechten Mainufer entgegenstehenden Schwierigkeiten aber, so meinte die hessische Regierung, seien überwindbar, denn die Erfahrung lehre, daß mittels Viadukten und Durchgrabens von Hügeln weit größere Schwierigkeiten, als die Hügel jener Gegend sie darbieten, überwunden worden seien. Wende die Gesellschaft aber einmal die Kosten auf, so bleibe Mainz für immer einer Eisenbahn beraubt. Werde aber auch die Bahn nur bis zur hessischen Grenze gebaut, so würde sich bald für die kurze Strecke Gelegenheit zur schnellen Fahrt nach Mainz bilden, was im Effekt gerade so gut sei, wie wenn die Bahn direkt bis an den Rhein geführt werde. Jedenfalls käme in beiden Fällen gegen die Taunusbahn eine linksmainische Bahn nicht auf.

Eine Bahn Mainz—Offenbach mit Umgehung Frankfurts für sich allein hielt die Regierung für unrentabel und darum nicht geeignet für ein Privatunternehmen. Nur wenn ihre Fortsetzung gesichert sei, käme ihr Bau in Betracht. In dieser Voraussetzung hatte man dies Projekt auch eine Zeitlang ernstlich erwogen, war aber wieder davon abgekommen. Die Versuche, sich darüber zu vergewissern, ließen eine Fortsetzung als ausgeschlossen erscheinen. In Kurhessen hielt man es überhaupt noch nicht an der Zeit, sich mit Eisenbahnen zu beschäftigen, wenn man aber einmal baue, einerlei über Fulda oder über Marburg, so müsse, wie man Hessen erklärte, das Ziel doch immer Frankfurt sein. Baden plante zu dieser Zeit gerade den Bau einer Bahn durch das ganze Land und suchte, bevor man den Ständen Vorlage machte, sich über die Fortsetzung von Mannheim nach Frankfurt zu versichern. Seine Kommissare behandelten es aber als eine Lächerlichkeit, der badischen Regierung zu vertrauen zu wollen, daß sie Millionen aus dem Staatschatz auf eine Eisenbahn verwende, deren Endziel Mainz oder Offenbach und nicht die Stadt wäre, die allein den Verkehr auf einer solchen Bahn wesentlich alimentieren könne.

So war es im letzten Grunde mehr die völlige Abhängigkeit von Frankfurt, in die man sich bei allen in Frage kommenden Projekten versetzt sah, welche die hessische Regierung bestimmt hatte, die Konzession der Taunusbahn zu erteilen, um die Zustimmung Frankfurts sich zu sichern für die Einmündung weiterer Bahnen, an die dann Mainz durch die Taunusbahn angeschlossen werden sollte¹⁾. Durch die in dieser Be-

¹⁾ Der im Ministerium der Finanzen über die Erteilung der Konzession referierende Beamte erhielt im Mai 1838 von dem Mainzer Komitee ein Geschenk von 18000 fl.

Das gab Veranlassung zu einer Interpellation, bei deren Beratung die Regierung ihre Haltung in der Sache rechtfertigte. Den Ausgangspunkt bildete ein Schreiben, das anonym einem Mitglied des Darmstädter Ausschusses im Juni 1837, als man gerade in Frankfurt die Konzession für die linksmainische Bahn nachsuchte, zugegangen war. In diesem Schreiben hieß es: „daß die Frankfurter sehend, daß das Eisenbahnkomitee in Darmstadt dem Verlangen des Taunusbahnkomitees nicht entsprechen wolle, den Beschluß gefaßt haben, ein Opfer von 200—300000 fl. zu bringen, um die einflußreichsten Personen in Darmstadt zu gewinnen. Dies Opfer wäge den Verlust nicht auf, der durch das Sinken der Aktien entstanden sei, seitdem das Projekt bekannt wurde, die Eisenbahn durch Offenbach nach Hanau zu führen, ohne in Anschlag zu bringen, welche Folgen sich daraus für Frankfurt selbst ergeben.“ Der Brief schloß mit der Bitte, dem Darmstädter Ausschuß Kenntnis zu geben, es seien sogar schon Agenten zur Ausführung dieses Projektes in Bewegung gesetzt. Der Empfänger hatte den Brief sofort dem betreffenden Referenten im Finanzministerium übergeben, welcher dann später Vorsitzender eines Ausschusses war, der sich gutachtlich über die Erteilung der Konzession äußern sollte und einstimmig für die Erteilung der Konzession sich entschied. Später war dann derselbe Beamte auch tätig bei den nach Erteilung der Konzession notwendig gewordenen Verträgen mit den anderen Staaten. Das Mainzer Komitee behauptete nun, daß der betreffende Beamte während der Verhandlungen in Frankfurt im Winter 1837/38, obwohl er für die Vereinbarungen der Regierungen völlig in Anspruch genommen gewesen sei, doch auch für die Interessen, und die verschiedenen Wünsche des Mainzer Komitees und der Stadt Mainz, deren Gelingen von höchstem Einfluß gewesen, in so unermüdlicher und hingebender Weise unter Benußung seiner Beziehungen als Regierungskommissar sich bemüht habe, daß man verpflichtet gewesen sei, das anzuerkennen. Und wie eine Stadt durch Verleihung des Ehrenbürgerrechtes habe man als Aktiengesellschaft eben durch Verleihung von Aktien nach definitiver Erteilung der Konzession gehuldigt. Weiteres ist nicht festgestellt, da der betreffende Mainzer Bankier und Abgeordnete, der die Transaktion besorgte, an dem Tag, an dem in der Zweiten Kammer über diesen Fall verhandelt wurde, zufällig krank geworden war und später niemals darüber Erklärungen abgegeben hat.

Jedenfalls hat aber die Regierung die Erlaubnis zur Annahme des Geschenkes gegeben und, als dies rüchbar wurde, merkwürdigerweise den betreffenden Beamten sofort pensioniert.

Der anonyme Brief und das allerdings bedenkliche Geschenk gaben Veranlassung zu der Behauptung, daß es bei der Erteilung der Konzession nicht mit rechten Dingen zugegangen sei, wenn auch die Hingabe des Geschenkes erst nach Erteilung der Konzession erfolgt war. Man darf das mit guten Gründen bezweifeln. Einmal war die Unentschlossenheit und der Mangel an den erforderlichen Mitteln sowohl bei der Mainzer Gesellschaft noch mehr bei der Darmstädter doch so groß, daß ein Glaube an

ziehung erhaltenen Zusicherungen und den in der Konzession enthaltenen Vorbehalt der Zustimmung zu Tarifänderungen hielt man das Interesse von Mainz für genügend gewahrt.

Die Befürchtungen, die man gegen das Zustandekommen der Taunusbahn geltend gemacht hatte, verwirklichten sich zum Teil schon sehr bald. Es war vor allem der Fremdenverkehr, den die Bahn schon kurz nach ihrer Eröffnung am 13. April 1840 an sich riß. Alle die, welche seither Nachmittags vom Oberrhein und Niederrhein in Mainz ankamen, Geschäftsreisende und Vergnügungsreisende, blieben jetzt nicht mehr wie früher in Mainz über Nacht, sondern reisten meist bei den guten Anschlüssen, welche insbesondere für Dampfschiffe von und nach Frankfurt geschaffen waren, alsbald weiter. Gerade an diesem Verkehr aber waren nicht nur die vielen Gastwirte sondern auch andere Gewerbetreibende, Fuhrwerksbesitzer und vor allem eine große Anzahl Lohnwerker interessiert, denen damit die gewohnte Verdienstgelegenheit genommen war. Schon im Jahre 1841 wurden bei der Beratung über den Bau der Staatsbahnen Klagen über die Taunusbahn im hessischen Landtag laut. Noch lange Zeit blieb die Bahn verhaßt in der Mainzer Bevölkerung. Als im Jahre 1848 die revolutionäre Bewegung auch in Rheinheffen aufstammte, war es die Taunusbahn, gegen die sich die Wut der Massen richtete. Man zog über den Rhein gen Wiesbaden und zerstörte dort eine Strecke weit die Bahn, um dann stolz Schienen und Erzentrerscheiben wie Siegestrophäen im Triumph über die Brücke nach Mainz zu schleppen.

die Möglichkeit der Ausführung der befürchteten Projekte oder gar der dauernden Isolierung Frankfurts so naiv war, daß er nur bei einem Großherzoglich hessischen Eisenbahnaktionär Aufnahme finden konnte, keineswegs aber bei den die Sachlage völlig beherrschenden Interessenten der Taunusbahn, die Bestechungsversuche in dieser plumphen Weise zu unternehmen, kaum nötig hatten. Man wird nicht fehlgehen, wenn man hier einen täppischen Versuch sieht, um Stimmung gegen das Taunusbahnprojekt zu machen. Merkwürdig aber bleibt, wie feststeht, daß das Geschenk zuerst dem Minister Du Teil angeboten wurde, der aber in gnädiger Anerkennung der wohlgemeinten Absicht die angebotene Beteiligung ablehnte. Damit stimmt nicht das von dem Komitee angegebene Motiv. Denn wenn man den betreffenden Beamten für seine übermäßigen Anstrengungen belohnen wollte, dürfte man das Geschenk nicht einem anderen anbieten. Gleichgültig konnte das dem Komitee nur sein, wenn man lediglich irgendein einflußreiches Mitglied der Regierung oder der maßgebenden Darmstädter Beamtenkreise an dem ferneren Gedeihen der Taunusbahn interessieren wollte. Das sicherte nicht nur gegen eine Bahn auf dem linken Mainufer, sondern erleichterte auch die zukünftigen Beziehungen zu dem hessischen Finanzministerium als oberster Aufsichtsinstanz und Steuerbehörde. Wollte man diesen Erfolg, so hatte man ihn erreicht, allerdings nur für kurze Zeit und weiter ging vielleicht auch nicht die Absicht der Geschenkgeber.

Diese Wirkung der Taunusbahn wäre aber auch kaum ausgeblieben, wenn die Bahn auf dem linken Mainufer gebaut worden wäre, nur hätte hier etwas mehr Zunftpolitik nach Frankfurter Art zu Gunsten von Mainz durch Verschlechterung der Anschlüsse und ähnliche Chikanen getrieben werden können. Nachhaltigeren Schaden und zwar gerade durch ihre Anlage auf dem rechten Mainufer konnte die Taunusbahn im Güterverkehr dem Hafen von Mainz zufügen. Aber dieser Verkehr war im ersten Jahrzehnt gering, so lange eine Fortsetzung von Frankfurt nach Osten noch nicht vorhanden war. Er beschränkte sich bei der kurzen Strecke im wesentlichen auf den direkten Verkehr von und nach Frankfurt, in den er sich mit der im Wettbewerb schwer zu bekämpfenden billigen Wasserfahrt teilen mußte. Erst als nach der Eröffnung der Frankfurt-Hanauer Bahn Bayern an diese Bahn weiter nach Aschaffenburg und Würzburg anschloß, nahm auch der Güterverkehr auf der Taunusbahn größere Dimensionen an, aber nur kurze Zeit, da gewann die hessische Ludwigsbahn das Verlorene wieder rasch zurück. Dauernde, durch eine linksmainische Bahn vermeidbare Nachteile hat Mainz selbst sonach nicht von der Taunusbahn gehabt, ebensowenig wie Biebrich dauernde Vorteile davon hatte. Der Hafen von Biebrich war zwar an die Hauptbahn durch ein Geleise angeschlossen, dieses aber nur für Pferdebetrieb zu benutzen. Die späteren Versuche Nassaus nach Ausbau seines Biebricher Hafens zu Anfang der 50er Jahre die Einrichtung einer für Lokomotivenbetrieb eingerichteten Seitenbahn zu erlangen, blieben ohne Erfolg. Die Verwaltung der Bahn machte ihre Ausführung von Nachgaben abhängig in Streitigkeiten, in die sie damals mit Nassau geraten war. Nassau erhob nicht nur nach Auffassung des Verwaltungsrats zu hohe Steuern insbesondere Gewerbesteuer von dem Betrieb, auch die Herabsetzung der Tarife, die es verlangte, besonders im Personenverkehr hielt man für undurchführbar im finanziellen Interesse der Gesellschaft. Das gespannte Verhältnis, wie es so längere Zeit bestand, veranlaßte, auch wohl die Verwaltung der Taunusbahn, mehr ihre Gunst Kassel zuzuwenden, über das sich der bei weitem größte Teil des durchgehenden Personen- und Güterverkehrs bewegte.

3. Die Main-Neckarbahn.

Das wichtigste Ergebnis, das die Erteilung der Konzession an die Taunusbahn für Hessen hatte, war die nunmehr erlangte Zustimmung Frankfurts zur Einmündung weiterer Bahnen in Frankfurt. Die Verhandlungen mit Baden konnten jetzt wieder aufgenommen werden. Schon am 10. Januar 1838 kam es zu einem Staatsvertrag zwischen Hessen einerseits, Baden und Frankfurt andererseits. Danach sollte die Bahn

vom linken Ufer des Neckars in Mannheim auf einer Brücke bei der Stadt über den Neckar geführt und von da möglichst in gerader Richtung über Darmstadt nach Sachsenhausen gebaut werden. Dabei war auf eine Verbindungslinie nach der Taunusbahn Rücksicht zu nehmen. Die Ausführung sollte einer Aktiengesellschaft überlassen werden, deren Bildung Hessen übernahm. Wenn die Bahn nicht binnen 4 Jahren nach erfolgter Ratifikation vollendet sei, sollten die erteilten Konzessionen für erloschen erklärt werden können.

Als bald nach der Ratifikation, schon im April 1838, setzte sich der Darmstädter Ausschuß, der sein Konzessionsgesuch inzwischen auf die im Staatsvertrag vereinbarte Linie beschränkt hatte, mit einem in Mannheim für die Bahn gebildeten Komitee in Verbindung. Gleichzeitig verhandelte man, da bei den nunmehr erfolgten verbindlichen Subskriptionen kaum $1\frac{1}{2}$ Mill. fl. gezeichnet worden waren, mit Unterstützung der hessischen Regierung mit mehreren Frankfurter Banken, insbesondere Rothschild, Goll, Brentano über eine Beteiligung bei dem Bau. Da aber stieß man nun auf Schwierigkeiten. Die Begeisterung der ersten Gründungsjahre war verflogen, an ihre Stelle ein allgemeines Mißtrauen gegen derartige Unternehmen getreten. Man glaubte die Aktien jetzt nur unterbringen zu können, wenn eine staatliche Garantie dafür geleistet werde, daß die Bahn zum mindesten eine Verzinsung von 3% und eine Tilgung von 1% einbringe. Die hessische Regierung lehnte das ab und erklärte, sie baue dann lieber auf Staatskosten. Man hoffte indes, wenn gründliche Voranschläge über die Kosten des Baues vorlägen und die Depression vorüber sei, daß dann auch zu diesem Unternehmen sich noch die nötige Anzahl Aktionäre in Frankfurt und Mannheim finden werde.

Inzwischen begann man im Sommer 1838 die allgemeinen Vorarbeiten, auf Grund deren man eine Führung in geraden Linien von Frankfurt über Darmstadt, Zwingenberg, Lorsch nach Mannheim vorschlug. Diese Linie führte weit ab von den berührten Orten, darum meist durch billiges Gelände und beschränkte die Zahl der Übergänge auf ein Minimum. Die Regierung hielt noch andere Linien für möglich und, um eine ungehinderte Auswahl treffen zu können, ordnete sie eine nochmalige Aufnahme nebst Nivellement der überhaupt in Frage kommenden Linien durch eine Kommission an, in der auch die Gesellschaft vertreten sein sollte. Das hatte selbstverständlich auf Kosten der Gesellschaft zu geschehen, die zu diesem Zweck einen Auslagevorschuß von 7000 fl. leisten sollte. Die Anforderung dieser Summe machte einen überwältigenden Eindruck auf den Ausschuß. Man halte, so erwiderte man, sich nicht für ermächtigt, einen derart bedeutenden Teil des anvertrauten Gesellschaftsvermögens herzugeben, zumal für Verwendungen, die möglicher-

weise der Gesellschaft überall keinen entsprechenden Vorteil gewährten. Die Regierung möge doch die vorgeschlagene Linie über Lorsch genehmigen und erwägen, ob man nicht auch bei dieser Linie die Neckarbrücke bei Mannheim und die Verbindungsbahn nach der Taunusbahn sparen könne. Bevor die Regierung über diese 3 Punkte nicht eine beruhigende Versicherung abgegeben habe, lasse sich keine andere als die Wahrscheinlichkeit voraussehen, daß die Mehrzahl der Aktionäre von einem Unternehmen werde zurücktreten, das zumal bei der gegenwärtigen Depression durch so schwere Opfer belastet erscheine.

Die Regierung beharrte zwar auf der amtlichen Aufnahme, ermäßigte aber den Vorschuß auf 3500 fl. und versprach auch, mit den beteiligten Staaten wegen Änderung des Vertrags zu verhandeln. Auf die Ausführung der Seitenbahn wollte die Regierung verzichten, wenn man nichts dagegen einwende, daß eine andere Gesellschaft sie baue. Darauf stellte man den geforderten Betrag zur Verfügung.

Der von der Kommission ausgearbeitete vorläufige Voranschlag berechnete die Kosten auf 5 Mill. fl., wenn von der Neckarbrücke bei Mannheim, hinsichtlich deren Baden zwar nicht verzichtete aber doch Aufschub in der Ausführung gewähren wollte, vorerst abgesehen werde. Die Regierung wies daher die Gesellschaft an, einstweilen mit soliden Bankhäusern in Mannheim und Frankfurt wegen Aufbringung der noch fehlenden 3 Mill. fl. zu verhandeln. Die Gesellschaft aber wollte noch die Vollendung der Vorarbeiten abwarten, damit zuverlässige Kostenvoranschläge ermöglicht seien. Darüber verging ein weiteres Jahr. Im September 1841 waren die Vorarbeiten beendet und ein Voranschlag, der die Baukosten auf nahezu 5 Mill. fl. berechnete, festgestellt. Nun aber verlangte die Regierung, daß die Gesellschaft binnen 4 Wochen erkläre, ob sie die Bahn baue und Garantien dafür bieten könne, daß das Werk in der bestimmten Zeit vollendet werde und nicht aus Mangel an Fonds ins Stocken gerate. Einschließlich des erforderlichen Betriebskapitals sei der Nachweis eines Aktienkapitals von 6 Mill. fl. nötig. Ein weiterer Aufschub werde jetzt nicht mehr bewilligt, da Baden auf Erfüllung des Staatsvertrags ernstlich dränge.

Das war eine unerwartete Wendung. Die Aussichtslosigkeit, die erforderlichen Mittel im Inland aufzubringen, der frühere Mißerfolg der Verhandlungen mit den Frankfurter Banken ließen auch den Ausschuß der Gesellschaft an dem Erfolg nochmaliger Bemühungen verzweifeln. So bat man die Regierung, bei Baden und Frankfurt darauf hinzuwirken, daß sie die Bildung entsprechender Aktiengesellschaften in Frankfurt und Mannheim zur Unterstützung der Darmstädter Gesellschaft veranlassen, was vorteilhaft auch auf die Beteiligten im Inland wirken würde. Zugleich schlug man vor,

die Bahn, da sie alsdann rentabler würde, statt nach Mannheim nach Heidelberg führen zu dürfen. Die erbetene Vermittlung lehnte die Regierung ab. Sie wies darauf hin, daß die Führung nach Heidelberg, auch wenn sie zweckmäßiger sei, noch teurer komme. Im übrigen habe man keine Veranlassung, den Unterhändler für eine Privatgesellschaft bei anderen Privaten zu machen. Die scharfe Tonart, welche der Erlaß der Regierung anschlug, veranlaßte die Gesellschaft, noch einen letzten Versuch zu machen und mit einigen Frankfurter Bankhäusern, gleichzeitig auch mit Mannheimer Notabilitäten in Verbindung zu treten. Das Haus Rothschild lehnte ab, da es bereits vielfach mit anderen industriellen Unternehmen befaßt sei. Andere Bankhäuser wollten ohne Staatsgarantie auf das Unternehmen nicht eingehen. In Mannheim brachte man der Bahn größere Sympathien entgegen, man war aber dort durch die Unternehmungen im eigenen Lande bereits sehr in Anspruch genommen, so daß ohne Mitwirkung Frankfurter Geldkräfte an ein Zustandekommen der Bahn nicht zu denken war. Als die Gesellschaft nochmals die Sicherung durch Leistung einer Zinsgarantie andeutete, lehnte die Regierung bestimmt ab und erklärte zugleich, man könne den beiden anderen Staaten gegenüber die Angelegenheit nun nicht länger dilatorisch behandeln und nehme an, daß die Gesellschaft auf die Ausführung verzichte, wenn sie nicht innerhalb 3 Wochen die f. Zt. verlangten Nachweise erbringe. Das war unmöglich, und daher löste sich die Gesellschaft am 28. Dezember 1841 auf.

So hatte die Darmstädter Gesellschaft, nachdem sie die nahezu 6 Jahre ihrer Tätigkeit für die projektierte Bahn in Resolutionen, Eingaben und Streitschriften erschöpft hatte, ihr Ende gefunden. An der Beschaffung der Mittel war sie gescheitert. Das war zu verstehen. Bei dem zersplitterten Kapitalbesitz des an sich nicht reichen Landes, dem Mangel jeglicher Konzentration war eine Ausführung aus inländischen Mitteln unmöglich. Die Spekulationswut ergriff im allgemeinen doch nur die Stadtbevölkerung, die große Masse der wohlhabenden Landbevölkerung stand derartigen Aktienunternehmen skeptisch gegenüber. So war es begreiflich, daß mit der Subskription in den Städten das inländische verfügbare Kapital erschöpft war und der erwartete Erfolg im Lande ausblieb, eine Tatsache, die später auch die hessische Regierung berücksichtigte, als sie die zum Bau der Staatsbahn erforderlichen Mittel nicht, wie die Stände wollten, allein aus dem Lande aufbrachte, sondern auch die Frankfurter Banken an der Aufnahme beteiligte.

Für das Erbe der Darmstädter Gesellschaft kamen jetzt nur Frankfurter Unternehmer in Betracht. Stellten diese, wie es geschehen, Bedingungen, auf die Hessen nicht einging, so war damit das Zustandekommen der Bahn und die Ausführung des Vertrags von 1838 in Frage gestellt.

Aber man hatte in Frankfurt an der Erfüllung dieses Vertrages nicht dasselbe Interesse wie früher, die Richtung, die in ihm für die Bahn vorgesehen war, entsprach nicht mehr. Die Verhältnisse hatten sich inzwischen geändert. Als man den Vertrag 1838 abschloß, ging man von der Voraussetzung aus, daß Baden seine Landesbahn direkt von Mannheim nach Süden führe. Das war von Baden auch beabsichtigt, da man allgemein annahm, daß nur der Verkehr zwischen den großen Städten Rentabilität erwarten lasse und darum die kürzeste Verbindung die zweckmäßigste sei. Diese Anschauung hatte sich inzwischen geändert. Man sah, daß gerade der innere Verkehr, der Lokalverkehr, einen wesentlichen Anteil an den Einnahmen der Bahnen hatte. Daher hatte Baden noch in letzter Stunde seine Pläne geändert und die Bahn von Mannheim über Heidelberg an der bevölkerten badischen Bergstraße entlang nach Süden geleitet. Der Verkehr in dieser Richtung aber mußte ja einen wesentlichen Anteil an dem Verkehr der projektierten Bahn haben. Bei der jetzigen Richtung der badischen Bahn bedeutete nun eine Führung über Mannheim einen nutzlosen Umweg für den Durchgangsverkehr, ganz abgesehen von dem in Mannheim zu befürchtenden Umschlag und der dadurch hervorgerufenen Verzögerung der durchgehenden Sendungen, an deren direkten Durchführung gerade die Frankfurter Expeditionskreise ein großes Interesse hatten.

Dasselbe Interesse an einer Revision des Vertrags von 1838 hatte Hessen schon mit Rücksicht auf seine Bergstraße. Es hatte also gar keine Veranlassung, sich um das Zustandekommen einer Aktiengesellschaft auf Grundlage des Vertrags sonderliche Mühe zu geben. Auswärtige Geldkräfte heranzuziehen nach der Auflösung der Darmstädter Gesellschaft, lehnte man ab, schon um eine spekulative Ausbeutung der Bahn zu vermeiden. Eine Zinsgarantie, der auch kaum die Stände zustimmten, hielt man erst recht für unangebracht, man baute dann lieber als Staatsbahn und hatte da wenigstens auch Anteil am Gewinn. So drängte die Entwicklung die hessische Regierung von selbst dazu, die Ausführung der Bahn auf Staatskosten zu erwägen, wenn man sie für notwendig hielt.

Von dieser Notwendigkeit aber war man überzeugt.

Die Depression, die Ende der 30er Jahre auf die Gründungsperiode gefolgt war, begann allmählich einem steten, wenn auch langsamen Aufschwung zu weichen. In allen Staaten regte es sich. Doch war es jetzt, dem Beispiele Badens folgend, meist der Staat selbst, der baute. Die Wichtigkeit der Bahnen für den inneren Verkehr, mehr aber noch ihre politische Bedeutung, insbesondere in militärischer Hinsicht ließ vielfach wenigstens die Ausführung der wichtigsten Linien auf Staatskosten als geboten erscheinen. So schritten insbesondere Bayern und Württemberg

energisch zum Staatsbau. Auch in Kurhessen sah man sich allmählich gezwungen, sich mit dem neuen Verkehrsmittel zu befassen. Dieser Staat befand sich in einer ähnlich schwierigen Lage wie Hessen. Kurhessen war das Durchgangsland einer Reihe bedeutender Verkehre. So bewegte sich der Verkehr vom Norden, insbesondere der Ostsee und Hamburg, Bremen über Kassel, Marburg, dann die oberhessischen Städte Gießen, Friedberg nach Frankfurt einerseits, von Kassel über die Werrastädte andererseits nach Franken. Parallel der Handelsstraße vom Norden nach Frankfurt, nur ganz durch kurhessisches Gebiet, zog die Leipziger Straße, auf der sich über Hersfeld, Fulda, Hanau der Verkehr zwischen dem Nordosten insbesondere Leipzig, und Frankfurt bewegte. Nicht minder bedeutend war der Verkehr von dem Niederrhein, Holland, Belgien und Westfalen, der sich in Kassel trennte und teils nach Leipzig, teils über Hersfeld nach Franken ging. Alle diese Verkehrswege waren jetzt mehr oder weniger durch Bahnen auf Konkurrenzstraßen bedroht. Nun war allerdings bei einem Teil der Verkehre besonders in jenen von Nordost nach Westen eine Entziehung nicht zu vermeiden. Die konkurrierenden Bahnprojekte im Norden gingen da meist durch günstigeres Gelände. Um so mehr hatte man Veranlassung, sich die übrigen Verkehre zu erhalten und durch rechtzeitigen Bau einer Ablenkung auf Konkurrenzlinien vorzubeugen. Am meisten gefährdet waren die Verkehrsstraßen nach Frankfurt. Hier plante Bayern im Anschluß an die durch einen Staatsvertrag zwischen Preußen, Kurhessen und den thüringischen Staaten vom 20. Dezember 1841 gesicherte Fortsetzung der Linie Berlin—Halle über Erfurt nach Eisenach eine Fortführung nach Würzburg, von da nach dem Süden einerseits, nach Frankfurt andererseits. Bei der Wichtigkeit, welche die Ausführung dieses Projektes für Bayern hatte, der Energie, mit der sich dieser Staat seiner Eisenbahnbauten annahm, war an der Verwirklichung der bayrischen Eisenbahnpläne nicht zu zweifeln. Auch hatte Kurhessen in dem erwähnten Staatsvertrag sich bereits verpflichtet, das Zustandekommen einer Bahn von Kassel nach Frankfurt zu befördern. Die Frage für die kurhessische Regierung war nun, welche Richtung sie wählen sollte. Im Interesse des Landes war die Richtung der Leipziger Straße. Sie war auch in politischer insbesondere aber militärischer Hinsicht vorzuziehen, da sie die bedeutendsten Städte und Garnisonen des Landes, Hersfeld, Fulda und Hanau mit dem Sitz der Regierung in Kassel verband. Sie führte zudem nur durch kurhessisches Gebiet, und eine Konkurrenzbahn auf der Straße über Marburg war ohne Zustimmung Kurhessens nicht denkbar. Indes der Ausführung dieser Linie standen große Geländeschwierigkeiten entgegen, einmal bei Fulda, die allerdings durch eine Führung über hessisches Gebiet vermieden

werden konnten, dann aber besonders bei Elm. Bei dem damaligen Stand der Technik war eine Überwindung dieser Hindernisse schwer. Eine ungeeignete Lösung — man dachte z. B. an eine Umgehung durch Omnibusverkehr — konnte alle Vorteile der Abkürzung illusorisch machen. Dann aber waren jedenfalls enorme Summen nötig, so daß ohne Zinsgarantie kaum eine Gesellschaft den Bau wagte, ganz abgesehen davon, daß bei der politischen Bedeutung der Linie eine Ausführung auf Staatskosten geboten war. Diese Schwierigkeiten standen bei einem Bau über Marburg nicht entgegen. Auf kurhessischem Gebiet war hier das Gelände sogar sehr günstig. Die einzige aber zu überwindende Schwierigkeit bot die Wasserscheide zwischen Lahn und Main bei Gießen auf hessischem Gebiet. Diese Linie hatte auch den Vorteil, daß sie dem Sieger Lande und Westfalen näher war und darum den Verkehr aus diesen Gebieten nach dem Süden aufnehmen konnte. War so von dieser Linie ein billigerer Bau und Betrieb, wie größere Rentabilität zu erwarten, so hatte sie auch noch den Vorteil, daß die nötigen Aufwendungen auf drei Staaten sich verteilten, Kurhessen also ohne große Opfer und ohne Gefährdung des Ausbaues anderer Projekte den gefährdeten Verkehr sich erhielt, zumal der Bau dann rascher ausgeführt werden konnte. Allerdings war man abhängig von zwei anderen Staaten, und Vorteil von der Bahn hatte außer Marburg und den fruchtbaren Schwalm- und Lahngenden nur die Residenz Kassel, während die alte Leipziger Straße und die an ihr liegenden Orte schwer geschädigt wurden. Die Entscheidung mußte schwer fallen, und immer wieder ließ man Berechnungen und Vermessungen anstellen, um eine geeignete Lösung der Frage zu finden und der alten Leipziger Straße den Verkehr zu erhalten. Die Entscheidung fiel um so schwerer, als auch die an anderen Verkehrsstraßen gelegenen Orte Bahnen verlangten, deren Ausführung nicht minder nötig, aber ebenfalls hohe Aufwendungen verlangte. So fiel auch die finanzielle Seite der Projekte — man berechnete die erforderlichen Summen auf 15 Million Taler — bei dem zwar schuldenfreien, aber an sich von den Städten abgesehen, doch armen Lande ins Gewicht. Der Ausfall der Entscheidung war für Hessen nicht gleichgültig. Baute Kurhessen über Fulda, so war die Ausführung der Linie über Marburg in unabsehbare Ferne gerückt, vor allem aber der Provinz Oberhessen die seitherige Verkehrsstraße ohne Gegenwert entzogen und eine Bahnverbindung mit ihr, die nur als Teil einer großen durchgehenden Bahn von Norden nach dem Süden Rentabilität versprach, auf absehbare Zeit nicht zustande zu bringen. Die hessische Regierung hatte also alles Interesse daran, daß die Entscheidung zugunsten der Linie über Marburg fiel, und daß hessischerseits alles getan wurde, um die Wahl dieser Linie

Kurhessen zu erleichtern. Das geschah aber am einfachsten dadurch, daß man ihm entgegenbaute. Frankfurt konnte es einerlei sein, woher die Bahn kam, ein Interesse hatte es nur, daß sie bald zustande kam.

An einen Bau der Linie durch eine Aktiengesellschaft war noch weniger zu denken, wie bei der südlichen den Main mit dem Neckar verbindenden Bahn. Mußte aber einmal der Staat die Ausführung übernehmen, so war eine Kombination beider Linien zu einer einheitlichen, Hessen von der Nord- bis zur Südgrenze durchschneidenden Linie nahe- liegend.

Inzwischen war auch in der öffentlichen Meinung ein Umschwung eingetreten. Hatte man früher die Eisenbahnunternehmungen lediglich als spekulative Unternehmungen zum Vorteil einzelner großer Verkehrs- plätze angesehen, so trat jetzt ihr staatswirtschaftlicher Vorteil für die Gesamtheit des Landes, ihre Wichtigkeit für den inneren Verkehr mehr in den Vordergrund. Zugleich aber brach sich die Erkenntnis Bahn, daß es hier kein Zurück mehr gab, daß nach der Entwicklung, welche das Eisenbahnwesen in allen deutschen Staaten nahm, jedes Zögern eine Ableitung der bestehenden Verkehrsstraßen erleichtern mußte.

Im Vertrauen auf diese Wandlung in der öffentlichen Meinung konnte es die hessische Regierung nunmehr wagen, bereits am 4. April 1842 mit einem Gesetzentwurf vor die Stände zu treten, der das von nun ab in der hessischen Eisenbahnpolitik zu befolgende Programm enthielt. In dem Artikel 1 des Gesetzentwurfes war bestimmt:

„Der Bau der Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogtum wird auf Staatskosten ausgeführt und der Betrieb auf Rechnung der Staatskasse verwaltet.

Zu Lokalbahnen werden Konzessionen an Private erteilt, denen der Betrieb unter Oberaufsicht des Staates überlassen bleibt.“

Die weiteren Artikel enthalten Bestimmungen über die Aufbringung der Mittel, die im Weg der öffentlichen Anleihe erfolgen sollte, und die Verzinsung und Amortisation der Schulden. Was Hauptbahnen und was Nebenbahnen seien, war nicht gesagt, das sollte von Fall zu Fall entschieden werden, da die Regierung ein abgeschlossenes Eisenbahnnetz in Hessen nicht für möglich hielt. Es waren daher nur die Begriffe erläutert und gesagt, daß Hauptbahnen solche sein sollten, die den Hauptrichtungen des Handels folgen und die großen Stapelplätze des Kontinents unter sich verbinden, während die Lokalbahnen nur die wichtigsten Punkte des Inlandes an jene Hauptbahnen anknüpften.

Die Vorlage des Gesetzentwurfes gab der Regierung Gelegenheit, einmal die Stimmung im Lande kennen zu lernen, man gewann aber mit der Annahme des Gesetzes auch eine Unterlage für die weiteren

Verhandlungen mit den benachbarten Staaten. Insbesondere Baden gegenüber hatte man nunmehr eine Rechtfertigung für die veränderte Haltung in der Frage der Main-Neckarbahn. In Kurhessen aber konnte der Beitritt des Großherzogtums zu der Zahl der Staaten, die das Staatsbahnsystem angenommen hatten, nur zur Nachfolge anregen.

Im Grunde genommen handelte es sich denn auch, wie in den Motiven angedeutet, um die Zustimmung der Stände zu dem Projekt einer durchgehenden Bahn von der badischen Grenze bis zur kurhessischen Grenze. Um diese Frage drehte sich denn auch im wesentlichen die Debatte im Landtag. Auf 9 Mill. fl. waren die Baukosten berechnet, im Vergleich zu den Aufwendungen anderer Staaten zwar kein hoher Betrag, aber immerhin bedeutete er nahezu eine Verdoppelung der bestehenden Staatsschuld und das für ein dem Staatszweck seither fremdes gewerbliches Unternehmen, dessen Defizit eben die Steuerzahler zu tragen hatten. Bei dem geringen Umfang des verbenden Staatsvermögens mußte ja schon nahezu die Hälfte der zu 9 Mill. fl. bestehenden jährlichen Staatsausgaben durch direkte Steuern aufgebracht werden. So entstanden naturgemäß Bedenken und Rücksichten bei manchem Abgeordneten, die um so mehr ins Gewicht fielen, je weniger Vorteil sein Wahlkreis von der Bahn hatte. „Ja, wenn nicht die Schuldenlast vermehrt würde oder Sicherheit vorhanden, daß die Bahn sich rentierte und neue Steuern vermieden blieben, würde sich kaum ein Abgeordneter der Vorlage widersetzen“, meinte ein Volksvertreter, und er hatte damit das richtige getroffen. Man haute, wenn auch im allgemeinen Gesamtinteresse von Deutschland, im wesentlichen doch zum Vorteil ausländischer Städte, nur um nicht ausgeschlossen zu werden. Mehr als ein notwendiges Übel war daher für die meisten Abgeordneten das Projekt nicht.

So fand die grundsätzliche Frage, ob in Hessen in Zukunft Staats- oder Privatbahnen gebaut werden sollten, eine eingehende Erörterung nur in den Ausschüssen der beiden Kammern. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen für Hebung von Handel und Verkehr, ihre politische Bedeutung, die sich äußere in der Konzentration der Staatskräfte, sowie finanzielle Rücksichten ließen nach Ansicht des Ausschusses der Zweiten Kammer die Gründung einer so großen Verkehrsanstalt als Sache des Staates erscheinen. Man erwartete von der Ausführung der oberhessischen Bahn insbesondere eine Erleichterung der Konkurrenz beim Absatz oberhessischer Produkte in Frankfurt mit den oberen Maingegenden und der Rhön. Diese Linie galt auch als Verbindung mit der Festung Mainz für die strategisch wichtigere Strecke. Militärische Gründe, besonders mit Rücksicht auf den von Frankreich projektierten Ausbau seines Eisenbahnnetzes nach Osten, die Erwägung, daß kein Staat der durch

den Zollverein begonnenen wirtschaftlichen Einigung Deutschlands durch Ausschluß vom Eisenbahnsystem entgegnetreten solle, waren die Motive, die den Ausschuß der Ersten Kammer die Vorlage befürworten ließen.

So wurde der Artikel 1 des Gesetzesentwurfs, nachdem man vor das Wort Hauptlinien noch vorsichtshalber „mit den Ständen vereinbarten“ eingeschoben hatte, in beiden Kammern mit großer Mehrheit, in der II. mit 37 gegen 10 Stimmen, angenommen. Damit war die grundsätzliche Frage entschieden. Nunmehr handelte es sich um die Durchführung des Grundsatzes an der von der Regierung geplanten Linie. Da aber gingen die Meinungen der einzelnen Abgeordneten sehr auseinander. Die beträchtliche Vermehrung der Schuldenlast, das im Hintergrund lauernde Gespenst einer Steuererhöhung erweckten bei aller Prinzipienfestigkeit doch bei manchen Abgeordneten der Mehrheit Bedenken und veranlaßten die verschiedensten Versuche, die Folgen nach dieser Hinsicht soweit als möglich zu mindern. Das nächstliegende war, daß man das Projekt der Regierung teilte und zuerst nur die Bahn durch Oberhessen oder durch Starkenburg baute. Selbstverständlich mußte diejenige zuerst gebaut werden, welche die dringendste war. Darüber kam man aber auch schon wieder in Meinungsverschiedenheiten. Die oberhessischen Abgeordneten meinten, die durch Oberhessen führende Bahn sei am notwendigsten, sowohl strategisch in Verbindung mit Mainz als auch zur Vermeidung des Baues einer Bahn über Fulda. Die Starkenburger Abgeordneten waren umgekehrter Ansicht und wiesen darauf hin, daß ihre Bahn das Verbindungsstück bereits bestehender Bahnen und beim Fehlen jeglicher größerer Terrainschwierigkeiten rasch und ohne große Aufwendungen gebaut sei. Endlich machte die Regierung dem Streit dadurch ein Ende, daß sie erklärte, sie betrachte das Projekt als eine Linie und könne eine Trennung in zwei Provinzialbahnen nicht zugeben. Damit war jede der beiden Provinzen, wenn sie ihre Bahn haben wollte, gezwungen, für das ganze Projekt zu stimmen. Den zu erwartenden Erfolg hatte diese Taktik der Regierung aber nicht bei allen Abgeordneten. Zu den grundsätzlichen Gegnern des Staatsbahnsystems kamen noch 13 Abgeordnete, die eine für die Finanzen des Staates so folgenschwere Verantwortung nicht übernehmen zu können glaubten, und als eine die Zustimmung zu dem Projekt der Regierung enthaltene Resolution zur Abstimmung kam, wurde sie nur mit einer Stimme Mehrheit, mit 24 gegen 23 Stimmen, angenommen.

Und wie schwer hatte es gehalten, selbst diese Mehrheit zustande zu bringen. Ein Teil der Rheinhesen stimmte für die Bahn, nur dadurch war die Annahme möglich geworden. Daß die rheinhesischen Abgeordneten das nicht ohne Gegenleistung taten, war selbstverständlich. Diese wurde zunächst gegeben dadurch, daß an die Zustimmung die Bedingung

geknüpft wurde, daß die Bahn nicht, wie der Vertrag von 1838 vorsah, nach Mannheim, sondern an der hessischen Bergstraße entlang direkt nach Heidelberg geführt werde. Gleichzeitig wurde mit derselben Mehrheit eine Resolution auf Erbauung einer Bahn Darmstadt—Mainz auf Staatskosten angenommen. Man gedachte damit den Personenverkehr nach dem Oberrhein für Mainz zu erhalten. Dieser Verkehr wäre für immer verloren gewesen, wenn er über Mannheim geführt worden wäre. Ging er über Heidelberg, so war zu hoffen, daß bei den geringen Reizen, welche die Rheinfahrt zwischen Mannheim und Mainz bot, die Reisenden zum größten Teil sich über Heidelberg—Darmstadt nach Mainz wenden würden.

So schien Mainz mit diesem Kompromiß seine Interessen gewahrt zu haben.

Nicht so erfolgreich war Offenbach. Diese Stadt hatte nicht wie Mainz in Rheinheffen eine ganze Provinz hinter sich, deren Abgeordnete seinen Wünschen Nachdruck verliehen hätten. In der Verfolgung seiner Verkehrsinteressen war Offenbach auf sich allein angewiesen. An einem Anschluß an die geplanten Linien hatte diese Stadt zunächst allein nur Interessen, allerdings recht gewichtige.

Offenbach zählte damals wenig mehr als 10 000 Einwohner. Es war die einzige Fabrikstadt und neben Mainz wohl auch die bedeutendste Handelsstadt des Landes. Raun 5 km östlich von Frankfurt gelegen war es dank der freieren Bewegung, deren sich sein gewerbliches Leben erfreute, ein recht unbequemer Nachbar der noch von Zunftideen beherrschten freien Stadt am Main. Durch Einhaltung niedrigerer Preise war es möglich, mit Frankfurt ernstlich in Wettbewerb zu treten, nicht nur im Mainumschlagsverkehr, sondern auch im Landgüterverkehr. Die ablehnende Haltung der freien Stadt gegen den Zollverein schuf Offenbach eine Zeit lang einen künstlichen Stapel und der Frankfurter Messe eine Konkurrenzmesse in Offenbach. Schon hatte man in Offenbach begonnen, sich auf eine längere Dauer dieses Zustandes einzurichten, da trat Frankfurt 1836 dem Zollverein bei, und die erlangten Vorteile gingen zum größten Teil wieder verloren.

Aber die Stellung des Offenbacher Expeditions Handels war dadurch so gestärkt worden, daß man sich von nun ab dauernd neben Frankfurt behaupten konnte. Ein weitverzweigter Expeditionsverkehr ermöglichte die direkte Versendung zugleich auch den direkten Bezug nach allen Ländern und Richtungen. Das kam insbesondere der Industrie zugute, die sich nicht zum mindesten dank der Zunftgesetzgebung, die in Frankfurt die Errichtung von Fabriken verhinderte, in Offenbach entwickelt hatte. Durch die von der Offenbacher Expedition unterhaltenen Verkehrs-

beziehungen war es dieser möglich, weithin mit auswärtigen Fabriken in Wettbewerb zu treten. Nachdem die mit dem Anschluß Frankfurts an den Zollverein für Offenbach eingetretene Krisis überwunden war, begann ein rascher industrieller Aufschwung. 1841 arbeiteten schon 55 größere und kleinere Betriebe für den Absatz nach auswärts. Über 300 000 Zentner an Rohstoffen betrug in diesem Jahre die Einfuhr, während an Fabrikaten etwa 270 000 Zentner versandt wurden.

So war man in Offenbach unabhängig von Frankfurt, das durch kleinliche Schikanen zwar belästigen, die Entwicklung selbst aber nicht hemmen konnte.

Darin drohte nun eine Änderung einzutreten mit der Ausbreitung des neuen Verkehrsmittels. Durch ihre Vorzüge einer raschen, vor allem aber billigeren Beförderung mußten die Eisenbahnen eine Verschiebung in den Konkurrenzbedingungen zur Folge haben.

Wenn eine Bahn in der Nähe gebaut wurde, so berührte sie jedenfalls Frankfurt, und bald war denn auch das Projekt einer Bahn zwischen Mainz und Frankfurt aufgetaucht. An diese Bahn anzuschließen durch eine Lokalbahn von Offenbach nach Frankfurt mit direktem Anschluß, war das Ziel von Bestrebungen, die zur Gründung eines Komitees in Offenbach führten. Bei dem regen Lokalverkehr zwischen Offenbach und Frankfurt schien die Bahn jedenfalls rentabel zu werden. Frankfurt aber hatte die Einmündung auch dieser Bahn in Frankfurt von der Erlaubnis der Einmündung der Taunusbahn in Kastel abhängig gemacht. Als die hessische Regierung diese Erlaubnis in Aussicht stellte, zeigte sich Frankfurt auch geneigt, die Einmündung einer Bahn von Offenbach zu gestatten. Als bald bildete sich in Offenbach für den Bau dieser Bahn eine Gesellschaft, die am 13. März 1838 von Hessen die Konzession erhielt und ermächtigt wurde, zum Bau und Betrieb der Bahn auf gemeinschaftliche Rechnung mit einem in Frankfurt bestehenden Komitee, das angeblich bereits die Erlaubnis zu Vorarbeiten hatte, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Das Frankfurter Komitee entwarf auch Statuten und teilte sie der Offenbacher Gesellschaft mit. Diese gab sie mit ihren Bemerkungen unter Anschluß eines Planes nebst Kostenvoranschlag zurück zur demnächstigen gemeinschaftlichen Beratung. Dazu kam es nicht mehr, Hessen hatte inzwischen der Taunusbahn die Konzession gegeben, und seit dieser Zeit ließ trotz wiederholter Anfragen das Frankfurter Komitee nichts mehr von sich hören.

Zhrerseits die Erlaubnis zur Einmündung der Taunusbahn in Kastel abhängig zu machen von einer früheren oder späteren Weiterführung der Bahn nach Offenbach schien die hessische Regierung überhaupt nicht erwogen zu haben. Und doch wäre dies die einzige Möglichkeit gewesen,

Offenbach damals zu einer Bahn zu verhelfen. Denn Frankfurt selbst hatte an dem Zustandekommen der Offenbacher Bahn kein Interesse, noch weniger an einem Anschluß Offenbachs an einen direkten Verkehr. Dieser direkte Verkehr aber war für Offenbach sehr wichtig, denn er erleichterte die Konkurrenz mit Frankfurt. Nur kein Stapel in Frankfurt, der der Willkür dieser Stadt auslieferte, sondern direkte Beförderung über Frankfurt hinaus betonte man darum wiederholt in Offenbach. Die Chikanen, mit denen Frankfurt den Offenbacher Speditionsverkehr zu schädigen gesucht hatte, ließen in Offenbach nicht mit Unrecht befürchten, daß die freie Stadt alles versuchen würde, um einen direkten Personen- und Warenverkehr auszuschließen und so ihren Zünften einen einträglichsten Stapel zu verschaffen. Mit einer Seitenbahn, die nur für den Lokalverkehr Wert hatte, war also der Industrie Offenbachs nicht geholfen, denn eine Umladung in Frankfurt erforderte nicht nur Zeit und Kosten, sie machte auch abhängig von dem guten Willen der Frankfurter. Mit einer Station für Offenbach wäre man dort schon zufrieden gewesen, wenn sie auch einige Kilometer entfernt lag.

Die Bedeutung eines direkten Anschlusses für Offenbach wurde indes von der hessischen Regierung nicht erkannt. Gewiß, man bemühte sich erst eine Station für Offenbach an der nördlichen Linie zu erlangen und, als Kurhessen dem widersprach, an der südlichen Linie. Hier konnte ein Anschluß in Frage kommen, wenn die Bahn im Osten von Frankfurt eingeführt wurde. Dem widersetzte man sich in Frankfurt. Man behauptete, dort sei das Gelände zu teuer und bestand auf Einführung im Westen der Stadt. Da aber bedeutete eine Führung über Offenbach selbst einen erheblichen Umweg, dem, wie die Regierung erklärte, Baden widersprach, eine besondere Station abseits der Stadt aber wäre nicht nur zu entfernt gewesen, sie hätte auch auf Frankfurter Gebiet errichtet werden müssen. Die Regierung hielt bei dieser Sachlage einen Anschluß nicht für möglich, auch nicht für nötig. Überwiegende Vorteile, so meinte sie, lägen für Offenbach gar nicht vor. Den Interessen dieser Stadt sei viel besser gedient durch eine Lokalbahn nach Frankfurt, die auch öftere Verbindung gewähre als die Hauptbahn. Diese ganze Auffassung der Regierung, die bezeichnet ist durch den Vergleich, wie sie ihn zog, mit den Verhältnissen der beiden Städte Nürnberg und Fürth, läßt darauf schließen, daß später von ihr gar nicht mehr ernstlich versucht wurde, eine Berücksichtigung von Offenbach zu erlangen. Als im Landtag angeregt wurde, durch eine geeignete Verschiebung der Trace nach Osten wenigstens die Möglichkeit für die Errichtung einer Offenbach näher gelegenen Station zu schaffen, lehnte auch das die Regierung ab mit dem Bemerkten, die dadurch entstehenden Kosten seien zu groß, im übrigen

genüge die Lokalbahn. Damit befand sich die Regierung allerdings in Übereinstimmung mit der Mehrheit im Landtag. Dort hatte die Zweite Kammer zwar erst mit großer Mehrheit eine die Aufnahme von Offenbach in die direkte Linie fordernde Resolution angenommen, auf Anregung der Ersten Kammer aber später sich mit einer eventuell auf Staatskosten zu erbauenden Lokalbahn zufrieden erklärt.

Dabei verkannte man im Landtag durchaus nicht, wie wohl begründet die Befürchtungen waren, daß Frankfurt die Gelegenheit benutzen werde, sich einen künstlichen Stapel zu verschaffen. Aber man hatte daraus nur für die große Hauptbahn die Konsequenzen gezogen und nahezu einstimmig als Bedingung der Zustimmung die Resolution aufgestellt, daß die Regierung alles tun solle, um einen künstlichen Stapel in Frankfurt zu verhindern, daß deshalb die ganze Bahn von der kurhessischen Grenze bis Baden in einem Zug und mit einer einheitlichen Spurweite durchgeführt werden solle. Die Regierung teilte diese Auffassung, sie fügte noch beruhigend hinzu, daß in Frankfurt ein gemeinschaftlicher Bahnhof nahe an dem Bahnhof der Taunusbahn erbaut werde, so daß auch nach dieser Bahn eine direkte Verbindung möglich gemacht werde.

Damit waren denn die Stände zufrieden. Freilich sonderlich zu Mute war es bei der drohenden Schuldenlast auch der Mehrheit nicht, und um die Folgen wenigstens etwas zu mindern, beschloß man bezeichnender Weise die kurz vorher für die Schiffbarmachung der Lahn bis Gießen bewilligten Mittel zu sistieren und ermahnte dringend zu großer Sparsamkeit bei den bevorstehenden Bauten.

Die Richtlinien, nach denen die hessische Regierung bei den Verhandlungen mit den anderen Staaten vorzugehen hatte, waren nunmehr festgestellt. Direkte Führung nach Heidelberg und Durchführung in einheitlicher Spurweite waren die wesentlichsten Bedingungen der Zustimmung der hessischen Stände.

Am bedeutungsvollsten war dies Ergebnis für Baden. Die Richtung nach Heidelberg entsprach zwar dem natürlichen seitherigen Handelsweg von Norden nach Süden, an dessen Stelle ja die Eisenbahn treten sollte. Aber schon die Offenherzigkeit, mit der man es in Hessen aussprach, daß es sich bei der Führung nach Heidelberg um nichts anderes handle, als die Neutralisierung Mannheims hinsichtlich des Handels nach dem Oberrhein zu Gunsten von Mainz, mußte die öffentliche Meinung in Baden alarmieren gegen eine beabsichtigte Schädigung des Handels der Stadt Mannheim. Es war daher vorauszusehen, daß Baden den hessischen Plänen einen Widerstand entgegensetzte, der ebenso gut in der öffentlichen Meinung fundiert war wie die Politik der hessischen Regierung.

Baden hatte 1840 seine Landesbahn bis Heidelberg vollendet, der

Ausbau nach Süden war im Gang. Sollte sie kein unrentables Stückwerk bleiben, so mußte ihre Fortsetzung nach dem Norden herbeigeführt werden. Baden hatte daher wiederholt schon Hessen um Erfüllung des Vertrages von 1838 angegangen aber stets nur beruhigende Versicherungen erhalten. Durch die Auflösung der Gesellschaft in Darmstadt schien die Ausführung in unabsehbare Ferne gerückt. Da erhielt man am 3. April 1842, einen Tag vor der Einbringung des entscheidenden Gesetzesentwurfs im hessischen Landtag, von der hessischen Regierung die Mitteilung, man habe die feste Ansicht gewonnen, daß diese wichtige Angelegenheit nicht einer Privatgesellschaft überlassen bleiben könne und werde es nicht dahin bringen, eine Masse von Schwierigkeiten zu besiegen, nur um dies für nachtheilig erachtete Resultat herbeizuführen. Damit mußte der Vertrag von 1838, der nur für den Fall, daß die Bahn als Privatbahn gebaut wurde, geschlossen war, hinfällig werden. Weitere Verhandlungen mit Hessen waren aussichtslos. Die Beschlüsse der hessischen Stände zeigten die Richtung, nach der allein eine Verständigung möglich war. So sah die badische Regierung das Zustandekommen der Bahn vor neue Schwierigkeiten gestellt und zwar gerade in den Punkten, in denen die hessischen Stände ihre Beschlüsse als Bedingung ihrer Zustimmung festgesetzt hatten. Diese Bedingungen bedeuteten für Baden den Ausschluß Mannheims von der Bahn und die Aufgabe der breiten badischen Spurweite.

Mannheim, damals etwa 20 000 Einwohner zählend, war die erste Industrie- und Handelsstadt Badens. Noch um 1800 hatte es kaum mehr als die Bedeutung eines Landstädtchens, in dem jede Expedition verboten war. In dieser Verfassung kam Mannheim an Baden. Die badische Regierung erkannte bald die Bedeutung, welche seine günstige Lage am Endpunkt des schiffbaren Rheins und an der Mündung des Neckartals für das Land, das einen größeren Rheinhafen noch nicht besaß, hatte. Aber noch standen die Privilegien der alten Rheinstädte insbesondere von Köln und Mainz einer kräftigen Entwicklung Mannheims im Wege. Da wurden im Jahre 1831 diese Vorrechte aufgehoben. Mit dem Augenblick der Befreiung der Wasserstraße von ihren künstlichen Fesseln war der große Warenverkehr für Süddeutschland in eine andere Phase getreten. Ein großer Teil dieses Verkehrs, insbesondere in Kolonialwaren, der seither von Hamburg und Bremen die Wasserstraße der Elbe und Weser benutzte und von da aus nach dem Hauptmarkt Süddeutschlands, Frankfurt a. M., ging, wandte sich jetzt allmählich wieder dem Rhein zu. Die Schiffe gingen nunmehr von den holländischen Häfen direkt nach dem südlichsten Punkte des schiffbaren Rheins nach Mannheim, das nun in Wettbewerb trat mit Mainz und Köln, die

seither die überseeischen Artikel aus den holländischen Häfen lieferten. Bald hatte Mannheim den Handel zwischen dem Niederrhein, Holland, Belgien und den Gegenden des Oberrheins an sich gerissen. Im Mannheimer Hafen, den die badische Regierung mit großen Opfern geschaffen hatte, wurden nicht nur die den Neckar aufwärts, sondern auch die weiter den Rhein aufwärts gehenden Sendungen in kleinere Schiffe verladen, da der stärkere Fall des Rheins bei geringerem Fahrwasser der Fortschaffung größerer Quantitäten auf einem Fahrzeug Schwierigkeiten entgegensetzte. Zu Land wurden ganz Baden, Württemberg und selbst einige Bezirke Bayerns von Mannheim aus mit Kolonialwaren versorgt. Im Zusammenhang damit entwickelte sich bald ein bedeutender Expeditionsverkehr, der bei seinen ausgedehnten Beziehungen, — seine direkten Sendungen gingen bis nach Italien — der rasch entstehenden, von dem aufblühenden Großhandel unterstützten Industrie den Bezug der Rohstoffe und den Absatz der Fabrikate sehr erleichterte. So mußte Mannheim in kurzer Zeit die erste Industriestadt des Landes, wie die erste Handelsstadt Süddeutschlands werden. Der Bau einer zu 12 Mill. fl. veranschlagten Landesbahn von Mannheim nach der Schweizer Grenze, die Mannheim den Umschlag des Land- und Wasserverkehrs erhalten sollte, zeigte, daß die badische Regierung auch die Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels für die Stadt zu schätzen wußte. Freilich in erster Linie war es ihre günstige Lage, die sie zum natürlichen Umschlagsplatz des Verkehrs zwischen den Ländern des Niederrheins und des Oberrheins machte und, so wenig Mannheim diese Lage genommen werden konnte, so wenig konnte ihm dieser Umschlag genommen werden.

Ganz abseits von Mannheim ging der Verkehr von Norden nach dem Süden. Fast ganz in den Händen der Frankfurter Expedition zog er von Frankfurt die große Reise- und Verkehrsstraße an der hessischen und badischen Bergstraße entlang, und Mannheim war nur durch Seitenstraßen mit ihm verbunden. Gegenstände dieses Transports waren der Regel nach solche von hohem Wert und quantitativ nicht bedeutend, größtenteils Fabrikzeugnisse von Nord- und Mitteldeutschland einerseits (Sachsen, Thüringen) und der Schweiz andererseits. Die Packwagen der Post und Frachtfuhrwerke teilten sich in diese Transporte. Ersetzte man diese Verkehrsstraße durch eine Eisenbahn, so hätte diese, dem Zug der alten Handelsstraße folgend, von Heidelberg direkt nach Norden führen müssen, wie es die hessischen Stände wünschten. Die Umleitung dieses Verkehrs über Mannheim hätte einen großen Umweg bedeutet und dieser Stadt etwas gegeben, worauf sie gar keinen Anspruch hatte.

Indes die nach dem Vertrag von 1838 vorgesehene direkte Führung nach Mannheim hatte dort Erwartungen und angebliche Interessen er-

zeugt, die zumal nach den Vorgängen im hessischen Landtag einen heftigen Widerspruch gegen eine Änderung der Führung im Lande und in der Kammer hervorrufen mußten.

Ohne Nachgaben, darüber konnte man sich in Baden klar sein, war aber an ein Zustandekommen der Bahn nicht zu denken. Dabei wurden die Interessen Badens an einer Ausführung der Bahn mit jedem Tag, der die badische Landesbahn der Vollendung näher brachte, dringender. So gab die badische Regierung im September 1842 in einer geheimen Sitzung ihren Ständen Kenntniss von der Sachlage. Sie wies dabei hin auf die militärische Wichtigkeit eines Anschlusses an die Heerstraßen aus dem Norden, insbesondere aber die Möglichkeit, das mit 4 Mill. fl. angeschaffte Betriebsmaterial im Falle eines Krieges rasch nach Norden schaffen zu können. Die badischen Stände ermächtigten denn auch die Regierung, einen Staatsvertrag abzuschließen zum Bau der Bahn auf gemeinschaftliche Kosten der drei Staaten und zwar auch für den Fall, daß die Bahn die Bergstraße entlang nach Heidelberg geführt werde, nur solle die Regierung sich bemühen, in einer näher bestimmten Weise das Interesse des Landes insbesondere von Mannheim zu wahren. Von den Kosten solle Baden nur $\frac{1}{8}$ übernehmen.

Auf Grundlage der Instruktionen ihrer Stände konnten die beteiligten Regierungen nunmehr weiter verhandeln. Baden schlug vor, einen neuen Staatsvertrag abzuschließen, in dem die Führung der Bahn nach Heidelberg, zugleich aber auch eine Seitenbahn nach Mannheim vereinbart werden sollte. Es forderte dazu eine Entschädigung für das, was es bei Herstellung der Mannheim—Heidelberger Bahn in der Erwartung, daß Mannheim der Endpunkt der Bahn werde, mehr aufgewendet habe und Zusicherung der gleichen Transportsätze von Mannheim nach Frankfurt wie von Heidelberg dorthin. Der Vorschlag Badens wurde von Hessen und Frankfurt abgelehnt. Die badische Regierung regte jetzt an, die Hauptbahn über Ladenburg zu führen, und von dort eine Seitenbahn nach Mannheim herzustellen, für beide Bahnen aber die badische Spurweite anzunehmen. Da stieß man auf den Widerstand Hessens, das weder zu der Annahme der badischen Spurweite noch zu dem gemeinschaftlichen Betrieb einer Zweigbahn nach Mannheim sich verstehen wollte.

Hierauf brach Baden die Verhandlungen ab und suchte Hessen nochmals auf Grundlage des Vertrages von 1838 zur Bildung einer Aktiengesellschaft zu veranlassen. Die Antwort lautete kurz, das überlasse man Baden und Frankfurt. Tatsächlich bemühten sich auch badische Kommissare in Frankfurt, eine Aktiengesellschaft zustande zu bringen. Indes vergeblich, ohne Zinsgarantie und ohne Befreiung von der Last eines

Brückenbaues über den Neckar wollte niemand auf das Projekt eingehen.

So nahm Baden die Verhandlungen wieder auf.

Die Verhältnisse hatten sich inzwischen für alle beteiligten Staaten geändert. In Bayern drohte eine Konkurrenzlinie vom Bodensee über Nürnberg, Bamberg, Koburg, Eisenach, Kassel nach Bremen und Hamburg zustande zu kommen. Auch auf dem linken Ufer des Rheins rührte es sich. In dem Elsaß und der Pfalz entstanden Projekte, die, zumal sich die beteiligten Regierungen dafür interessierten, zum Bau einer linksrheinischen Bahn zu führen schienen.

Man einigte sich in der Mitte. Hessen wurde die preussische Spurweite zugestanden. Frankfurt verpflichtete sich zum Bau einer Brücke über den Main. Dafür gab Hessen zu, daß die Bahn statt direkt von Weinheim in einem rechten Winkel über Friedrichsfeld nach Heidelberg geführt, gleichzeitig auf Grund eines Artikels, der jedem Staat in seinem Gebiet den Anschluß von Seitenbahnen freistellte, Baden gestattet wurde, auf seine Kosten in gleicher Spurweite eine Seitenbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim auszuführen. Diese Seitenbahn sollte von der badischen Verwaltung aber mit Betriebsmaterial der Hauptbahn, das gegen Vergütung zu überlassen war, derart betrieben werden, daß die Wagen zwischen Frankfurt und Mannheim direkt ohne Wechsel in Friedrichsfeld durchliefen. Hessen wurde dazu noch die Errichtung des Zentralbahnhofes und der Direktion in Darmstadt auch der Vorsitz in der Direktion aber mit gleichem Stimmrecht wie die anderen zugesichert. Die Bedenken der hessischen Stände wurden dadurch beruhigt, daß man vereinbarte, den in Heidelberg und Frankfurt zu errichtenden Bahnhöfen eine solche Einrichtung zu geben, daß die tunlichst bequeme Überlieferung der Personen und Güter auf die an beiden Plätzen vorhandenen oder noch zu errichtenden Bahnhöfe anderer Bahnen bewerkstelligt werden könne. Die Bauten führte jeder Staat selbständig auf seinem Gebiete aus. Binnen drei Jahren war die Bahn zu vollenden. Zu den Kosten der Anschaffung des ersten Betriebsmaterials stellte Hessen $\frac{2}{3}$. Betrieb und Verwaltung sollten auf gemeinschaftliche Rechnung, aber durch jeden Staat auf seinem Gebiet durch ihm angehörige Beamte erfolgen. Der Reinertrag verteilte sich nach Verhältnis des aufgewandten Baukapitals. Mit diesem Inhalt kam der Staatsvertrag zwischen den beteiligten Staaten im Februar 1842 zustande.

Der Vertrag bedeutete einen Vergleich, der naturgemäß nicht in jedem der interessierten Länder ungeteilte Zustimmung fand.

Die heftigsten Angriffe mußte die badische Regierung in der Zweiten Kammer des badischen Landtages gegen sich ergehen lassen. Nur mit

33 gegen 26 Stimmen wurde hier ein Antrag, die geschlossenen Verträge als für das Land nicht verbindlich anzusehen, abgelehnt. Die eigentlichen Urheber dieser Angriffe waren in den an der Mannheimer Expedition interessierten Kreisen zu suchen. Man behauptete, daß die Interessen der Mannheimer Expedition, damit zugleich die Interessen von Mannheims Handel und Industrie gefährdet seien. Zustatten kam den Bestrebungen dieser Kreise eine gewisse verärgerte Stimmung bei den Abgeordneten, die sich gekränkt fühlten, daß die Regierung, ohne die Stände zu fragen, den Vertrag abschloß und ihn nur lediglich zur Kenntnißnahme vorlegte. Die badische Regierung hatte die Zustimmung ihrer Stände nicht für nötig gehalten, da ihr ja die erforderliche Ermächtigung erteilt war. Die Angriffe richteten sich in erster Linie gegen die für die Bahn gewählte Richtung, das juste milieu in Friedrichsfeld, wie es genannt wurde. Die Heranziehung des Nord-Südverkehrs, so wurde behauptet, sei notwendig, um die Leistungsfähigkeit der Mannheimer Expedition zu steigern. Dem Warenzug folge der Personenverkehr, und jeder noch so kurze Umschlag bringe Vorteile. Wer nach Heidelberg und weiter wolle, lasse sich durch den Umweg über Mannheim nicht abhalten.

Die Entwicklung der folgenden Jahrzehnte hat diese Morgeleien am schlagendsten widerlegt. Das Expeditionswesen hat alsbald eine Umwälzung erfahren, welche die Vorteile einer Umleitung über Mannheim für die Mannheimer Expedition illusorisch gemacht hätte, der Personenverkehr aber hatte und konnte auch nicht für Mannheim die Bedeutung haben wie für das in vorteilhafterer Umgebung am Ende des anziehenden Theils des Rheintals gelegene Mainz.

So wäre der Umweg über Mannheim ein Unding gewesen, ein Verstoß gegen die ersten Erfordernisse des großen durchgehenden Verkehrs, der auf die Dauer nicht ohne Remedur hätte bleiben können, wollte man gegen die Konkurrenz der linksrheinischen Bahnen sich behaupten.

Wenn die badische Regierung indes so rasch die Führung über Mannheim aufgegeben hatte, so war dafür noch ein anderer Grund entscheidend, das Interesse von Heidelberg. Diese Stadt hatte nicht nur nach der südlichen, sondern auch nach der nördlichen Bergstraße einen bedeutenden Lokalverkehr. Wie Mannheim, so hatte sie ebenfalls Berücksichtigung ihrer Interessen verlangt, vor allem Erhaltung dieses Lokalverkehrs. Eine befriedigende Lösung war hier nur möglich im Wege eines Kompromisses dahin, daß die Entfernungen des in Frage kommenden Gebiets nach beiden Städten möglichst gleich bemessen wurden. Stimmt man aber einmal der Teilung der Bahn zu, so handelte es sich nur noch darum, die Linie der getheilten Transporte auf die kürzeste Strecke zurückzuführen, und so hatte man sich denn auf das sogenannte juste

milieu in Friedrichsfeld geeinigt. In Hessen berief man sich darauf, daß die Bahn direkt nach Heidelberg gehe, was jetzt auch tatsächlich der Fall war, während man in Baden mit demselben Recht behaupten konnte, daß, wenn auch die Strecke Friedrichsfeld—Mannheim nicht zur Main-Neckar-Eisenbahn gehöre, doch der wirtschaftliche Effekt derselbe sei, da ja das Betriebsmaterial direkt von und nach Frankfurt durchlaufe.

Noch weniger begründet waren die Angriffe auf die badische Regierung wegen der Einführung der preussischen Spurweite. Baden hatte für seine Landesbahn aus betriebstechnischen Gründen eine Spurweite von 1,6 Meter gewählt. Es hatte auch die Annahme dieser Spur bei der Main-Neckar-Eisenbahn durchzusetzen gesucht. Hessen aber hatte auf der Annahme der preussischen Spur bestanden, welche allein für die nördliche Linie, die ja, um einen Umschlag in Frankfurt zu vermeiden, mit der südlichen eine einheitliche Linie bilden sollte, in Frage kam. Damit, und das wurde vielfach im badischen Landtag beklagt, war aber die Möglichkeit genommen, im Kriegsfall das Betriebsmaterial in Sicherheit zu bringen. Der Trost, den die badische Regierung ihren Ständen gab, daß dann die Hilfe von Norden rascher da sei, war ein schlechter Ersatz. Aber die nach dieser Richtung bestehenden Besorgnisse und damit auch die gegen die Regierung gerichteten Angriffe wurden später am gründlichsten widerlegt durch die Entwicklung selbst, als Baden sieben Jahre nach Eröffnung der Bahn die preussische Spurweite auch für seine Landesbahn annahm. Bis dahin aber war man sowohl in Mannheim wie in Heidelberg in seinen Versendungen nach Norden nicht gehindert durch einen künstlichen Umschlag in Frankfurt.

In Hessen war man mit dem Vertrag in der Gestaltung, die er erhalten hatte, zwar auch nicht allenthalben zufrieden, aber eine eingehendere Beratung in dem Landtag fand nicht statt. Die hessische Regierung hatte den Wünschen der Stände entsprechend gehandelt, eine nochmalige Sanktion des Vertrages war daher nicht nötig.

Völlig befriedigt von dem Ergebnis der Verhandlungen war man nur in Frankfurt. Zu einer Kritik des Vertrages bestand auch hier kein Anlaß. Die Wahrung der Interessen der Bürger der freien Stadt war dem Senat sehr erleichtert durch das Verhalten der beiden anderen Teilhaber. Der Streit spielte sich im wesentlichen zwischen Baden und Hessen ab mit dem Ergebnis, daß Baden den Ausschluß Offenbachs und Hessen den Ausschluß Mannheims erzwang. Das hessische Interesse an der Führung der Bahn nach Heidelberg, wie es im Landtag in der Voraussetzung, daß eine Bahn Darmstadt—Mainz zustande komme, konstruiert wurde, stand jedenfalls nicht nach dem Interesse Frankfurts, insbesondere der dortigen Expeditionskreise an der Umgehung Mannheims.

Das zeigte sich darin, daß Frankfurt nur unter der Voraussetzung, daß die Bahn nicht nach Mannheim geführt werde, sich bereit erklärte, Baden den Betrag, um den die Baukosten auf seinem Gebiet die vorgesehene Summe von ein Sechstel des gesamten erforderlichen Anlagekapitals überschritten, vorzuschießen und auf seinen Anteil am Baukapital zu übernehmen. Mit seinem Beharren auf der preussischen Spurweite aber hat Hessen nicht das erreicht, was es damit erreichen wollte. Immerhin war es sein Verdienst, wenn später den drei Besitzern unnötige Kosten erspart blieben, als Baden zu der preussischen Spurweite überging.

Der Bau der Bahn wurde bereits im Juli 1843 begonnen. Im Sommer 1846 war die Strecke auf hessischem Gebiet vollendet, und am 27. Juli 1846 fand die erste durchgehende Probefahrt von Frankfurt nach Heidelberg und zurück unter dem Jubel der Bevölkerung statt. Sie fiel zu voller Zufriedenheit aus. Besonders die Ausführung der geschmackvollen massiv aus Sandstein erbauten, für ländliche Verhältnisse damals allerdings in dieser Bauart etwas ungewöhnlichen Stations- und Bahnwärterhäuser, die von den schmucklosen dürftigen Backsteinbauten der benachbarten Taunusbahn angenehm abstachen, fanden ungetheilten Beifall. Auch der Bau der freien Strecke ließ, wie die Probefahrten gezeigt hatten, nichts zu wünschen übrig. So durfte man im Großherzogtum stolz sein auf das Werk, war es doch der erste derartige Bau, den man unternommen und dazu in eigener Regie, ohne praktische Erfahrung. Freilich hieß es da, mit Vorsicht an die Ausführung heranzutreten. So war die Strecke möglichst in gerader Linie gelegt worden, weil Eisenbahnen, wie man sagte, keine starken Krümmungen vertragen, und die zulässige Größe solcher Krümmungen an bestimmte erst durch Erfahrung gegebene sehr enge Grenzen gebunden sei, die nicht überschritten werden dürften, ohne die Fahrten auf diesen Krümmungen höchst gefährlich zu machen und die Schienen sowohl als die Räder einem schnellen Ruin auszusetzen. War die geradeste Linie gar noch die billigste, so war ihre Wahl entschieden. Wenn auch manche Orte etwas entfernt von der Bahn zu liegen kamen, so tat das dieser keinen Eintrag, die Untertanen mochten sich nach der Bahn richten. Das Gelände war im allgemeinen sehr günstig. Das größte Gefälle betrug 3:1000. Die Baukosten beliefen sich 1847 für Hessen auf 4 340 627 fl., Frankfurt (einschließlich des an Baden geleisteten Zuschusses) 3 282 658 fl. und Baden 1 940 437 fl. Eine wesentliche Verschiebung trat darin nur noch im Anteil der Stadt Frankfurt ein, der sich 1848, nachdem die Mainbrücke vollendet und die Bahn in den definitiven Bahnhof eingeführt war — bis dahin mündete sie in einen provisorischen Bahnhof in Sachsenhausen ein — auf 4 360 725 fl. erhöhte.

Die Beförderung der am 1. August 1846 dem Betrieb übergebenen Bahn beschränkte sich zunächst auf den Personenverkehr, der mit je zwei später drei durchgehenden Zügen und einem morgens von Darmstadt nach Frankfurt und abends in umgekehrter Richtung verkehrenden Lokalzug bewältigt wurde. Ein Jahr darauf, am 9. August 1847, nachdem das Bahnpersonal eingeschult war, wurde der Güterverkehr eröffnet. Er blieb aber gering. Nur langsam entwickelte er sich von einer Beförderungsmenge von 2205 Tonnen mit einer Einnahme von 137 374 fl. im Jahre 1847 auf 2820 Tonnen mit einer Einnahme von 198 380 fl. im Jahre 1852.

Die ersten direkten Beziehungen wurden im Personenverkehr und zwar 1849 mit der Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn, 1850 mit der badischen Bahn hergestellt. Ihnen folgten am 8. September 1851 solche im Güterverkehr mit der badischen Bahn und der Main-Weeserbahn. Die 1851 mit der Main-Weeserbahn hergestellte Schienenverbindung über die Taunusbahn, die zugleich auch mit letzterer verband, konnte einen größeren Einfluß auf den Verkehr nicht haben, so lange die Main-Weeserbahn noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben war.

So blieb der Personenverkehr die wesentlichste Stütze der Bahn in den ersten Jahren. Aber auch bei ihm entfiel ein großer Teil der beförderten Personen auf den Lokalverkehr in der billigen IV. Stehwagenklasse, in der zu 6 Kreuzer pro Meile (= $7\frac{1}{2}$ km) befördert wurde (in der III. Klasse zahlte man 9 Kreuzer pro Meile). Dazu kamen die politischen Ereignisse der Jahre 1848—1850, die nicht nur die teilweise Einstellung des Betriebes nötig machten, sondern, was noch empfindlicher für die Bahn war, auf längere Zeit den Durchgangsverkehr in der I. und II. Klasse beeinträchtigten. So sanken die Einnahmen im Personenverkehr von 399 670 fl. im Jahre 1847 trotz einer Zunahme der Zahl der beförderten Personen im Jahre 1848 auf 382 413 fl. in diesem Jahre und 332 509 fl. im Jahre 1849. Erst das Jahr 1850 brachte mit einer Einnahme von 416 398 fl. wieder eine langsame Steigerung, so daß das Jahr 1852 mit einer Einnahme von 450 349 fl. abschloß.

Die Reinerträge waren bei diesen Ergebnissen gering. Die Verzinsung des Baukapitals stellte sich für 1847 auf 1,71 %, 1848 1,83 %, 1849 2,46 %, 1850 3,19 %, 1851 3,43 %, 1852 3,52 %. Hessen mußte zur Verzinsung der für den Bahnbau aufgenommenen Summen bedeutende Beträge aus den laufenden Einnahmen aufbringen, so 1847 wie 1848 je 100 000 fl., 1849 70 000 fl., 1850 40 000 fl., 1851 und 1852 je 35 000 fl. ungerechnet der zur Tilgung vorgesehenen Summen.

So schienen anfangs jene Recht zu behalten, die vor dem Bau der Bahn auf Kosten der Steuerzahler gewarnt hatten. Auch bei denjenigen,

die seiner Zeit sich so sehr für die Bahn begeistert hatten, nahm diese Begeisterung rasch ab, nur suchten viele von ihnen den Fehler jetzt in der Ausführung der Bahn.

Nun war nicht zu leugnen, daß insbesondere bei der Ausführung der Bauten vielfach nicht zweckmäßig vorgegangen worden war und dadurch manche nicht sachgemäße Ausgaben entstanden. Man hatte das Bestreben, alles gut und solide auszuführen. Das war an sich lobenswert, aber es war mitunter unzweckmäßig bei dem Charakter des ganzen Unternehmens. Man konnte ja noch gar nicht wissen, wie der Verkehr der ganzen Bahn oder der Verkehr an einzelnen Stationen sich gestaltete. Jeder Maßstab, der im einzelnen Fall zu Grunde gelegt wurde, war ganz willkürlich. Das hat sich auch später erwiesen. Ein Teil der Stationen war zu groß, ein anderer Teil zu klein angelegt. Nicht minder unpraktisch war es, alle diese Bauten so massiv auszuführen, als ob sie für ewige Zeiten dauern sollten. Der Bahnhof in Langen kostete mehr als die gesamten Bahnhofsanlagen, welche die hessische Ludwigsbahn acht Jahre später in Worms errichtete. Am meisten bemängelt wurden jetzt die schmucken Bahnwärterhäuser. Für die Baukosten eines solchen Häuschens, meinten die ländlichen Abgeordneten, hätte man zwei geräumige Bauernhäuser errichten können. So boten sich gar viele Punkte in der Ausführung der Bahn, die nun zu den heftigsten Angriffen auf die Regierung Anlaß gaben. Man warf ihr vor, sie habe planlos darauf losgebaut ohne jeden Voranschlag. Aber es war nun geschehen, eine Änderung konnte nicht mehr stattfinden. Darum drängte man nun auf Ersparnisse in der Verwaltung der Bahn. Man fand im hessischen Landtag die Unterhaltungskosten der Gebäude zu hoch, die Lokomotiven zu teuer. Statt mit Kohlen könnten diese mit Holz geheizt werden. Auch die Löhne der Arbeiter, Werkmeister, wie überhaupt die Besoldungen der Beamten erschienen den Abgeordneten viel zu hoch. Die drei Direktoren hielt man für vollständig überflüssig. In einer Resolution wurde die Regierung aufgefordert, auf möglichste Ersparnisse hinzuwirken. Sie versprach das auch, ohne aber den Abgeordneten über den voraussichtlichen Erfolg derartiger Bemühungen allzugroße Hoffnungen zu machen. Denn auch in der Stellung, welche man in der Verwaltung der Bahn einnahm, hatte man inzwischen unangenehme Enttäuschungen erfahren. Schon während des Baues hatte es sich gezeigt, daß man bei all den vermeintlichen Vorrechten, die man sich im Vertrag ausbedungen hatte, wie dem Sitz der Verwaltung in Darmstadt, dem Vorsitz in der Direktion, übersehen hatte, daß für das Großherzogtum der größte Vorteil, den die Bahn gewähren konnte, doch immer in der ausreichenden Förderung des inneren Verkehrs gelegen war, die ihren Aus-

druck in dem Anschluß möglichst vieler, von der Bahn berührten Orte an diese zu finden hatte. Gerade nach dieser Richtung hatte man sich nicht diejenige Bewegungsfreiheit gewahrt, die im Interesse des inneren Verkehrs nötig gewesen wäre. So war als einzige Station zwischen Darmstadt und Frankfurt Langen vorgesehen. Damit war ein großer Teil der zwischen liegenden Orte von dem Eisenbahnverkehr so gut wie ausgeschlossen. Von Neu-Isenburg z. B. mußte man nach Frankfurt wandern, um zur Bahn zu gelangen, von den näher nach Darmstadt liegenden Orten ging man wie seither zu Fuß nach Darmstadt. So hatte die Bevölkerung dieser Orte nicht den geringsten Vorteil von der Bahn, obwohl diese zum Teil dicht an ihnen vorbeiführte. Ähnlich lagen die Verhältnisse auf der Strecke Darmstadt—Heppenheim. An dieser sollten ursprünglich nur eine Zwischenstation in Bensheim und dann für den Personenverkehr noch die Haltestellen Eberstadt und Zwingenberg angelegt werden. Daß das nicht genügte, sah man schon während des Baues ein, und so beantragte man die Anlage zweier weiteren Stationen in Arheilgen und Bickenbach. Die beiden Teilhaber widersprachen, schließlich gelang es aber doch, die entgegenstehenden Schwierigkeiten zu überwinden und ihre Einwilligung zur Anlage von Haltestellen zu erlangen. Baden erhielt dafür die Zustimmung zur Errichtung der Haltestellen Hemsbach und Großsachsen. Damit war wenigstens dem Personenverkehr gedient. Der Güterverkehr blieb nach wie vor auf die vier hessischen Stationen beschränkt. Der gleichfalls geäußerte Wunsch, für Neu-Isenburg eine Haltestelle wenigstens für einige Züge zu erlangen, fand in Frankfurt kein Gehör. Es sei, so meinte man dort, für diesen Ort eine Haltestelle nicht nötig, sie verzögere nur die Beförderung der Züge, eine Erwägung, die man nicht geltend machte, als es sich um die Errichtung der 2 km von Bensheim entfernten, 1850 eröffneten Station Auerbach handelte. 1852 erhielt endlich auch Isenburg eine Haltestelle.

Im Betrieb der Bahn wiederholte sich dasselbe Schauspiel. Daß der Vorsitz in der Direktion nicht im geringsten besondere Rechte gebe, damit hatte die badische Regierung ihre Stände schon im Jahre 1843 getröstet. Alle diese scheinbaren Vorrechte dienten nur dem Prestige des Großherzogtums, in der Verwaltung selbst war man vollständig einflusslos, wenn die beiden anderen Teilhaber anderer Auffassung waren. Das ging bis auf die Ordnung des Fahrplans und der Tarife, die doch von so großer Bedeutung für den inneren Verkehr waren. Schon im ersten Betriebsjahr kam es da zu unliebsamen Meinungsverschiedenheiten, als es sich um die Herstellung der erforderlichen Anschlüsse an die Taunusbahn handelte. Der provisorische Bahnhof in Sachsenhausen war von dem Taunusbahnhof etwa $\frac{3}{4}$ Stunden Wegs entfernt. Darauf

war selbstverständlich bei der Herstellung der Anschlüsse Rücksicht zu nehmen. Man tat das aber selbst bei dem verkehrenden Lokalzug in so ausgiebigem Maß, daß die langen Aufenthalte wiederholt zu Klagen Anlaß gaben. Wer mit dem Morgenzug der Taunusbahn fahren wollte, mußte schon Abends zuvor nach Frankfurt fahren, umgekehrt, wer mit dem Abendzug der Taunusbahn ankam, in Frankfurt übernachtete. Die hessische Regierung tröstete damit, daß alles besser werde, wenn einmal die Mainbrücke vollendet sei und die Züge in den Hauptbahnhof am Gallustor einmündeten. Dann würden alle Differenzen mit Frankfurt von selbst verschwinden.

Die Prophezeiungen der hessischen Regierung erfüllten sich nur zum Teil. Dasselbe Ereignis, das die alten Differenzen beseitigen sollte, gab nur zu neuen Streitigkeiten Anlaß, allerdings bei der anderen mit Frankfurt gemeinschaftlichen Bahn, der Frankfurt=Offenbacher Lokalbahn.

4. Die Frankfurt=Offenbacher Lokalbahn.

Nach einem zwischen den beiden beteiligten Staaten abgeschlossenen Vertrag sollte die Seitenbahn von Frankfurt nach Offenbach in derselben Weise wie die Main-Neckarbahn aber getrennt von dieser gemeinschaftlich von beiden Staaten gebaut und betrieben werden. Die Bahn sollte spätestens gleichzeitig mit der Main-Neckarbahn vollendet und durch ein Verbindungsgeleise mit ihr verbunden sein, so daß Personen und Güter direkt in einer Fahrt und ohne Umladung von Offenbach in den Bahnhof der Main-Neckarbahn gelangen könnten.

Die Main-Neckarbahn wurde eröffnet, ohne daß die Lokalbahn vollendet war. Erst als Hessen erklärt hatte, es lasse auf der Main-Neckarbahn nicht eher die Güterbeförderung zu, bis die Lokalbahn vollendet sei, wurde man endlich auch auf der Frankfurter Strecke im August 1847 mit dem Bau fertig. Die Güterbeförderung auf der Main-Neckarbahn wurde aufgenommen und nunmehr der freien Stadt auch die Eröffnung der Lokalbahn angeschlossen. Man widersprach in Frankfurt, wie die hessische Regierung im Landtag erklärte, aus betriebstechnischen Gründen. Die eigentlichen Gründe des merkwürdigen Widerstandes lagen aber wohl in der Festsetzung der Tarife. Hessen wollte im Interesse von Offenbach möglichst billige Frachtsätze erreichen. In Frankfurt dagegen suchte man den Tarif so einzurichten, einmal, daß in dem von und nach der Main-Neckarbahn gehenden Obermainverkehr der Umschlag in Offenbach nicht vorteilhafter wurde als in Frankfurt, dann aber daß die Bahnfracht für den Verkehr Offenbachs mit Stationen der Main-Neckarbahn und deren Anschlußbahnen sich nicht billiger stellte als die Lokalfracht einschließlich Umkartierung in Frankfurt. Danach waren die Frachtsätze

bemessen, welche die freie Stadt als Mindestmaß fordern zu können glaubte. Sie entsprachen ungefähr der Schiffsfracht von Offenbach nach Frankfurt. Bei dem Übergang von der Offenbacher Bahn zu der Main-Neckarbahn und umgekehrt sollte eine bestimmte Übergangsgebühr erhoben werden, welche die bei einer Umkartierung entstehenden Gebühren annähernd ausglich. Eine Einigung der beiden Regierungen auf dieser Grundlage war zunächst nicht zu erzielen. Hessen richtete daher, nachdem es durchgesetzt hatte, daß es wöchentlich zweimal Probefahrten auf eigene Kosten vornehmen durfte, diese Fahrten so ein, daß sie zu Gütertransporten von Offenbach zur Weiterbeförderung auf der Main-Neckarbahn benutzt werden konnten.

Schließlich kam es denn zu einer Vereinbarung dahin, daß die Fracht für die Strecke Offenbach—Sachsenhausen vier Kreuzer pro Zentner betragen und außerdem für Übergangsgüter ein Kreuzer Expeditionsg Gebühr erhoben werden sollte. Gleichzeitig sollte eine Erhöhung der Fahrpreise im Personenverkehr eintreten.

Die Bahn wurde darauf am 16. April 1848 für den regelmäßigen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Aber nur zwei Tage konnte die getroffene Regelung durchgeführt werden. Die Nachricht von der Erhöhung der Tarife hatte in Offenbach eine große Erregung hervorgerufen. Man drohte mit einer Revolte, wenn nicht wieder der seitherige Personentarif eingeführt und der Güterverkehr beträchtlich ermäßigt würde.

Die hessische Regierung gab angesichts der bestehenden Erregung nach und ließ im Personentarif die seitherigen Sätze erheben, im Güterverkehr den Tarif für Lokalgüter auf $1\frac{1}{2}$ Kreuzer, für Übergangsgüter auf $2\frac{1}{2}$ Kreuzer ermäßigen. Gleichzeitig ersuchte sie Frankfurt, diesen Tarifänderungen zuzustimmen. Das wurde indes abgelehnt, und so blieb der hessischen Regierung, die sich zur Aufhebung der einseitigen Änderungen nicht entschließen konnte, nichts anderes übrig, als den Betrag selbst zuzulegen, der in den nach dem Tarif zu berechnenden vollen Einnahmen, wie sie zu den gemeinsamen Einnahmen verrechnet werden mußten, fehlte.

Auf die Dauer wurde dieser Zustand für den Frankfurter Expeditionshandel recht nachteilig. Man beschleunigte daher die Arbeiten für die Einführung der Main-Neckarbahn in den endgültigen Bahnhof am Gallustor, so daß dieser erst halb fertig, schon am 16. November 1848 in Betrieb genommen werden konnte. Die Verbindung zwischen den beiden Bahnen war jetzt unterbrochen. Nach dem Staatsvertrag war nun allerdings Frankfurt verpflichtet, die Züge der Lokalbahn gleichfalls in den Bahnhof der Main-Neckarbahn führen zu lassen, es war aber nicht gesagt, wann das zu geschehen hatte. So blieben beide Bahnen etwa drei

Monate ohne Verbindung, bis endlich wieder eine vorläufige Vereinbarung zustande kam, daß für Übergangsgüter 6 Kreuzer zu zahlen waren, in der Weise, daß der Versender 4 Kreuzer zahlen und die hessische Regierung 2 Kreuzer zulegen sollte. Inzwischen hatte man sich in Offenbach auf andere Weise zu helfen gesucht. Da die Verbindung zwischen beiden Bahnen aufgehört hatte, eine Verpflichtung zur unmittelbaren Übernahme der Frachtgüter von einer Bahnverwaltung zur anderen in den Staatsverträgen nicht bestimmt war, mußte der Versender oder Empfänger selbst für die Beförderung von einer Bahn zur anderen sorgen. Man zog es daher in Offenbach vor, die Frachtgüter selbst in Frankfurt in Empfang zu nehmen oder abzusenden. Die Folge war eine derartige Anhäufung des Verkehrs an der Expedition der Main-Neckarbahn, daß Verzögerungen unvermeidlich wurden. Das gab Veranlassung zu der Behauptung, die Offenbacher würden absichtlich hinter den Frankfurter Spediteuren zurückgestellt. Eine von Offenbach bei der hessischen Regierung eingereichte Beschwerde hatte nur den Erfolg, daß die Direktion der Main-Neckarbahn an alle Stationen die Weisung ergehen ließ, in Zukunft keine nach Offenbach direkt adressierten Güter mehr anzunehmen. Den Mißständen selbst konnte auch die Direktion der Main-Neckarbahn nicht abhelfen. So hatte man denn in Offenbach eine Landfuhr von und nach der drei Stunden von Offenbach gelegenen ersten hessischen Main-Neckarbahnstation Langen eingerichtet, die für 4 Kreuzer den Zentner beförderte, so daß sich der Verkehr über Langen einschließlich des Fuhrlohns, der Auf- und Abladefosten billiger stellte als der Bahntransport von Offenbach aus. Der Güterversand der Station Langen, der 1848 nur 1740 Zentner betrug, stieg 1849 auf 13471 Zentner, 1850 auf 15426 Zentner und 1851 auf 12353 Zentner. Das Gewicht der angekommenen Güter von 768 Zentner 1848, 10711 Zentner 1849, 14400 Zentner 1850, auf 13432 Zentner 1851. Allerdings waren auch hier Verzögerungen nicht zu vermeiden, da die Bahnhofseinrichtungen für einen solchen Verkehr nicht eingerichtet waren, aber doch hielt man zwei Jahre an dieser Versendungsweise fest.

Inzwischen waren auf Anregung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, welche in Folge der Streitigkeiten einen Einnahmeausfall für die Strecke Frankfurt—Langen erlitt, Verhandlungen zur Herstellung eines direkten Güterübergangs zwischen beiden Bahnen eingeleitet worden. Hessen erklärte sich zwar damit einverstanden, jedoch nur unter der Bedingung, daß eine Verbilligung des Personentarifs für die Strecke Offenbach—Sachsenhausen eintrete und im Güterverkehr der Tarif der Main-Neckarbahn eingeführt werde. Auch drohte es mit der Errichtung einer Bahn von Wilbel nach Offenbach. Frankfurt gab nun nach, obwohl der Tarif

eine Bevorzugung von Offenbach bedeutete. Die Einführung des Tarifs verzögerte sich jedoch. 1851 schlug daher Hessen einstweilige neue Frachtsätze vor, abgestuft nach drei Güterklassen und den Tariffsätzen, 2, 3 und 4 Kreuzer für die Strecke Offenbach—Sachsenhausen. Nachdem sich die Handelskammer in Frankfurt für den Vorschlag ausgesprochen und seine Annahme empfohlen hatte unter der Bedingung, daß Hessen sich verwernde für die Herbeiführung eines direkten Geleisanschlusses der Main-Neckarbahn an die badische Bahn, sowie für eine den Frachtsätzen der Offenbacher Bahn entsprechende Herabsetzung der Gütertarife auf der Main-Weserbahn, kam dann eine endgültige Einigung zwischen beiden Staaten zustande.

Einen größeren Einfluß auf die Erträge der Bahn selbst hatten die Mißstände im Güterverkehr nicht. Nur langsam stiegen die Einnahmen in diesem Verkehr, die bis 1852 im Durchschnitt 450 fl. betrugten, auf 1650 fl. im Jahre 1852 und 2776 fl. im Jahre 1853. Ein großer Teil der Frachtgütersendungen ging doch noch direkt nach Frankfurt, schon um Verzögerungen bei der Umladung zu vermeiden. Jedenfalls standen die Einnahmen aus dem Güterverkehr weit hinter denjenigen aus dem Personenverkehr zurück, der die wesentlichste Einnahmequelle der Bahn bildete. Von 32363 fl. im Jahre 1848 waren die Erträge dieses Verkehrs gestiegen auf 52601 fl. im Jahre 1853.

Die Verzinsung des Baukapitals blieb bei diesen Ergebnissen weit unter dem üblichen Zinsfuß. Von 1,24 % im Jahre 1848 stieg sie auf 1,91 % im Jahre 1849, 2,08 % 1850, 1,72 % 1851, 1,92 % 1852 und 2,34 % 1853. Die erforderlichen Zuschüsse der Staatskasse waren indes nur gering, da die Baukosten der hessischen Strecke nur etwa 301101 fl. betrugten, während Frankfurt etwa 750000 fl. aufzuwenden hatte.

5. Die Main-Weserbahn.

Mit der Main-Neckarbahn war nur eine Teilstrecke der großen, durchgehenden Linie von Nord nach Süd gebaut. Daß diese für sich allein eine größere Bedeutung nicht erlangen konnte, war vorauszusehen, wenn auch die Zuschüsse, die erforderlich wurden, in der Höhe, in der sie eintraten, nicht erwartet werden konnten. Je empfindlicher diese Zuschüsse die Staatskasse belasteten, um so dringender wurde das Interesse des hessischen Staates an der Herstellung der Verbindung nach Norden.

Der Bau der Main-Weserbahn, so wurde die nördliche von Kassel ausgehende Linie genannt, war, nachdem Kurhessen 1843 sich für die Wahl der Linie über Marburg, Gießen entschieden hatte, im Februar 1845 durch einen Vertrag zwischen den drei beteiligten Staaten gesichert worden. Wie bei der Main-Neckarbahn, so sollte auch bei der Main-

Weferbahn der Bau und Betrieb auf gemeinschaftliche Rechnung erfolgen, nur sollte jeder Theilhaber die in seinem Gebiet belegene Strecke getrennt verwalten. Die Vorstände der drei Verwaltungen bildeten dann die periodisch zusammentretende Direktion. Die beantragte Einführung der Bahn in Frankfurt in den Bahnhof der Main-Neckarbahn konnte die hessische Regierung nicht durchsetzen, es wurden vielmehr für die Main-Weferbahn besondere Bahnhofsanlagen errichtet, welche von denjenigen der Main-Neckarbahn durch die Taunusbahn getrennt waren.

Am 6. August 1846 geschah der erste Spatenstich für die Bahn auf hessischem Gebiet. Die Strecke Frankfurt—Friedberg sollte zuerst hergestellt werden, da das Gelände hier am günstigsten war. Gegen Norden zu wurde es schon schwieriger, hier galt es, die Wasserscheide bei Gießen und eine diese im Norden umschließende sumpfige Niederung zu überschreiten. Aber hier kamen die Erfahrungen zustatten, die man bei dem Bau der Main-Neckarbahn und der südlichen Strecke erworben hatte. Beamte und Arbeiter waren dann schon besser eingeschult, so konnte auch die Überwindung der hier zu erwartenden technischen Schwierigkeiten nicht schwer halten und der Bau unter den besten Hoffnungen begonnen werden.

Die Kosten waren nach dem aufgestellten Voranschlag für die hessische Strecke zu 9,256 Millionen fl. beziffert. Zur Beschaffung der zunächst erforderlichen Mittel, sowie der zur Vollendung der beiden anderen Bahnen noch fehlenden Beträge hatte man im Jahre 1846 ein 4% Anlehen in Höhe von 5 Millionen Gulden durch öffentliche Subskription und zwar auf Wunsch der Zweiten Kammer zum größten Theil aus dem Lande selbst aufgenommen, wie das auch bei einem im Jahre 1843 zum Bau der Main-Neckarbahn aufgenommenen Anlehen von 4 Millionen fl. geschehen war. Die Stimmen, die vor einer Überschätzung der Kapitalkraft des Inlandes, wie sie in diesen Maßnahmen lag, warnten, wurden nicht beachtet. Man wollte nicht vom Ausland abhängig werden. Es trug schon heftige Angriffe der Regierung ein, als sie, um die Verbindung mit den Frankfurter Finanzkreisen zu erhalten, vorsichtshalber das Haus Rothschild zur Subskription mit kleinen Beträgen zuließ. Um die Beteiligung tunlichst zu erleichtern, sollten die Einzahlungen in Teilbeträgen nach und nach erfolgen, wie man das Geld benötigte. So hatte man es bei der Anleihe von 1843 gehalten, und das hatte sich bewährt. Vorhandene Ersparnisse und günstige Ernten hatten der Landbevölkerung ermöglicht, in weitgehendem Maß Beträge von den Anlehen zu übernehmen. Die Einzahlungen waren ohne Verzug eingegangen. Das war auch bei den ersten Einforderungen auf die neue Anleihe der Fall, bis die völlige Missernte des Jahres 1846 eintrat. Von nun ab

traten Stockungen in der Zahlung der fälligen Beträge ein. Dabei mußte die Regierung, um den Notstand im Lande zu mindern, einen Teil der zum Bau der Bahn bereits eingegangenen Gelder zum Ankauf von Getreide im Ausland verwenden. Die Steuern blieben zum großen Teil im Rückstand. Die Erträge aus den Domänen gingen zurück. Das Jahr 1847 konnte trotz seiner reichen Ernte nur unvollkommen die Verluste ersetzen, die das vorhergehende Jahr gebracht hatte. Ehe das Land sich erholen konnte, traten die Ereignisse des Jahres 1848 ein. Mit der Stockung in Handel und Verkehr gingen jetzt auch die Einnahmen aus den Zöllen zurück. Die Steuerzahlungen blieben wieder zum großen Teil im Rückstande. Von den Einzahlungen auf die letzten Anlehen standen als uneinbringlich über 300 000 fl. zurück. Aus den eingegangenen Beträgen mußten die gesamten Zuschüsse zur Verzinsung des für die Main-Neckarbahn aufgenommenen Anlehens bestritten werden, es waren daher für die Fortsetzung des Baues der Main-Weserbahn keine großen Mittel übrig geblieben. Sie gingen jetzt allmählich zu Ende. Ein neues Anlehen im Auslande war bei der Erschütterung, die der Staatskredit allenthalben erlitten hatte, völlig aussichtslos. Die Staatskasse war nur schwach mit Mitteln versehen, schon konnten die Gehalte der Beamten nicht mehr voll ausgezahlt werden. Um wenigstens die Mittel zur Fortsetzung der nötigsten Arbeiten am Bahnbau zu erhalten, schrieb man im Vertrauen auf den Patriotismus der Staatsbürger ein 5% Anlehen von 1 Million fl. aus. Der Versuch mißlang. Es blieb nichts anderes übrig, als im Mai 1848, nachdem die vorhandenen Mittel aufgebraucht waren, den Fortbau zu sistieren und sämtliche Arbeiten einzustellen.

Damit war für viele die letzte Verdienstquelle versiegt. Nicht nur Einheimische sondern auch Auswärtige, die der Bahnbau angelockt hatte, sie alle vermehrten jetzt die große Zahl der durch die herrschende Krisis arbeitslos gewordenen. Angesichts der politischen Lage glaubte die Regierung dem Zustand, der dadurch geschaffen und mit dem herannahenden Winter immer bedrohlicher zu werden begann, nicht lange untätig zusehen zu dürfen. So ließ sie denn im Herbst 1848, um wenigstens die Arbeitslosen zu beschäftigen, die Arbeiten wieder aufnehmen, aber auch nur soweit sie dringend notwendig waren. Die Mittel dazu beschaffte sie sich durch Ausgabe von Papiergeld im Betrage von 1 Million Gulden. Damit gelang es, den Bau wenigstens bis zum Frühjahr weiter zu führen. Im Mai 1849 gingen auch diese Mittel zu Ende. Bis Frühjahr 1850 sollte die Strecke Friedberg—Frankfurt vollendet sein. Die Regierung beschloß daher, zunächst diese Strecke auszubauen und auf der nördlichen Linie nur die dringlichsten Arbeiten vornehmen zu lassen. Immerhin

waren auch in dieser Beschränkung des Bauplanes noch über 1 Million fl. erforderlich. Zu Papiergeld wollte die Regierung nicht noch einmal greifen. Sie ersuchte daher die Stände um Zustimmung zur Aufnahme eines Anlehens, das sie auf 2 Millionen Gulden bemas, um gleichzeitig die durch Mobilmachung der Truppen entstandenen Ausgaben und die in den Einnahmen entstandenen Ausfälle decken zu können. In die Behandlung der Vorlage im Landtage spielte die damals gerade zur Beratung stehende Wahlrechtsfrage herein. Der Wunsch, deren Lösung im Sinne der Mehrheit der Zweiten Kammer zu erleichtern, war mit Veranlassung, daß diese Kammer das Ersuchen der Regierung ablehnte und die tatsächlich nichtsagende Ermächtigung gab, von dem mißlungenen Anlehen von 1 Million fl. 700 000 fl. nochmals auszusprechen, falls dies ohne Ergebnis bliebe, 300 000 fl. Papiergeld auszugeben. Damit konnte die Regierung nichts anfangen. Als daher die Einberufung des Militärs im Herbst die Beschaffung neuer Mittel nötig machte, auch die Fortsetzung des Bahnbaues aus Mangel an Mitteln wieder in Stockung zu geraten drohte, nahm sie im September 1849 ein 5% Anlehen von 1½ Millionen fl. auf. Die Zustimmung der Stände konnte allerdings nicht eingeholt werden, da der frühere Landtag bereits im Sommer 1849 aufgelöst war, die Wahlen für den nächsten Landtag, die auf Grund eines allgemeinen geheimen und direkten Wahlrechts stattfinden sollten, noch nicht stattgefunden hatten. Erst Ende Dezember 1849 wurde der neue Landtag einberufen. Er stand noch unter dem Eindruck der Ereignisse des Jahres 1848 und war so radikal, daß er schon am 21. Januar 1850 wieder aufgelöst werden mußte.

Der Staatshaushalt wurde einstweilen im Verordnungswege geregelt. Dies und die ohne ständische Zustimmung erfolgte Aufnahme des Anlehens wurde auch von dem nächsten Landtag als verfassungswidrig bezeichnet, so daß er ebenfalls nach vierzehntägigem Bestand am 27. September 1850 aufgelöst wurde.

Die Bahn war wenigstens zum Teil einstweilen vollendet und in Betrieb genommen worden. Als erste Strecke wurde am 30. Juni 1850 Frankfurt—Friedberg eröffnet. Ihr folgte am 25. August 1851 Gießen—Lollar—Marburg, am 1. Dezember 1851 Friedberg—Buzbach, so daß nur noch die kleine aber schwierige Strecke Gießen—Buzbach des Ausbaus harrete. Ein zweites ebenfalls der Zustimmung der Stände entbehrendes Anlehen von 2 Millionen fl. gab die Mittel zur Vollendung und Betriebsausrüstung. Wie das erste, so wurde auch dieses Anlehen von der im Jahre 1852 auf Grund eines im Verordnungswege erlassenen Wahlrechts zusammentretenden Zweiten Kammer als verfassungswidrig bezeichnet, schließlich aber doch mit einer Stimme Mehrheit nachträglich

genehmigt. Am 15. Mai 1852 konnte die Main=Weferbahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben werden.

Mit einem Baukapital von 7,7 Millionen fl. blieb die hessische Strecke der Bahn um etwa 1½ Millionen fl. hinter dem Voranschlag zurück, wesentlich wohl eine Folge der erlangten Erfahrungen, vor allem aber der beständigen finanziellen Schwierigkeiten, die von selbst zur möglichsten Beschränkung zwangen. Der Wunsch der Stände nach möglichster Sparsamkeit war damit erfüllt. Man hatte ein dahingehendes Verlangen nicht nur bei Beginn, sondern auch wiederholt während des Baus an die Regierung gestellt. Darin war man in der Zweiten Kammer sogar soweit gegangen, daß man bis in technische Einzelheiten eingriff, die Einholung der ständischen Zustimmung zur Errichtung definitiver Stations- und Bahnwärterhäuser forderte und auf Ersatz eines Teils des fest angestellten durch billiger zu bezahlendes Personal antrug. Die Besorgnisse, die sich in diesen Anträgen aussprachen, erwiesen sich schon bald als unbegründet. Das Jahr 1852 ergab bereits eine Verzinsung des Baukapitals von 2,75%, die im folgenden Jahre auf 3,4% stieg.

6. Die hessische Ludwigsbahn.

Die einzige größere Stadt im Großherzogtum, die von den im Jahre 1842 beschlossenen Staatsbahnen berührt wurde, war die Residenz Darmstadt. Zwar hatte die Zweite Kammer eine Resolution gefaßt, welche den Anschluß von Mainz an die Staatsbahnen durch Erbauung einer Bahn von Darmstadt nach Mainz auf Staatskosten forderte, aber die Regierung hatte schon damals darauf hingewiesen, daß die beschlossenen Bauten bereits eine derartige Vermehrung der Staatsschuld zur Folge haben würden, daß eine weitere Erhöhung die Kräfte des Staates übersteige. Zudem war man in Darmstadt der Ansicht, daß durch die Taunusbahn den bestehenden Bedürfnissen bereits hinreichend Rechnung getragen sei. Dieser Auffassung war die Erste Kammer beigetreten. Damit waren auch die letzten Hoffnungen, die man noch auf die Ausführung des Projektes als Staatsbahn setzen konnte, erloschen. Ein Bau durch eine Gesellschaft war bei der Konkurrenz der Taunusbahn, der Kostspieligkeit des damit verbundenen Brückenbaues oder Dampfbetriebes nicht zu erwarten, zumal die Regierung die Gewährung von Zinsgarantien grundsätzlich ablehnte.

Ein direkter Anschluß von Mainz an das rechtsrheinische Eisenbahnnetz war sonach in absehbarer Zeit nicht zu erhoffen, es blieb, wenn Mainz an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen werden sollte, nur die Verbindung mit dem linksrheinischen Netz übrig. Damit deckten sich

die Interessen von Mainz mit jenen der sämtlichen Länder auf dem linken Rheinufer. Von diesen hatten vor allem Bayern und Elsaß mit Straßburg ein Interesse, daß der ganze Transit- und Handelsverkehr der Rheinufer-Länder nicht von der badischen Landesbahn absorbiert wurde, zumal der kürzeste Weg von Mainz nach Basel linksrheinisch um 60 km kürzer gelegt werden konnte als der rechtsrheinische. Am meisten bedroht war der Transit vom Niederrhein nach der Schweiz und Südfrankreich, der seither über Straßburg ging. Darum wurde auch der Gesellschaft, welche die Strecke Basel—Straßburg baute, die Fortsetzung der Bahn nach Lauterburg als Bedingung der Erteilung der Konzession auferlegt. Die Ausführung der Bahn hing nur noch von einer Verständigung zwischen Bayern und Frankreich ab, die zwar zunächst noch an den als unannehmbar bezeichneten Forderungen Bayerns gescheitert war, aber schließlich doch zustande kommen mußte, je weiter die Konkurrenzlinien und das pfälzische Eisenbahnnetz im Bau vorschritten. Von diesem wurde allerdings erst 1844 mit Beyerbach—Ludwigshafen die erste Strecke konzessioniert, aber je näher diese Bahn ihrer Vollendung rückte, umso größer wurde das Interesse Bayerns an der Herstellung der linksrheinischen Schienenstraße. Nicht nur die Entwicklung von Ludwigshafen, auch diejenige der pfälzischen Bahn erforderte einen Anschluß nach Süden sowohl wie nach Norden. Hier wie dort eröffnete sich ein weiterer Absatzmarkt für die Saarkohlen, die voraussichtlich einen wesentlichen Anteil zu den Transporten der Beyerbacherbahn stellten. Auch im Durchgangsverkehr von und nach Frankreich konnte die pfälzische Bahn den Wettbewerb mit der badischen Landesbahn und Straßburg—Netz nur in Verbindung mit einer Fortsetzung auf dem linken Rheinufer nach Mainz erfolgreich aufnehmen. Der rege Wechselverkehr, wie er zwischen Rheinheffen und der Pfalz bestand — das holzarme Rheinheffen bezog sein Brenn- und Nutzholz aus der Pfalz, die Pfalz vor allem ihr Getreide aus Rheinheffen —, mußte beiden Bahnen schon im Lokalverkehr eine gesicherte Grundlage für ihre fernere Entwicklung geben. Die Abkürzung, die endlich für den Personenverkehr nach dem Rhein eine Bahn Ludwigshafen—Mainz gegenüber dem Umweg über Frankfurt bot, ließ auch in diesem Verkehr die Erwartung einer ergiebigen Benutzung wohl begründet erscheinen.

So konnten mit Recht einer Bahn Ludwigshafen—Mainz die günstigsten Ergebnisse vorausgesagt werden. Am wichtigsten war das Projekt für Mainz. Es sollte ja der Ausgangspunkt der in der Entwicklung begriffenen linksrheinischen Schienenstraße werden und damit der Umschlagsplatz für all' die Verkehre, die zukünftig diese Verkehrsstraße benutzten. Bald bildete denn auch die Erbauung einer Bahn nach

Ludwigshafen den Gegenstand öffentlicher Erörterungen in Mainz. Schon Ende der 30er Jahre hatte man die Regierung für das Projekt zu interessieren gesucht, es war aber von ihr jede Beteiligung an den Kosten abgelehnt worden. Im Juni 1844 trat dann ein Komitee zusammen, das die Gründung einer Gesellschaft zum Bau dieser Bahn betrieb. Die Zeitlage war dem Unternehmen günstig. Der Depression zu Anfang der 40er Jahre war ein erneuter Aufschwung gefolgt, veranlaßt besonders durch die in Preußen beschlossenen und durch staatliche Zinsgarantien geförderten Eisenbahnprojekte. Die Konversion einer Reihe von Staatsanleihen drängte das Publikum vielfach zur Beteiligung, zeitigte aber zugleich eine so ungesunde Spekulation, daß schon im Juni 1844 ein Eingreifen der preußischen Regierung nötig war. In Preußen durften von nun ab Aktienzeichnungen für Eisenbahnunternehmungen nur noch mit Zustimmung der Regierung aufgelegt werden. Dies und der Übergang anderer deutscher Staaten zum Staatsbahnsystem verengte den Markt für das anlagensuchende Kapital. In diese Zeit traf der Aufruf des Komitees in Mainz zu Aktienzeichnungen. Der Erfolg war glänzend. Obwohl man, um fremde mittellose Spekulanten abzuhalten, die Zeichnung an erschwerende Bedingungen, so bei Fremden an die Bürgschaft Einheimischer für Einzahlung der ersten 20 % geknüpft hatte, wurde die vorgesehene Summe um 3,6 Millionen fl. in drei Tagen überzeichnet. Von den gezeichneten 8,6 Mill. fl. entfielen auf kapitalkräftige auswärtige Banken in Köln, Frankfurt und Mannheim allein 7,3 Mill. fl. Finanziell schien das Unternehmen gesichert. Nun galt es noch, die Konzessionen der beteiligten Regierungen zu erlangen.

Die Verhandlungen mit Bayern übernahm eine in Frankenthal für die Ausführung der Strecke Worms—Ludwigshafen gebildete Gesellschaft, bei der hessischen Regierung wurde das Komitee in Mainz vorstellig.

In Darmstadt stand man dem neuen Unternehmen mißtrauisch gegenüber. Man befürchtete, es gefährde die Rentabilität der im Bau begriffenen Staatsbahn, eine Auffassung, die auch im Land, das ja die Folgen etwaiger Mindererträge zu tragen hatte, geteilt wurde. In der Öffentlichkeit allerdings wurde mehr mit dem Vorwurf, es handle sich lediglich um eine Aktienspekulation, die Bahn werde, weil die Fortsetzung nach Süden fehle, nicht rentieren, gegen das Projekt gekämpft.

Ganz frei von Argwohn schien auch die Regierung nicht zu sein, denn sie hielt es zunächst für geboten, im September 1844 ebenfalls eine Verordnung zu erlassen, welche die Bedingungen festsetzte, unter denen allein noch Eisenbahngesellschaften in Zukunft in Hessen gegründet und mit Konzessionen betraut werden sollten. In Mainz entsprach man diesen Bedingungen und zeigte damit, daß es tatsächlich ernst um die Bahn war.

Die hessische Regierung mußte sich nun entscheiden. Die gesetzliche Festlegung des Grundsatzes des Staatsbahnsystems, die Sicherung der Rentabilität der im Bau begriffenen Staatsbahn hätten an sich nach der Auffassung vieler eine Versagung der Konzession erheischt. Aber das ging nicht, am allerwenigsten Mainz gegenüber, das gerade in den letzten Jahren infolge des Fehlens eines direkten Anschlusses an ein Eisenbahnnetz in seinen wichtigsten Verkehren bedroht war.

Mainz, das goldene einst genannt, hatte eine reiche Vergangenheit. Als Residenz des ersten Kurfürsten des alten Reiches sah es in seinen Mauern seit alters wohlhabenden Adel und Geistlichkeit, in deren Besitz das ganze Hinterland, das jetzige Rheinhessen, war. Zwar seufzte das Land unter dem Druck der Feudallasten, schlechte Absatzwege, ein unwirtschaftliches Pachtssystem hemmten jede Entwicklung der Produktionsfähigkeit, aber die Hauptstadt Mainz gedieh bei diesem Zustand. Ein Stapel und andere Privilegien, die ihm seine Kurfürsten zu verschaffen gewußt, hatten Mainz bei seiner günstigen Lage zum Zentralpunkt des Verkehrs zwischen den holländischen Seehäfen und dem Niederrhein einerseits, Mittel- und Süddeutschland und der darüber hinausgehenden Verkehre nach der Schweiz und Südfrankreich andererseits gemacht. Im Hafen von Mainz löschten die Schiffe ihre Ladungen und gaben billige Rückfrachten für die Bodenprodukte der mittelhheinischen Gegenden, insbesondere Getreide. Ein bedeutender Expeditionshandel hatte sich bald auf dieser Grundlage entwickelt. Dem Warenverkehr folgte der Personenverkehr, der noch mehr wie dieser Gelegenheit zu Verdienst bot.

Da kam die französische Revolution und ihr im Gefolge die kriegerischen Ereignisse der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts. Als wichtigste Festung am linken Rheinufer hatte gerade Mainz schwer unter den Wechselfällen des Krieges zu leiden. Adel und Geistlichkeit verschwanden aus der Stadt, allerdings auch gleichzeitig auf dem Lande die hemmenden Feudallasten. Ein den modernen Bedürfnissen entsprechendes Recht gab Handel und Verkehr eine gesicherte rechtliche Grundlage, die eine freiere Bewegung gestattete. Das waren zunächst auch die einzigen Wohltaten der neuen Herrschaft. Zwar blieben daneben die alten Privilegien bestehen, aber mehr als das nützen konnte, schädigte die französische Zoll- und Handelspolitik insbesondere gegenüber England, und die damit verbundene Absperrung vom rechten Rheinufer. Mainz verlor den ganzen Transithandel nach den rechtsrheinischen Gebieten an die dortigen Handelsplätze, namentlich an Frankfurt. Nur teilweisen Ersatz für die Verluste konnte das großzügige Netz der Heerstraßen mit den Endpunkten Straßburg, Metz—Paris und Koblenz geben, das die Verkehrsbeziehungen von Mainz nach den von diesen Straßen berührten

Gebieten, namentlich dem rheinhessischen Hinterland, erleichterte. Bedeutungsvoller war die Eröffnung eines Freihafens am Rhein, der die Rückleitung der verlorenen Verkehre auf das linke Rheinufer vorbereiten sollte und eine wirksame Ergänzung in neuen Hafenanlagen und Uferbauten fand. Neben diesen zur Durchführung gelangten Bauten zeigte noch eine ganze Anzahl von Projekten, insbesondere der Entwurf eines neuen Stadtbauplanes, einer Straßenbrücke über den Rhein, zu der bereits die Pläne vorlagen, wie sehr sich die Stadt der Gunst Napoleons zu erfreuen begann, dessen reiche Mittel und Energie eine Bürgerschaft dafür boten, daß das, was er beabsichtigte, auch durchgeführt wurde. Eine Zukunft glänzender als je zuvor schien Mainz bevorzustehen.

Mitten in dieses Werden griff der Krieg mit Rußland ein. Die kriegerischen Ereignisse der nächsten Jahre nahmen die Stadt hart mit. Eine während der Belagerung 1814 ausgebrochene Epidemie dezimierte die Bevölkerungszahl. So waren die wirtschaftlichen Zustände in Mainz am Ende der französischen Herrschaft trüber als zu Anfang derselben. Auf dem Wiener Kongreß kam Mainz an Hessen, ein Land, das selbst beim besten Willen nicht imstande war, die Hoffnungen zu erfüllen, die das reiche Frankreich erweckt hatte. Man verlangte das auch gar nicht in Mainz, man war resigniert geworden. Als der Großherzog von Hessen an einen Mainzer Patrizier die Frage stellte, was notwendig sei, um die Rheinhessen für das Großherzogtum auch wirklich zu gewinnen, erwiderte dieser, man lasse Rheinhessen seine liebgewonnenen Institutionen und nehme die gebotene Rücksicht auf das Wohl des Handels der Stadt Mainz und der Provinz. Es war die Forderung der beginnenden liberalen Bewegung, wie sie auch ihren Ausdruck fand auf dem Wiener Kongreß in der Aufstellung des Grundsatzes der Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein. Dank der Zähigkeit, mit der Holland seine Vorrechte zu behaupten bemüht war, blieb auch Mainz noch im Genuß seiner Privilegien bis zum Abschluß der Rheinschiffahrts-Konvention am 31. März 1831. Die Beseitigung der alten Vorrechte machte sich allerdings auch da nicht sofort in ihrer vollen Wirkung geltend. Die anderen Handelsplätze gewöhnten sich erst nach und nach daran, die benötigten Waren ohne Vermittlung von Mainz zu beziehen. Immerhin war jetzt die Bahn für die Konkurrenz anderer Städte frei, und sie machte sich gefördert durch die Einführung der Dampfschifffahrt auch alsbald bemerkbar. Die Gefahr, die hier drohte, war nicht zu unterschätzen, weil die neu entstehenden Konkurrenzhäfen eine starke Unterstützung fanden durch ihre Landesregierungen, die mit ihren Machtmitteln nunmehr eingriffen, um die neugeschaffene Lage der Rheinschifffahrt für ihr Land möglichst auszunutzen.

So suchte Nassau unter großen Opfern in dem Mainz gegenüberliegenden Biebrich einen Konkurrenzhafen zu schaffen und durch Befreiung von Krahnen- und Hafengeld den Verkehr heranzuziehen. Seinen Versuchen, das Fahrwasser zu verbessern, begegnete man in Mainz damit, daß man einige Schiffsloadungen Steine vor Biebrich in den Rhein werfen ließ, um die Strömung abzulenken und die Versandung des Konkurrenzhafens zu befördern. Empfindlichere Konkurrenz hat der Hafen zu Biebrich Mainz nicht zu machen vermocht, ebensowenig wie die bayrische Gründung Ludwigshafen, wo mit großen Mitteln durch Erbauung von Hafenanlagen und später durch Einrichtung einer Dampfschleppschiffahrt die bayrische Regierung einen Hafen für die Pfalz und die angrenzenden linksrheinischen Gebiete zu schaffen suchte. Den Vorsprung, den Mainz dank seiner seitherigen Stellung in dem Rheinverkehr immer noch besaß, in Verbindung mit seiner natürlichen Lage schützte es vor all zu empfindlichen Verlusten an diese neuen Gründungen.

Um so empfindlicher traf der Wettbewerb von Mannheim und Köln.

Dank seiner natürlichen Lage hatte Mannheim bald den ganzen Verkehr vom Niederrhein nach dem Oberrhein, der seither zum großen Teil von Mainz besorgt wurde, an sich gerissen, unterstützt von der badischen Regierung, die ihm auf Staatskosten einen neuen Rheinhafen schuf und Mittel zum Bau von Lagerhäusern gewährte. Als Baden 1835 dem Zollverein beitrug, tat es das wie Bayern für Ludwigshafen nur unter der Bedingung, daß die von seinem Rheinhafen Mannheim transsitierenden Güter zu $\frac{1}{2}$ Kreuzer Durchgangszoll die Grenze zwischen Neuburg am Rhein und Mittelwald passierten, während seither auf dieser Grenzstrecke ein Zoll von 35 Kreuzer pro Zentner gezahlt wurde und für die aus anderen Häfen, mit Ausnahme der von Ludwigshafen transsitierenden Güter, auch weiter gezahlt werden mußte. Weil Mainz auf dieser Strecke damals noch keinen Transit hatte, da alles, was nach Frankreich ging, auf dem Wasser versandt wurde, unterließ es die hessische Regierung, das gleiche Vorrecht für Mainz zu erwirken. Als später dieser Transit sich einstellte, scheiterte eine Gleichstellung mit Baden an dessen Widerspruch. Die hessische Regierung mußte sich damit begnügen, daß der Zoll auf 15 Kreuzer, dann auf $8\frac{3}{4}$ Kreuzer und 1851 auf $4\frac{3}{4}$ Kreuzer herabgesetzt wurde. Erst später half man sich damit, daß in den vom Zollverein abgeschlossenen Handelsverträgen mit ausländischen Staaten z. B. mit Belgien der Transit Zoll auf ein bestimmtes Maß, so bei Belgien auf $1\frac{3}{4}$ Kreuzer, festgesetzt wurde ohne Rücksicht, von welchem Hafen der Transit ausging.

So wurde der Vorsprung, den Mannheim dank seiner natürlichen Lage schon im Verkehr nach dem Oberrhein hatte, noch künstlich er-

weitert durch die Zollgesetzgebung in einer Weise, die Mainz erschwerte ja unmöglich machte, durch die Ausdehnung seiner Verkehrsbeziehungen nach den linksrheinischen Gebieten einen Ausgleich zu finden für die erlittenen Verluste.

Nicht minder ungünstig beeinflussten den Verkehr in Mainz die Veränderungen, die in den Beziehungen zu der Schwesterstadt am Niederrhein, zu Köln, eingetreten waren. So lange beide Städte als die einzigen privilegierten Häfen den Rheinverkehr beherrschten, führten die gemeinschaftlichen Interessen von selbst vielfach zu einer gegenseitigen Unterstützung. Jetzt im freien Wettbewerb aller gegen alle mußte jede allein sich zu behaupten suchen, sei es auch auf Kosten der anderen. Da nun war Köln in einer unstreitig günstigeren Lage als das mehr an den Endpunkten der Rhein- und Mainsschiffahrt gelegene Mainz. Mit der Auflösung der in Mainz begründeten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Main und Rhein, deren Betrieb an die in Köln bestehende preussisch-rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1832 überging, war der Mittelpunkt des Dampfschiffahrtsverkehrs nach Köln verlegt. Erst mit der Gründung der Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein 1838, zu der die allzuweit gehende Ausnutzung des Monopols der Kölner Gesellschaft den Anlaß gab, trat auch Mainz wieder mehr in den Vordergrund, aber den Vorsprung, den Köln inzwischen gewonnen hatte, konnte es nicht wieder einholen. Dazu fehlten Mainz vor allem die Mittel, wie sie die preussische Regierung Köln gewährte, die von selbst schon zu größerer Schaffensfreude anregen mußten. So hatte Preußen zum Ausbau der Kölner Hafenanlagen, die für Seeschiffe zugänglich gemacht werden sollten, einen Beitrag von 400 000 Talern geleistet. Durch eine Subvention von 15 000 Talern an die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaften zur Ausrüstung von drei kölnischen Schiffen nach der Ostsee und Aussetzung einer Prämie von je 400 Talern für die sechs ersten Reisen suchte man einen Schiffsverkehrsverkehr zwischen der Ostsee und Köln anzuregen. Nachhaltiger und zugleich auch direkt schädigend auf den Verkehr der Konkurrenzhäfen, insbesondere auf Mainz, aber wirkten die Maßnahmen, welche die preussische Regierung in der Handhabung der Erhebung des Rheinzolls ergriff.

Nach der Rheinschiffahrtskonvention hatte jeder Staat das Recht, auf den Rheinzoll zu verzichten. Davon machte Preußen Gebrauch, zunächst gegenüber den in Köln löschenden belgischen Schiffen, dann aber dehnte es die Befreiung aus auf alle in preussischen Rheinhäfen gelöschten Waren, für die es den erhobenen Zoll zurückzahlte. In Mainz suchte man diesen Maßregeln Preußenszunächst dadurch zu begegnen, daß man die für das Großherzogtum bestimmten Waren auf preussischem Gebiet

ausladen ließ und gegen Zahlung der den preussischen Kaufleuten zufließenden Spesen sich die Rückvergütung des Rheinzolls sicherte. Das ging aber auf die Dauer nicht. Nach wiederholten Bitten des Mainzer Handelsstandes bewilligten endlich im Jahre 1835 die hessischen Stände 25 000 fl. zur Leistung der Rückvergütung des preussischen Rheinzolls für diejenigen überseeischen Waren, die bei hessischen Zollämtern in freien Verkehr traten. Man folgte damit dem Beispiel von Baden, Bayern und Württemberg, welche die Rückvergütung schon früher eingeführt hatten. Die finanziellen Einbußen, die damit für alle Rheinuferstaaten verbunden waren, gaben dann Anlaß zu neuen Verhandlungen mit Preußen, das mit Wirkung vom 1. Februar 1842 die seitherige Befreiung vom Rheinzoll für alle notorisch außerdeutschen Erzeugnisse aufhob. Die hessische Regierung stellte nun die Rückvergütung überhaupt ein, um sie aber etwa ein Jahr später, dem Beispiel Badens folgend, für bestimmte Artikel wieder einzuführen. Damit war Mainz mit Mannheim gleichgestellt, nicht aber mit den preussischen Rheinhäfen, welche in den seitherigen Absatzgebieten von Mainz, an der Lahn in Oberhessen, den im Westen an Preußen anstoßenden Teilen Rhein Hessens und der Pfalz erfolgreich konkurrierten.

Noch mehr zuungunsten von Mainz mußten die neuen zum Teil konzeßionierten zum Teil bereits im Bau begriffenen Eisenbahnlinien die Konkurrenzverhältnisse verschieben. Auch hier trat Köln wieder in den Vordergrund. Unterstützt von der preussischen Regierung war man in dieser Stadt bestrebt, sie zum Mittelpunkt eines ausgebreiteten Eisenbahnnetzes zu machen. Schon 1837 hatte die rheinische Eisenbahngesellschaft den Bau einer Bahn von Köln über Aachen nach Herbesthal zum Anschluß an das belgische Eisenbahnnetz und die belgischen Seehäfen begonnen. Eine Bahn von Köln nach Bonn brachte der südlichen Landesgrenze näher. Auf der rechtsrheinischen Seite baute die Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft eine Bahn nach Minden zum Anschluß an das hannoversche Eisenbahnnetz. Neben diesen beschäftigte die bestehenden Gesellschaften noch eine ganze Reihe neuer Projekte, von denen eine Verbindung mit dem niederländischen Eisenbahnnetz über Krefeld, eine Bahn über Hamm, Lippstadt nach Kurhessen und Sachsen, endlich eine Linie Koblenz—Gießen als Fortsetzung der Bahn nach Bonn über Koblenz ihrer Ausführung nahe standen. Für alle diese Bahnen mußte Köln der Umschlagsplatz von Wasser- und Bahntransport werden. Welche Rückwirkung das auf Mainz hatte, war schon bei der Eröffnung der Bahn Köln—Aachen im Jahre 1843 recht deutlich hervorgetreten. Alle Transporte, die von dieser Bahn auf die Wasserstraße übergingen, wurden von nun ab, an Mainz vorbei direkt nach Mannheim geführt,

um dort von der badischen Landesbahn aufgenommen zu werden, die sie mit billigen Frachtsäzen nach Süden weiter beförderte. Alle auch von Mainz unternommenen Versuche in Wettbewerb mit der badischen Landesbahn durch Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffahrt nach Straßburg und Basel zu treten, scheiterten. Gerade das zeigte in Mainz, wie machtlos man den Bestrebungen der anderen Rheinstädte gegenüber war.

Zum großen Teil verdankten diese Städte ihren Vorsprung freilich der tatkräftigen Unterstützung ihrer Landesregierung, eines Vorzugs, dessen sich Mainz nicht erfreute. Das einzige, was der Staat tat, war neben der Rückvergütung des Rheinzolles die Gewährung einer Zinsgarantie für die Mainzer Dampfschiffahrtsgesellschaft, die man aber niemals in Anspruch nahm. Durch die Taunusbahn glaubte die hessische Regierung den dringendsten Bedürfnissen abgeholfen, und noch 1842 riet sie den Mainzer Kaufleuten, für die auf der Bahn weitergehenden Güter Niederlassungen in Kastel zu errichten. Auch waren die für die Eisenbahn bestimmten Waren vom Brückenzoll befreit. Weiter aber geschah für Mainz von Staats wegen nichts. Freilich, man hatte, von den Eisenbahnen abgesehen, seither auch in Mainz keine staatliche Unterstützung begehrt. Der Aufschwung, den der Verkehr in Massenprodukten besonders in Getreide nahm, — Mainz war nach Abschluß des Zollvereins Mittelpunkt des Getreidehandels geworden — täuschte über den Rückgang des Verkehrs in Kaufmannsgütern hinweg, zumal dieser bisher nur einzelne Häuser betroffen hatte. Die größte Gefahr drohte aber erst von der Umwälzung, welche die Vollendung der im Bau begriffenen Bahnen nach den Konkurrenzhäfen zur Folge haben mußte in den seitherigen Verkehrsbeziehungen. Das verkannte auch die hessische Regierung nicht. Schon angesichts der Entwicklung der außerhessischen Rheinhäfen und dessen, was dort die Landesregierungen getan hatten, durfte Mainz die Berücksichtigung seiner Wünsche verlangen, um so mehr, als von dem Staat selbst keine finanzielle Unterstützung gefordert wurde. Es war auch nicht mehr als billig, Mainz und Rheinheffen das zu geben, was kurz vorher auf Staatskosten den beiden anderen Provinzen gewährt worden war. Dazu war Mainz die steuerkräftigste Stadt des Landes. Ohne Zustimmung der Stände allerdings wollte man nicht von dem gesetzlich festgelegten Grundsatz des Staatsbahnsystems abweichen. So holte denn die Regierung zunächst diese Zustimmung ein, die ihr einstimmig erteilt wurde.

Am 26. März 1845 verlangte die Regierung die Vorlage der Baupläne. Inzwischen wollte man mit Bayern über die Fortsetzung nach Ludwigshafen verhandeln. Das Komitee ließ darauf die erforderlichen

Vermessungen vornehmen und entschied sich für die Führung am Rhein entlang über Oppenheim. Für diese Linie wurde denn auch am 25. August 1845 die Konzession gegeben, gleichzeitig die erforderliche Erlaubnis erteilt zur Bildung der Gesellschaft, welche die Firma hessische Ludwigsbahngesellschaft führen sollte. Die Verbindung der Bahn mit dem Hafen in Mainz war zur Bedingung gemacht. Mit dem Bau sollte aber erst begonnen werden, wenn der Einmündung in die Bundesfestung Mainz kein Hindernis entgegenstehe, auch der Nachweis erbracht sei, daß der Bau bis Ludwigshafen gesichert sei. Zunächst ging man nun an die Bildung der Gesellschaft. Die ausgearbeiteten Statuten wurden in der ersten Generalversammlung beanstandet und erst nach einer nochmaligen Umarbeitung am 25. März 1846 bestätigt. Inzwischen wurden Ingenieure gewonnen und die Pläne entworfen, welche die Generalversammlung genehmigte, so daß die Baupläne mit dem Nachweis, daß die in Frankenthal gebildete Gesellschaft die Konzession für Worms—Ludwigshafen erhalten habe, im Oktober 1846 der Regierung vorgelegt werden konnten. Noch aber fehlte die Erlaubnis zur Einmündung in die Festung. Diese wurde auch erteilt von der Bundesversammlung, nachdem 50 000 fl. in der Bundeskasse deponiert waren. Die Verhandlungen darüber aber nahmen soviel Zeit in Anspruch, daß es Mai 1847 wurde, bis die endgültige Konzession erteilt war. Man wollte nun mit dem Bau beginnen, da wurde eröffnet, daß wegen der erforderlichen Uferbauten und Stromkorrektion noch die Erlaubnis der Oberbaudirektion erforderlich sei, die dann auch nach vielen Petitionen sieben Monate später erteilt wurde. Jetzt konnte endlich im Frühjahr 1848 mit dem Bau wirklich begonnen und zunächst das erforderliche Gelände erworben werden.

Inzwischen war bereits ein Umschwung auf dem Geldmarkt eingetreten, der Rückschlag auf die Nachblüte der Gründungsperiode Mitte der 40er Jahre. Ein Übermaß von Bahnbauten, von Staatsbahnen sowohl wie Privatbahnen, die starke Beteiligung des Publikums besonders an ausländischen Bahnen, hatten eine Überspannung der Nachfrage nach Geldmitteln erzeugt, die zunächst nur in einem hohen Diskont, dann aber in dem Stocken der Einzahlungen sich geltend machte. Schon in der ersten Hälfte des Jahres 1846 mußten vielfach angefangene Bauten aus Mangel an Mitteln eingestellt werden. Die Kurse der Eisenbahnaktien gingen erheblich zurück. Die Mißernte des Jahres 1846, die veranlaßte, daß beträchtliche Summen für Getreide nach Odessa und New York gingen, trieb zugleich die Preise in die Höhe. In England stieg der Diskont auf 7%, da traten auch schon die ersten Zusammenbrüche ein. Sie betrafen zunächst allerdings nur die am schlechtesten

fundierten Unternehmungen, erschütterten aber auch das Vertrauen zu den an sich gut begründeten Gesellschaften. Ein allgemeines Mißtrauen gegen Eisenbahnunternehmungen war die Folge, es fand seinen Ausdruck in beträchtlichen Kursrückgängen, vor allem aber auch in dem Verlangen nach staatlicher Zinsgarantie. Die Aktien der hessischen Ludwigsbahn blieben zwar lange Zeit von einem Rückgang verschont. Die in drei Raten ausgeschriebenen Einzahlungen von 20% waren vollständig eingegangen, aber es war nur eine Frage der Zeit, wie lange die Gesellschaft von der Ungunst der Zeitverhältnisse verschont bleiben würde.

Mit dem Bau war noch nicht begonnen, die Einzahlungen waren noch vollständig vorhanden. Jetzt war es noch Zeit von dem Unternehmen ohne oder doch mit einem Minimum von Verlusten zurückzutreten, um so mehr, als nach dem eingetretenen Umschwung der Dinge die Fortsetzung der Bahn von Ludwigshafen nach Straßburg, ihres eigentlichen Lebensnervs, in unabsehbare Ferne gerückt war. Bei anderen Bahnen hatte man in derselben Weise verfahren. Daß die auswärtigen Aktionäre, die nicht an dem Zustandekommen der Bahn selbst sondern nur an ihrer Rentabilität ein Interesse hatten, hier das Gleiche versuchen würden, lag nahe. Die Nachricht von einer dahin gehenden Aktion der auswärtigen Aktionäre war auch bereits nach Mainz gedrungen. Hatte sie Erfolg, dann war Mainz wieder auf unabsehbare Zeit von jedem Anschluß an eine Eisenbahn ausgeschlossen. Freilich, wenn man die Auflösung verhindern wollte, mußte man die Mehrheit haben. So aber besaß man von den 5 Million Aktien kaum mehr wie 1,2 Million. Es galt also die Mehrzahl der Aktien in Mainzer Hände zu bringen. Bald bildete sich denn auch ein Komitee, das durch Appell an den Patriotismus der Bürger zu Aktienankäufen aufforderte unter allen nur möglichen Opfern. Der Aufruf fand auch Widerhall in der Kreisen der Bürgerschaft. In kürzester Zeit hatte eine große Anzahl kleiner Hauseigentümer, Handelsleute und Gewerbetreibende trotz der ungünstigsten Zeitverhältnisse unter Aufbietung aller Mittel sich in den Besitz von Aktien gesetzt, deren Kurs von 80 $\frac{1}{4}$ auf 93 stieg. Bald waren 2,6 Million fl., die Mehrheit, und damit die Fortführung des Unternehmens gesichert. Noch aber besaßen in der Frankenthaler Gesellschaft die auswärtigen Aktionäre die Mehrheit. Die Auflösung dieser Gesellschaft und damit die Bereitung der Fortsetzung von Worms nach Ludwigshafen mußte ein durchschlagender Grund auch für die Auflösung der hessischen Ludwigsbahngesellschaft geben. So wurde auf der einen Tag vor der Generalversammlung in Mainz anberaumten Generalversammlung in Frankenthal der mit der hessischen Ludwigsbahn abgeschlossene Vertrag zwar als gut und nützlich befunden, seine Ratifikation aber mit 172 gegen 148 Stimmen abgelehnt und

gleichzeitig ein Antrag auf Auflösung der Gesellschaft und Rückzahlung der Einzahlungen angenommen, da eine Zinsgarantie von Bayern nicht zu erlangen sei.

Von Frankenthal zog man nach Mainz, wo am nächsten Tag die Generalversammlung der hessischen Ludwigsbahn stattfand in Gegenwart des Ministerpräsidenten und der staatlichen und städtischen Behörden. Aus Mannheim waren als Vertreter von Aktionären Hecker und Mathy erschienen, auch die Frankfurter Aktionäre hatten ihre Anwälte entsandt, die nun im Verein mit den badischen Abgeordneten ihre Beredsamkeit entfalteten, um die Mainzer von der Zwecklosigkeit ihres Unternehmens zu überzeugen. Zunächst suchte man den Verwaltungsrat einzuschüchtern, indem man die Frage an ihn stellte, ob er die Verantwortlichkeit für die Richtigkeit seines Berichts, der sich über die mutmaßlichen Ergebnisse der Bahn aussprach, übernehme. Das wurde bejaht. Darauf stellte man den Antrag, mit dem Bau nicht eher zu beginnen, als bis der Vertrag mit der Frankenthaler Gesellschaft, — den man Tags zuvor abgelehnt hatte, — geschlossen sei. Der Antrag entfachte eine hitzige Debatte, bis der Abgeordnete Mathy die Nützlichkeit und die Rentabilität des Unternehmens ausdrücklich anerkennend, einen vermittelnden Antrag dahin stellte, daß der Verwaltungsrat eine Zinsgarantie nachsuchen und bis zur Erlangung dieser Garantie den Beginn des Baues suspendieren solle. Das ermöglichte dem Urheber des ersten Antrags, diesen vorerst zurückzuziehen, im Grunde genommen bezweckte aber der neue Antrag bei der bekannten Stellungnahme der Regierung daselbe, er war nur versöhnlicher gehalten. Nichtsdestoweniger erkannte man seinen Kern, und bei der folgenden Abstimmung wurde er mit 1042 gegen 60 Stimmen abgelehnt. Damit hatte sich die Mehrheit für die Fortführung des Baues entschieden, die auch eine spätere, auf angebliche formelle Verstöße gegründete Klage der Minderheit nicht aufhalten konnte.

Die Mittel zum Beginn des Baues waren vorhanden, die ausgeschriebenen Einzahlungen von 20% waren bis auf einen Betrag von 28515 fl. geleistet, so daß bei Beginn ein Betrag von 971485 fl. zur Verfügung stand. Das reichte aus zum Erwerb des Geländes, für den allerdings die Aufwendungen den Voranschlag überstiegen, obwohl die Festungsbehörde das in ihr Gebiet fallende Gelände unentgeltlich gestellt hatte. Zur Erlangung weiterer Mittel wurde eine neue Einzahlung zu 5% ausgeschrieben. Sie hatte das Ergebnis, daß 7248 Aktionäre zurückblieben und von 1,812250 fl. Aktien die Einzahlungen nicht geleistet wurden. Bei der nächsten Einzahlung blieben weitere 1068 Aktien zurück, so daß die beiden Einzahlungen nur einen Betrag von 283287 fl. ergaben. Die auswärtigen Aktionäre hatten sich von dem

Unternehmen zurückgezogen. Zwar mochte die Tatsache, daß damit die von ihnen geleisteten Einzahlungen im Betrag von 444922 fl. der Gesellschaft anheimgefallen waren, über diese Erscheinung etwas zu trösten geeignet sein, tatsächlich besagte sie, daß man für die Ausführung der Bahn nunmehr vollständig auf das einheimische Kapital, speziell auf Mainz und Rheinheffen, angewiesen war. Hier aber hatte man sich schon über seine Kräfte an dem Unternehmen beteiligt, die inländischen Staatsanleihen hatten große Beträge in Anspruch genommen, an weitere Beteiligung des Inlandes war nicht zu denken. Eine Heranziehung auswärtiger Aktionäre aber war nur bei Gewährung einer Zinsgarantie seitens der Regierung zu erwarten. So richtete der Verwaltungsrat bereits im Dezember 1847 ein Gesuch an die hessische Regierung um Gewährung einer Zinsgarantie. Angesichts der ungünstigen Lage, in der sich der Staat befand, konnte die Regierung nur versprechen, die Frage zu erwägen. Darüber verging der Winter. Die Aussichten für die Ausführung wurden noch trüber. Gerade Mainz hatte unter den Folgen der politischen Unruhen doppelt empfindlich zu leiden. Als Mittelpunkt des Getreidehandels war es schon 1847 von der im Gefolge der Mißernte von 1846 eintretenden Krise im Getreidehandel schwer betroffen worden. Gleichzeitig machten sich jetzt stärker die Wirkungen der neu eröffneten in Köln und Mannheim einmündenden Eisenbahnen bemerkbar. Die Main-Neckarbahn nahm Mainz den größten Teil des Personenverkehrs nach und von dem Oberrhein, der ihm noch geblieben war, weg. Die Ereignisse des Jahres 1848 ließen den Personenverkehr vollständig in Stockung geraten. Die großen, für den Fremdenverkehr eingerichteten Gasthöfe standen leer. Die Gewerbetreibenden fanden keinen Absatz, alles geschäftliche Leben lag darnieder. So drückte die Krise gerade die Kreise, welche noch die einzigen Stützen des Unternehmens bildeten. Weitere Einzahlungen waren von diesen in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Die Generalversammlung beschloß daher im Mai 1848 zunächst, ohne neue Einzahlungen auszusprechen, mit den vorhandenen Mitteln den Bau fortzusetzen, gleichzeitig aber um Übernahme des ganzen Baues auf Staatskosten nachzusuchen. Dem kam auch der Verwaltungsrat sofort nach. Man verlangte nur, daß der Staat die von den derzeitigen Aktionären geleisteten Einzahlungen zurückvergüte eventuell in Papiergeld und dafür in alle Rechte und Verbindlichkeiten eintrete. Das Angebot war günstig, es brachte dem Staat ohne Entgelt den ganzen Betrag der heimgefallenen Aktien. Daher glaubte man auf eine Annahme hoffen zu dürfen, allerdings nicht auf eine sofortige Fortführung des Baues, die Regierung hatte ja kaum erst aus Mangel an Mitteln den Weiterbau an der eigenen Bahn eingestellt. Auf die in dieser Richtung vor-

handenen Schwierigkeiten wies die Regierung auch in ihrer Antwort vom 8. Juni 1848 hin, betonte aber gleichzeitig, daß sie geneigt sei, den Ständen die entsprechende Vorlage zu machen, wenn eine genaue Darlegung sämtlicher vom Staat zu übernehmenden Verbindlichkeiten und genaue Angabe der zur Vollendung der Bahn noch erforderlichen Aufwendungen erfolge. Durch eine Kommission ließ dann am 30. Juni die Regierung Pläne und Kostenvoranschläge einsehen und sich ein Gutachten erstatten, das sich für die Übernahme aussprach. Von da ab ließ sie aber nichts mehr von sich hören. Auf eine dringende Interpellation im Dezember 1848 erklärte sie, daß eine technische Begutachtung noch erforderlich sei, die man, da sie Lokalbesichtigung erfordere, seither vermieden habe, um keine Spekulation in den Aktien hervorzurufen, zudem aber sei die gegenwärtige Finanzlage für die Einbringung einer entsprechenden Vorlage nicht geeignet. Das war der ausschlaggebende Grund. Die Zeit des Konflikts mit den Ständen bot keine Gelegenheit, mit einem derartigen Projekt vor die Zweite Kammer zu treten, die Regierung brachte ja kaum die Mittel für die Vollendung der eigenen Bahnen zusammen.

So kam das Jahr 1850. Die Arbeiten, die man seither auf das Notwendigste beschränkt durchgeführt hatte, drohten ins Stocken zu geraten. Die vorhandenen Mittel gingen zur Neige. Noch einmal machte der Verwaltungsrat den Versuch, die Regierung wenigstens für eine Zinsgarantie zu gewinnen, die den gesunkenen Kurs der Aktien wieder gehoben und sie wenigstens verwertbar im Wege des Verkaufs oder der Verpfändung gemacht hätte. Da kam am 16. Mai 1850 von der Regierung die Mitteilung, daß sie eine Vorlage auf Übernahme der Bahn oder Gewährung einer 5 % Zinsgarantie einbringen werde. Das gab neuen Mut, und als in der auf den 26. Mai anberaumten Generalversammlung, um der Regierung zu zeigen, wie notwendig man die Bahn hatte, aus deren Mitte der Antrag gestellt wurde, noch einmal eine Einzahlung von 15 % in zwei Raten einzufordern, wurde dieser Antrag fast einstimmig angenommen. Damit konnten die Arbeiten wenigstens einstweilen fortgeführt werden, bis Regierung und Stände sich über die Art der Subvention entschieden hatten.

Die Übernahme der Fortführung auf Staatskosten war das einfachste und auch vorteilhaft, da der Betrag der heimgefallenen Aktienzahlungen dem Staat zugefallen wäre. Man wäre damit auch zu dem gesetzlich festgelegten System wieder zurückgekehrt. Aber die Regierung lehnte das ab. Mochten die unangenehmen Erfahrungen mit den eigenen Bahnen oder die Höhe der aufzunehmenden Schuld abschrecken, als Grund ihrer ablehnenden Haltung gab sie jedenfalls an, daß die politischen Verhält-

hältnisse in Deutschland und Frankreich es ihr nicht geraten erscheinen ließen, auf dem linken Rheinufer ein Staatsunternehmen zu begründen. Dieser Gedanke, er hat wohl auch bei der damaligen Eisenbahnpolitik anderer Staaten mitgespielt, ließ sich rechtfertigen. In Frankreich reklamierte man ja immer noch das linke Rheinufer, und bei den politischen Zuständen in Deutschland bestand auch die Gefahr, daß bei einem Vorstoß Frankreichs diesem das Unternehmen zufiel und Hessen die dafür aufgenommenen Schulden blieben. Eine Zinsgarantie lehnte man grundsätzlich ab. So mußte ein anderer Ausweg gesucht werden. Diesen fand man darin, daß der Staat sich mit 1,5 Million fl. Aktien beteiligen aber erst dann mit ihnen am Reingewinn einen Anteil haben sollte, wenn die anderen Aktien eine Dividende von mindestens 5% erhielten. Dies Vorrecht der anderen Aktien sollte nur bis 1870 gelten. Damit war beiden Teilen geholfen. Die kleinen Gewerbetreibenden, die einen Teil ihres Betriebskapitals unvorsichtiger Weise in den Aktien angelegt hatten und jetzt beim Wiederaufleben der Geschäftstätigkeit notwendig brauchten — angeblich war ein Drittel des ganzen gewerblichen Betriebskapitals in Mainz in dieser Weise festgelegt — konnten sich durch Verkauf oder Verpfändung der im Kurs wieder steigenden Aktien, die dann die Bedeutung von Prioritätsaktien hatten, das festgelegte Kapital ohne Verluste wieder freimachen. Der Staat aber sicherte das für Mainz und Rhein Hessen so wichtige Unternehmen, ohne sich große Opfer — im schlimmsten Fall 75 000 fl. jährlich — aufzubürden. Die Art, wie unterstützt wurde, war auch nicht neu. Preußen, Bayern und andere Staaten hatten wiederholt das Zustandekommen von Bahnen in dieser Weise gefördert.

Man konnte bei dieser Sachlage erwarten, daß die Stände schon aus Billigkeitsgründen das im Vergleich zu den Aufwendungen anderer Staaten kleine Opfer für Mainz und Rhein Hessen bringen würden, zumal dessen Abgeordneten seinerzeit die Annahme der Staatsbahn ermöglicht hatten. Aber man hatte sich getäuscht. Eine der Beratung in der Kammer vorhergehende heftige Pressfehde zwischen der konservativen und der demokratischen Presse verschob den eigentlichen Kernpunkt der Frage. „Alles für Rhein Hessen, nichts für die Aktionäre“, so lautete die Parole, die man auf konservativer Seite ausgab.

In diesem Gedankengang bewegte sich auch der Bericht des Ausschusses der Zweiten Kammer. Ohne auf die Sache selbst weiter einzugehen, erklärte man, die Gesellschaft solle zunächst einmal versuchen, das fehlende Geld durch Ausgabe von Prioritätsaktien aufzubringen, wenn wirklich die Aktionäre weitere Einzahlungen nicht aufbringen könnten. Daß auf diese Art die anderen Aktien noch mehr im Kurs

gedrückt, also das Gegentheil von dem erreicht wurde, was man wollte, ward von dem Ausschuss verkannt. Eine Staatsunterstützung, wie sie vorgeschlagen, so sagte man, müsse schon aus grundsätzlichen Bedenken abgelehnt werden, sonst könnte in Zukunft jede bankerotte Zuckerfabrik das gleiche verlangen. Wer spekuliere, müsse mit Verlusten rechnen. Die Notlage in Mainz, auf die man bereits in Straßburg und Montpellier als warnendes Beispiel einer von ihrer Regierung vernachlässigten Handelsstadt hinwies, tat man mit der kurzen Bemerkung ab, daß unter der Krisis der Jahre 1847/48 eben überall der Wohlstand gelitten habe. Wohin solle es kommen, wenn jeder Landestheil eine Staatsbahn verlange. Für Mainz habe zudem die Bahn nur Wert, wenn sie in der gleichen Spurweite bis an die französische Grenze fortgesetzt und der Zoll mit dem badischen Zoll gleichgestellt werde. Nur unter der Voraussetzung, daß eine Gewähr für das alles gegeben sei, beantragte der Ausschuss, einer Beteiligung des Staates zuzustimmen, die er aber auf 870 000 fl. herabsetzte und anscheinend mehr aus Hohn mit einem Vorzugsrecht vor den übrigen Aktien ausgestattet haben wollte. Diese Änderung der Regierungsvorlage kam ihrer Ablehnung gleich. Für die unbedingte Annahme der Regierungsvorlage war nur die aus zwei Rheinhessen bestehende Minderheit. Die Haltung der Mehrheit des Ausschusses war verständlich. Sie fand ihren Widerhall bei der konservativen ländlichen Bevölkerung der armen rechtsrheinischen Provinzen. Diese hatte noch immer eine tiefe Abneigung gegen derartige Aktienunternehmen. Sie sah ja in jedem Aktionär nur einen auf Gewinn bedachten Spekulanten. Die gebauten und im Bau begriffenen Staatsbahnen rentierten nicht, warum sollte der Staat noch neue Verluste auf sich und die Steuerzahler laden, nur um jene Spekulanten vor Verlusten zu bewahren. Mit dieser Stimmung der steuerzahlenden Wähler mußte jeder Abgeordnete rechnen, zudem hatte man ja diesseits keine Eisenbahnen. Dazu kam in der Zweiten Kammer noch ein anderer Umstand. Rheinhessen war ein wohlhabendes Land, dessen Bevölkerung durch die modernen freiheitlichen Institutionen unter französischer Herrschaft politisch vorgeschritten, für die liberale Bewegung vorbereitet war. Ein täppischer Versuch der Darmstädter Bureaucratie, an diesen Institutionen zu ändern, war auf heftigen Widerstand in der ganzen Provinz gestoßen und hatte die Ausdehnung dieser Bewegung mächtig gefördert. Rheinhessen stellte jetzt die Abgeordneten der Linken des hessischen Landtags, und man rühmte sich, stets die entschiedensten Verfechter der liberalen Sache in den Landtag entsandt zu haben. Sie bildeten die Opposition, und man sagte von ihnen, „das sind Franzosen, ihnen ist nichts recht zu machen, sie sind mit nichts zufrieden“. Man wußte, wenn bei der ersten

politischen Umwälzung dieser Landesteil wieder von Hessen losgerissen wurde, man am allerwenigsten in Rhein Hessen etwas dagegen einzuwenden hatte, dessen Bevölkerung durch den wiederholten Wechsel der Herrschaft schon an sich dazu neigte, die bestehende staatliche Ordnung nicht als etwas Unabänderliches anzusehen. Diese Gegensätze traten bei der Beratung offen zutage und mußten die Abstimmung beeinflussen. Die Mehrheit der Abgeordneten war sich darüber klar, daß geholfen werden müsse, aber geschlossen für die Regierung trat nur die demokratische Partei ein, deren Stimmenzahl nicht genügte. Eine Annahme der Regierungsvorlage war ausgeschlossen. Deshalb stellte ein rheinhessischer Abgeordneter einen vermittelnden Antrag, der die Beteiligung des Staates auf 1,2 Mill. fl., das Dividendenvorrecht auf 4% herabsetzte und die Beteiligung von der bereits gesicherten Bedingung abhängig machte, daß in gleicher Spurweite weiter gebaut und kein künstlicher Stapel in Ludwigshafen eingerichtet werde. Für das Kompromiß gelang es mit tatkräftiger Unterstützung der Regierung noch elf Abgeordnete zu gewinnen, so daß es mit 28 gegen 18 Stimmen angenommen wurde.

Die Fortführung des Unternehmens schien jetzt gesichert. Da stieß man auf neuen Widerstand in der Ersten Kammer. Auch hier wollte man von einem Vorzugsrecht der rheinhessischen Aktionäre nichts wissen, dafür lieber die Beteiligung des Staates mit 1,5 Mill. fl. genehmigen. Man ging aber noch weiter. Der Punkt, der seither den Konflikt zwischen Regierung und Zweiten Kammer veranlaßt hatte, war die Budgetfrage. Diese zu ordnen mit der Opposition, bot sich jetzt eine günstige Gelegenheit. Es schien auch nicht so Unrecht, wenn man sagte, erst möge der Staat seine seit drei Jahren nicht geordneten Finanzen einmal regeln, bevor er zu weiteren Unternehmungen schritte. Als ein dahingehender Antrag in der Ersten Kammer gestellt wurde, trat ihm vor allem die Regierung entgegen. Die Beratung und Erledigung des Budgets nahm nach Lage der Dinge noch einige Zeit in Anspruch, die Durchführung des Antrags hätte daher eine neue Verschleppung der Ausführung bedeutet, die um so unangebrachter war, weil der Geldmarkt günstiger zu werden begann, insbesondere aber die Anschlußbahnen nach Süden und Westen zum Teil schon im Bau waren, zum Teil ihre Ausführung von der Vollendung der hessischen Ludwigsbahn abhängig gemacht worden war. Bayern hatte bereits angefragt, wie die Sache stehe, und dabei mitgeteilt, daß es sowohl auf den Ausbau bis Mainz einerseits wie den Weiterbau nach Straßburg andererseits großen Wert lege. Jede Verzögerung gefährdete die Ausführung. Auf alles dies wies die Regierung hin. Sie betonte, wie Preußen, Bayern, Sachsen, Belgien noch viel größere Unterstützungen für Bahnbauten gegeben hätten. Es war um-

sonst. Mit 19 gegen 9 Stimmen wurde eine Beteiligung des Staates mit 1,5 Mill. fl. unter gleichen Rechten mit den übrigen Aktionären genehmigt, aber die Bedingung daran geknüpft, daß mit der Verwendung erst begonnen werden dürfe, wenn das Budget mit den Ständen vereinbart sei, und daß die Bewilligung keine Gültigkeit haben solle, wenn die Stände auseinandergingen, ohne ein Budget vereinbart zu haben. So ging die Vorlage an die Zweite Kammer zurück. Diese beharrte bei ihrem Beschluß. Die Entscheidung stand jetzt bei der Ersten Kammer. Diese gab nun nach. Mit einer Beschränkung des Zinsenvorzugsrechts bis zum Jahr 1862 trat sie dem in der Zweiten Kammer geschlossenen Kompromiß am 9. Februar 1852 bei.

Im Sinne des Kammerbeschlusses kam am 9. August 1852 ein Vertrag zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn zustande. Der Staat erhielt danach einen Betrag von 1,2 Mill. fl. neu freierter Aktien, auf welche die seitens der anderen Aktionäre bereits entrichteten Beträge sofort, die noch verbleibenden Zahlungen mit denjenigen der übrigen Aktionäre geleistet werden sollten. Für das den letzteren gewährte Vorzugsrecht wurden dem Staat bestimmte Vorrechte eingeräumt, die sich zum Teil von selbst verstanden. So sollten nach § 12 der Statuten acht Aktien eine Stimme geben, kein Aktionär aber mehr als zehn Stimmen in sich vereinigen. Das hätte der Regierung nicht den genügenden Einfluß gegeben. Darum wurde bestimmt, daß bei Abstimmungen der Generalversammlung der Staat dem ungefähren Verhältnis der Beteiligung entsprechend stets das Gewicht von $\frac{3}{7}$ der Stimmen der übrigen anwesenden Aktionäre mithin jeder Zeit $\frac{3}{10}$ der abstimmenden Aktionäre repräsentieren solle, vorbehaltlich der entsprechenden Abänderung dieses Verhältnisses, wenn sich die Beteiligung des Staates verändern sollte. Bei Stimmengleichheit sollten die Stimmen des Staates den Ausschlag geben. An Stelle der für bestimmte Fälle erforderlichen Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der Abstimmenden sollte in Zukunft eine solche von $\frac{3}{5}$ genügen. Zur Wahrung des Staatsinteresses hatte allen Beratungen und Beschlußfassungen des Verwaltungsrates ein von der Regierung ernannter Kommissar beizuwohnen, der, ohne Mitglied des Verwaltungsrats zu sein, doch zu jeder Sitzung einzuladen war und gegen Beschlüsse, die den durch den Vertrag begründeten Rechten oder Interessen des Staates zuwiderliefen, ein suspensives Veto hatte. Über den Einspruch hatte das Staatsministerium zu entscheiden mit der Maßgabe, daß, wenn es gegen den beanstandeten Beschluß entschied, dieser jede Gültigkeit verlor. Die Einsicht in sämtliche Bücher war dem Kommissar jeder Zeit zu gestatten. Alle Anstellungen sollten der Bestätigung der Staatsregierung unterliegen.

Der Vertrag sollte erst dann in Wirksamkeit treten, wenn der Weiterbau bis Ludwigshafen in gleicher Spurweite sowie die direkte Einmündung in die Bahn nach Ludwigshafen ohne gezwungenen Umschlag gesichert und die Zusage erteilt sei, daß die von der hessischen Ludwigsbahn kommenden Personen und Güter auf den pfälzischen Bahnen keinen lästigeren Bedingungen unterworfen seien, als jene, die direkt und ohne Vermittlung der hessischen Privatbahn die pfälzischen Bahnen benutzten. Das entsprach einer von den Ständen gemachten Bedingung der Gewährung der Unterstützung.

Diese Bedingung konnte bei der entgegenkommenden Haltung der bayerischen Regierung leicht erfüllt werden, die pfälzische Ludwigsbahngesellschaft hatte sich schon nach Auflösung der Frankenthaler Gesellschaft zur Ausführung des Baues bereit erklärt und auch bald die Konzession erhalten.

Die Genehmigung der Beteiligung des Staates gab dem Verwaltungsrat die Möglichkeit, schon auf den 31. März 1852 eine Einzahlung von 10 % und auf den 30. April 1852 eine solche von 5 % auszusprechen. Nur 83 bzw. 124 Aktien blieben zurück, von denen bis 15. Mai auf 52 bzw. 67, den Rest später, alle Beträge nachgezahlt wurden. Bis zur Generalversammlung vom 22. Mai 1853 waren sämtliche Aktien auch die des Staates bis zu 80 % eingezahlt, ja von nahezu 3144 Aktien schon im voraus die noch ausstehenden 20 %.

Der Bau ging nun rasch von statten trotz mancher Schwierigkeiten beim Erwerb des Geländes. Am 23. März 1853 wurde die Strecke Mainz—Oppenheim eröffnet, im November 1853 konnte die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben und der Anschluß an die von der pfälzischen Ludwigsbahn erbaute Strecke Worms—Ludwigshafen hergestellt werden.

Zweiter Abschnitt.

Die Entstehung der Eisenbahnverbände. 1854—1868.

A. Die Einfügung der erbauten Eisenbahnen in das deutsche Eisenbahnnetz und seine Verkehre.

1. Die Staatsbahnen.

Mit der Eröffnung der Main-Weserbahn war die große durch Hessen führende mitteldeutsche Verbindungslinie zwischen Nord und Süd vollendet. Nun galt es, sie in das bestehende deutsche Eisenbahnnetz einzufügen. Das war die Aufgabe der Verwaltungen beider Bahnen in den nächsten Jahren. Ihre Lösung war nicht schwierig. Beide Gemeinschaftsbahnen waren nicht nur die kürzesten, sondern auch neben der im Osten bestehenden bayerischen Route die einzige Verbindungslinie im mittleren Deutschland. Nur über sie konnte man sich von Nord und Süd die Hand reichen. Die Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse in den südlich und nördlich angrenzenden Gebieten, deren Eisenbahnen teils im Besitz oder doch unter dem Einfluß der an den Gemeinschaftsbahnen interessierten Staaten waren, gab von selbst schon die Berührungspunkte zur Herstellung eines engeren Anschlusses. Dieser wurde teils selbständig, meist aber in Verbindung mit anderen Bahnen hergestellt.

a) Die Main-Neckarbahn.

Am einfachsten war die Herstellung direkter Beziehungen auf dem Gebiet des Personenverkehrs. Hier waren denn auch die ersten direkten Verkehre zustande gekommen, so 1850 bereits mit der badischen Bahn. Wie alle folgenden Vereinbarungen dieser Art beschränkte sich die Verbindung auf die wichtigsten Stationen beider Bahnen. Auch die zwei Jahre später mit der Main-Weserbahn und der Offenbacher Lokalbahn hergestellten direkten Verkehre umfaßten nur die Hauptstationen beider Bahnen. Die Hoffnungen auf die Behandlung beider Strecken als eine

Linie gingen auch nach dieser Richtung nicht in Erfüllung. Für die Main-Neckarbahn an sich war der Verkehr mit der Main-Weserbahn selbst weniger wichtig als der von Norden über diese Bahn kommende direkte oder durchgehende Verkehr. Ihn brachte erst der im Jahre 1852 mit Rücksicht auf die drohende Konkurrenz der sächsisch-bayerischen Route¹⁾ erfolgte Beitritt der Main-Neckarbahn zum mitteldeutschen Verband, der die Einrichtung direkter Verkehre von den mitteldeutschen Verbandsstationen Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden und Berlin sowohl nach den Stationen Darmstadt und Heidelberg wie nach Mannheim und im Transit über die Main-Neckarbahn nach den Hauptstationen der badischen Bahnen und der französischen Ostbahn im Gefolge hatte. Gleichzeitig trat die rührige Verwaltung der französischen Ostbahn für ihre Stationen Nancy, Chalons und Paris auch in direkten Verkehr mit der Main-Neckarbahn. Der Beitritt Württembergs zum mitteldeutschen Verband im Jahre 1854 ermöglichte die Einrichtung direkter Verkehre mit den Stationen Heilbronn, Stuttgart, Ulm und Friedrichshafen. Eine wesentliche Erweiterung des Verkehrsgebietes brachte der 1857 zwischen der königlich hannoverschen, Herzoglich braunschweigisch-lüneburgischen, Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn gegründete westdeutsche Verband, dem ein Jahr später auch Baden und Württemberg beitraten. Er hatte den Zweck, die direkte Beförderung von Personen und Gütern zwischen den Endpunkten Göttingen, Kreienzen, Nordstemmen, Braunschweig, Hannover, Bremen, Harburg, Berlin, Potsdam, Magdeburg einerseits, Mannheim, Karlsruhe, Straßburg, Basel, Waldshut, Friedrichshafen andererseits zu erleichtern. Im Jahre 1858 endlich trat die Taunusbahn, nachdem sie mit den badischen und französischen Bahnen im Rundreiserverkehr schon seit 1854 über die Main-Neckarbahn im Verkehr gestanden, jetzt auch in direkten Verkehr mit ihr. Diesem Beispiel folgten noch in demselben Jahre die pfälzischen Bahnen, die Königl. Saarbrücker Bahn und für ihre Stationen Augsburg, Donauwörth, München im Schnellzugsverkehr via Ulm auch die bayerischen Staatsbahnen. In finanzieller Hinsicht wichtiger war der gegen Ende des Jahres mit Eröffnung der Main-Rheinbahn gegebene direkte Anschluß an die Linien der hessischen Ludwigsbahn und den rheinischen Reiseverkehr. Er brachte nicht nur direkte Beziehungen der Main-Neckarbahn mit den hier in Frage kommenden Linien, sondern auch eine Verbindung dieser im

1) Die Hamburg-Berliner, Magdeburg-Wittenberger, Magdeburg-Leipziger Bahnen strebten mit den sächsischen und bayerischen Bahnen die Gründung eines Verbandes an, der eine direkte Verbindung Hamburg-Basel über diese Linien ermöglichen sollte.

Transit über die Main-Neckarbahn nach den Hauptstationen der badischen und württembergischen Bahnen, sowie nach den Stationen Augsburg und München der bayerischen Staatsbahnen via Ulm und endlich nach den schweizer Nordostbahnen. Mit diesen trat die Main-Neckarbahn auch in direkte Beziehungen, die ein Jahr später auf die schweizerischen Zentral- und Westbahnen ausgedehnt wurden. Durch Einrichtung direkter Verkehre mit den Stationen Ruffstein, Salzburg, Linz und Wien wurde im gleichen Jahr auch eine Verbindung nach Österreich hergestellt, die jedoch eine besondere Bedeutung nicht erlangte. Von um so größerer Wichtigkeit war die Aufnahme der Bahn in den Personenverkehr des 1860 gegründeten rheinischen Verbandes, der die Endpunkte Aachen, Krefeld und Köln einerseits, Waldshut, Basel andererseits umfaßte. Allerdings wurde die Bahn im eigenen Verkehr nur mit der Station Heidelberg in direkte Beziehungen gesetzt, bedeutsamer aber war der Verkehr, der zwischen den Hauptstationen der rheinischen und belgischen Bahnen einerseits, Baden, Württemberg, Bayern und Österreich andererseits im Transit über die Main-Neckarbahn geführt wurde. Mit der Herstellung direkter Verkehre nach den nassauischen Staatsbahnen, einigen nordbayerischen Stationen im Jahre 1862 und den holländischen Stationen Arnheim, Utrecht, Amsterdam und Rotterdam, sowie endlich nach London im Jahre 1863 war die Ausdehnung der direkten Beziehungen der Main-Neckarbahn im Personenverkehr vorläufig zum Abschluß gekommen.

Im Bordergrund standen nunmehr die an sich schon schwieriger herzustellenden direkten Beziehungen auf dem Gebiet des Güterverkehrs. Die badischen Bahnen und die Main-Weserbahn waren auch hier die ersten Bahnen gewesen, mit denen bereits im September 1851 ein direkter Güterverkehr zustande kam. Ihre volle Bedeutung erlangte diese Verbindung aber erst, als nach Vollendung der Main-Weserbahn und ihrem Eintritt in den mitteldeutschen Verband nunmehr alle Hindernisse einer freien und raschen Beförderung beseitigt waren. Die Ausdehnung des Verbandes auf Württemberg brachte eine Erweiterung der direkten Verkehre nach den Hauptstationen der württembergischen Staatsbahnen, während gleichzeitig auch mit der französischen Ostbahn über Straßburg ein direkter Güterverkehr zustande kam. Die Bedeutung des westdeutschen Verbandes lag vor allem im Güterverkehr, während sich gegen den förmlichen Eintritt der Main-Neckarbahn in den Güterverkehr des rheinischen Verbandes Hindernisse erhoben. Deshalb kam wohl mit der hessischen Ludwigsbahn ein direkter Güterverkehr erst nach dreijährigen Verhandlungen im Dezember 1863 zustande. Sechs Monate später trat die Main-Neckarbahn auch mit der Taunusbahn und den nassauischen Staatsbahnen in direkte Beziehungen. Wichtiger war der seit 1860 bestehende bayerisch-

badische Verkehrsverkehr, der die bedeutenderen Stationen zwischen Hof, Nürnberg und Aschaffenburg über Darmstadt mit der Station Heidelberg und den wichtigeren Stationen der badischen Bahnen in direkte Beziehungen setzte. Dieser Verkehr blieb auch der wesentlichste Teil im Güterverkehr des 1864 gegründeten süddeutschen Eisenbahnverbandes, dem außer den bayerischen und badischen Bahnen die Main-Neckarbahn, im Westen die Königl. Saarbrücker Bahn, die pfälzer Bahnen und die hessische Ludwigsbahn einschließlich der Frankfurt-Hanauer Bahn, im Osten die württembergischen Bahnen und die Kaiserin Elisabethbahn beitraten. Außer dem genannten nordbayerisch-badischen Verkehr war der die Main-Neckarbahn berührende Güterverkehr in diesem Verband gering, da ein direkter Verkehr der Hauptstationen der Main-Neckarbahn mit Südbayern via Ulm von der Konkurrenzroute über Würzburg nicht zugelassen wurde, der zugestandene direkte Verkehr mit der Kaiserin Elisabethbahn aber gegenüber der näheren Konkurrenzlinie über Nürnberg von geringerer Bedeutung war. Im Jahre 1864 begann auch ein direkter Verkehr der meisten Stationen der Main-Neckarbahn mit denjenigen der pfälzer Bahnen über Mannheim und das Trajekt bei Ludwigshafen. Drei Jahre später wurde über dieselbe Route ein direkter Güterverkehr zwischen dem mitteldeutschen Verband und den pfälzischen Bahnen hergestellt. Mit der in demselben Jahre erfolgten Einrichtung direkter Tarife von den Stationen Frankfurt und Darmstadt nach den Uferplätzen des Bodensees und der Schweiz sowie der Herstellung eines direkten holländisch-schweizerischen Güterverkehrs über Emmerich, Deutz, Gießen und die Main-Neckarbahn trat auch auf dem Gebiet des Güterverkehrs ein Stillstand in der Erweiterung der Verkehrsbeziehungen der Bahn ein.

Die Verkehrsgebiete, deren Bedienung der Main-Neckarbahn zufiel, waren also, wenn man von dem rheinischen Verkehrsverkehr abieht, im Personenverkehr wie im Güterverkehr im wesentlichen dieselben, im Süden Baden, Württemberg und die Schweiz, zum Teil auch Elsaß, im Norden die Gebiete des mittel- und westdeutschen Verbandes. Auf den Verkehr zwischen Süd- und Norddeutschland entfiel denn auch der bei weitem größte Teil der Beförderungen der Main-Neckarbahn. So lieferte der Verkehr der mitteldeutschen Verbandstationen im Jahre 1858 im Personenverkehr einen Ertrag von 68 000 fl., im Güterverkehr etwa 135 000 fl., was nahezu 10 % und 20 % der Einnahmen der betreffenden Verkehre bedeutete. Der westdeutsche Verband ertrug in diesem Jahre im Personenverkehr etwa 7000 fl., im Güterverkehr 43 875 fl., in letzterem nahezu 8 % der gesamten Einnahmen. Nur einen Mißstand hatten die stets stärker werdenden Gütertransporte besonders im westdeutschen Ver-

hand, es war das Mißverhältnis zwischen den Sendungen nach Süden und denjenigen von Süden. Den starken Transporten von Steinkohlen und Produkten der Eisenindustrie Westfalens und des Niederrheins, auf die ja der größte Teil der Zunahme des Verkehrs entfiel, standen keine gleich starken Sendungen nach diesen Gebieten gegenüber. Die Folge war ein stetiges Anwachsen der nach Norden leer laufenden Wagen, deren Zahl 1867 doppelt so groß war als die der beladenen Wagen in umgekehrter Richtung. Von Süden nach Norden stellte der Verkehr von den badischen Bahnen den Hauptteil der Beförderungen. Im Personenverkehr wurden hier 1858 etwa 90 000 fl., im Güterverkehr etwa 52 000 fl., allerdings einschließlich Mannheim, das im Personenverkehr allein 40 000 fl. eintrug, eingenommen. Im Personenverkehr kamen daneben noch der Verkehr von der Schweiz und der französischen Ostbahn mit je 10 000 fl., später noch der Verkehr mit den Linien der hessischen Ludwigsbahn und dem rheinischen Verband, deren Erträge bis 1867 auf etwa 20 000 fl. und 40 000 fl. gestiegen waren, in Betracht. Der Verkehr nach den übrigen durch direkte Beziehungen mit der Bahn in Verbindung gesetzten Gebieten blieb gering. Von dem wichtigen Güterverkehr im rheinischen Verband blieb die Main-Neckarbahn ausgeschlossen, von den holländischen Verkehren erlangte sie dank der Initiative der Köln-Mindener Bahn wenigstens Anteil an dem Verkehr nach der Schweiz.

So blieb die Bahn im wesentlichen beschränkt auf diejenigen Verkehre, die ihr gewissermaßen von Natur zugewiesen waren. Darüber hinaus zum Angriff gegen fremde Konkurrenzrouten ging die Verwaltung nicht vor. Differential- und Ausnahmetarife wurden später und auch nur da eingeführt, wo es galt, gegen neu auftauchende Konkurrenzlinien sich zu behaupten. Freilich Verluste bestehender Verkehre blieben auch der Main-Neckarbahn nicht erspart. So verlor man den erst seit 1861 bestehenden direkten Personenverkehr nach Südbayern und Osterreich an die 1865 vollendete Konkurrenzroute Würzburg—Ansbach. Dieser Verkehr besaß indes keine größere Bedeutung. Empfindlicher war schon die Übertragung des ganzen Verkehrs der Station Frankfurt mit der französischen Ostbahn an die Route Forbach—Bingerbrück im Jahre 1868. Der für Frankfurt bestehen bleibende Verkehr nach den Linien Straßburg—Nancy und Straßburg—Belfort war unbedeutend. Im Gesamtergebnis der Einnahmen traten aber auch diese Verluste nicht entscheidend hervor.

In den wichtigsten Verkehren blieb die Bahn ohne Konkurrenz, und in Verbindung mit einem regen Lokalverkehr bildeten diese eine sichere Grundlage für die weitere Entwicklung der Bahn. Ihre Erstarkung prägte sich vor allem in den finanziellen Ergebnissen des Betriebes aus. Die stärkste Steigerung wies der Güterverkehr auf. Seine Erträge

stiegen von 292 835 fl. im Jahre 1853 auf 350 416 fl. im Jahre 1854 und 410 373 fl. im Jahre 1856 unter dem Einfluß eines allgemeinen Verkehrsaufschwungs auf 488 744 fl. im Jahre 1857 und 548 478 fl. im Jahre 1858. Von 1859 an beginnt eine langsame aber stetige Steigerung der Einnahmen auf 665 252 fl. im Jahre 1864 und 702 099 fl. im Jahre 1868. Nicht ganz ohne Einfluß auf diese Entwicklung war die 1861 aus Anlaß großer Transporte von Mainz nach Frankfurt von der hessischen Ludwigsbahn angeregte Einführung der Wagenladungsklasse, die zwar die Beförderungsmenge vermehrte, die Erträge aber relativ verminderte.

Im Personenverkehr trat mit der Eröffnung der Main-Weserbahn eine Änderung zunächst nicht zutage. Zum Teil beruhte das darauf, daß im gleichen Jahr die IV. Wagenklasse abgeschafft worden war¹⁾. Sie wurde zwar von dem größten Teil der Reisenden benutzt, — von 837 769 Reisenden im Jahre 1852 benutzten sie 484 535 — aber ihr Ertrag deckte kaum die Transportkosten, was bei dem damals noch vorhandenen Defizit ins Gewicht fiel. Dazu gab ihre Einrichtung — es waren offene Wagen ohne Verdeck — beständig zu Klagen Anlaß. Der entsprechende Ausgleich in einer Vermehrung der Benutzung der III. Klasse blieb allerdings aus. Die größte Zahl der seither in der IV. Klasse Reisenden, besonders im Nahverkehr, verzichtete auf die Benutzung der Bahn und wanderte von da ab wieder zu Fuß. Die Zeitverhältnisse an sich waren auch einem größeren Reiseverkehr ungünstig. So blieben die Einnahmen im Personenverkehr bis zum Jahre 1855 nahezu konstant. Erst die dem Anschluß an den mitteldeutschen Verband folgende Regelung des Schnellzugsverkehrs — die Main-Neckarbahn hatte schon 1853 einen Schnellzug eingelegt — gab vor allem dem Durchgangsverkehr einen erneuten Aufschwung. Die Einnahmen im Personenverkehr stiegen rasch bis auf 599 018 fl. im Jahre 1858. Nach

1) Die Heimat der IV. Wagenklasse ist Baden. Zuerst von diesem und ihm folgend der Taunusbahn sowie den Gemeinschaftsbahnen als Stehwagenklasse eingeführt, hatte die IV. Klasse Ausdehnung nur noch auf einige rheinpreussische und österreichische Bahnen gefunden. Alle norddeutschen Bahnen blieben zunächst bei dem System der drei Klassen. Das hatte zur Folge, daß auch von den Durchreisenden, zumal beim Fehlen eines Schnellzugsverkehrs, ein großer Teil im Norden die III. Klasse, im Süden die an sich für den Lokalverkehr bestimmte wenig rentable IV. Klasse benutzte, was den Ertrag der III. Klasse wesentlich minderte. Die damit verbundenen finanziellen Ausfälle suchte man durch Verbilligung der III. Klasse und Beseitigung der IV. Klasse zu erreichen, die man denn auch nicht ohne heftigen soziale Gründe vorschützenden Widerspruch im hessischen und badischen Landtag durchsetzte. In verbesserter Einrichtung fand dann wenige Jahre später auch im Norden die IV. Klasse Eingang. Von den 17 Bahnen, die sie 1858 führten, gehörten 15 dem preussischen Bahnnetz an.

einem kurzen Rückgang in dem an sich dem Reiseverkehr ungünstigen Jahre 1859 erfolgte mit der Eröffnung der Main-Rheinbahn eine rasche Steigerung der Einnahmen bis auf 716467 fl. im Jahre 1862. In den nächsten beiden Jahren war die Entwicklung etwas langsamer, erst das Jahr 1865 brachte wieder eine auf der allgemeinen Entwicklung aller Stationen und Verkehre beruhende Steigerung auf 799976 fl. Ihr folgte 1866 ein starker Rückgang, den auch das Jahr 1868 mit 798530 fl. noch nicht ausgleichen konnte.

Der Personenverkehr war also in dieser Zeit die erste Einnahmequelle der Bahn geblieben. Zum guten Teil mochte das daran liegen, daß man dem Güterverkehr eine besondere Aufmerksamkeit nicht schenkte. Die Einführung der Wagenladungsklasse blieb die einzige Erleichterung, zu der man im Güterverkehr sich entschloß.

Mehr war man schon im Personenverkehr zu Neuerungen geneigt, in vielen Fällen wohl auch durch andere Faktoren, insbesondere durch das Vorgehen der Nachbarbahnen, gezwungen. So nötigte die Vermehrung der Haltestellen schon 1853 zur Trennung des durchgehenden und Lokalverkehrs. Man mußte einen Schnellzug einlegen, für den man später die Fahrtaxe erhöhte. 1862 folgte ein zweiter, 1863 zum Anschluß an den rheinischen Reiseverkehr ein dritter beschleunigter Nachtzug. Seit 1855 liefen direkte Wagen Frankfurt—Kehl, seit 1857 solche Frankfurt—Basel. Diese Einrichtungen dienten vorwiegend dem Durchgangsverkehr. Dem Lokalverkehr, der durch die Beseitigung der IV. Klasse sehr beeinträchtigt war, kam man, dem allgemeinen Drängen nachgebend, endlich dadurch entgegen, daß man 1861 zu ermäßigten Fahrpreisen Retourbillette mit eintägiger Gültigkeit und 1865 Abonnementbillette ausgab. In erster Linie kam diese Erleichterung dem Nahverkehr nach den großen Städten insbesondere Frankfurt, Mannheim und dann auch Heidelberg und Darmstadt zustatten. Diese Städte stellten sowohl im Personen- wie im Güterverkehr den überwiegenden Teil der Einnahmen. Von der Station Frankfurt wurden im Jahre 1854 vereinnahmt im Personenverkehr 151397 fl. im Güterverkehr 122617 fl. Dabei waren allerdings noch eine große Anzahl Transite, deren Erträge später in den Einnahmen der Station nicht mehr erscheinen. So betrugen die Einnahmen im Jahre 1868 im Güterverkehr nur 64693 fl. im Personenverkehr 196266 fl.

Ein Vergleich, in welchem Verhältnis die Gebiete der einzelnen Staaten zu dem Verkehr der Bahn beitrugen, ist bei der mangelhaften Statistik der Bahn nicht möglich. Annähernd läßt sich das nur für Hessen feststellen. Aber auch da ist zu berücksichtigen, daß die Einnahmen der Station Darmstadt, die von 1854—1868 im Personenverkehr von 70691 fl. auf 118407 fl., im Güterverkehr von 59487 fl. nach

einem plötzlichen Sprung von 66 600 fl. im Jahre 1862 auf 113 603 fl., im Jahre 1863 auf 155 430 fl. stiegen, in den letzten Jahren zum Teil von der hessischen Ludwigsbahn herrührende Transporte enthielten. Der Verkehr der übrigen hessischen Stationen entwickelte sich nur langsam. Im Personenverkehr stiegen die Einnahmen von etwa 40 000 fl. im Jahre 1854 auf etwa 49 000 fl. im Jahre 1858 und nahezu 80 000 fl. im Jahre 1868, im Güterverkehr in derselben Zeit von 36 000 fl. auf 60 000 fl. und 86 000 fl. Die erhebliche Zunahme der letzten Jahre weist auf die steigende wirtschaftliche Entwicklung des Landes hin, die bei einigen Stationen, wie Oberstadt, das seit 1853 auch Güterexpedition besaß, und Bensheim, besonders hervortrat, obwohl beide einen Teil ihres Verkehrs an die 1865 neu errichteten Güterexpeditionen in Bickenbach und Auerbach verloren. Insgesamt behauptete sowohl im Personen- wie im Güterverkehr der hessische Verkehr die bereits 1854 gehaltene Quote von $\frac{1}{4}$ der gesamten Einnahmen. 75 % der Einnahmen entstammten also außerhessischen Gebieten.

Je mehr die Bahn außerhessischen Verkehren zugute kam, um so mehr trat auch das Interesse an dem finanziellen Ergebnis der Bahn im Großherzogtum in den Vordergrund. Für dieses war nun neben den Einnahmen die Gestaltung der Ausgaben maßgebend. Diese hatten früher schon wiederholt zu scharfen Kritiken im hessischen Landtag Anlaß gegeben. Aber man hatte damit nichts erreicht, über die Ersparungen, welche der hessische Landtag vorschlug, entschieden nicht die hessische Regierung sondern die anderen beteiligten Staaten, und für diese waren hessische Kammerbeschlüsse nicht maßgebend. Einmal, es war im Jahr 1848, da erreichte man, daß die im Betrieb so kostspielige Seitenbahn Friedrichsfeld — Mannheim, wie es in den Verhandlungen der hessischen Zweiten Kammer hieß, ihre Spazierfahrt auf einige Wochen einstellte und die Direktion den durchlaufenden Wagen Frankfurt — Mannheim, um die entstehenden übermäßigen Kosten zu sparen, ausfallen ließ. Auf Beschwerde Badens mußte diese Anordnung alsbald wieder aufgehoben werden. So wurde in den ersten Jahren gerade durch die Betriebskosten dieser Seitenbahn der Betriebskoeffizient nicht unwesentlich beeinflusst, zumal eine Vergütung der entstandenen Betriebskosten nicht gewährt wurde, da man sich mit Baden über deren Höhe nicht einigen konnte. Mit dem wachsenden Verkehr verschwand später dieser Mißstand von selbst. Der entscheidende Wendepunkt trat auch hier ein mit der Eröffnung der Main-Weser Bahn. Der Betriebskoeffizient sank von 52,75 % im Jahre 1849 und 47 % im Jahr 1850 rasch auf 40,64 % im Jahr 1853. Lange konnte er sich indes auf dieser Höhe nicht behaupten. Schon machten sich jetzt die ersten notwendigen Ausbesserungen sowohl auf den

Bahnanlagen wie im Betriebsmaterial geltend. Der rasch anwachsende Verkehr beschleunigte die Abnutzung und machte die Anschaffung neuen Betriebsmaterials erforderlich. Ein Erneuerungsfonds war nicht vorhanden. So bestritt man alle diese Aufwendungen einschließlich derjenigen für neues Betriebsmaterial aus den laufenden Einnahmen, meist, indem man sie auf eine längere Reihe von Jahren, gewöhnlich auf zehn Jahre verteilte. Die jährlichen Ausgaben waren damit beständig starken Schwankungen unterworfen, die ebenso wie die danach sich ergebenden Reinerträge daher kein richtiges Bild von Ausgaben und Betriebsüberschüssen der einzelnen Jahre abgeben können.

Jedenfalls stiegen die gesamten Einnahmen der Main-Neckar Bahn stetig, am meisten allerdings in dem Zeitraum von 1854—1858, der ein Anwachsen von 734 971 fl. auf 1 410 922 fl. aufweist, während der folgende Zeitraum bis 1868 mit zwei Rückgängen im Jahr 1859 und 1861 nur eine weitere Entwicklung bis auf 1 759 670 fl. brachte. Die in den verteilten Reinerträgen zum Ausdruck kommende Rente dieser Jahre aber schwankt beständig. Von 1851—1855 blieb sie mit 3,43%, 3,52% — das Jahr 1853 mit 5,41% enthält die von Baden in diesem Jahr geleisteten Herauszahlungen für den Betrieb der Seitenbahn Friedrichsfeld—Mannheim von 1846—1852 — 3,58% und 3,57% nahezu konstant. Erst mit dem Jahre 1856, das mit 4,23% zum ersten Mal einen tatsächlichen Überschuß über die Verzinsung abwarf, beginnen starke Schwankungen trotz der stets aufsteigenden Entwicklung. So folgen auf das Jahr 1857 mit 6,37% die Jahre 1858 und 1859 mit 5,58% und 5,16%. Das Jahr 1860 ertrug wieder 6,48%, 1861—1863 sinkt die Rente auf 6,46, 6,43 und 4,74%, um in den beiden folgenden Jahren auf dem Satz von 6,76% zu beharren. Nach einem Rückgang auf 5,62% im Jahr 1866 steigt sie dann wieder auf 6,26% im Jahr 1867 und 6,71% im Jahr 1868.

Die Rente war somit im ganzen erfreulich, ermöglichte sie doch nicht nur die Verzinsung sondern auch eine ansehnliche Amortisation der zum Bau der Bahn aufgenommenen Anlehen. Die zu Anfang 1860 erfolgte Anlage des zweiten Geleises hatte zudem das hessische Baukapital wesentlich erhöht von 4 454 177 fl. im Jahr 1860 auf 5 262 699 fl. im Jahr 1861. Damit hatte der hessische Anteil den Frankfurter Anteil, der seither mit 4 593 733 fl. an der Spitze stand, um 668 966 fl. überflügelt, der badische Anteil war nur von 1 930 073 fl. auf 2 235 490 fl. gewachsen.

b) Die Main-Weserbahn.

In engem Anschluß an die Main-Neckarbahn entwickelte sich die Main-Weserbahn, nur blieb man hier vor den bitteren Enttäuschungen

bewahrt, wie sie dort die ersten Jahre des Betriebs gebracht hatten. Schon im Jahre 1852 hatte die Bahn zu $2\frac{3}{4}\%$ rentiert. In den folgenden Jahren stieg die Rente auf 3,4, 3,7 und 3,93%. Von da ab betrug, vom Jahr 1856 abgesehen, das eine Verzinsung von 4,57% ergab, die niedrigste Rente 5,267% im Jahr 1865. Der durchschnittliche Satz war 6%.

Die beiden Staatsbahnen zu einer einheitlichen Linie zu verbinden, war nicht gelungen. In Frankfurt hatte man einen besonderen Bahnhof für die Main-Weserbahn errichtet und ihm eine solche Lage gegeben, daß die Taunusbahn ihn von der Main-Neckarbahn trennte und nur durch ein diese Bahn im Niveau kreuzendes Verbindungsgeleise der Verkehr zwischen beiden Bahnen übergeleitet werden konnte. Eine solche Überleitung war natürlich nur im Güterverkehr und da auch im Eilgutverkehr nur mit großen Unzuträglichkeiten möglich. Im Personenverkehr war die geschaffene Verbindung völlig unbrauchbar, der über 2 km lange Weg zwischen beiden Bahnhöfen mußte daher zu Fuß oder per Wagen zurückgelegt werden. Dieser Stapel im Personenverkehr war auch der einzige Vorteil, den Frankfurt von der Trennung der beiden Bahnen hatte, denn im Güterverkehr machte bald der schon im Interesse der Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit beider Bahnen notwendig gewordene Anschluß an den mitteldeutschen Verband den in der freien Stadt bestehenden Hoffnungen auf einen erträglichen Stapel ein rasches Ende. Um die geschaffenen Unzuträglichkeiten einigermaßen für den inneren Verkehr auszugleichen, setzte die hessische Regierung durch, daß im direkten Personenverkehr zwischen beiden Bahnen diese als eine Linie betrachtet und alle Erleichterungen des Lokalverkehrs, so z. B. die 1863 eingeführten Rückfahrkarten, auch im direkten Verkehr mit der Main-Neckarbahn zur Einführung gelangten.

Zu einem größeren Eigenverkehr selbst brachte es diese Bahn ebensowenig wie die Main-Neckarbahn. Wie diese, so durchschnitt auch die Main-Weserbahn durchweg fast nur ackerbautreibende Gebiete, die zwar von einer wohlhabenden Bevölkerung bewohnt im Personenverkehr einen besonders auf dem südlichen Teil verhältnismäßig regen Lokalverkehr entwickelten, im Güterverkehr aber nur landwirtschaftliche Produkte, Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate der Bahn zuführten. Aus den nahe gelegenen Wäldern wurden Bau-, Nutz-, Brennholz und Holzkohlen versandt. Bedeutendere Fabrikdistrikte wurden von der Main-Weserbahn nicht berührt, nur eine bei der Station Lollar befindliche Eisenhütte lieferte größere Transporte von Bergbau- und Hüttenprodukten, daneben kamen von den Stationen Kirchhain, Gießen, Langgöns, Buzbach und Friedberg namhafte Erztransporte zum Versand, besonders nach

dem Saarrevier, mit dem man seit 1864 sowohl über die pfälzischen Bahnen wie über die Rhein-Nahe-, Saarbrücken-Trierer- und Kgl. Saarbrückerbahn in direktem Verkehr stand. Mehr als alle diese Faktoren belebte den Verkehr der Bahn der bedeutende Binnenhandel der Stadt Frankfurt. All die bedeutenden Handelsbeziehungen dieser Stadt nach Norddeutschland, insbesondere den Seestädten, nach Berlin dann nach Schlesien, Sachsen, Thüringen führten der Bahn eine große Anzahl von Beförderungen zu. Dazu kam nach Eröffnung der Linie Köln-Gießen ein reger Verkehr nach dem rheinisch-westfälischen Eisen- und Kohlenrevier. Ein großer Teil der nach Frankfurt kartierten Güter ging allerdings weiter, gehörte also eigentlich zum Transit, dessen Ziffern, soweit sie in den Berichten der Bahn angegeben sind, daher kein richtiges Bild der tatsächlichen Verhältnisse abgeben. Im wesentlichen aber kamen für ihn in Betracht die Verkehre zwischen Norddeutschland und dem Süden und Mittelrhein, dann aber auch zwischen Berlin, Sachsen, Schlesien, Thüringen und dem Mittelrhein, endlich zwischen Rheinland, Westfalen und Süddeutschland und der Schweiz.

Die Einfügung der Bahn in das bestehende Verkehrsnetz vollzog sich dank der bestehenden Verbände sehr rasch. Schon vor der Main-Neckarbahn war die Main-Weserbahn dem mitteldeutschen Verband beigetreten, der sowohl in der Personen- wie in der Güterbeförderung die ertragreichsten weil über die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung gehenden Verkehre zuführte. Mit 30,82 % der Einnahmen bei 6,56 % der Reisenden in ersterem und 51,93 % der Einnahmen bei 29,22 % der Transporte in letzterem stellte der mitteldeutsche Verband einen wesentlichen Bestandteil der Einnahmen. Dieselben Vorteile, wie er, hatte der westdeutsche Verkehrsverband, der mit 10,02 % der Einnahmen bei 2 % der Reisenden und 11,14 % der Einnahmen bei 5,61 % der Transporte im Jahre 1863 sich erst allmählich entwickelte. Neben diesen Verkehren bestanden noch engere Beziehungen mit der Taunusbahn, der nassauischen Staatsbahn und der hessischen Ludwigsbahn. Nach der Eröffnung der Köln-Gießener Bahn trat die Main-Weserbahn auch in direkten Verkehr mit der Köln-Mindener und bergisch-märkischen Bahn sowie über diese mit der niederländischen Rheineisenbahn. Damit war für den Güterverkehr ein neues Verkehrsgebiet eröffnet. Einen Nachteil aber hatten die neu zuströmenden Verkehre, sie benutzten die Bahn nur auf ein Drittel ihrer Länge, nämlich von Gießen bis Frankfurt und dann brachten sie durchweg nur billige Massentransporte meist Eisen und Kohlen, von denen letztere 1866 etwa ein Viertel der gesamten Transporte aber nur 6,65 % der Einnahmen lieferten. Insgesamt stellten die rheinisch-westfälischen Verkehre bei 23,44 % der Transporte nur 10,42 % der Einnahmen, ein Verhältnis, wie es

selbst im Lokalverkehr bei 30,31 % der Transporte und 18,53 % der Einnahmen nicht bestand. Dabei waren diese Transporte in der Richtung nach Süden dreimal so stark als in umgekehrter Richtung. Das an sich schon bestehende Mißverhältnis zwischen den Transporten der übrigen Verkehre, die durchschnittlich nach Süden um 20 % stärker waren, als nach Norden, wurde dadurch noch verschärft. Dazu kamen noch von eigenen Stationen ausgehende Eisensteintransporte nach dem Saarrevier. So bildeten die rasch zunehmenden Rohproduktentransporte nach Süden das Charakteristische des Güterverkehrs in den sechziger Jahren. Durch Tarifiermäßigungen gefördert nahmen sie bald einen so großen Umfang an, daß man zur Anlegung eines zweiten Geleises, zunächst nur auf der belebtesten Strecke Gießen—Frankfurt, dann aber auch auf der übrigen Linie schreiten mußte. Die Mehrerträge, die der zunehmende Güterverkehr abwarf, wurden dadurch zum Teil wieder abforbiert. Immerhin hielt sich die Rente bis zum Jahre 1867 auf der seit 1856 behaupteten Höhe von $6\frac{1}{4}$ %. Angesichts der schwierigen Betriebsverhältnisse waren so auch die Ergebnisse der Main-Weserbahn durchaus befriedigend.

c) Die Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn.

Finanziell am schlechtesten von den drei Gemeinschaftsbahnen entwickelte sich die Frankfurt-Offenbacher Bahn. Bis 1862 rentierte sie nur zwischen 2 und 3 %, erst von 1864 ab konnte sich die Rente über 4 % im Durchschnitt auf $4\frac{1}{2}$ % halten. Wirtschaftlich aber blieb die Bahn das, was sie nach der Auffassung der hessischen Regierung sein sollte, eine Lokalbahn, deren Schwerpunkt im lokalen Personenverkehr lag, dessen Erträge darum auch anfangs um das 15—20 fache, später immer noch um das 4 fache diejenigen des Güterverkehrs übertrafen. Von den 1863 beförderten 1011731 Personen reisten nur 6315 im direkten Verkehr mit fremden Bahnen.

Der Güterverkehr, dessen Gestaltung für die industrielle Entwicklung Offenbachs von so hoher Bedeutung war, entwickelte sich nur langsam. Kaum die Hälfte der in Offenbach ankommenden und abgehenden Güter ging über die Bahn. Zum Teil lag das gewiß an den fehlenden direkten Anschlüssen der kleinen Linie an das deutsche Eisenbahnnetz. Erst 1859 gelang es den Bemühungen der hessischen Regierung, neben den direkten Verkehren mit den beiden anderen Gemeinschaftsbahnen solche mit den badischen und später mit den württembergischen und pfälzischen Bahnen herzustellen. Von großer Wichtigkeit war vor allem die in diesem Jahr erwirkte Aufnahme der Bahn in den mittel- und westdeutschen Verband, der 1863 dann direkte Verkehre mit der hessischen Ludwigsbahn, der

Taunusbahn, den nassauischen Bahnen, 1865 mit den Schweizer Bahnen und 1868 endlich mit der Rhein-Nahe-, Königl. Saarbrücker- und französischen Ostbahn folgten.

Finanziell wirkte zwar diese Ausdehnung der direkten Verkehrsbeziehungen günstig auf die Erträge der Bahn, die Umladung der Frachtgüter in Frankfurt aber blieb, wohin auch die Sendungen gingen, bestehen. Die damit verbundene Verzögerung, dann aber auch die bei weitem ausgedehnteren Verkehrsbeziehungen der Station Frankfurt gaben Veranlassung, daß ein großer Teil der Offenbacher Sendungen nach wie vor von und nach Frankfurt ging. Das war ein Nothbehelf, der indes nicht bei allen Sendungen benutzt werden konnte, vor allem nicht bei Massenprodukten. Gerade diese aber bildeten bei der zunehmenden industriellen Entwicklung Offenbachs einen stets wichtiger werdenden Bestandteil der ankommenden Beförderungen. Ihre den Verhältnissen Offenbachs entsprechende Tarifierung war um so schwieriger, je mehr auch in Frankfurt eine Fabrikindustrie sich entwickelte. Das zeigte sich in der Regelung des Kohlenverkehrs. Trozdem die Rentabilität der Bahn nicht entgegenstand, war es für Offenbach unmöglich, dieselbe Vergünstigung zu erlangen für Kohlentransporte, wie sie mit Zustimmung Hessens der Main-Weserbahnstation Frankfurt zugebilligt worden waren.

So machte sich beständig eine Abhängigkeit von Frankfurt geltend, die überaus hemmend auf die industrielle Entwicklung von Offenbach wirken mußte. Allmählich sah jetzt auch die hessische Regierung ein, daß nur ein direkter Anschluß der Stadt an das bestehende Eisenbahnnetz den vorhandenen Unzuträglichkeiten abhelfen und Offenbach aus seiner Isolierung befreien konnte. Dort erblickte man die Lösung dieser Frage einmal in einer Fortsetzung der Bahn nach Hanau zur Verbindung mit der im Bau begriffenen Linie Hanau—Bebra, dann aber in einer direkten Einführung der Bahn von Sachsenhausen in die Main-Neckarbahn und die Linie der hessischen Ludwigsbahn Frankfurt—Mainz.

Rascher, als man erwarten konnte, wurde der Anschluß im Westen gesichert. Am 30. November 1865 kam ein Staatsvertrag zwischen Frankfurt und Hessen zustande, der neben dem gleichzeitigen Bau eines zweiten Geleises auf der Bahn die Herstellung der gewünschten Verbindungen an einer neu zu errichtenden Station der Main-Neckarbahn bei Luisa vorsah.

Wenn diese Lösung so rasch gelungen war, so verdankte man das allerdings zum großen Teil dem Unternehmen, das von einer andern hessischen Stadt, von Mainz, ausgegangen war, der hessischen Ludwigsbahn. Derselbe Staatsvertrag, der Offenbach den Anschluß an diese Bahn sicherte, sollte die Fortsetzung der Lokalbahn im Osten nach Hanau

vorbereiten, um Frankfurt der von der Privatbahn drohenden Umflammerung zu entziehen. Das war der Hauptgrund, der Frankfurt zu dem Abschluß des Vertrags bestimmte.

2. Die hessische Ludwigsbahn.

Am 23. November 1854 wurde die Linie Mainz-Ludwigshafen in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben. Dank dem Entgegenkommen der pfälzischen Ludwigsbahn war es möglich, für die ganze Strecke einen einheitlichen Betrieb mit durchlaufenden Wagen und direkter Personen- und Güterexpedition einzurichten. Mit den übrigen Strecken der pfälzischen Bahn bestand sowohl in der Personen- wie Güterbeförderung ein direkter Verkehr, der später auch auf die Königl. Saarbrücker Bahn durch besondere Vereinbarung mit dieser ausgedehnt wurde. Danach bestand für die ganze Strecke von Mainz bis Forbach ein übereinstimmender Dienst und gemeinschaftlicher Fahrplan mit direkten Billetten im Personen- und direkter Expedition im Güterverkehr zwischen sämtlichen Stationen beider Bahnen.

Über Forbach hinaus kam nur im Personenverkehr eine direkte von Frankfurt ausgehende Verbindung über die Taunusbahn, Mainz, Ludwigshafen, Forbach, Metz, Nancy, Chalons nach Paris zustande, welche Strecke nunmehr in 17 Stunden zurückgelegt werden konnte. Im Güterverkehr scheiterte die Herstellung direkter Beziehungen in dieser Richtung zunächst an der ablehnenden Haltung des preußischen Handelsministers, der für die auf preußischem Gebiet liegende Strecke dieser Route nur zustimmen wollte, wenn gleichzeitig der Kohlentarif auf den pfälzischen Bahnen herabgesetzt werde. Aber auch als nach Eröffnung der Maybahn Neustadt—Weißenburg das auf preußischer Seite bestehende Hindernis verschwand, gelang es nicht die direkte Güterbeförderung über Forbach nach Paris bei der französischen Ostbahn durchzusetzen, obwohl diese Route 36 km kürzer war als jene über Weißenburg. Der Güterverkehr nach Frankreich konnte daher vorerst eine größere Bedeutung nicht gewinnen.

Um so günstiger entwickelte sich der Verkehr zwischen der Pfalz und Rhein Hessen. Im Güterverkehr stellte er den bei weitem größten Teil der Transporte der hessischen Ludwigsbahn von und nach fremden Bahnen, der mit einem Ertrag von 61709 fl., darunter 15166 fl. für 367180 Zentner Saarkohletransporte, nahezu 80% der Einnahmen im Güterverkehr lieferte, während im Lokalverkehr nur 20% eingingen. Gerade umgekehrt war das Verhältnis in der Personenbeförderung, in welcher die Strecke Mainz—Worms nahezu 90% der Einnahmen ertrug. Von 625475 Personen benutzten 1855 449348 Personen diese Strecke

und erbrachten von den gesamten Erträgen dieses Verkehrs in Höhe von 211611 fl. den Betrag von 191642 fl.

Der Reinertrag des Jahres 1855 übertraf mit 175312 fl. denjenigen des vorhergehenden Jahres um mehr als 50000 fl. Das den Aktionären gewährte Vorzugsrecht trat daher nur bei der für 1854 vertheilten Dividende von 4% in Kraft. 1855 entfiel auf alle Aktien eine Dividende von $4\frac{1}{2}\%$.

Angeichts dessen, daß der wichtige Anschluß nach Süden noch fehlte, waren diese Ergebnisse überaus günstig. Zeigten sie doch, daß der Lokalverkehr, wie er zwischen der Pfalz und Rheinheffen seit alters bestand und in den gegenseitigen Bedürfnissen fest begründet war, an sich schon eine gesicherte Grundlage für die weitere Entwicklung des Unternehmens bot. Freilich darüber durfte man sich nicht täuschen, dieser Verkehr war und blieb auf enge Grenzen beschränkt. Sollte die Bahn zu größerer Bedeutung gelangen und für Mainz das werden, was bei ihrem Beginn vorschwebte, so war ihre Fortsetzung im Norden nicht minder wichtig, wie der Anschluß nach Süden. Nur so war es möglich, die Vorteile der schnelleren Beförderung voll zur Wirksamkeit zu bringen und von den nach Süden auf dem Rhein gehenden Transporten auf die Bahn zu ziehen. Im Umschlagsverkehr vom Wasser zur Bahn hatte Mannheim dank seiner günstigen Lage und der billigen Frachtsätze, welche die badische Staatsbahn für die zu Wasser ankommenden und mit der Bahn weitergehenden Güter gewährte, einen Vorsprung erlangt, der selbst durch billigere Tarifierung nicht eingeholt werden konnte.

Dies, dann aber auch der Umstand, daß die Bahn in ihrer bestehenden Ausdehnung von 46 km eine volle Ausnützung des Personals und Materials nicht gestattete, hatte schon dem Verwaltungsrat Veranlassung gegeben, die Weiterführung der Bahn nach Bingen auch in der Generalversammlung zu erörtern.

Rascher als man dachte, sollte die Gesellschaft vor die Entscheidung dieser Frage gestellt werden und zwar durch das Vorgehen der hessischen Regierung.

Weniger wohl das Interesse an der Hebung der Rentabilität der Main-Neckarbahn, als die schwierige Lage von Mainz, wie sie anlässlich der Debatte über die Beteiligung des Staates an der hessischen Ludwigsbahn vor aller Welt aufgerollt worden war, zwang die hessische Regierung nun auch etwas zu tun für ihre Rheinstadt, nachdem die anderen Regierungen schon so außerordentlich viel für ihre Rheinhäfen aufgewendet hatten.

Noch war ja nicht alles für Mainz verloren. Dank seiner natürlichen Lage war es der Punkt, an dem die aus dem Rheintal kommenden

Verkehre sich trennten, um theils nach Osten, theils nach Süden zu gehen. Nach Süden war bald die Lücke ausgefüllt, nicht aber nach Osten. Die Taunusbahn und die Frankfurt-Hanauer Bahn waren nur unvollkommene, zudem völlig voneinander getrennte Teilstrecken. Die Verbindung, die sie darstellten, endigte in Hanau. Sie konnten auch darum seither der Wasserfahrt keinen wesentlichen Abbruch thun. Darin drohte jetzt ein Umschwung einzutreten. Durch die Bahn, welche Bayern von Würzburg über Aschaffenburg nach der kurhessischen Grenze zum Anschluß an die Frankfurt-Hanauer Bahn baute und 1854 in Betrieb nahm, wurde Frankfurt der Endpunkt einer Anschlußlinie an das bayerische Eisenbahnnetz. Allerdings mangelte noch die direkte Verbindung mit den nieder-rheinischen und rheinisch-westfälischen Eisenbahnen. Aber auch da fehlte es nicht an Bestrebungen, die bestehende Lücke auszufüllen. In Nassau war der Bau einer Staatsbahn von Diebrich nach Rüdeshcim bereits in Angriff genommen. Die Fortsetzung dieser Bahn rheinabwärts konnte bei den Schwierigkeiten, wie sie der Durchführung der Schienenstraße auf dem linken Rheinufer entgegenstanden, nur noch eine Frage der Zeit sein. Gleichzeitig plante man die Ausführung einer Bahn im Lahntal nach Gießen und einer solchen über Limburg nach Wiesbaden. Nicht minder bedrohlich für den Verkehr im Rheintal war das Projekt einer Bahn Deuz—Gießen, zu der die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft 1853 von Preußen die Konzession erhielt.

Kam auch nur eins dieser Projekte und damit die Verbindung auf der rechtsrheinischen Seite zustande, so mußte sich der Verkehr im Rheintal nach dieser Seite ziehen und ihr damit einen Vorsprung verschaffen, der nur schwer von einer linksrheinischen Schienenstraße wieder einzuholen war. Daß das vermieden wurde, lag nicht nur im Interesse von Mainz, sondern auch in dem der linksrheinischen Eisenbahnunternehmen überhaupt, vor allem der rheinischen Eisenbahngesellschaft. Als Besitzerin fast des gesamten rheinpreussischen Eisenbahnnetzes war es für diese Gesellschaft von der größten Wichtigkeit, daß der linken Rheinseite der Verkehr erhalten blieb. Wiederholt hatte man auch schon Projekte über die Fortsetzung der in Koblenz endigenden Strecke nach Süden aufgestellt, aber sie hatten sich stets als undurchführbar erwiesen. Die Schwierigkeiten, wie sie im Rheintal entgegenstanden, waren zu groß. Auch die eine Zeitlang beabsichtigte Führung über das Gebirge nach Kreuznach gab man als aussichtslos wieder auf. Die Durchführung mußte im Rheintal geschehen und angesichts der drohenden Konkurrenz auf dem rechten Rheinufer nunmehr sobald wie möglich. Freilich lohnte das die Kosten nur, wenn die Fortsetzung im Süden zum Anschluß an die bestehenden Verkehrslinien nach Osten und Süden erfolgte.

Im Großherzogtum mochte nun zwar zum Bau der Bahnen der Wille vorhanden sein, aber die Mittel fehlten, und ausländische Gesellschaften konzessionierte man nicht.

Am meisten Aussicht auf Ausführung hatte die Strecke Mainz—Bingen. Bei den günstigen Geländebedingungen und dem regen Lokalverkehr, den die von dieser Linie berührten Orte unterhielten, versprach diese Teilstrecke ebenso rentabel zu werden, wie die Linie Mainz—Worms, als deren Fortsetzung ihr auch ein Teil des durchgehenden Fremdenverkehrs zufallen mußte. Sie war daher auch bereits Gegenstand einer 1844 gegründeten, aber später wieder aufgelösten Gesellschaft gewesen.

Wesentlich ungünstiger war die Beurteilung, welche die Linie Mainz—Aschaffenburg in der öffentlichen Meinung fand. Ein Lokalverkehr war hier kaum zu erwarten. Um den durchgehenden Verkehr auf diese Bahn zu ziehen, mußte man entweder eine kostspielige Dampffähre einrichten oder eine Brücke über den Rhein bauen. Wie man sich auch entschied, jedenfalls wurden die Betriebskosten so erhöht, daß sie die Rentabilität der an sich schon durch die Konkurrenz der rechtsrheinischen Linien bedrohten Strecke noch mehr beeinträchtigten. So wurden denn auch gerade einer Bahn Mainz—Aschaffenburg die ungünstigsten Ergebnisse vorausgesagt und nur durch eine Verbindung mit der als rentabler geltenden Linie Mainz—Bingen war an eine Ausführung der Bahn überhaupt zu denken.

Selbst in dieser Verbindung aber blieb das ganze Unternehmen nach allgemeiner Auffassung ein in seinen Aussichten sehr ungewisses, für dessen Ausführung auf Staatskosten im Landtag eine Mehrheit nicht zu finden war, zumal angesichts der noch immer ungünstigen Finanzlage des Landes und der unbefriedigenden Ergebnisse, wie sie damals noch die Gemeinschaftsbahnen aufwiesen. Ein Versuch nach dieser Richtung ist von der Regierung, die nach den Erfahrungen, welche sie bei den früheren Bauten hatte erleben müssen, anscheinend ebensowenig einem Bau auf Staatskosten geneigt war, auch gar nicht gemacht worden. Noch aussichtsloser war die Gewährung einer Zinsgarantie. Damit aber war das Zustandekommen einer besonderen Gesellschaft für die Bahn so gut wie ausgeschlossen.

Da bot sich eine günstige Gelegenheit, die zugleich die Lösung einer Frage gab, welche schon nahezu ein Jahrzehnt die gewerbetreibenden Kreise in Hessen bewegte, es war die Gründung einer Kreditbank.

Der Gedanke der Errichtung einer solchen Bank in Darmstadt war schon 1846 aufgetaucht. Damals hatte der Kölner Moritz von Haber namens einiger Kölner Bankhäuser bei der hessischen Regierung ein Gesuch um Konzessionierung einer Bank mit der Befugnis zur Ausgabe

von Noten eingereicht. Die hessische Regierung war auch bereit, auf das Gesuch einzugehen, zumal schon im Landtag von rheinhessischen Abgeordneten die Gründung einer solchen Anstalt angeregt worden war. Sie gab daher dem Antragsteller bekannt, daß sie die Konzession gern erteile, wenn einige gutrenommierte Bankhäuser die Sache unterstützten. Die Ereignisse des Jahres 1848 unterbrachen die Verhandlungen. 1853 wurde das Gesuch von dem Präsidenten des Schaafhausenschen Bankvereins A. Mevissen und dem Kölner Bankhaus Oppenheim mit Unterstützung einiger anderer Kölner und Frankfurter Banken erneuert. Man bat nunmehr um Konzessionierung zweier Bankinstitute, eines, der Bank für Handel und Industrie, bestimmt für gewöhnliche Bank-, Wechsel-, Anleihe- und Aktiengeschäfte und Unternehmungen, des anderen, der Bank für Süddeutschland, mit engerem Wirkungskreis, aber mit der Befugnis zur Ausgabe von Noten.

Das Gesuch konnte der Regierung kaum gelegener kommen. Die Erlaubnis zur Gründung des ersteren Instituts wurde denn auch ohne weiteres erteilt. Schon am 2. April 1853 wurden die Statuten der Bank für Handel und Industrie bekannt gemacht. Eine besondere Gebühr für die Erteilung einer solchen Konzession war gesetzlich nicht vorgesehen. Die Regierung behielt sich dafür das Optionsrecht auf 2000 Aktien im Nominalwert von 500 000 fl. vor, um durch geeigneten Verkauf einen Gewinn herauszuschlagen.

Für die Notenbank konnte bei den größeren Vorteilen, die sie genoß, selbstverständlich auch eine größere Gegenleistung verlangt werden. Grundsätzlich wurde ihr daher die Erteilung der Konzession zugesichert, das Unternehmen sollte aber nicht eher ins Leben treten dürfen, als bis unter Vermittlung der Gründer eine Aktiengesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Aschaffenburg über Darmstadt an den Rhein gebildet und der Bau dieser Bahn auf das vollständigste gesichert sei.

Die Gründer brachten bald auch eine Gesellschaft, aber es war eine ausländische, die rheinische Eisenbahngesellschaft, die sich zur Ausführung der Linie bereit erklärte¹⁾ und sogar den Bau einer festen Rheinbrücke in Aussicht stellte.

Die Regierung zögerte, man hatte ja seither gerade ängstlich gesucht, sich von ausländischen Gesellschaften unabhängig zu halten.

Da trat die hessische Ludwigsbahn auf den Plan. An das kleine Unternehmen hatte man seither gar nicht gedacht. Bei den finanziellen Mitteln, welche die neuen Bahnen erforderten, ihrem Risiko, schien die

¹⁾ Am 3. Mai 1854 suchte die rheinische Eisenbahn bereits bei dem preussischen Handelsminister um Erteilung der Konzession für eine Bahn Köln—Mainz nach.

rheinheffische Bahn überhaupt nicht in Frage zu kommen. Indes, und das hatte man im Verwaltungsrat der hessischen Privatbahn richtig erkannt, die Entscheidung, welche über die Linie Mainz—Bingen—Aschaffenburg fiel, entschied gleichzeitig über das weitere Schicksal der hessischen Ludwigsbahn. Wer Mainz—Bingen und mit ihr die Zufuhrstraße der Linie Mainz—Worms in den überaus wichtigen rheinaufwärtsgehenden Verkehr besaß, hatte damit auch die hessische Privatbahn in der Hand. Es stand völlig in seinem Ermessen, ob er die hessische Ludwigsbahn gegen die Main-Neckarbahn oder umgekehrt die Main-Neckarbahn gegen die hessische Ludwigsbahn auszuspielen wollte. Nochmals drohte die Gefahr, daß Mainz abhängig wurde von einer ausländischen Gesellschaft. Freilich, man hatte sich zunächst mit der Fortsetzung nach Bingen begnügen wollen und dazu auch schon die Zustimmung der Generalversammlung erhalten. Auf eine Abgabe der Konzession für diese Strecke aber ließen die Gründer der Darmstädter Bank, mit denen man verhandelt hatte, sich nicht ein. Man mußte sich also, ob man wollte oder nicht, mit dem ganzen Projekt befassen. Seine Durchführung durch die hessische Ludwigsbahn war eine Lebensfrage für diese geworden.

Die einzige Schwierigkeit, welche der Übernahme des Projektes entgegenstand, lag in der Beschaffung der Mittel. Aus eigener Kraft konnten diese jedenfalls nicht aufgebracht werden. Aber jetzt hatte man ja im Land eine selbständige glänzend rentierende Kreditbank und über diese und die Gründer der beabsichtigten Zettelbank gleichzeitig Fühlung mit anderen Bankhäusern. Bald war man sich über den einzuschlagenden Weg klar. Eine Vorstellung bei der hessischen Regierung setzte die Ziele und Pläne des Verwaltungsrates auseinander, und kurz darauf ging den Gründern der Bank von Süddeutschland von der hessischen Regierung die Nachricht zu, daß die bereits erteilten Konzessionen für die Bank von Süddeutschland und die beiden Bahnen vorläufig zurückgenommen würden. Gleichzeitig wurde eröffnet, daß die Bank für Süddeutschland nur unter der Voraussetzung neu konzessioniert werde, wenn bei derselben die Bank für Handel und Industrie beteiligt werde.

Als die neuen Projekte der hessischen Ludwigsbahn bekannt wurden, sanken die Aktien, ein Zeichen, welche Bedenken doch vielfach gegen ihre Übernahme bestanden. Um so mehr mußte man darauf bedacht sein, in anderer Weise den Kurs der Aktien zu sichern.

Eine geeignete Lösung dieser Frage hatte man schon in Bereitschaft. Die den Gründern der Zettelbank gemachte Auflage sollte ja eine Gegenleistung sein für die Vorteile, die jene von der Gründung hatten. Befreite man sie von dieser Last, so hatte man auch einen billigen Anspruch auf Entschädigung für ihre Übernahme, und sie wurde gefunden in der

Gewährung eines Optionsrechts auf Aktien der Zettelbank, die nach der glänzenden Kurssteigerung, welche die Aktien der Bank für Handel und Industrie erfahren hatten, mindestens eine gleiche Entwicklung versprachen. In Höhe von 4 Millionen fl. Aktien wurde denn auch der hessischen Ludwigsbahn ein binnen vier Jahren nach Gründung der Bank auszuübendes Optionsrecht in den Statuten gewährt. Ein gleiches Recht jedoch nur auf 3 Millionen fl. behielt sich die hessische Regierung vor. Die Bank für Handel und Industrie sollte für 5 Millionen fl. optieren dürfen, der Rest von 8 Millionen fl. wurde den Gründern überlassen. In dieser Weise kam im September 1855 die Gründung der Zettelbank, unter der Firma Bank für Süddeutschland, zustande.

Eine entsprechende Gegenleistung der Gründer für die Befreiung von ihrer Auflage war in der Gewährung des Optionsrechtes noch nicht gelegen. Durch Erhöhung der ursprünglich vorgesehenen Summe des Aktienkapitals hatte man die neuen Optionsrechte untergebracht, ohne daß die (später auch allein realisierten) Optionsrechte der Gründer dadurch geschmälert wurden. Darum hatten diese sich noch an der Aufbringung der Mittel für die neuen Bahnbauten zu beteiligen. Das in Höhe von 8 Mill. fl. erforderliche Baukapital sollte zur Hälfte durch 4½% Obligationen, zur Hälfte durch Emission neuer Aktien aufgebracht werden. Von diesen übernahm die Bank für Handel und Industrie gemeinschaftlich mit dem Schaafhausenschen Bankverein in Köln und dem Bankhaus Oppenheim & Co. daselbst die Prioritäten vollständig zum festen Kurs von 98%, von den Aktien zu pari den Betrag von 1,2 Mill. fl., während der Rest von 2,8 Mill. fl. von der Gesellschaft selbst untergebracht werden sollte.

Die Verwertung der neuen Aktien zu erleichtern, dazu mußte nun das zugestandene Optionsrecht auf 4 Mill. fl. Aktien der Bank für Süddeutschland zweckentsprechend verwendet werden. Das geschah zunächst in der Weise, daß an die Zeichner der neu auszugebenden Aktien das Optionsrecht auf 1 Mill. fl. abgetreten wurde. Wer eine Aktie der Bank für Süddeutschland optieren wollte, mußte also vier neue Aktien der hessischen Ludwigsbahn zeichnen. Um die alten Aktionäre zufrieden zu stellen, räumte man ihnen ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien der Bahn zu pari ein, ja man ging noch weiter, man stellte auch auf je vier der alten Aktien ein Optionsrecht auf je eine Bankaktie zur Verfügung. Der danach noch verbleibende Rest der Bankaktien von 2,3 Millionen fl. sollte bei Ausgabe weiterer Aktien benutzt werden.

So überaus vorsichtig die Stimmung seiner Aktionäre vorbereitend, berief der Verwaltungsrat eine außerordentliche Generalversammlung auf den 16. Oktober 1855, in der er die Genehmigung der neuen Projekte begehrte, die das Anlagekapital der Gesellschaft nahezu verdreifachten.

„Wahrhaft glänzend in seinen Bedingungen“ nannte er den abgeschlossenen Vertrag, der denn auch einstimmig Annahme fand.

Im Januar 1856 wurde die Konzession erteilt. Danach sollte die Bahn von Aschaffenburg auf einer Brücke den Main überschreiten und über Darmstadt nach der Mainspitze führen. Die Bahn nach Bingen führte den Rhein entlang nach dieser Stadt und dort auf einer Brücke über die Nahe nach Bingerbrück zum Anschluß an die der rheinischen Eisenbahngesellschaft bereits konzessionierte Bahn Bingen—Koblenz und der bereits zur Ausführung gesicherten Rhein-Nahabahn, die von dem auf preußischem Gebiet gelegenen Bingerbrück nach Saarbrücken gebaut werden sollte. Hinsichtlich der Verbindung mit der auf der Mainspitze mündenden Main-Rheinbahn — so wurde die Strecke Aschaffenburg—Mainz genannt — war in der Konzessionsurkunde nur gesagt, daß für den Übergang über den Rhein eine solche Einrichtung zu treffen sei, daß Personen- und Güterwagen unmittelbar übergeführt werden könnten. Mit dieser Bestimmung hatte sich die Regierung begnügt. Sie konnte das auch. Für die hessische Ludwigsbahn war dadurch das erforderliche Baukapital geringer geworden und so eine Verständigung der Banken über seine Aufbringung erleichtert.

Die Erbauung einer festen Brücke über den Rhein lag aber so sehr im Interesse der Privatbahn, schon mit Rücksicht auf die Konkurrenzlinien, daß hier kein Aufschub möglich war. So sah man zwar vorerst für die Verbindung eine Dampffähre vor, leitete aber doch schon die nötigen Vorarbeiten für den Brückenbau ein. Die technischen Unterlagen wurden beschafft, die nötigen Kostenvoranschläge aufgestellt. Auf 2 Millionen fl. wurden die erforderlichen Aufwendungen von den Sachverständigen berechnet. Die Frage war nun, wie man diese Mittel aufbringen sollte. Man hatte erst kurz vorher den Geldmarkt mit größeren Beträgen in Anspruch genommen. Zu weiterer Unterstützung waren die in Betracht kommenden Banken nicht verpflichtet. Der Erfolg war auch zweifelhaft, einerlei, ob neue Prioritäten oder neue Aktien emittiert wurden, zumal die neuen Projekte kaum über die Vorarbeiten gediehen waren, in der Beurteilung aber, die man ihnen zu Teil werden ließ, sich kaum etwas geändert hatte. Dazu ließ die damalige Lage des Geldmarktes es nicht ratsam erscheinen, mit neuen Anforderungen hervorzutreten. Die Aktien der hessischen Ludwigsbahn waren Anfang 1857 auf 103, im Dezember 1857 sogar auf 89 gesunken. Aber Geld brauchte man für die Ausführung des Brückenbaues, der je eher er vollendet wurde, um so günstiger die Rentabilität der beiden neuen Linien beeinflussen mußte, denn mit ihrer Verbindung war die erste ununterbrochene Schienenstraße von dem holländischen und rheinischen Eisenbahnnetz nach Osten zum Anschluß an das bayerische und österreichische

Eisenbahnen hergestellt. An eine Beteiligung des Staates war trotz der gebesserten Finanzlage nicht zu denken. Man trug aber auf Seiten der hessischen Ludwigsbahn auch kein Verlangen danach. Die günstigen Ergebnisse des Betriebs hatten die Vorteile der Beteiligung des Staates überhaupt nicht praktisch werden lassen. Wenn auch die dem Staat zustehenden Vorrechte durch Auflösung des Vertrags von 1852 gemindert und das Stimmrecht der Regierung auf das richtige Verhältnis zu der Zahl der emittierten Aktien zurückgeführt worden war, so blieb doch andererseits kraft des der Regierung in dem Verwaltungsrat verbliebenen Sitzes mit Stimmrecht eine Abhängigkeit der Bahn und ihrer Verwaltung von den gesetzgebenden Faktoren, die jede freiere Bewegung hemmte und, je weiter das Unternehmen sich ausdehnte, um so lästiger werden mußte.

Ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien hatte die Regierung sich überhaupt nicht vorbehalten. Als Grund gab der Verwaltungsrat an, daß es ja doch ohne Zustimmung der Stände nicht hätte ausgeübt werden können. Einen allzu hohen Wert legten auch die maßgebenden Faktoren der Beteiligung an dem Unternehmen offenbar nicht bei. Diese Stimmung kam nun zustatten.

Noch waren die neuen Bahnen nicht eröffnet, die Aktien der Gesellschaft daher immer noch mit einem gewissen Risiko behaftet, das entstanden war, ohne daß es seiner Zeit bei der Zustimmung der Stände zur Beteiligung vorausgesehen werden konnte. Zur Zeit rentierte allerdings die Bahn mit 5%, aber wie es nach Eröffnung der neuen Bahnen wurde, konnte man nicht wissen. Eine Obligation zu 4 $\frac{1}{2}$ % war für den, der sich keinen Verlusten aussetzen wollte, entschieden vorzuziehen, denn sie sicherte eine feste Rente nahezu in Höhe der seitherigen schwankenden Dividende. Das galt in erster Linie für den Staat, der ja nicht um zu spekulieren, sondern um aus der Not zu helfen, sich beteiligt hatte.

Mit diesen Erwägungen trat der Verwaltungsrat an die hessische Regierung heran und schlug ihr den Umtausch ihrer Aktien gegen 4 $\frac{1}{2}$ % Prioritäten binnen zwei Jahren nach Wahl der Gesellschaft vor. Die Annahme dieses Vorschlags hielt der Verwaltungsrat um so mehr für gerechtfertigt, als Kosten für den Staat nicht damit verbunden waren, gleichzeitig aber die Ausführung eines für das Land so wichtigen Baues gesichert wurde. Die Regierung ging denn auch bereitwillig darauf ein und ersuchte den Landtag im Herbst 1857 um seine Zustimmung.

Angeichts der steigenden Erträge der Staatsbahnen wie derjenigen der hessischen Ludwigsbahn, die seither 5% Dividende verteilt hatte, war die Zustimmung der Stände nicht ohne weiteres sicher, so daß der Verwaltungsrat es für geraten hielt, in einer besonderen Denkschrift die Stände nochmals um ihre Zustimmung zu der Regierungsvorlage zu

ersuchen. „Der Aussicht ansehnlicher Gewinne“, so hieß es unter anderem in dieser Schrift, „steht für den Privataktionär das Risiko von Verlusten entgegen. Der Staat verfolgt andere Zwecke, er wollte bei seiner Beteiligung die Gesellschaft unterstützen, ein nützliches Unternehmen fördern, aber nicht spekulieren. Als die Übernahme der neuen Bahnstrecken die künftigen Erträgnisse der Ludwigsbahn einer neuen Chance unterwarf, hielten wir es für billig, die Stellung des Staates in der Gesellschaft durch Entbindung von seinem eventuellen Zinsenverzicht zu verbessern und zu sichern, heute, wo durch die Erbauung der Brücke ein neuer großer Faktor zu den Chancen des Gewinnes oder Verlustes hinzutritt, hielten wir es neuerdings für billig, die Stellung des Staates gegen die Möglichkeit von Verlusten zu sichern. Allerdings haben wir dafür die Chancen des Gewinnes, aber diese Titres lassen sich besser plazieren, als die, welche eine feste Rente sichern. Das ist nicht immer der Fall, heute z. B. ist der Vorteil für die Gesellschaft geradezu problematisch.“ Was man wollte, wurde erreicht. Einstimmig wurde die Regierungsvorlage im Landtag angenommen.

Soweit der Staat die zur Aufbringung der Mittel für die Rheinbrücke ausgegebenen Prioritäten nicht erhielt, wurden sie zum größten Teil in Höhe von 1,2 Mill. fl. von den Aktionären einer in Alzey bestehenden Gesellschaft übernommen, die für den Bau einer Bahn vom Rhein nach Alzey mit Fortsetzung nach Kaiserslautern gegründet worden war. Die Schwierigkeiten, welche der Weiterführung auf bayerischem Gebiet entgegenstanden, und Mangel an Mitteln hatten die Ausführung dieses Unternehmens überhaupt in Frage gestellt. Da gelang es der hessischen Ludwigsbahn durch Zusicherung des Baues einer Bahn vom Rhein nach Alzey, sobald ihre Dividende 6% überschreite, eine Fusion der Gesellschaft mit ihrem Unternehmen zustande zu bringen, danach die Aktien der Alzeyer Gesellschaft gegen Prioritäten der hessischen Ludwigsbahn umgetauscht wurden. Damit waren die Mittel für die Erbauung der Rheinbrücke gesichert ohne neue Opfer auf beiden Seiten. Im Gegenteile, die Regierung machte bei dem späteren Weiterverkauf der Obligationen einen erheblichen Gewinn, schon vorher aber hatte durch den Verkauf der eingetauschten Aktien die hessische Ludwigsbahn 70 000 fl. gewonnen. Das befriedigte beide Teile. Erst die Zukunft sollte zeigen, welche Bedeutung dieser Schritt für den Staat hatte.

Wie richtig der Verwaltungsrat die Aussichten der alten Linie für sich allein eingeschätzt hatte, das zeigte die Entwicklung des Verkehrs auf dieser Strecke von 1855—1859. Der Personenverkehr stieg nur langsam. 1855 wurden 625 745, 1856 661 613, 1857 674 284 Personen befördert. Demgemäß stiegen auch die Einnahmen nur von 211 611 fl. auf 225 925 fl.

und 245660 fl. Ähnlich war es im Güterverkehr. Hier zeigte das Jahr 1856 sogar infolge Rückgangs des Kohlentransportes mit 1059539 Zentnern eine Abnahme der beförderten Menge um 76991 Zentner gegen 1855, die allerdings im Jahr 1857 mit einer Transportmenge von 1248184 Zentnern wieder ausgeglichen wurde. Die Einnahme stieg dementsprechend von 88455 fl. auf 101478 fl. im Jahr 1856 und 116425 fl. im Jahr 1857. Immerhin gestattete der sinkende Betriebskoeffizient von 44, 40 und 38% für beide Jahre die Verteilung einer Dividende von je 5%, die im Jahre 1858 und 1859 auf 5½% stieg bei einem Betriebskoeffizient von 37 bzw. 36%. Dabei machte sich 1859 schon die Eröffnung der neuen Linien bemerkbar. In dieser Entwicklung war aber eine unerwartete Erscheinung bereits zu Tage getreten, nämlich, daß gerade die Verkehre, auf die man die größten Hoffnungen gesetzt hatte, vollständig versagten. Es galt das vor allem von dem Verkehr nach Süden über Weissenburg. Zwar hatte die pfälzische Ludwigsbahn nach Eröffnung der Maxbahn im Jahre 1856 einen direkten Güterdienst mit der französischen Ostbahn über Weissenburg, sowohl in der Richtung nach Basel, wie nach bedeutenderen Orten der Linie Straßburg—Paris und den französischen Seehäfen, Havre, Dieppe, Calais, Boulogne und Dünkirchen eingerichtet, so daß Versendungen in diesen Richtungen mit direkten Frachtbriefen und bei garantierter Lieferzeit zu festen Frachtsätzen expediert wurden; ein erfolgreicher Wettbewerb aber mit den konkurrierenden Linien Mannheim—Basel und Mannheim—Kehl—Straßburg, an die der Verkehr durch die billigen Frachtsätze gewöhnt war, scheiterte an dem Widerstand der französischen Ostbahn, die eine entsprechende Gestaltung des direkten Verkehrs für die linksrheinische Route im Interesse der mit ihr eng liierten badischen Staatsbahn verweigerte¹⁾.

¹⁾ Die französische Ostbahn machte die von der pfälzischen Maxbahn (Neustadt—Weissenburg) bei ihrer Eröffnung (1856) gewünschte Vereinbarung über die Benutzung des Bahnhofes Weissenburg und des Fahrmaterials sowie über die Einrichtung der Tarife und des Abrechnungswesens von vornherein schon abhängig von dem Zustandekommen eines Vergleichs mit Baden, welcher die nachteiligen Folgen einer Konkurrenz zwischen den rechts- und linksrheinischen Bahnen beseitigen sollte. Ein solcher Vergleich wurde auch am 21. April 1856 für die Strecke Ludwigshafen—Mannheim—Basel zwischen der badischen Staatsbahn, der französischen Ostbahn und den pfälzischen Bahnen geschlossen. Er brachte zwar letzteren eine jährliche Herauszahlung von 10—12000 fl. seitens der badischen Staatsbahn, beseitigte auch wenigstens zum Teil Unterbietung in den Frachtsätzen, hemmte aber die pfälzischen Bahnen so in ihrer Bewegung, daß sie ihn nach sechsjährigem Bestand kündigten. Mehr noch schädigte die linksrheinischen Bahnen, als die französische Ostbahn nach Erwerb der sogenannten Elsäßer Bahn dazu überging, den Verkehr im Rheintal an sich zu ziehen. „Die französische Ostbahn“, so heißt es im Geschäftsbericht der Maxbahn für 1859, „benutzt die Straßburg-Weissenburger Verbindungslinie im wesentlichen nur dazu, um den

Ebenso enttäuschte der Verkehr in Saarkohlen, deren Beförderung man seither nur durch Gewährung außerordentlich hoher Rabatte ermöglicht hatte. Nach der 1855 eingetretenen Erhöhung des Grubenpreises und gleichzeitig des Tarifs auf der pfälzischen Ludwigsbahn reichten selbst die bewilligten hohen Rabatte nicht mehr aus, die Saarkohle, die an sich schon mit der einmal eingebürgerten Ruhrkohle nur schwer in Wettbewerb treten konnte, zu halten. Dank der Anstrengungen, die für die Erhaltung des Absatzgebietes der Ruhrkohlen gemacht wurden, stellten sich diese schon für Worms billiger als die Saarkohlen, deren Beförderungen denn auch rasch bis über die Hälfte zurückgingen, so daß sie im Verkehr über die pfälzischen Bahnen nicht mehr in Betracht kamen.

Um so größer waren die Erwartungen, die man den neuen, der Vollendung nahen Linien auch in Kreisen außerhalb der Verwaltung entgegenbrachte, denen gerade ein ungewöhnlich niederer Wasserstand im Jahr 1857 und die dadurch veranlaßten Verzögerungen im Wassertrans-

seitherigen Rheinverkehr abzulenken und jene belangreichen Transporte, welche früher aus England und Amerika den holländischen Häfen zuströmten und rheinaufwärts nach dem Elsaß, der Schweiz und Südfrankreich gingen, durch Frankreich über Havre, Paris nach Straßburg und von da nach Basel zu dirigieren. Die bedeutenden Sendungen von Wolle und Eisen sind vom Rhein gänzlich verschwunden und von den französischen Bahnlinien mit enormen Frachtermäßigungen gewonnen worden. Das Fortbestehen der Rheinzölle begünstigte diese Bestrebungen. Ebenso sind alle Bemühungen, eine zweckmäßige Organisation des Fahrdienstes der linksrheinischen Bahnen herbeizuführen, an der Ungeneigtheit der französischen Ostbahn zur Einrichtung korrespondierender Schnellzüge gescheitert. So gehen die Züge des linken Ufers mit schwacher Frequenz, jene der rechtsrheinischen Bahn überfüllt.“ Die Bevorzugung der Straßburger Route erleichterte die Ostbahn noch direkt dadurch, daß sie auf ihrer Strecke Forbach—Metz—Paris einen Differentialpreis von etwa 5 Fres. pro Person erhob. In derselben Richtung gingen die Klagen der Verwaltung der pfälzischen Ludwigsbahn (Ludwigshafen—Beybach—Neunkirchen). In ihrem Geschäftsbericht von 1855 heißt es: „Um eine direkte Fahrt zwischen Berlin und Paris zu erzielen und den Bemühungen unserer Konkurrenzlinien, den Verkehr zwischen Mitteldeutschland und Frankreich über Straßburg zu leiten, in wirksamer Weise zu begegnen, mußte der Fahrdienst nicht weniger als dreimal gänzlich geändert werden.“ So suchte man in Baden systematisch, insbesondere durch entsprechende Behandlung der Anschlüsse, den Übergang der vor allem von und nach der Main-Neckarbahn transittierenden Personen und Güter von Mannheim nach Kehl abzulenken. Daran änderte auch die 1859 nach langen schwierigen Verhandlungen stattgehabte Einführung direkter Beziehungen im Personenverkehr der pfälzischen Bahnen von und nach den badischen, württembergischen und bayerischen Staatsbahnen sowie der Main-Neckarbahn nicht viel. Erst die Drohung mit einer Orientierung nach Norden an die hessische Ludwigsbahn bewog nach mehrjährigen Verhandlungen Baden, sich zum Bau der Rheinbrücke bei Mannheim (eröffnet 1866) und der Eisenbahnstiftbrücke bei Maxau (eröffnet 1865) zu verstehen, womit erst der natürliche Anschluß der pfälzischen Bahnen an das rechtsrheinische Eisenbahnnetz gegeben war.

port gezeigt hatten, wie notwendig die alsbaldige Herstellung der Schienenverbindung im Rheintal war. Dank der günstigen Geländeverhältnisse und dem Entgegenkommen der bayerischen Regierung, welche ihren Bahnhof in Aschaffenburg zur Mitbenutzung überließ, sowie der hessischen Regierung, die in gleicher Weise den Main-Neckarbahnhof in Darmstadt zur Verfügung stellte, war der Bau der Mainz-Aschaffenburg-Bahn so gefördert worden, daß sie schon am 27. Dezember 1858 in ihrer ganzen Ausdehnung von der Mainspitze bis Aschaffenburg dem Betrieb übergeben werden konnte. Zunächst ohne Fortsetzung nach dem Niederrhein ließ sich ein großer Verkehr nicht erwarten. Das bestätigte sich auch im Personenverkehr, der sich im wesentlichen auf den Verkehr mit der Main-Neckarbahn, den badischen und württembergischen Bahnen beschränkte, wohin bereits Ende 1858 direkte Billette verausgabt wurden. Weniger bedeutend war der Personenverkehr nach Bayern, hier machte sich noch das Fehlen der nötigen Anschlüsse bemerkbar. Gerade umgekehrt aber war das Verhältnis im Güterverkehr, dessen Ergebnisse am meisten überraschten und schon andeuteten, in welcher Richtung die Bedeutung der ganzen Linie lag. Hier waren es vor allem große Transporte von Kohlen und Eisen, insbesondere Schienen in der Richtung nach Bayern, Holz und Getreide in der Richtung von Bayern, die den wesentlichsten Bestandteil des Verkehrs mit Bayern bildeten, dessen Stationen bereits am 1. Februar 1859 in direkten Verkehr mit den Hauptstationen der hessischen Ludwigsbahn gesetzt wurden. Besonders die günstige Getreidekonjunktur brachte große Transporte über die Bahn. Diese Massengüter benutzten westlich von Mainz die Wasserstraße, auf dem übrigen Weg die Bahn. Durch einen besonderen Hafen, den die hessische Ludwigsbahn Mainz gegenüber in der Gemarkung Gustavsburg erbaut hatte, wurde dieser Umschlag erleichtert und konnte so bereits im ersten Betriebsjahr eine große Ausdehnung gewinnen. Die Einnahmen der 1859 noch für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecke waren bereits so groß, daß die Überschüsse allein schon das ganze Baukapital der beiden Strecken zu 2,8 % verzinsten. Dabei zeigten sich, von der Getreidekonjunktur abgesehen, die Verhältnisse dem Betriebsjahr sehr wenig günstig. Die politischen Konstellationen übten, wie bei fast allen Bahnen einen ungünstigen Einfluß aus, da die Industrie sich in ihren Bezügen auf das äußerste beschränkte.

Angeichts dieser erfreulichen Aussichten konnte der Verwaltungsrat um so eher zur Ausführung eines anderen Projektes schreiten, das schon längere Zeit Gegenstand von Erwägungen gewesen war. Es war das Projekt einer Verbindung mit Frankfurt.

Frankfurt war der Mittelpunkt des Handels in Süddeutschland,

von dem unzählige Handelsbeziehungen nach allen Richtungen bestanden, die an sich schon einen Anschluß dieser Stadt an das Eisenbahnnetz der Gesellschaft erstrebenswert erscheinen ließen. Aber nicht nur das, es war auch der Knotenpunkt der von Norden und Osten kommenden Linien und vermittelte als solcher sowohl den Verkehr nach Süden und Südwesten, wie nach Osten und Südosten. Gerade als einziger Konkurrenzplatz von Mainz im Verkehr nach Osten besaß Frankfurt seine größte Bedeutung für das Netz der hessischen Ludwigsbahn, denn jede Konkurrenzroute, woher sie auch kam, mußte über Frankfurt führen.

Schon bald nach der Konzessionierung der beiden neuen Linien stellte denn auch der Verwaltungsrat das Projekt in der Generalversammlung zur Erörterung. Freilich, über die Schwierigkeiten in Frankfurt eine Konzession zu erhalten, täuschte man sich nicht. In der freien Stadt besaß das hessische Unternehmen alles weniger als Sympathien. Die bei seiner Gründung beteiligten Frankfurter Banken und Private — etwa 70 an der Zahl — hatten sich seiner Zeit, nachdem ihnen die Rückzahlung der eingezahlten 20% verweigert worden war, zum Teil unter großen Verlusten zurückgezogen. Daß die Bahn jetzt eine so glänzende Entwicklung genommen, vermochte nicht eine versöhnlichere Stimmung gegen sie zu schaffen. Auf der Frankfurter Börse wurde die hessische Ludwigsbahn völlig ignoriert. Erst im Juli 1858 gelang es, ihre Aktien dort zur Notierung zu bringen, mehr formell, denn ein lebhaftes Geschäft konnte sich im nächsten Jahrzehnt bei der Haltung der maßgebenden Kreise nicht entfalten.

Dabei hatten die neuesten Projekte der hessischen Ludwigsbahn, wie man auch offen aussprach, nur den Zweck, Frankfurt aus dem West-Ostverkehr auszuschalten, ein Unternehmen, das auch alle diejenigen in Mitleidenschaft zog, die seither von dem aufrechterhaltenen Stapel Verdienst und Einkommen hatten.

Mit einem hartnäckigen Widerstand in der freien Stadt war also zu rechnen. Zu brechen war er nur dadurch, daß man drohte, Frankfurt zu umgehen. Daß die Bahn im Notfall dazu entschlossen sei, zeigte denn auch das im Jahr 1857 an die hessische Regierung gestellte Gesuch um Erteilung der Konzession für Erbauung einer Bahn von der Mainspitze nach Frankfurt oder nach der hessischen Station Neu-Ipsenburg zur Einmündung in die Main-Neckarbahn, die ja nach Artikel 8 des Vertrags vom 28. Februar 1843 die Einmündung einer solchen Seitenbahn zulassen mußte. Das Gesuch war mit dem Antrag auf Umtausch der Aktien eingereicht, und auch im Landtag erörtert worden. Im Interesse des Verkehrs von Oberhessen und Offenbach nach dem Rhein glaubten die Stände, die Erbauung dieser Linie nach der hessischen Ludwigsbahn als Bedingung

des Umtausches der Aktien auferlegen zu sollen. Gleichzeitig ersuchte man die Regierung dahin zu wirken, daß die Einführung der Bahn direkt nach Frankfurt gestattet werde. Das allein versprach auch eine Rentabilität der Linie, eine Bahn nach Neu-Isenburg war im Ertrag unsicher, ein Umstand, der um so mehr zur Vorsicht mahnte, als über die Rückwirkung der im Bau begriffenen Linien auf die Erträgnisse des Unternehmens damals noch nichts Bestimmtes vorauszusehen war.

Zunächst versuchte man auf indirektem Wege, nämlich über die Taunusbahn, nach Frankfurt zu gelangen. Das war am billigsten und sicherte auch gegen spätere Konkurrenz der Taunusbahn. Durch die Verbindung mit dem echt Frankfurter Unternehmen hoffte man gleichzeitig in Frankfurt eine versöhnlichere Stimmung herbeiführen zu können, die auch eine festere Stütze an der Börse der Nachbarstadt gewinnen ließ. Der Taunusbahn andererseits mußte ebenfalls daran gelegen sein, mit der Besitzerin des linksrheinischen Eisenbahnnetzes in gutem Einvernehmen zu stehen. So kam es zu Verhandlungen zwischen beiden Bahnen, als deren Ergebnis im Jahre 1859 ein Übereinkommen geschlossen wurde, nach dem die Taunusbahn auf eine von ihr mehrfach erörterte Überbrückung des Rheins bei Kastel verzichtete, von den zur Bestreitung der Baukosten der bereits in Angriff genommenen Rheinbrücke der hessischen Ludwigsbahn ausgegebenen Obligationen den Betrag von 600 000 fl. übernahm und über eine von ihr selbst zu erbauende Mainbrücke bei Flörsheim an das Eisenbahnnetz der hessischen Ludwigsbahn angeschlossen werden sollte, damit ein durchgehender Verkehr zwischen Mainz und Frankfurt geschaffen werden konnte.

Die Ausführung dieser Vereinbarung scheiterte an dem Widerstand der nassauischen Regierung, die im Interesse der eigenen Staatsbahnen, besonders der 1855 eröffneten an die Taunusbahn angeschlossenen Linie Rüdeshcim—Biebrich ihre Zustimmung zur Vereinbarung verweigerte.

Die beiden Bahnen mußten sich also wieder trennen. Die Taunusbahn begnügte sich mit der Einrichtung einer Dampffähre zwischen Kastel und Mainz. Die hessische Ludwigsbahn griff das Projekt der linksmainischen Bahn wieder auf. Die Aussichten für sein Zustandekommen hatten sich inzwischen erheblich gebessert, auch das Interesse von Frankfurt an einer direkten Verbindung mit dem linksrheinischen Schienenstrang trat mehr in den Vordergrund. Trotz der mangelhaften Beförderung über den Rhein, wie sie die bis zur Vollendung der Rheinbrücke eingerichtete Dampffähre bot, nahmen von 1859 ab die nach Frankfurt gehenden Transporte, obwohl sie den Umweg über Darmstadt machen mußten, beständig zu. 1861 stiegen diese Beförderungen auf 586 211 Zentner, wovon allerdings 451 826 Zentner auf Kohlen und

Erze kamen. War erst die Rheinbrücke eröffnet, so mußte dieser Verkehr sich noch erheblich steigern, zumal dann eine Umladung, wie sie die Beförderung über die Taunusbahn nötig machte, erspart blieb, vor allem aber die mit langem Aufenthalt verknüpfte Zollbehandlung sich nach Frankfurt verlegen ließ. Das war nur einer von den vielen Vorteilen, welche der Anschluß an das ununterbrochene linksrheinische Eisenbahnnetz Frankfurt gewährte. Aber nicht allein darum handelte es sich, ob man auf erlangbare Vorteile verzichten sollte, sondern angesichts der Energie und Umsicht, mit der die Privatbahn vorging und der glänzenden Aussichten, die sich ihrer Entwicklung auf den neuen Linien boten, jetzt auch vorgehen konnte, war man in Frankfurt klipp und klar vor die Frage gestellt, ob man sich von dem rheinischen Verkehr ausschließen wollte oder nicht. Die Herstellung einer ununterbrochenen Schienenstraße auf dem rechten Rheinufer stand noch in weiter Ferne. Der Eifer, mit dem man die Vorarbeiten auf hessischem Gebiet betrieb, zeigte, daß die Bahn doch gebaut wurde, wenn nicht direkt nach Frankfurt dann über Iisenburg.

So ließ man denn in Frankfurt die Interessen der Taunusbahn hinter diejenigen der Stadt zurücktreten und erklärte sich zur Erteilung der Konzession bereit. Schwierigkeiten entstanden nur noch hinsichtlich der Anlage des Bahnhofes, zu dem die Bahn das Gelände bereits auf dem rechten Mainufer angekauft hatte, um Anschluß an die anderen Bahnen zu gewinnen. Eine Verständigung war hier nicht zu erreichen. Es gelang aber, die Zustimmung des Senats zu einer vorläufigen Regelung zu erhalten, die zunächst nur bis 1865 gelten sollte, später aber bis zum Jahre 1887 verlängert wurde¹⁾. Danach durfte die neue Linie bis zur Errichtung eines besonderen Bahnhofes in die Main-Neckar Eisenbahn eingeführt werden und deren Bahnhof mit benutzen. Die Konzession wurde von dem Senat am 17. Januar 1862 erteilt und gleichzeitig auch die von der hessischen Regierung ausbedungene direkte Verbindung mit der Offenbacher Bahn genehmigt.

Die getroffene vorläufige Regelung erleichterte wesentlich den Bau und ermöglichte, daß nach Vollendung der Strecke bis zur Einmündung in die Main-Neckarbahn die Bahn am 3. Januar 1863 bereits in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben werden konnte.

Durch die Main-Neckarbahn stand man nun auch über die städtische Verbindungsbahn in Berührung mit der Frankfurt-Hanauerbahn, welche neben der ihr gehörigen Strecke Frankfurt—Hanau—Kehl noch die von

¹⁾ Die bei der Konzessionierung der Linie der Privatbahn auferlegte Verpflichtung zum Bau einer Mainbrücke im Westen von Frankfurt wurde 1865 wieder erlassen.

Bayern gebaute Anschlußlinie Kehl—Mschaffenburg im Pachtbetrieb hatte und auch den Dienst auf der städtischen Bahn versah.

Mit dem Erwerb dieser einzigen Konkurrenzlinie seiner Bahn überraschte der Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn am 1. Dezember 1862 die Börse in Frankfurt. Auf das zwei Tage vorher, wohl nicht ohne vorherige Information, erfolgte telegraphische Angebot war schon am folgenden Tag, einem Sonntag, eine vollständige Einigung zwischen den Verwaltungen beider Gesellschaften zustande gekommen. In einer Steigerung ihrer Aktien um 20 % sprach sich am treffendsten der Wert der vereinbarten Verschmelzung beider Bahnen für die Frankfurt-Hanauerbahn aus. Nach dem bald darauf veröffentlichten Fusionsvertrag sollte die Frankfurt-Hanauerbahn nebst sämtlichen ihr zustehenden Pacht- und Betriebsrechten an das hessische Unternehmen übergehen, das als Gegenwert unter Übernahme der Obligationenschuld für je fünf Aktien der angekauften Bahn zwei eigene Aktien und drei $4\frac{1}{2}$ % Prioritäten gab.

Der Kaufpreis war nicht hoch. Freilich die Bahn wurde nicht hoch gewertet und konnte es auch nicht. Schon seit ihrer Eröffnung frankte sie zum Verdruß ihrer Aktionäre an allen Nachteilen einer kleinen, mit einem verhältnismäßig hohen Anlagekapital belasteten Strecke. Ihre Dividende war mit $4\frac{1}{2}$ % am höchsten. Nach Eröffnung von Mainz—Mschaffenburg im Jahr 1858 war ihr Ertrag im Güterverkehr von 264 445 fl. in diesem Jahr auf etwas über 150 000 fl. in den Jahren 1860 und 1861 zurückgegangen. Die Vergünstigungen, welche Bayern den über die hessische Privatbahn von und nach ihrem Hafen Gustavsburg gehenden Beförderungen gewährte, blieben den rechtsmainischen Bahnen und ihrem Hafen Kastel versagt. Bei dem Vorsprung, den die linksrheinische Route hatte, konnte auch die im Januar 1862 eröffnete Linie Köln—Gießen noch nicht recht zur Wirkung kommen. Ihr Einfluß auf eine Hebung des Verkehrs der rechtsmainischen Route war offenbar gering, die Hanauerbahn schien auf dem erreichten Tiefpunkt zu bleiben. Diesen Augenblick galt es geschickt zu benutzen. Noch interessierte sich außer Bayern, das aber schon lange in Erwägungen begriffen war, niemand für die kleine, fast vergessene, jedenfalls leicht käufliche Bahn, weder das bedächtige Kurhessen, das sich zum Bau einer Bahn von Bebra bis Hanau anschickte, auch nicht die mit Herstellung der nächsten direkten Verkehre einseitigen noch beschäftigte Köln-Mündener Bahn. Die einzigen Bahnen, die schon längere Zeit ein dringendes Interesse an der Sicherung der Frankfurt-Hanauer Linie hatten, waren die nassauischen Bahnen, welche nur auf diesem Weg die mittelst des Trajekts bei Rudesheim von der Rhein-Nahabahn herangezogenen Beförderungen selbständig nach Osten bringen konnten. Aber jeder Aktion von dieser Seite stand die schwer-

fällige Taunusbahn im Wege, deren hohe Rente vorwiegend auf dem Personenverkehr beruhte. An eine Annäherung der hessischen Gesellschaft, die bereits eine Dividende von 7% verteilte und nach Vollendung der Rheinbrücke eine noch glänzendere Entwicklung zu nehmen versprach, dachte niemand. Da gab es auf das von der mächtigen Nachbarbahn gestellte Ultimatum und dem mit ihm verbundenen Anerbieten, an den glänzenden und noch zukunftsreichen Ergebnissen der Konkurrenzlinie sich zu beteiligen, kein Zaudern. Man schlug zu.

Die Bedeutung der Fusion für die hessische Ludwigsbahn lag auf der Hand. Der erste Schritt, an der Frankfurter Börse festen Fuß zu fassen, war damit getan. Noch mehr aber, die rechtsrheinischen Konkurrenzlinien brachten nunmehr ohne Zustimmung der hessischen Ludwigsbahn keine Tarife auf ihren Routen zustande, zum mindesten war damit zunächst der Vorsprung gesichert, den die linksrheinischen Bahnen errungen hatten. Dann aber konnte auch die projektierte, neue mitteldeutsche Linie Bebra—Hanau jetzt nur über das Netz der hessischen Privatbahn nach Frankfurt geführt werden. Wie unerwünscht diese Abhängigkeit von der Bahn im Verkehr nach Norden und Osten den beiden an dem Zustandekommen der neuen Route interessierten Regierungen war, erfuhr man schon bald. Kurhessen zeigte sich unschlüssig, trotzdem ihm die hessische Privatbahn die gekaufte Strecke zur Mitbenutzung oder Miteigentum überlassen wollte, Frankfurt aber, das vor allem ein Interesse hatte an der Aufrechterhaltung des bestehenden Konkurrenzverhältnisses der links- und rechtsrheinischen Route, versagte die Genehmigung. So schloß man, nachdem die beiderseitigen Aktionäre der Fusion zugestimmt hatten, ein Übereinkommen ab, nach dem bis zur Genehmigung der Fusion die Frankfurt-Hanauer Verwaltung die Bahn im Einverständnis mit der hessischen Ludwigsbahn für Rechnung derselben fortverwaltete, wogegen ihren Aktionären die aus dem Vertrag sich ergebende Rente einstweilen zugesichert wurde. Damit hatte man sich wenigstens bis auf weiteres die Vorteile der Fusion gesichert.

Überaus rasch hatte sich das Netz der hessischen Ludwigsbahn ausgebreitet. Mit Mainz—Bingen zählte es Ende 1859 über 150 km, nach Eröffnung der Rheinbrücke und der Linie Mainz—Frankfurt am 3. Januar 1863 über 180 km. Die Bahn war in die Reihe der großen Privatbahnen getreten und, darin lag ihre Bedeutung, zur Vermittlerin des Transitverkehrs zwischen den belgischen und holländischen Seehäfen, dem rheinischen Kohlen- und Industriegebiet einerseits, Bayern, Osterreich und dem Süden andererseits, geworden. Nun galt es zu zeigen, daß man auch imstande war, die Aufgabe zu lösen, die damit gestellt war.

Eine wesentliche Erleichterung für die Bahn war, daß die in Frage kommenden Verkehrsgebiete von wenigen großen Bahnen beherrscht wurden. Bei der Gleichheit ihrer Interessen ließen sich diese rasch in großen Verbänden vereinigen, deren Zweck war, auf dem Netz der ihnen angeschlossenen Bahnen eine einheitliche und ununterbrochene Beförderung von Personen und Gütern zu ermöglichen. Meist gruppieren sich solche Verbände um bestimmte größere Routen, deren Verkehr sie zu pflegen und gegen den Wettbewerb anderer Linien zu behaupten hatten. Die Nachbarverkehre hingegen wurden zwischen den einzelnen Bahnen unmittelbar geregelt.

Die geringste Schwierigkeit bot eine Verständigung im Personenverkehr. Schon 1859 wurden direkte Billete zwischen den Hauptstationen der hessischen Ludwigsbahn und jenen der badischen und württembergischen Bahnen, denen noch im selben Jahre die bayerischen Bahnen folgten, ausgegeben. Mit der Eröffnung der Linie Mainz—Bingen und der anschließenden Rhein-Nahe und rheinischen Bahn wurden die direkten Verkehre auch nach diesen Bahnen ausgedehnt. Das Jahr 1861 brachte mit dem Eintritt der Bahn in den Personenverkehr des mitteldeutschen Verbandes die wichtige Verbindung mit den mitteldeutschen und sächsischen Bahnen. Zwischen den Hauptstationen der Linie Kassel—Eisenach—Halle, sowie Leipzig und Dresden, Chemnitz, Zwickau und den Stationen Darmstadt, Mainz, Worms und später auch Bingen wurden direkte Billette eingeführt, ebenso im Transit zwischen Brüssel, Antwerpen, Ostende, Paris, London nach Stuttgart, Augsburg, München, Salzburg, Linz und Wien. Nach den letztgenannten drei Stationen trat auch von der hessischen Ludwigsbahn und der rheinischen Bahn mit dem Jahr 1862 ein direkter Verkehr in Kraft. 1863 wurde der Verkehr mit den mitteldeutschen Bahnen auf die norddeutschen ausgedehnt. Hamburg, Lübeck, Stettin, Berlin, Potsdam, Magdeburg, Braunschweig, Uchersleben, Wolfenbüttel im mitteldeutschen, Hannover, Harburg, Bremen im westdeutschen Verband traten mit der hessischen Ludwigsbahn in direkten Verkehr. Die in diesem Jahr eröffnete Linie Frankfurt—Mainz brachte die Einführung eines direkten Verkehrs mit der Main-Weserbahn und Offenbach. Die neu eröffnete böhmische Westbahn gab direkte Billette von Pilsen und Prag nach der hessischen Ludwigsbahn und im Transit nach der rheinischen Bahn. Neben diesem Transit kam im gleichen Jahr noch ein solcher zwischen Berlin, Dresden, Leipzig und der Rhein-Nahe wie Saarbrücken-Trierer Bahn zustande, dem solche zwischen Bayern und Baden sowie zwischen Belgien und der Schweiz folgten.

Damit war der größte Teil der möglichen Verkehre hergestellt. Die folgenden Jahre brachten daher neben der durch den Ausbau des

Eisenbahnnetzes der verbundenen Bahnen bedingten Erweiterung nur wenig wichtige Verkehre.

So kam 1864 außer einem direkten Verkehr mit der bergisch-märkischen Bahn und den niederländischen Bahnen, insbesondere deren Stationen Arnheim, Utrecht, Rotterdam, Amsterdam, sowie London mit Mainz, Bingen, Frankfurt nur ein Transit zwischen Würzburg, Bamberg und den pfälzischen Bahnen zustande. 1865 waren die direkten Verkehre mit Leipzig, Eger und zwischen den badischen und niederländischen Bahnen neben einem solchen zwischen München und den belgischen Bahnen und London die einzigen, die Bedeutung hatten. Dazu kamen 1867 noch direkte Billette Mainz, später auch Darmstadt—Paris via Forbach, Mainz und Frankfurt nach Brüssel, Chalons, Nancy, Metz, im Transit von Kreuznach, Saarbrücken, Trier mit Eger, Franzensbad, von Basel nach Amsterdam und Rotterdam, von Saarbrücken und Trier nach Kassel, Hannover und endlich zwischen Wien und London. Mit Einführung eines direkten Verkehrs mit den nassauischen Bahnen 1869, eines Transits Prag—Paris 1868, Wien—Paris 1869, Ludwigshafen mit Belgien, Wiesbaden mit der badischen Bahn im Jahre 1870, das noch direkte Billette von Mainz, Darmstadt nach Bern, Luzern, Genf und Oberitalien, sowie von Mainz, Darmstadt, Frankfurt nach Haag brachte, waren die wichtigsten Personenverkehre hergestellt.

Ihre volle Wirkung konnten diese direkten Beziehungen jedoch erst entfalten in Verbindung mit anderen Verkehrserleichterungen, welche die Herstellung großer, über die Linien der hessischen Ludwigsbahn führenden Reiserouten ermöglichten. Gute Anschlüsse, direkte durchgehende Wagen und Fahrpreisermäßigungen waren hier die geeigneten Mittel, um mit Erfolg den Wettbewerb mit den bestehenden großen Reisewegen aufzunehmen.

Die Richtungen vom Rhein nach Bayern und Wien, später nach Böhmen, vom Rhein nach Basel und Zürich endlich von Mainz, später Frankfurt über Bingen—Forbach nach Paris waren hier die Routen, die man namentlich in dem 1860 gegründeten rheinischen Verband ausbaute.

Schon 1860 lief ein direkter Schnellzug Gustavsburg—München. Nach Vollendung der Rheinbrücke wurden direkte Schnellzüge Mainz—Wien, Köln—Wien über Wels und Köln—München eingelegt, die zugleich den Verkehr nach Brüssel, Paris und London erleichterten. Ein direkter Wagen ging von Mainz nach Passau. Nach Einlegung eines Anschlußzuges seitens der westböhmischen Bahn nach Prag konnte man von 1862 ab in 19½ Stunden von Prag nach Mainz gelangen.

Im Verkehr vom Rhein nach Süden lief schon 1860 ein direkter

Wagen von Gustavsburg über Freiburg nach Zürich und ein direkter Schnellzug Köln—Basel.

Ebenso wurden schon alsbald nach Eröffnung der Rhein-Nahbahn direkte Wagen Mainz—Forbach und Mainz—Paris eingestellt, denen später nach Eröffnung der Linie Frankfurt—Mainz die Einstellung direkter Wagen Frankfurt—Paris, die theils über Forbach, theils über Köln liefen, folgte. Mit diesen Wagen gingen direkte Züge Frankfurt—Köln und Frankfurt—Trier.

Auch im Nord-Südverkehr, in dem die badische Staatsbahn so lange ihr Monopol behauptet hatte, nahm man den Wettbewerb auf und suchte mit Unterstützung der französischen Ostbahn durch die 1863 erfolgte Einrichtung direkter beschleunigter Züge und direkter Wagen sowie durch gute Anschlüsse den Verkehr zwischen Frankfurt und den französischen und schweizer Hauptplätzen über die eigenen Linien zu leiten.

Durch Einrichtung billiger Rundreisebillette, die von Bremen, Harburg, Hannover, Braunschweig nach Mainz führten, von wo andere dieser Karten nach dem Bodensee und den verschiedensten Städten in Süddeutschland, Oesterreich und Oberitalien bestanden, auch ermäßigte Retourbillette mit verlängerter Gültigkeitsdauer die Reise nach der Schweiz erleichterten, suchte man zunächst den Touristenverkehr nach dem Süden über Mainz zu lenken. Sogar im Auswandererverkehr trat man in Wettbewerb mit den französischen Bahnen durch Einrichtung von Auswandererbilletten, die in Mainz, später auch in Ludwigshafen, nach Rotterdam zu ermäßigten Preisen ausgegeben wurden.

Dabei wurde der Lokalverkehr durchaus nicht vernachlässigt. Durch Einrichtung direkter Züge Mainz—Neunkirchen und direkter Wagen Ludwigshafen—Frankfurt suchte man auch hier von der Benutzung der bestehenden Konkurrenzrouten abzuhalten. Die Ausdehnung der zunächst nur im Lokalverkehr, erst mit fünftägiger, dann zweitägiger Gültigkeitsdauer eingeführten Retourbillette zu ermäßigten Preisen auf den Verkehr mit der Main-Weserbahn, den pfälzischen Bahnen und der badischen Bahn (Mannheim, Heidelberg, Offenburg, Freiburg, Basel) trug außerordentlich zur Belebung des Verkehrs mit diesen Bahnen bei. Die 1865 eingeführten Sonntagsbillette, deren Ausgabe sich zunächst auf die Stationen Aschaffenburg, Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Bingen beschränkte, erfreuten sich bald großer Beliebtheit im Publikum. Durch Ausgabe billiger Marktbillette trug man auch dem Nahverkehr nach den größeren Städten insbesondere Mainz und Worms Rechnung, so daß erst verhältnismäßig spät, im Jahre 1868, die Ausgabe von Abonnementsbilletten nötig wurde.

Der Lokalverkehr blieb denn auch in dieser Periode noch an erster

Stelle. Zu den gesamten Einnahmen des Personenverkehrs in Höhe von 1245781 fl. im Jahre 1865 stellte er den Betrag von 679273 fl. Ein richtiges Bild von dem inneren Verkehr ist damit wie bei allen Bahnen allerdings nicht gewonnen, da der gebrochene Verkehr hier sehr häufig und deshalb ein großer Teil der direkten Verkehre und Transporte in dieser Zahl enthalten ist. Der direkte Verkehr ertrug in diesem Jahr 456867 fl., davon entfielen auf den Verkehr mit der rheinischen Bahn 135475 fl., mit der pfälzischen Bahn 108350 fl., mit der Rhein-Nahbahn 52358 fl., mit der bayerischen Staatsbahn 45965 fl., mit der Main-Neckarbahn 37484 fl. und mit der belgischen Staatsbahn 21091 fl. Die Transporte brachten nur 109635 fl. Davon ertrug allein der Transit im rheinischen Verband rheinaufwärts via Darmstadt 19083 fl., via Ludwigshafen 9456 fl., rheinabwärts via Darmstadt 14328 fl., via Ludwigshafen 9938 fl. So verhältnismäßig gering der Transit gegenüber den beiden anderen Verkehren war, so hatte er doch den Vorteil, daß er über größere Strecken ging und seine Einnahmen zum überwiegenden Teil, 1865 zu 80 %, auf die I. und II. Klasse entfielen, zu deren Erträgen in diesem Jahr der direkte Verkehr nur 56 %, der Lokalverkehr nur 32 % ihrer Einnahmen stellten.

Weit wichtiger aber auch schwieriger bei den verschiedenen Tarifen und Klassifikationen innerhalb der Tarife war die Herstellung direkter Beziehungen im Güterverkehr.

Hier war es ebenfalls nicht allein getan mit der Einrichtung direkter Verkehre, die Güterbeförderungen mußten auch auf sie herangezogen werden. Das war um so schwieriger, als man da mit einer überlegenen Konkurrenz zu kämpfen hatte. Einmal waren das die Wasserstraßen, indes durch feste Frachtsätze, kurze garantierte Lieferfristen und prompte Ablieferung der Güter konnte man ihrer Konkurrenz, namentlich in der Beförderung hochwertiger Güter, insbesondere Kaufmannsgüter, leicht begegnen. Ein unangenehmerer Konkurrent als sie waren die bestehenden Eisenbahnen, unter deren Überlegenheit seither gerade der Verkehr auf dem Rhein litt.

Der größere Verkehr transatlantischer Güter und solcher von England nach Osten hatte sich schon in den 50er Jahren vom Rheine ab nach Triest gewendet. Mit diesem Seeplatz trat nach dem Ausbau der Bahnen in Norddeutschland Hamburg in Konkurrenz, indem die verbündeten Bahnen von da nach Wien sehr billige Transittarife einführten, welche einen großen Teil dieser Waren auf die Route Dresden—Prag zogen. Doch fand Hamburg schon 1860 einen Rivalen in Stettin, dank der Tarifpolitik der schlesischen Bahnen, die so niedere Frachtsätze stellten, daß der fragliche Verkehr sich nunmehr zum Teil auch über Stettin

wandte. Über Holland gingen nur noch jene Güter, die ihrer Natur nach oder den Verhältnissen gemäß diesen Weg einhalten mußten.

Eine ähnliche Entwicklung hatte sich im Verkehr nach Süden vollzogen. Hier waren es die großen französischen Bahnen, welche über Havre und die belgischen Häfen die seither im Rheintal bewegten Transporte durch billige Frachtsätze an sich gezogen hatten. So waren neben der Wasserstraße weit gefährlichere Gegner vorhanden in den bestehenden norddeutschen und französischen Bahnen, denen die eroberten Verkehre wieder weggenommen werden mußten.

In der Richtung dieser alten Verkehrswege waren zunächst die erforderlichen direkten Beziehungen herzustellen, wenn man mit Erfolg den Wettbewerb aufnehmen wollte. Das war denn auch die erste und wichtigste Aufgabe, die sich die Verwaltung der Bahn stellte.

Der erste Angriff galt dem badisch-französischen Kartell im Süden. Die Hindernisse, die es seither dem Verkehr über Weißenburg bereitet hatte, waren bald beseitigt, als im Oktober 1860 zwischen der französischen Nordbahn, der rheinischen Bahn und der hessischen Ludwigsbahn ein direkter Güterverkehr über Köln nach Mainz und Frankfurt eröffnet wurde mit Frachtsätzen, die noch viel billiger waren als jene von Havre und Paris über Weißenburg und Forbach. Die vom Rheintal abgelenkten Verkehre wiederzugewinnen und den Verkehr von Holland bis zur Schweiz und auf den Zwischenplätzen auf beiden Ufern des Rheins zu vermitteln, war der Zweck des rheinischen Verbandes, dem die rheinischen Bahnen, sowie die niederländischen Bahnen, die hessische Ludwigsbahn, die Königl. Saarbrücker Bahn, die Saarbrücken-Triererbahn, die Rhein-Nahbahn, die pfälzischen Bahnen, sowie die badischen und württembergischen Bahnen beitraten. Ein Jahr nach Bildung dieses Verbandes wurde mit der ihm ebenfalls beitretenden französischen Ostbahn eine Verbesserung des direkten Verkehrs über Weißenburg vereinbart. Im gleichen Jahr kam ein Transitverkehr zwischen Holland (Niederländische Rheinbahn) und Ludwigshafen, Mannheim, 1863 zwischen Holland und den Stationen Waldshut und Basel zustande. Neben diesen Verkehren bestand noch ein Transit der belgischen Staatsbahn und der französischen Nordbahn nach Ludwigshafen.

Wichtiger als diese Verkehrsstraße nach Süden war diejenige, welche die hessische Ludwigsbahn nach Osten ausbaute. Das starke Anschwellen der Beförderungen in dieser Richtung führte schon 1859 zu direkten Beziehungen mit den bayerischen Staatsbahnen, die 1860 auf die bayerischen Ostbahnen und die Kaiserin Elisabethbahn, im folgenden Jahr auf die Nordtiroler Bahn ausgedehnt wurden. Inzwischen hatte man im Westen neben den rheinischen Bahnen, der Köln-Mindnerbahn direkte Beziehungen

mit der niederländischen Rhein-Eisenbahn nach ihren Stationen Rotterdam und Amsterdam, ebenso mit der belgischen Staatseisenbahn nach den Seehäfen Belgiens angeknüpft. Die Herstellung direkter Transite war damit ermöglicht. Sie erfolgte für den Verkehr zwischen Bayern und der rheinischen, Rhein-Nahe, Königl. Saarbrücker und Trier-Luxemburger Bahn im Jahre 1861, während der belgisch-bayerisch-österreichische Verkehr ein Jahr später, der holländisch-bayerisch-österreichische Verkehr sogar erst 1863 via Deuz-Köln zustande kam. Mit Eröffnung der böhmischen Westbahn wurden diese Verkehre auf Böhmen, später nach Eröffnung der Wien-Budapester Bahn auf die ungarischen Bahnen, und endlich nach Eröffnung der Brennerbahn 1868 auf Oberitalien ausgedehnt. Im Verkehr nach Bayern war die Bahn allerdings anfangs auf die nord-bayerischen Stationen angewiesen, wohin auch Transite von der Main-Neckarbahn, den badischen und pfälzischen Bahnen führten. Erst nach Eröffnung der Linie Ansbach—Würzburg im Jahr 1864 konnte man mit Unterstützung Bayerns, das jetzt auch an der Leitung der Verkehre von und nach Südbayern über Aschaffenburg ein eigenes Interesse hatte, den Wettbewerb mit der Mannheim—Bruchsal—Stuttgarter Linie aufnehmen. Damit kam man schon in den Kampf mit den im neugegründeten süddeutschen Verband dominierenden pfälzischen, badischen und württembergischen Bahnen, die durch Herstellung einer Verbindung zwischen pfälzischen und badischen Bahnen mittels eines Trajekts bei Mannheim und durch Einrichtung eines direkten Verkehrs von Belgien über Luxemburg-Trier den Vorsprung der Aschaffenburger Route auszugleichen suchten. Die am meisten an der Erhaltung der seitherigen Verkehre interessierte württembergische Staatsbahn vergütete den Betrag, um den die Fracht auf der süddeutschen Route diejenige via Aschaffenburg überstieg. So wurde der Wettbewerb hier ein recht scharfer.

Von der nach Osten gehenden Verkehrsader zweigte eine andere nach Nordosten ab via Aschaffenburg—Hof nach Sachsen, wo sie sich teilte und mit einer Linie nach Berlin, mit der anderen nach Schlesien führte. Im April 1861 wurde hier von der hessischen Ludwigsbahn die Einrichtung eines direkten Verkehrs nach Berlin, den sächsischen und schlesischen Bahnen sowie der Werrabahn erreicht, dem noch in demselben Jahr die Herstellung eines Transits in der gleichen Richtung von der Rhein-Nahe, Königl. Saarbrücker und Trier-Luxemburgerbahn, sowie den pfälzischen und französischen Bahnen folgte. Diese Strecke war eine Konkurrenzlinie der mitteldeutschen Route, nach deren Sätzen auch die Frachten auf ihr festgesetzt waren.

Die durch dies Konkurrenzverhältnis der Hofer Linie veranlaßten Schwierigkeiten brachten es mit sich, daß die Bahn in den Güterverkehr

des mitteldeutschen Verbands erst 1865 aufgenommen wurde, während sie dem westdeutschen Verband im direkten Verkehr nach eignen Stationen, im Transit nach den pfälzischen und der Rhein-Nahbahn bereits 1863 beigetreten war. Die gleichen Verbindungen wurden später mit dem neugegründeten nordwestdeutschen Verband vereinbart.

Größere Bedeutung hatten neben diesen Verkehren noch die Transite von der Rhein-Nahbahn nach den pfälzischen und badischen Bahnen. Für das Großherzogtum von Wichtigkeit war der seit 1862 bestehende direkte Verkehr nach der Main-Neckarbahn, endlich die Einbeziehung Offenbachs in die direkten Verkehre der hessischen Ludwigsbahn und der Rhein-Nahbahn.

Mit der Herstellung der direkten Verkehre an sich war nun die Bahn geschaffen, auf der die Beförderungen ungehindert bis an ihren Bestimmungsort sich bewegen konnten. Nun handelte es sich noch darum, den Verkehr auf sie heranzuziehen von den seitherigen Routen, die naturgemäß alles versuchten, um sich die bestrittenen Beförderungen zu erhalten. Hier galt es zunächst den Wettbewerb aufzunehmen und eine Verständigung zwischen den mitbetheiligten Bahnen herbeizuführen, die eine Beförderung zu denselben niederen Sätzen möglich machte, wie sie auf den seitherigen Verkehrsstraßen bestanden. Die bestehende Interessengemeinschaft, die Möglichkeit der Benutzung der Wasserstraße bis Mainz kamen dabei zu statten.

Das gab den Anlaß zu einer Politik im Güterverkehr, die gerade bei der hessischen Ludwigsbahn und dem rheinischen Verband heftig angegriffen wurde. Die als abnorm niedrig bezeichneten Sätze, zu denen die Aufnahme des Wettbewerbs mit den Konkurrenzlinien im Verkehr mit der See zwang, und die ihren Ausdruck fanden in einer günstigeren Klassifizierung bestimmter Warengattungen, hatten natürlich eine Ungleichheit der Transitsätze mit den Frachtsätzen im inneren Verkehr zu Folge. So wurde Kaffee im direkten Transit Rotterdam—Wien zu 1,52 fl. per Zentner befördert, im gebrochenen Verkehr über Mannheim stellte sich die Fracht auf 3,21 fl. Darüber zu klagen, bestand kein Anlaß. Hätte man die Ermäßigung nicht gewährt, so wären diese Sendungen eben andere Routen gegangen. Um so heftiger aber war der Widerspruch, als man dazu überging, in gleicher Weise mit anderen Linien zu konkurrieren, dabei aber gleichzeitig auch für inländische Handelsplätze in ihrem Verkehr mit ausländischen oder inländischen Städten Ermäßigungen zu gewähren, die sie vor anderen Plätzen bevorzugten. So wurden im Verkehr Holland-Bayern via Aschaffenburg eine Menge Artikel in den Wagenladungsklassen A und B befördert, die durch Zusammenlegung auch für kleinere Sendungen in Anwendung kamen, welche im süddeutschen

Verband nach der I. Klasse berechnet wurden. Kaffee z. B. wurde infolge einer solchen veränderten Klassifizierung im direkten Verkehr Rotterdam—München zu 1,16 fl. per Zentner befördert, im gebrochenen Verkehr über Mannheim kostete die Fracht Mannheim—München allein schon 1,13 fl. War hier Mannheim im Nachteil, so war es in anderen Fällen Köln. So wurden für Wagenladungen I. Klasse pro 100 Kilo an Fracht erhoben für den direkten Transit Antwerpen—Frankfurt 2,91 fl., im gebrochenen Verkehr über Köln 5,18 fl., für den direkten Verkehr Antwerpen—Ludwigshafen 2,80 fl., für den gebrochenen Verkehr über Köln 5,14 fl., die Strecke Aachen—Ludwigshafen zahlte 4,25 fl., die längere Strecke Berviers—Ludwigshafen nur 2,17 fl. Bei manchen Warengattungen waren andererseits die von Köln und Mainz gehenden Sendungen günstiger tarifiert als die von anderen, dem Bestimmungsort näher gelegenen Orten. So klagte man in Frankfurt über die Bevorzugung von Mainz im Verkehr nach Südbayern und Osterreich, namentlich im Kaffeetransport, der von Mainz 0,05 fl. pro Zentner billiger nach Wien ging als von Frankfurt, während im Kaffeehandel nach Nordbayern Köln durch eine günstigere Klassifizierung dem Handel von Frankfurt erhebliche Konkurrenz machte.

Die in dieser Weise erfolgten Schiebungen innerhalb der bestehenden Tariffklassen, die in den Geschäftsberichten aus begreiflichen Gründen näher nicht angegeben sind, bezogen sich im wesentlichen auf Güter der I. und II. Klasse, namentlich Kaufmannsgüter. Für die Massentransporte wurden besondere Spezialtarife gebildet. So wurde im Verkehr nach Osten der Versand in Eisen gefördert, der eine geeignete Rückladung gab für die gleichfalls zu Spezialtarifen beförderten Transporte von Holz und Getreide von Osten. Eine besondere Aufmerksamkeit wandte man dem Kohlenverkehr zu, indem man anfangs zu ermäßigten Extrazugstagen von dem Saar- und Ruhrrevier nach Mainz beförderte, wo in die direkten Verkehre umfartiert wurde, bis die Ausdehnung des 1865 zunächst nur im direkten Verkehr mit dem Saarrevier eingeführten Kohlenpennigstarifs auf den Verkehr mit dem Ruhrrevier und im Transit nach der Main-Neckarbahn, Baden, Württemberg und der Pfalz, die direkte Beförderung nach diesen Absatzgebieten ermöglichte. Mehr dem Lokalverkehr kam zujuttan die Einrichtung besonderer Spezialtarife für Baumaterialien.

Die Entwicklung der einzelnen Verkehre spricht sich am deutlichsten aus in ihren Erträgen.

Es wurden vereinnahmt und befördert 1865:

I. In den Transiten zwischen Westen und Osten:

a) Von Westen nach Osten.		fl.	Zentner
1.	von der Rhein-Nahbahn nach Bayern	48 053	373 993 (354 785) ¹⁾
2.	von der rheinischen Bahn nach Bayern	34 377	139 123 (68 564)
3.	von der Pfalz nach Bayern	10 852	36 613 (10 355)
4.	von Holland nach Bayern und Österreich	39 625	221 246 (194 474)
5.	von Nymwegen nach Bayern	591	2 790 (2 430)
6.	von Belgien nach Bayern und Österreich	15 768	72 564 (58 965)
7.	von der rheinischen Bahn nach der Kaiserin Elisabeth-Bahn	3 562	11 640 (1 860)
8.	von der Rhein-Nahbahn nach der Kaiserin Elisabeth-Bahn	303	1 120 (100)
9.	im süddeutschen Eisenbahnverband über Darmstadt nach Aschaffenburg	17 820	130 672 (23 375)
10.	im süddeutsch-französischen Verkehr, von Frankreich nach Bayern	1 215	2 630 (1 089)
insgesamt von Westen nach Osten:		172 166	992 390 (715 997).
b) Von Osten nach Westen.			
1.	von Bayern nach der Rhein-Nahbahn	3 680	19 452 (12 825)
2.	von Bayern nach der rheinischen Bahn	39 042	212 797 (156 532)
3.	von Bayern nach der Pfalz	5 247	17 686 (5 040)
Übertrag:		47 969	249 935 (174 397)

¹⁾ Die eingeklammerten Ziffern bezeichnen das Gewicht der in der ermäßigten Klasse beförderten Güter.

	fl.	Zentner
Übertrag:	47 969	249 935 (174 397)
4. von Bayern, Österreich nach Holland . . .	14 379	64 229 (34 277)
5. von Bayern, Österreich nach Nymwegen . . .	738	1 518 (220)
6. von Bayern, Österreich nach Belgien . . .	9 033	34 787 (9 327)
7. von der Kaiserin-Elisabeth-Bahn nach der rheinischen Bahn	13 895	56 327 (34 520)
8. von der Kaiserin-Elisabeth-Bahn nach der Rhein-Nahebahn	255	1 685 (1 200)
9. im süddeutschen Eisenbahnverband von Nischaffenburg nach Darmstadt	7 463	63 531 (32 745)
10. im süddeutsch-französischen Verkehr von Bayern nach Frankreich	7 114	40 818 (32 912)
11. im böhmisch-bayerisch-rheinländischen Verkehr		
a) mit den pfälzischen Bahnen	217	857 (200)
b) mit der Rhein-Nahebahn	691	5 683 (5 600)
c) mit der rheinischen Bahn	8 902	73 252 (72 100)
insgesamt von Osten nach Westen:	110 636	592 623 (397 498).

II. In den direkten Verkehren nach Osten.

A n g e k o m m e n :

1. von den bayerischen Staatsbahnen . . .	53 820	324 168 (174 540)
2. von den bayerischen Ostbahnen	34 726	263 678 (247 710)
3. von Triest, Kuffstein über Bayern	515	3 934 (2 800)
4. von der böhmischen Westbahn	14 015	143 143 (142 600)
	<hr/>	<hr/>
	103 076	734 923 (527 650).

	fl.	Zentner
Abgegangen:		
1. nach den bayerischen Staatsbahnen (einschließlich 820 884 Zentner Kohlen)	109 551	909 883 (738 260)
2. nach den bayerischen Ostbahnen	5 314	30 165 (14 900)
3. nach Triest, Ruffstein	325	1 164 (—)
4. nach der böhmischen Westbahn	1 897	8 828 (106)
	116 087	950 300 (753 260).

III. In den Transiten über Hof.

	fl.	Zentner
Abgegangen:		
1. von der Pfalz nach Sachsen	4 361	14 105 (6 953)
2. von Rhein=Nahe nach Sachsen	4 462	22 085 (17 009)
3. von der französischen Ostbahn nach Sachsen		
a) via Forbach	139	460 (232)
b) via Weißenburg	3 073	10 883 (5 115)
4. von der Pfalz nach Schlesien	285	916 (781)
5. von der Rhein=Nahebahn nach Schlesien	213	773 (758)
6. von der Pfalz nach Berlin	2 002	5 715 (1 692)
7. von der Rhein=Nahebahn nach Berlin	6 063	32 243 (23 551)
	20 598	87 171 (56 091).

Angekommen:

1. von Sachsen nach der Pfalz	5 295	15 470 (2 438)
2. von Sachsen nach der Rhein=Nahebahn	4 887	20 212 (8 188)
	10 182	35 682 (10 626)
Übertrag:	10 182	35 682 (10 626)

	fl.	Zentner
Übertrag:	10 182	35 682 (10 626)
3. von Sachsen nach der französischen Ostbahn		
a) via Forbach	139	460 (232)
b) via Weissenburg	129	415
4. von Schlesien nach der Pfalz	2,52	50 (—)
5. von Schlesien nach der Rhein-Nahabahn	889	6 684 (6 683)
6. von Berlin nach der Pfalz	2 612	7 078 (—)
7. von Berlin nach der Rhein-Nahabahn	58	158
	<hr/>	<hr/>
	14 011	50 527 (17 541).

IV. Im direkten Verkehr.

Angekommen:

1. von den sächsischen westlichen Staatsbahnen und Dresden	7 745	36 672 (9 457)
2. von Schlesien	1 015	9 156 (9 127)
3. von Station Berlin	1 345	5 460 (—)
4. von den Verbandsstationen der Werrabahn	6 207	28 025 (—)
	<hr/>	<hr/>
	16 312	79 313 (18 584)

Abgegangen:

1. nach Sachsen	9 432	44 779 (27 158)
2. nach Schlesien	2 025	8 057 (7 960)
3. nach Berlin	8 871	37 659 (23 377)
4. nach der Werrabahn	1 047	5 299 (—)
	<hr/>	<hr/>
	21 375	95 788 (58 495).

V. Im Transit nach Süden.

	Angelommen:	fl.	Zentner
1. im rheinischen Eisenbahnverband aufwärts	54 819	394 483	(233 435)
2. von Holland nach Mannheim resp. Ludwigshafen	16 458	139 376	(—)
3. von Nymwegen nach Mannheim	1 202	10 816	(—)
4. von Holland nach der Schweiz	12 681	122 232	(111 652)
5. von Belgien nach Ludwigshafen	12 987	112 648	(105 298)
6. von der Rhein-Naherbahn nach der Pfalz	34 522	353 763	(350 950)
7. von der Rhein-Naherbahn nach Baden	3 828	26 709	(21 536)
8. von der französischen Nordbahn nach Ludwigshafen	448	4 886	(4 869)
	<hr/>	136 945	1 164 915
			(827 740).

Abgegangen:

1. im rheinischen Eisenbahnverband abwärts	35 548	254 800	(151 579)
2. von Mannheim resp. Ludwigshafen nach Holland	4 195	32 032	
3. von Mannheim nach Nymwegen	48	136	
4. von der Schweiz nach Holland	3 227	30 326	(11 340)
5. von Ludwigshafen nach Belgien	5 629	42 964	(33 316)
6. von der Pfalz nach der Rhein-Naherbahn	2 335	15 277	(10 169)
7. von Baden nach der Rhein-Naherbahn	1 758	10 375	(6 854)
8. von Ludwigshafen nach der französischen Nordbahn	202	1 973	(1 727)
	<hr/>	53 942	387 883
			(214 985).

VI. Im direkten Verkehr.

	Angelommen:	fl.	Zentner
1. von den pfälzischen Bahnen (einschließlich 377 435 Zentner Kohlen nach Monsheim-Worms und Oppenheim mit einem Ertrag von 6312 fl.)		51 793	574 894 (413 945)
2. von der französischen Ostbahn via Weissenburg		5 845	72 284 (51 644)
3. im süddeutschen Eisenbahnverband . . .		11 720	91 037 (77 640)
4. im rheinischen Eisenbahnverband . . .		9 427	168 154 (112 426)
		<hr/>	
		78 785	906 369 (655 655)

Abgegangen:

1. nach den pfälzischen Bahnen (einschließlich 661 900 Zentner Kohlen)	59 466	936 211 (785 046)
2. nach der französischen Ostbahn via Weissenburg	4 276	50 144 (41 799)
3. im süddeutschen Eisenbahnverband . . .	3 288	23 746 (16 955)
4. im rheinischen Eisenbahnverband . . .	16 049	141 903 (57 868)
	<hr/>	
	83 079	1 152 004 (901 668).

Neben diesen Verkehren sind noch zu erwähnen diejenigen mit dem westdeutschen Verband, und zwar der direkte Verkehr, in dem 1865 ankamen: 190 116 Zentner (166 862) mit einem Ertrag von 12 520 fl. abgingen: 71 438 " (14 052) " " " " 10 078 fl.

Ferner transitirten:

1. nach den pfälzischen Bahnen 157 515 Zentner (145 194) mit einem Ertrag von 15 466 fl.;
2. nach der Rhein-Naherbahn 407 967 Zentner (393 838) mit einem Ertrag von 30 664 fl.

Im Verkehr mit dem Westen ertrugen die Beförderungen:

1. von der Rhein = Nahebahn (einschließlich 1 229 240 Zentner Kohlen	a.	Zentner
	75 074	1 344 333 (1 245 204)
2. von der rheinischen Bahn .	} einschließl. 2 122 947 Ztr. Kohlen	} 70 148 959 852 (814 284)
3. von der Aachen = Düsseldorf = Ruhrorter Bahn		
4. von der Köln = Mindener Bahn		52 173 1 668 430 (1 655 122)
5. von den Stationen Rotterdam und Amsterdam	2 957	39 734 (—)
6. von den belgischen Bahnen	11 046	119 862 (103 881)
7. von der französischen Nordbahn	2 123	14 961 (9 125)
	<hr/>	<hr/>
	219 325	4 268 008 (3 929 514)
1. nach der Rhein = Nahebahn	21 530	328 727 (233 808)
2. nach der rheinischen Bahn	43 177	507 928 (335 285)
3. nach der Aachen = Düsseldorf = Ruhrorter Bahn	1 219	6 179
4. nach der Köln = Mindener Bahn	1 406	16 939 (7 498)
5. nach Rotterdam und Amsterdam	2 589	29 650
6. nach den belgischen Bahnen	4 772	39 080 (20 406)
7. nach der französischen Nordbahn	1 202	11 243 (10 032)
	<hr/>	<hr/>
	75 895	93 974 (607 029).

Zu Wasser nach Gustavsburg kamen 1865 723 922 Zentner an.

Die Ziffern zeigen, wo die hauptsächlichsten Verkehrsquellen der Bahn lagen, es waren im Westen neben den Seehäfen die Industrie- und Kohlenreviere an der Saar und in Rheinland-Westfalen, von wo starke Kohlen- und Eisen- besonders Schienensendungen über die Bahn gingen.

Die Kohlen zu ein Drittel Saar-, zu zwei Drittel Ruhrkohlen hatten zum größten Teil dieselben Absatzgebiete, die sich ergaben aus dem Ge-

brauch zum Hausbrand, zu industriellen Zwecken oder zur Gasbereitung. Je nach dem Wasserstand wechselte ihre Beförderung mit der Bahn. Zu drei Fünftel blieben sie im Verkehrsgebiet der hessischen Ludwigsbahn selbst, zu zwei Fünftel gingen sie vorwiegend nach der Pfalz (Ruhrkohlen) und Bayern. Die Versuche der hessischen Privatbahn, die Saarkohlen in Baden, Württemberg und den anstoßenden Gebieten durch die Ruhrkohlen zu verdrängen, scheiterten. Die pfälzischen Bahnen wußten diese Gebiete für die Saarkohle zu behaupten. Die Versendungen nach Bayern gingen unter Konkurrenz der böhmischen und sächsischen Kohle von 1865 an bis nahezu auf ein Drittel zurück.

Nicht minder wichtig waren die starken Eisensendungen, die teils nach Süden, teils nach Osten weitergingen.

Als wichtigster Beförderungsgegenstand im Verkehr von Osten kam vor allem Holz (Bretter) von Oberbayern und Böhmen, dann aber auch mit starken Schwankungen, je nach der Ernte, Getreide aus Franken und Ungarn zur Beförderung. Letzteres benutzte teils direkt, teils nur ab Passau oder Regensburg die bestehenden Bahnen und wurde dann in Mainz nach Holland und Frankreich verladen.

Die Transporte von oder nach Osten waren die wichtigsten, weil sie zum mindesten die 72 km lange Strecke Gustavsburg—Aschaffenburg, zum großen Teil auch die 30 km lange Linie Bingen=Mainz durchliefen. Bei 8,80% der gesamten beförderten Menge stellten die in dieser Richtung gehenden Transporte 16,76% der Einnahmen, die im Verkehr nach Nordosten gehenden Sendungen bei 0,79% der beförderten Güter 2,16% der Einnahmen. In den direkten Verkehren war das Verhältnis 9,15% : 12,99% und 0,98% : 2,24%.

Nicht so günstig war schon das Verhältnis in den Transiten nach Süden, die bei 11,23% der Erträge 8,62% der Beförderungen stellten. Im direkten Verkehr bewirkte das Mißverhältnis im Verkehr mit den pfälzischen Bahnen (8,39% : 6,59%) einen Umschlag, sodaß hier 9,59% der Einnahmen 11,43% der Beförderungen gegenüber standen.

Völlig umgedreht wird dies Verhältnis im Verkehr nach Westen. Hier ergab der Verkehr:

	% der Ein- nahme	% der beför- derten Menge
1. mit der Rhein=Nahebahn	5,72	9,28
2. mit der rheinischen Bahn	6,71	8,15
3. mit der Aachen=Düsseldorf=Ruhrorter Bahn	0,42	0,71
4. mit der Köln=Mindener Bahn	3,18	9,35
5. mit den Stationen Rotterdam=Amsterdam .	0,33	0,39
6. mit den belgischen Bahnen	0,94	0,88
7. mit der französischen Nordbahn	0,20	0,15
	<hr/>	<hr/>
	17,50%	28,91%

Der Lokalverkehr nahm bei 20% der Einnahmen 21,49% der gesamten Beförderungen in Anspruch.

Was in den Ergebnissen des Verkehrs nach Westen sich widerspiegelte war der Kohlenverkehr, der bis 1864 je nach dem Stand der Schifffahrt die Bahn oder den Wasserweg ging und erst von 1865 ab nach einem der Schifffahrt ungünstigen Jahr zum Teil auch unter dem Einfluß der Eröffnung der Anschlußbahnen der rheinischen Bahn nach dem Kohlenrevier sich mehr und mehr dem Schienenweg zuwandte.

Wie die Beförderung der Kohle, als wesentlichen Bestandteils der Beförderungen von Westen, in dieser Weise abhängig von der Witterung den Verkehr beeinflusste, so waren es im Verkehr mit dem Osten die von dem jeweiligen Ausfall der Ernte abhängigen Beförderungen von Getreide, die mitunter recht erheblich in den Erträgen dieses Verkehrs sich geltend machten.

Die Schwankungen in den Versendungen dieser beiden Artikel spiegeln sich denn auch in den Ergebnissen der einzelnen Jahre wider.

So waren es 1860 schon große Sendungen von Getreide, die neben erheblichen Verfrachtungen von Raps, Öl, slovenischem Faßholz und Wolle aus Osterreich-Ungarn wesentlich dazu beitrugen, daß der Güterverkehr in diesem Jahr bei einer beförderten Menge von 5 839 712 Zentner mit einem Ertrag von 677 398 fl. gegen 1859 sich nahezu verdoppelte. Die gleichzeitige günstige Entwicklung im Personenverkehr, der dank einer erheblichen Steigerung auf der Linie Mainz—Bingen bei einer beförderten Zahl von 1 137 837 Personen 609 177 fl. eintrug, gestattete bei einem Überschuß von 677 378 fl. eine Erhöhung der Dividende um $\frac{1}{4}$ % auf $5\frac{3}{4}$ %.

Im Jahre 1861 übertrafen die Getreidetransporte mit 3 809 75 Zentnern jene des Vorjahres fast um 100 000 Zentner. Gleichzeitig machten sich schon die in der ersten Hälfte dieses Jahres eingerichtete Hofer Route, ebenso wie die anderen bereits zustande gekommenen direkten Verkehre mit der französischen Ostbahn, mit Holland und Belgien geltend, so daß eine Zunahme in allen neu entstandenen Verkehren eintrat. Auch der Verkehr mit den pfälzischen Bahnen, der Rhein-Nahe und rheinischen Bahn hatte einen erheblichen Zuwachs aufzuweisen, so daß der Güterverkehr bei einer Beförderungsmenge von 8 063 079 Zentnern einen Ertrag von 861 167 fl. ergab. Im Personenverkehr wurde bei einer beförderten Personenzahl von 1 314 076 Personen gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 136 002 fl. erzielt. Der günstige Abschluß in beiden Verkehren ermöglichte die Verteilung einer Dividende von 7%.

Im Jahre 1862 kam der rasche Aufschwung zum Stehen. Der Personenverkehr blieb nahezu konstant. Im Güterverkehr fiel die Früchtekonjunktur des vorhergehenden Jahres aus. Indes kam nunmehr die Entwicklung der 1861 zustande gekommenen Verkehre insbesondere ein Aufschwung im Verkehr mit den holländischen und belgischen Seehäfen zur Wirkung. Die beförderte Menge stieg um etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Zentner auf 9611675 Zentner, gleichzeitig ihr Ertrag auf 1080220 fl. Der Überschuß von 1137073 fl. gestattete die Verteilung einer Dividende von $7\frac{1}{2}$ %.

Am 3. Januar 1863 wurde gleichzeitig mit der Rheinbrücke die Linie Mainz—Frankfurt in Betrieb genommen. Die damit erfolgte Herstellung des ununterbrochenen Schienenwegs nach dem Niederrhein machte sich zunächst im Personenverkehr geltend, der trotz der ungünstigen allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse bei einer beförderten Zahl von 1676988 Personen mit einer Mehreinnahme von nahezu 300000 fl. gegen das Vorjahr abschloß. Indes im Güterverkehr wurde die volle Rückwirkung der Eröffnung der neuen Brücke auf die Beförderungen doch durch die gedrückte wirtschaftliche Lage abgeschwächt. Zwar zeigte der Verkehr mit den belgischen Staatsbahnen, der beginnende Transit Holland—Österreich und Holland—Schweiz einen ansehnlichen Aufschwung, in den übrigen Verkehren aber blieb die neue Verbindung ohne Einfluß. Nicht minder wurde indes das Gesamtergebnis beeinträchtigt durch die wider Erwarten ungünstige Gestaltung der Einnahmen der Linie Frankfurt—Mainz. Zum Teil lag das schlechte Ergebnis der neuen Linie wohl an dem Mangel der direkten Verbindung mit den mitteldeutschen Bahnen, mehr noch aber schädigten die Konkurrenzmaßnahmen der Taunusbahn, die im Güterverkehr der neu eröffneten Linie Bischofsheim—Frankfurt zu einer Erniedrigung der Frachtsätze zwangen. Um mit der hessischen Privatbahn wenigstens in den über die Rhein-Nahbahn gehenden Verkehren den Wettbewerb aufnehmen zu können, hatte die Verwaltung der nassauischen Staatsbahnen ein Trajekt zwischen Rüdesheim und Bingerbrück eingerichtet, das Ende 1861 für den Personenverkehr und ein Jahr später für den Güterverkehr eröffnet wurde. Man erreichte denn auch später damit eine Berücksichtigung der rechtsrheinischen Strecken bei den in Betracht kommenden Verkehren dergestalt, daß der Verkehr mit der Rhein-Nahbahn für die Strecke Frankfurt—Bingerbrück einen Gemeinschaftsverkehr in der Weise bildete, daß die transportierende Bahn 75 %, die nichttransportierende 25 % der Frachtanteile zwischen Bingerbrück und Frankfurt erhielt. Ebenso wurde die Strecke im mitteldeutschen Verkehrsverkehr behandelt. So mußte für das Jahr 1863 bei der Festsetzung der Dividende auf den Satz von 7% zurückgegangen werden.

1864 dauerten die ungünstigen Verhältnisse in Handel und Verkehr fort. Die Einnahmen der Mainz—Frankfurter Strecke stiegen etwas, aber bei der Haltung der Taunusbahn mußten die Taxen weiter niedrig gehalten werden. Dafür aber nahm der Verkehr auf den anderen Linien um so mehr zu. Zwar fehlte auch in diesem Jahr die Getreidekonjunktur, einen Ersatz aber boten größere Holzsendungen aus Böhmen. Von Sachsen und Schlesien kamen große Rapstransporte über die Bahn. Umfangreiche Erztransporte transitirten von der Lahn- gegend über die Main-Weeserbahn nach der Rhein-Nahabahn. Dem Verkehr auf den Rheinstrecken kam insbesondere der niedrige Wasserstand und dann der Eisgang zu statten, der fast alle Gütertransporte der Bahn zufallen ließ, so daß insbesondere der Kohlentransport großen Umfang annahm. Die größte Zunahme zeigten die Transite von Holland und Belgien nach Bayern, Oesterreich sowie Ludwigshafen und der Schweiz. Die Menge der beförderten Güter stieg um nahezu 3 Millionen Zentner auf 13129141 Zentner mit einer Steigerung des Ertrags um nahezu 250 000 fl. auf 1 396 345 fl. Das ermöglichte wieder die Erhöhung der Dividende auf $7\frac{1}{2}\%$.

1865 brachte eine erhebliche, auf alle Linien sich verteilende Zunahme in beiden Verkehren. Gegen 1864 wurden im Personenverkehr mit 1 959 237 Personen nahezu 200 000 Personen mehr befördert und etwa 150 000 fl. mehr eingenommen. Noch stärker war die Steigerung im Güterverkehr, der bei einer beförderten Menge von 17 819 929 Zentnern 250 000 fl. mehr ertrug als 1864. Die Dividende konnte auf 8% festgesetzt werden.

Der starke Aufschwung, wie er 1865 begonnen hatte, dauerte zu Anfang 1866 fort, das so die glänzendsten Ergebnisse versprach. Um so heftiger war der Rückschlag. Am 28. Mai stellten die Friedrich-Wilhelms Nordbahn und die thüringischen Bahnen ihren Betrieb ein. Andere Bahnen folgten. Jeden Tag ging der Verkehr mehr zurück. Am 28. Juni wurde auf Mainz-Bingen die Beförderung eingestellt. Die Hauptzufuhrader war damit unterbunden. Die holländischen Verkehre nach dem Süden hatten schon vorher die Route durch Frankreich aufgesucht. Auch die Schifffahrt auf dem Rhein war teilweise unterbrochen. Erst am 8. August konnte der Betrieb auf allen Strecken wieder aufgenommen werden. Doch blieb der Ausfall wider Erwarten gering. Er betrug im Güterverkehr bei einem Mindertransport von etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen Zentnern 60 000 fl. und betraf fast nur den Kohlenverkehr, der in diesem Jahr bei dem günstigen Wasserstand unter der Konkurrenz der Schifffahrt zu leiden hatte, aber auch durch die Ausdehnung des direkten Kohlenpennigsttarifs einen Ausfall erwarten ließ. Die Rückgänge in den übrigen Klassen wurden durch die Mehreinnahmen in den drei ersten Monaten

völlig ausgeglichen. So kam man mit einer Ermäßigung der Dividende auf $7\frac{3}{4}\%$ aus.

Unter dem Einfluß starker Getreidetransporte nahm aber der Güterverkehr im folgenden Jahr einen solchen Aufschwung, daß für 1867 eine Dividende von $8\frac{1}{2}\%$ verteilt werden konnte.

Die glänzenden finanziellen Ergebnisse der Bahn beruhten einzig und allein auf dem starken Aufschwung, den der Transitverkehr auf den neuen Linien genommen hatte. Dank dem einträchtigen Zusammenarbeiten der beteiligten Bahnen war es rasch gelungen, durch Herstellung von Spezialtarifen und günstige Klassifizierung der wichtigsten Artikel nicht nur den seitherigen Beförderungswegen im Norden und Westen, sondern auch der Wasserstraße empfindliche Konkurrenz zu machen. Ein großer Teil der Kaufmannsgüter wandte sich von der Wasserstraße ab der Bahn zu. Aber selbst in der Beförderung der der Flußschiffahrt noch verbliebenen Massenartikel waren die vereinigten Bahnen in Wettbewerb mit dem Wassertransport getreten. Erleichtert wurde das allerdings einmal durch die Abgaben, welche die Rheinschiffahrt noch beschwerten, dann aber auch durch die Bitterungseinflüsse, denen dieser Transportweg immer ausgesetzt ist. Die vielfach erfolgte Abschaffung der Ermäßigungen während der gestörten Schiffahrt seitens der Bahnen zeigte, wie ratsam es war, die Konkurrenz der Wasserstraße zu erhalten. Die Beseitigung der noch bestehenden Schiffahrtsabgaben, die von allen Rheinstädten ohne Ausnahme gefordert wurde, konnte daher nur eine Frage der Zeit sein.

Deshalb hatte man auch unbekümmert darum, daß man auf der einen Seite in Konkurrenz mit der Wasserstraße stand, doch andererseits nicht unterlassen, den Anschluß an sie aufrecht zu erhalten und in jeder Weise zu fördern. Der von den in allen Rheinhäfen noch bestehenden Abgaben befreite Hafen in Gustavsburg erleichterte den Umschlag der Güter von Bahn zu Schiff und umgekehrt. 1865 wurden dort bereits von 234 Schiffen 763 666 Zentner, meist Kohlen und Eisen, zur Bahn entladen und 126 Schiffe mit 337 950 Zentnern, meist Eisensteine, Holz und Getreide beladen.

Der Umschwung in den Verkehrsverhältnissen des Rheintals konnte nicht ohne Einfluß bleiben auf die Entwicklung der Rheinstädte. Neben Köln trat jetzt wieder Mainz in den Vordergrund des Rheinverkehrs. Ersteres als Umschlagsplatz nach den belgischen und niederländischen Häfen zog als Sitz der rheinischen Eisenbahngesellschaft große Vorteile aus seiner Lage im rheinischen Eisenbahnnetz, nicht minder aber auch Mainz als Umschlagsplatz im Verkehr nach Bayern und als Sitz der diese Route beherrschenden Eisenbahngesellschaft. Die Konzessionen, die im Verkehr mit diesen Bahnen gewährt wurden, kamen im wesentlichen

Köln und Mainz zugute. Nicht nur in Frankfurt auch an anderen Handelsplätzen klagte man über die Begünstigungen, welche diesen Städten im Güterverkehr zustanden. Zum Teil waren allerdings die angegriffenen Sätze bedingt durch das Verhältnis zu Konkurrenzrouten und wurden daher selbst anderen hessischen Städten z. B. Darmstadt nicht zugebilligt. Jedenfalls aber kamen sie dem Verkehr der begünstigten Städte außerordentlich zu statten.

Bedeutungsvoller als diese Tarifpolitik der hessischen Ludwigsbahn war für Mainz zunächst die rasche Ausdehnung des Unternehmens und seiner direkten Verkehrsbeziehungen, die es zu einem Knotenpunkt des mittelhessischen Eisenbahnnetzes machten. Dank der Erleichterungen, die dem durchgehenden Personenverkehr von Mainz zu Gebote standen, war bald der ganze Verkehr nach dem Rhein von dem Umweg über Frankfurt abgeleitet und Mainz wieder zu seinem Mittelpunkt geworden. Im Warenverkehr ermöglichten die engen Beziehungen, in denen die leitenden Persönlichkeiten der Bahn zu den Handel und Gewerbe treibenden Kreisen der Stadt standen, eine Berücksichtigung der Interessen von Handel und Industrie bei der Herstellung neuer Beziehungen und ihrer Tarifierung, die ihre günstige Wirkung auf die weitere Entwicklung von Mainz nicht verfehlen konnte. So begann mit dem Jahre 1860 für die Stadt eine Zeit glänzendsten Aufschwungs, der, und das ist bezeichnend, selbst durch die ungünstigen Zeitverhältnisse zu Anfang der sechziger Jahre nicht im geringsten beeinträchtigt wurde.

Im wesentlichen war es die Eröffnung neuer Absatzgebiete im Osten und Nordosten, aber auch die erleichterte Ausdehnung der seitherigen Absatzmärkte, die belebend auf Handel und Industrie wirkte.

An erster Stelle hatte seither der Handel mit Getreide gestanden. Er war am meisten bedroht, je mehr die umliegenden ackerbautreibenden Länder, die seither seine Stütze waren, aus Getreide produzierenden Getreide konsumierende Gebiete wurden. Der durch Spezialtarife beförderte Bezug von Getreide aus Ungarn, Altbayern und Franken, ja sogar aus Norddeutschland, Schlesien und Polen erleichterte diesem Handelszweig den Übergang in die neuen Verhältnisse und die Behauptung, ja sogar noch die Ausdehnung seiner seitherigen Exporte nach Holland und Frankreich. Dem Handel in Holz und Hopfen kam die Erweiterung der Beziehungen nach Oberbayern zu statten. Den stärksten Aufschwung nahm der Weinhandel. Der durch die Linien der hessischen Ludwigsbahn, die Rhein-Nahabahn und die Rheingauerbahn erleichterte Verkehr der von diesen Bahnen berührten wohlhabenden Weinbaugebiete machte bald Mainz zum Mittelpunkt ihres Weinhandels, dessen Absatz durch ermäßigte Frachtsätze gefördert, nicht nur über die Hofer Route, sondern auch über

die rheinische Bahn nach Holland und England sich rasch hob. Nicht minder anregend wirkte die verbilligte Anfuhr von Rohstoffen, insbesondere Kohlen, und der erleichterte Absatz der Fabrikate auf die Entwicklung der Gewerbetätigkeit in Mainz. Dank der tatkräftigen Unterstützung der Darmstädter Bank wurden eine ganze Anzahl bestehender Unternehmen erweitert und neu gegründet. Die rascheste Entwicklung zeigte die Brauindustrie, die schon im Jahr 1866 110 600 Dhm gegen 24 983 im Jahr 1860 produzierte und dank der erleichterten Absatzwege bis nach Holland, Belgien und Frankreich exportieren konnte. Die bestehende Möbelindustrie nahm einen erneuten Aufschwung. Ihr wichtigstes Absatzgebiet wurde Mitteldeutschland. Die Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes kam der bestehenden Waggonfabrik sehr zu statten. Auch die Maschinenfabrikation gedieh und fand besonders in der schweren Industrie einen guten Absatzmarkt im Nordosten Deutschlands. Die Entwicklung dieser und manch anderer Industrien, z. B. der Schaumweinfabrikation, der chemischen Industrie, welche in dieser Zeit noch in den Anfängen waren, zeigten, wie innig die Entwicklung der Privatbahn mit jener der Stadt verknüpft war.

Von 24 797 750 fl. zu Anfang 1862 stieg das gesamte Brandversicherungskapital aller Gebäude der Stadt auf 37 715 110 fl. zu Anfang 1867. Die gesamte Summe der mit der Ludwigsbahn angekommenen und mit ihr abgegangenen Güter stieg von 2 657 536 Zentnern im Jahre 1860 auf 8 622 882 Zentner im Jahr 1865.

Mit Recht konnte die Handelskammer in ihrem Jahresbericht von 1863 sagen. „Die glänzende Entwicklung, welche das vaterstädtische Eisenbahnunternehmen genommen, ist zum glücklichen Ausgangspunkt einer neuen Epoche für unsere Stadt geworden.“

B. Die Erweiterungen des hessischen Eisenbahnnetzes.

Die Bedeutung der seither gebauten Bahnen lag in ihrem Charakter als Teile großer durchgehender Verkehrslinien. Auf die Heranziehung der von auswärtigen nach auswärtigen Handelsplätzen gehenden Beförderungen hatte man alle Hoffnungen gesetzt, nicht mit Unrecht, denn gerade diese Verkehre waren großer Ausdehnung fähig. Der innere Verkehr kam erst in zweiter Linie, und auch hier waren es nur die wenigen größeren gewerbereichen Städte, die ihre Berücksichtigung verlangten. Die Landbevölkerung, und sie stellte den weit überwiegenden Teil der Bevölkerung dar, stand dem neuen Verkehrsmittel noch ziemlich skeptisch gegenüber. Den Bedürfnissen der Landwirtschaft genügte vorläufig noch das gut ausgebaute Straßennetz. Nur da, wo der Boden

zu arm, um der ganzen Bevölkerung ein genügendes Auskommen aus der Landwirtschaft zu geben, zu gewerblicher Beschäftigung zwang und die Entstehung kleinerer gewerblicher Betriebe begünstigte, denen neben den billigen Arbeitslöhnen die billigen Wasserkräfte zustatten kamen, mußte allmählich auch der Umschwung, den die durch die Eisenbahnen gebotene Verkehrserleichterung im wirtschaftlichen Leben hervorrief, sich geltend machen und gleichzeitig, je mehr die segensreichen Wirkungen des neuen Verkehrsmittels auf die Entwicklung der von ihm berührten Gebiete selbst hervortrat, um so mehr das Verlangen nach einem Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz in diesen Landesteilen wachrufen.

So war es zu verstehen, daß der dem rheinisch-westfälischen Industrie-
revier, in dem ja zunächst die Vorzüge der Eisenbahnen zur Wirkung kamen, am nächsten liegende Teil des Großherzogtums, das hessische Hinterland, zuerst mit der Bitte um den Bau einer in erster Linie für die Hebung des inneren Verkehrs bestimmten Bahn an die hessische Regierung herantrat. Das hessische Sibirien, so nannten es die Beamten treffend, hatte für das Großherzogtum nur Wert wegen der vielen Forstdomänen, die dort lagen. Den Ackerbau ließ der bergige Schieferboden nur kümmerlich gedeihen, so daß die arme Bevölkerung auf andere Erwerbsarten angewiesen war. Die ursprünglich als lohnender Erwerbszweig betriebene Tuchmacherei war im Wettbewerb mit den benachbarten preußischen und kurhessischen Gebieten unterlegen, als diese unterstützt durch Darlehen ihrer Regierungen zur Einführung von Maschinen übergingen und Preußen durch einen hohen Zoll die wichtigsten bisherigen Absatzgebiete verschloß. An die Stelle der Tuchmacherei war die Strumpfwirkerei getreten, die als Hausindustrie mit allen Schattenseiten dieser Beschäftigungsart sich rasch ausbreitete. Immerhin fand noch ein Teil der männlichen Bevölkerung Verdienst in den an verschiedenen Orten betriebenen Eisensteingruben und einem Hüttenwerk, das von einem rührigen Unternehmer dort gegründet worden war. Auf die weitere Entwicklung dieser noch in den Anfängen stehenden Eisenindustrie setzte man denn auch alle Hoffnungen auf eine bessere Zukunft dieses Landes. Da kam die Eisenkrisis der 40er Jahre, unter deren Folgen die Eisenproduktion nahezu ganz einging. Damit war die letzte Verdienstquelle im Lande versiegt. Noch zahlreicher wie seither wanderte der kräftige Teil der Bevölkerung aus, oder suchte auswärts bei Ernte- und Eisenbahnarbeiten Beschäftigung. Die reichen Eisensteinlager des Landes lagen unbenutzt da. Ihre Ausbeutung zu erleichtern durch eine Verbindung mit dem Kohlenrevier, war daher ein Gedanke, der schon früh sowohl im angrenzenden Siegerland wie im hessischen Hinterland zur

Agitation in der Bevölkerung für den Bau einer Bahn vom westfälischen Kohlenrevier über Siegen und Biedenkopf, der Hauptstadt des Landes, nach Marburg führte. Veranlassung dazu gab die von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft geplante Ausführung einer Bahn von Köln nach der Main-Weeserbahn. 1850 wurde man bereits bei dem hessischen Ministerium vorstellig und bat, mit den anderen interessierten Staaten in Verhandlung zu treten wegen Erbauung einer Bahn auf Staatskosten, da nur durch billigen Bezug von Steinkohlen bei niedrigen Löhnen die Eisenproduktion gefördert und der Bevölkerung Verdienst geschaffen werden könne. 1852 wurde die Regierung an dieses Ersuchen erinnert, die Projekte einer Bahn Gießen—Koblenz und Gießen—Deuz beschäftigten damals die Regierungen von Nassau, Preußen und Kurhessen. Die hessische Regierung noch zu sehr mit den eigenen Bahnbauten beschäftigt, erklärte, die Projekte berührten nur zum kleinen Teil hessisches Gebiet, ihr Zustandekommen hänge daher wesentlich von Bedingungen ab, auf welche die hessische Regierung keine Einwirkung habe. Eine Führung über Biedenkopf nach Marburg biete zwar große Vorteile für die Verkehrsverhältnisse des Hinterlandes, sei aber in ihren Verbindungen noch viel zu wenig vorbereitet, als daß die Regierung jetzt schon eine Ansicht darüber aussprechen könne. Zudem seien die Interessen verschiedener Landesteile berührt.

So blieb dies Projekt auf sich beruhen, bis es im Jahr 1857 in Verbindung mit einer Bahn von Marburg an den am Nordabhang des Vogelsbergs gelegenen oberhessischen Städtchen Alsfeld und Lauterbach vorbei nach Fulda zum Anschluß an die damals projektierte Linie Bebra—Fulda—Schweinfurt wieder aufgenommen wurde. Die Anregung für diese Linie ging von diesen oberhessischen Städtchen aus, in denen eine große Anzahl von kleineren gewerblichen Betrieben bestand, meist Leinenwebereien und Tuchmanufakturen, die insbesondere nach den nieder-rheinischen Städten einen lebhaften Handelsverkehr unterhielten und sich eine wesentliche Förderung desselben davon versprachen, wenn die von ihnen angeregte Bahn von Marburg über Biedenkopf nach Siegen fortgesetzt würde zum Anschluß an die im Bau begriffene Linie Köln—Siegen. Man hoffte dadurch zugleich eine wichtige Transitlinie für den Verkehr zwischen dem Niederrhein und dem Osten zu schaffen. Durch Verhandlungen mit Bayern, Kurhessen und Preußen, sowie Gewährung einer Zinsgarantie sollte die hessische Regierung das Zustandekommen dieser Bahnen fördern.

Das Projekt kreuzte sich mit einem ähnlichen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die, nachdem Nassau der Fortsetzung der Köln-Siegener Bahn im Dill- und Lahntal nach Gießen Schwierigkeiten

machte¹⁾, den Anschluß an die Main-Weserbahn durch das hessische Hinterland über Marburg zu gewinnen suchte. Dadurch wäre die Fortsetzung nach Fulda erleichtert worden. Die hessische Regierung trat daher in Verhandlungen sowohl mit der Gesellschaft wie mit den an der Bahn ebenfalls interessierten Staaten Preußen und Kurhessen. Preußen war zum Abschluß eines Vertrags bereit, nur Kurhessen zögerte. Endlich gelang es mit Hülfe Preußens auch Kurhessen zum Abschluß eines Vertrags zu bewegen. Damit glaubte man das Zustandekommen der Bahn gesichert. Es fehlten nur noch die Ratifikationen seitens der vertragsschließenden Staaten. Da aber stieß man auf neue Schwierigkeiten. In Kurhessen hatte die dort entstandene Verfassungskrise sich verschärft. Zu den nicht auf Erledigung drängenden Angelegenheiten zählte für Kurhessen auch der abgeschlossene Staatsvertrag. Auf ihre Anfragen erhielt die hessische Regierung überhaupt keine Antwort. Drei Jahre lang zog man so die Erledigung hinaus. Inzwischen gab Nassau seinen Widerstand auf und die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft baute nach Gießen. Ein Jahr nach Eröffnung der Bahn, am 13. Februar 1863, erteilte auch Kurhessen dem abgeschlossenen Staatsvertrag seine Ratifikation.

Mit der Führung der von Köln kommenden Bahn nach Gießen war auch der Ausgangspunkt für eine Bahn nach Fulda, sofern man an der Bedeutung dieser Linie als Teilstrecke des durchgehenden Verkehrs festhielt, nach dieser Stadt verlegt. Da Meiningen und Bayern einer Fortsetzung nach Osten geneigt gegenüberstanden, schienen die Hoffnungen, die man auf die Linie setzte, auch nicht unberechtigt. Freilich war das Gelände nicht günstig, dafür bildete sie aber die kürzeste Verbindung nach Bayern und kam gleichzeitig auch dem inneren Verkehr Oberhessens mehr zugute, das sie ja in seinem ganzen nördlichen Teil erschloß.

Oberhessen, zwar von der Natur reicher gesegnet als das hessische Hinterland, war doch zum größten Teil auch ein armes Land. Durch das die Provinz von Osten nach Westen durchziehende Gebirge, den Vogelsberg, in zwei Teile, einen nördlichen und einen südlichen getrennt, zeigte es eine wohlhabendere Bevölkerung nur in den westlichen und südlichen Ausläufern des Gebirges. Hier ließ ein fruchtbarer Boden den Ackerbau gedeihen. Bei der Nähe der Main-Weserbahn bestand für dieses Gebiet kein dringendes Bedürfnis nach einer Bahn. Mehr Interesse an einer

¹⁾ Nassau hatte seine Zustimmung zur Führung der Bahn durch nassauisches Gebiet abhängig gemacht von der Bewilligung der Fortsetzung der rechtsrheinischen Bahn bis Deuß resp. Siegburg, eine Bedingung, auf die Preußen nicht einging.

solchen hatten schon die Besitzer der an den südlichen Abhängen des Gebirges beginnenden, über das Gebirge hinwegziehenden Waldungen, die auch einen großen Teil seiner nördlichen Ausläufer einnahmen, der Staat und mehrere Standesherrn. In den nördlichen und nordöstlichen Teilen der Provinz überwog in der Landwirtschaft eine starke Viehzucht. Daneben betrieb man den Flachsbau, der das Rohprodukt für die zum Teil als Hausindustrie betriebene, zum Teil in einigen kleineren Städten in gewerblichen Betrieben konzentrierte Leinweberei lieferte. Diese und einige kleinere Tuchmanufakturen und Zigarrenfabriken auch Baumwollspinnereien ließen so ein reges gewerbliches Leben entstehen. Doch handelte es sich bei allen nur um Kleinbetriebe, die mehr oder weniger auf den niedrigen Löhnen und billigen Wasserkräften beruhten und denen, soweit nötig, das billige Holz die Steinkohle vollständig ersetzte. Auch die beiden an dem südlichen Abhang des Vogelberges bestehenden Eisenhütten, die Friedrichshütte bei Laubach und die Hirzenhainer Hütte, welche die erforderlichen Eisensteine aus den Gruben bei Wezlar bezogen, besaßen mit ihrer Produktion von durchschnittlich 22000 und 1400 Zentnern pro Jahr keine größere Bedeutung.

So fand die Bevölkerung zum Teil im Ackerbau, zum Teil in den bestehenden gewerblichen Betrieben ein gedeihliches Auskommen. Nichtsdestoweniger machte sich seit der Mitte der Fünfziger Jahre gleichzeitig mit einem Rückgang in der Leinweberei, der im wesentlichen auf die Verbreitung des leichteren Maschinengarns und der mechanischen Weberei sowie die Verbesserungen der Flachskultur in den Konkurrenzländern zurückzuführen war, eine ständige Abnahme der Bevölkerung bemerkbar. Dieser Tatsache gegenüber konnte auch die hessische Regierung, nachdem das Projekt einer Bahn von Fulda nach Marburg in der veränderten Richtung nach Gießen wieder vorgeschlagen wurde, sich nicht untätig verhalten, zumal bereits eine ausgedehnte Agitation für den Bau der Bahn eingesetzt hatte. Im Jahre 1862 entschloß man sich, eine Aufnahme der in Frage kommenden Projekte vornehmen zu lassen. Der mit dieser Aufgabe betraute Techniker sollte insbesondere untersuchen, welche Richtungen den Interessen des gewerblichen Verkehrs am förderlichsten seien und zugleich die wenigsten Geländeschwierigkeiten böten. Das Ergebnis der Untersuchung war der Vorschlag einer Bahn von Gießen über Grünberg, Alsfeld nach Lauterbach und einer zweiten Linie von Grünberg mitten durch die Provinz zum Anschluß an die Main-Weferbahn bei Friedberg. Die Regierung, welche die Fortsetzung der ersten Linie nach Fulda für notwendig hielt, leitete nun wieder Verhandlungen mit Kurhessen ein, um die Einmündung der Bahn in Fulda zu sichern. Auf hessischer Seite war man bereit, die Fortführung der

projektierten Bahn Bebra—Hanau im Tal der Fulda, das auf eine kurze Strecke hessisches Gebiet berührte, zu gestatten. In Kassel aber erfuhr man, daß man dort diese Erlaubnis nicht nötig habe, da man die Bahn in dem Tal der Haun, eines Nebenflusses der Fulda, hinauf und über die Höhe hinweg nach Fulda baue. Bezüglich einer Einmündung der von Hessen projektierten Bahn in Fulda ließ man sich überhaupt auf nichts ein. Anscheinend hielt man in Kassel das spätere Zustandekommen einer Bahn von der Main-Weserbahn nach Hersfeld für gefährdet, jedenfalls aber hatte man kein Interesse, Linien zu begünstigen, die unter Umständen eine Ablenkung des Verkehrs von und nach Bayern, soweit er seither über Kassel ging, zur Folge haben konnten.

Nur so ist auch das Verhalten zu verstehen, das Kurhessen dem ein Jahr später aufgetauchten Projekt einer Bahn von Gießen nach Gelnhausen gegenüber einnahm. In Bayern hatte man einen Anschluß der bayerischen Bahnen bei Fulda aufgegeben, nachdem die nähere Untersuchung gezeigt hatte, daß einer Überschreitung der Rhön zu große Geländeschwierigkeiten entgegenstanden. Auch in Kurhessen gab man einer Verbindung der Bebra-Hanauer Bahn von Schlüchtern nach Gemünden den Vorzug. Eine Einigung der beiden Staaten war noch nicht erfolgt. Da tauchte in Oberhessen die Idee einer Eisenbahn von Gießen nach Gelnhausen mit Fortsetzung nach Partenstein, einer Station der Linie Mchaffenburg—Gemünden, auf. Das Projekt fand selbstverständlich in den von ihm berührten Gegenden lebhafte Unterstützung. Rasch bildeten sich in den einzelnen Orten Komitees insbesondere in Büdingen, das als der Hauptagitationsherd bezeichnet wurde, und nun agitierte man in Wort und Schrift für das neu erfundene Projekt. Man sprach von ihm als dem einzigen Projekt in Oberhessen, das eine Zukunft habe, das berufen sei, einen Teil der eigentlichen Orientbahn zu bilden, da es die kürzeste Verbindung zwischen Köln und Würzburg herstelle. Eine an die Regierung gerichtete Vorstellung gab dieser Veranlassung, den Techniker, der seinerzeit die Gießen—Fuldaer Linie vermessen hatte, über das neueste Projekt zu hören. Dieser sprach sich entschieden gegen seine Ausführung aus. Gerade für den durchgehenden Verkehr, den man bei diesem Projekt in den Vordergrund schob, so führte das Gutachten zutreffend aus, sei eine Bahn in dieser Richtung quer über die südlichen Ausläufer des Vogelsberges schon infolge der ungünstigen Geländebeziehungen in entschiedenem Nachteil gegenüber den Konkurrenzbahnen im Rhein- und Maintal. Ebensovienig habe die Bahn für den Lokalverkehr Bedeutung, da dieser von den berührten Landesteilen nicht nach Westen oder Osten, sondern nach Süden und Südwesten gehe. Jedenfalls gehörten die Betriebsverhältnisse einer solchen Bahn zu den nicht günstigen. Trotz dieser an

sich einleuchtenden und, soweit sie den Lokalverkehr betrafen, auch später von den oberhessischen Abgeordneten bestätigten Bedenken gegen das Projekt, hielt es die Regierung für angebracht, von neuem mit Kurhessen Verhandlungen anzuknüpfen, um wenigstens die Erlaubnis zur Einmündung in Gelnhausen zu sichern. Der Empfang, den man in Kassel fand, als man wieder mit einem neuen Projekt kam, war ein unerwarteter. „Wir sind,“ so klagte später von Dalwigk, „in Kassel nicht nur abgewiesen, sondern man darf wohl sagen mit Hohn behandelt worden.“ So schien auch dies Projekt zu scheitern. Da nahm sich Bayern, das bei seiner pfälzischen Eisenbahnpolitik ein wohlwollendes Entgegenkommen Hessens nötig hatte, der abgewiesenen hessischen Regierung an und bewog Kurhessen zur Annahme einer in den wegen der Elm-Gemündener Bahn am 14. Dezember 1865 abgeschlossenen Staatsvertrag aufgenommenen Bestimmung, danach sich Kurhessen verpflichtete, in die Erbauung einer Bahn von Gießen an die bayerische Westbahn einzuwilligen. Kurhessen konnte unbesorgt auf diese vage Bedingung eingehen, zumal sie nur Bayern nicht Hessen gegenüber eine Verpflichtung bedeutete. Zudem hatte Bayern zwar die Erteilung der Konzession zugesagt, aber jede weitere Unterstützung abgelehnt.

Bezüglich der übrigen Linien beharrte Kurhessen auf seinem früheren Standpunkt. Zwar schien es eine Zeitlang, als ob die Bahn durch das Hinterland zur Ausführung komme, als sich für diese Linie ein neuer Unternehmer in der bergisch-märkischen Eisenbahngesellschaft¹⁾ fand, die sich eine von der Köln-Mindener Bahn unabhängige Verbindung nach der Main-Weserbahn schaffen wollte und von Kurhessen eine Zusicherung bezüglich der Fortsetzung nach Fulda und den bayerischen Bahnen ver-

¹ Die bergisch-märkische Eisenbahn, die Bahn des westfälischen Industriegebietes, umfaßte die Stammlinien Dortmund—Stehle—Düsseldorf und Hamm—Hagen—Elberfeld—Düsseldorf, von denen aus sie mit einer ganzen Reihe von kleinen Strecken das Industriegebiet erschloß. Ihr gegenüber war die Köln-Mindener Bahn mehr Transitbahn, die sich im wesentlichen auf ihre großen Strecken Köln—Minden, Ruhrort—Gelsenkirchen—Dsnabrück und Gießen—Köln—Emmerich mit Anschluß an die niederländische Rheinbahn (Rotterdam—Utrecht—Arnhem, Amsterdam—Utrecht) beschränkte. Das Streben nach Unabhängigkeit führte dann bei der bergisch-märkischen Bahn zu einer ganzen Reihe von Anschlußbahnen unter Umgehung der Köln-Mindener Bahn. So verband die Strecke Elberfeld—Solingen—Köln mit der rheinischen Bahn. Über Düsseldorf, München-Gladbach, Venlo schloß man an die niederländische Staatsbahn (Blissingen—Venlo, Rotterdam—Breda, Utrecht—Bortel, Groningen—Arnhem) an. Mit der Strecke Schwerte—Recheim—Hüsten gewann man später Anschluß über Warburg nach Kassel, ebenso über Unna—Soest nach Altenbeden. Die selbständige Verbindung nach Süden sollte durch eine Fortsetzung der Strecke Schwerte—Siegen nach der Main-Weserbahn hergestellt werden.

langte. Aber auch jetzt wieder zögerte man in Kassel, sich zu entscheiden, angeblich, weil man mit Bayern bezüglich der auf beiderseitigen Grenzgebieten projektierten Bahnanlagen sich noch nicht definitiv geeinigt habe, und als die kurhessische Regierung sich endlich entschied, erklärte die Gesellschaft, daß sie auf die Ausführung verzichten müsse, da Preußen die zur Verfügung gestellten Mittel zurückgezogen habe.

So waren alle Projekte in Oberhessen an dem harthörigen Verhalten der kurhessischen Regierung gescheitert. Mehr Glück in Kassel hatte die hessische Regierung mit einem Projekt in der Provinz Starkenburg, nämlich der Linie Offenbach—Hanau, zu deren Einführung in Hanau, wie zum Anschluß an die Bahn nach Bebra, man der Zustimmung Kurhessens bedurfte. Über die Notwendigkeit einer Verbindung der im Bau begriffenen neuen Staatsbahn Bebra—Hanau mit Frankfurt war die kurhessische Regierung nicht im Zweifel, nur war ihre Herstellung schwierig, nachdem die hessische Ludwigsbahn den Zweck des nicht genehmigten Erwerbs der Frankfurt—Hanauer Bahn auf andere Weise, welche die noch ausstehende Genehmigung völlig überflüssig erscheinen ließ, doch erreicht hatte. Zwar machte die hessische Privatbahn die größten Anstrengungen, um zu einer Verständigung über eine gemeinschaftliche Benutzung der Linie mit Kurhessen zu gelangen. Es war vergebens. Als Hessen im Jahre 1865 mit dem Vorschlag, die Linie Offenbach—Hanau als Fortsetzung der bestehenden Frankfurt—Offenbacher Bahn auf gemeinschaftliche Kosten der beteiligten Staaten auszubauen, an Kurhessen herantrat, gab man in Kassel diesem Projekt, das die Verbindung direkt mit den Frankfurter Westbahnhöfen und der Main-Neckarbahn herstellte, den Vorzug. Zu Anfang 1866 war man bereits über die Grundzüge einig, nur über die Modalitäten des Baues war noch eine Verständigung zu treffen, die aber nicht schwierig sein konnte. So schien wenigstens der direkte Anschluß Offenbachs an das bestehende Eisenbahnnetz gesichert.

Weniger erfolgreich war die hessische Regierung im Süden der Provinz Starkenburg. Hier handelte es sich um das Projekt einer Bahn durch den hessischen Odenwald.

Der Odenwald, soweit er auf hessischem Gebiet liegt, wird durch eine bei Zwingenberg mit dem Melibokus beginnende von Nordwesten nach Südosten hinziehende Wasserscheide in zwei Teile getrennt. Von diesen teilt sich der nördliche Teil in drei parallel zu einander von Süden nach Norden verlaufende Täler, das Modau- das Gersprenz- und das Mümlingtal. Die beiden letzteren Täler münden in das Maintal, das erstere in das Rheintal. In ähnlicher Weise ist der südwestliche Teil getrennt. Hier schließen gewissermaßen als Fortsetzung

des Gersprenztales nach Südwesten das bei Weinheim mündende Weshnütztal an, nach Südosten das bei Hirschhorn in das Neckartal mündende Ulfental. Als Fortsetzungen des Mümlingtales nach Süden lassen sich das westlich von Elerbach in das Neckartal mündende Gammelsbachtal und das im feinem obersten Teil noch parallel mit dem Mümlingstal östlich verlaufende und bei Elerbach mündende Ittertälchen auffassen.

Entsprechend der Richtung der Täler ging der Verkehr im nördlichen Teil nach der Rhein- und Mainebene, im Süden nach der Rheinebene und dem Neckartal.

Für den Ackerbau in Betracht kamen im wesentlichen nur die westlichen Täler, insbesondere das Modau-, Gersprenz- und Weshnütztal, während die Bevölkerung in den übrigen Tälern mehr oder weniger auf einen gewerblichen Nebenerwerb angewiesen war. So hatte sich besonders im Mümlingtal eine größere Anzahl gewerblicher Betriebe gebildet. Die vorhandenen Sandsteinlager gaben mehreren Hundert Arbeitern Beschäftigung, ebenso der im unteren Teil des Tals vorhandene Schwefelspath, der von Mühlen an der Mümling gemahlen und dann auf dem Main weiter versandt wurde. Über den Main bezog auch ein in Michelstadt bestehendes Hüttenwerk seine Eisensteine von der Lahn. Die billigen Holzpreise kamen bei der Verhüttung zu statten. Bei einer Fabrikation von 42600 Zentner beschäftigte es 1862 über 100 Arbeiter. Die Bearbeitung von Eisen betrieben im Mümlingtal wie in den anstoßenden nach dem Neckar gehenden Tälern einige Hammerwerke. Über alle Täler zerstreut waren einige Lohgerbereien, welche die im Odenwald selbst erzeugte Lohrinde benutzten, endlich verschiedene nicht unbedeutende Tuchmanufakturen. Das war neben einigen weniger bedeutenden Betrieben die Industrie des Odenwaldes, wie sie sich aus den wirtschaftlichen Verhältnissen der Gegend ergab.

Daß der Wunsch nach einer Eisenbahn zuerst in dem gewerbereichen langen Mümlingtal sich geltend machte, war verständlich. Für die dort bestehende Eisenfabrikation wurde zunächst der Nachteil der hohen Landfracht, verschärft durch ein gleichzeitiges Sinken der Eisenpreise, fühlbar. Veranlassung gab hier das schon um die Mitte der 50er Jahre in Baden erörterte Projekt einer Verbindung der badischen und bayerischen Bahnen durch das Neckartal, die nicht nur den Durchgangsverkehr von Westen nach Osten, insbesondere von der See nach Bayern und Osterreich über Mannheim heranziehen, sondern auch den östlichen Landesteil enger an den Hauptkörper des badischen Landes anschließen sollte. Baden war bereit, einer geeigneten Gesellschaft den Bau zu übertragen unter Gewährung einer Zinsgarantie, nur stritt man, ob die Bahn in der Richtung Neckargemünd, Neckesheim, Mosbach oder im Neckartal

geführt werden solle. Für den Bau am Neckar entlang sprachen nicht nur die hier vorhandenen günstigen Geländebedingungen, sondern auch die Interessen der gewerbereichen badischen Städtchen, während eine Bahn über Neckesheim durchweg schwieriges Gelände vorfand, auch von der überwiegend ackerbautreibenden Bevölkerung überhaupt nicht verlangt wurde. Über den Vorzug der ersteren Richtung konnte danach eigentlich kein Zweifel bestehen, indes die Führung im Neckartal hatte in der Auffassung der badischen Regierung den Fehler, daß sie zum Teil hessisches Gebiet berührte, also ohne Zustimmung Hessens an eine Ausführung nicht zu denken war. Die hessischen und badischen Städte im Neckartal petitionierten gemeinschaftlich um die Führung der Bahn im Neckartal zum Anschluß an die württembergischen Bahnen über Neckarelz nach Heilbronn. Dabei wies man auf die Möglichkeit einer direkten Verbindung von Eberbach durch das Mümlingtal nach Offenbach hin. Dieser Gedanke fand in den angrenzenden hessischen Gebieten lebhaften Anklang und führte zu mehreren Gesuchen an die hessische Regierung, in denen man auf die Notwendigkeit der Bahn für die Industrie des Odenwaldes hinwies. Die Regierung ließ daher im Frühjahr 1861 eine Geländeaufnahme für eine von der Station Dieburg der Strecke Aschaffenburg—Darmstadt ausgehende und über Groß-Umstadt, Höchst im Mümlingtal hinziehende, über Erbach nach Eberbach führende Linie vornehmen. Dabei sollte auch eine inzwischen von den Ortsvorständen des vorderen Odenwaldes angeregte Führung von Darmstadt über Reinheim nach Groß-Umstadt berücksichtigt werden. Gleichzeitig knüpfte man mit Baden und Württemberg Verhandlungen an, um die Fortsetzung der Bahn, insbesondere zunächst ihre Einmündung in die badische Odenwaldbahn zu sichern. Württemberg stand den hessischen Wünschen geneigt gegenüber, dagegen hatte Baden Bedenken. Die badische Regierung meinte zunächst, daß der Bahn unüberwindbare Geländeschwierigkeiten entgegenständen, und als man auf hessischer Seite darauf hinwies, daß diese Schwierigkeiten auf diesseitigem Gebiet beständen und schon überwunden würden, erklärte man endlich in Karlsruhe, eine Einmündung in die badische Odenwaldbahn könne nur bei Neckargemünd gestattet werden. Der damit zugemutete Umweg hätte eine Heranziehung des durchgehenden Verkehrs zwischen dem Norden einerseits, dem Bodensee und der östlichen Schweiz andererseits, von der man die Rentabilität der Bahn erwartete, unmöglich gemacht. Der Lokalverkehr allein, das war unschwer einzusehen, war zu gering, als daß er die Ausführung einer Bahn gelohnt hätte. Zudem versprach sich die hessische Regierung nur von der Anlage einer durchgehenden Bahn einen Nutzen für die industrielle Entwicklung des Odenwaldes. Wenn also Baden sich einer Ausführung der Bahn

in diesem Umfang widersezte, war ihr wichtigster Zweck vereitelt. Man machte später noch einmal den Versuch, die badische Regierung zu einer Änderung ihres Standpunktes zu bewegen, aber ohne Erfolg. So mußte auch dies Projekt auf sich beruhen bleiben.

Am nächsten der Ausführung kamen einige Projekte in Rheinheffen.

Auch in dieser Provinz war man ermuntert durch die wohlwollende Haltung, welche der Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn zu einer Erweiterung des rheinheffischen Bahnnetzes einnahm, mit Wünschen nach einer solchen an die hessische Regierung herangetreten. Rheinheffen war ja der wohlhabendste Landesteil, mehr wie sonst im Großherzogtum gedieh in dieser fruchtbaren Gegend der Ackerbau. Die Nähe der größeren Städte regte hier zu einer intensiveren Bebauung an, steigerte aber auch das Interesse an einer besseren Verbindung mit den Absatzmärkten. An dem wohlfeileren Bezug des fehlenden Brennmaterials war zudem mehr oder weniger jeder Haushalt interessiert.

Schon 1852 hatte man eine Führung der Linie Mainz—Worms mehr durch das Innere der Provinz zu erlangen gesucht, schließlich aber war man zufrieden, als die billigere direkte Linie gesichert war. Den Bedürfnissen der inneren Provinz war freilich mit der an der östlichen Grenze hinziehenden Linie ebensowenig gedient wie mit ihrer späteren Fortsetzung an der nördlichen Grenze. Die 1856 gegründete Rhein-Alzeybahn-Gesellschaft hatte zwar durch eine bereits konzessionierte Linie Alzheim-Alzey auch den Bedürfnissen der inneren Landesteile gerecht zu werden gesucht, aber die mit Rücksicht auf die Interessen der pfälzischen Ludwigsbahn und der Stadt Ludwigshafen von Bayern erfolgte Ablehnung der Konzession für die Fortsetzung nach Kaiserslautern hatten eine Ausführung der Bahn in unabsehbare Ferne gerückt, so daß man froh sein konnte, als die hessische Ludwigsbahn bei der Fusion die Verpflichtung übernahm, die Bahn zu bauen, sobald ihre Dividende den Satz von 6% übersteige. Dieser Fall war 1861 eingetreten, und nun handelte es sich für die Privatbahn darum, über die Grundzüge eines rheinheffischen Eisenbahnnetzes sich zu entscheiden, damit die zu erbauende Linie in dieses Netz in geeigneter Weise sich später einfüge. Zweierlei war dabei zu berücksichtigen, einmal die Interessen der Provinz selbst und der hessischen Ludwigsbahn, dann aber auch jene der Pfalz und der in ihr ansässigen pfälzischen Ludwigsbahn.

Im Vordergrund standen vor allem die Interessen der vier Städte Mainz, Worms, Alzey und Bingen.

In Alzey erstrebte man in erster Linie eine bequeme Verbindung mit dem Rhein. In umgekehrter Richtung verlangte das Interesse von Worms eine Aufrechterhaltung seiner seitherigen Beziehungen mit dem

rheinheffischen Hinterland und den angrenzenden Gebieten der Pfalz. Eine Linie Worms—Alzey entsprach den Wünschen beider Städte.

Dringender aber als Alzey und Worms durfte Bingen eine Verbindung mit seinem Hinterland verlangen. Diese Stadt, an der Mündung der Nahe in den Rhein gelegen, war früher der Umschlagsplatz des Rhein-Naheverkehrs und der Markt für das untere Nahetal gewesen. Beides verlor Bingen, als die Rhein-Nahebahn 1859 eröffnet wurde. Diese mündete in dem Bingen gegenüber an dem linken Ufer der Nahe auf preussischem Gebiet gegründeten Bingerbrück, wo auch der Bahnhof der rheinischen Bahn lag. Ein rasch gebauter Hafen erleichterte den Umschlag zwischen Bahn und Schiff. Durch doppelte Schiffahrtsverbindungen mit Rüdesheim begünstigt, zog sich der ganze Verkehr nach dem Rheingau jetzt über Bingerbrück. Der Umschlagsverkehr im Binger Hafen sank rasch von 900 000 Zentnern auf 300 000 Zentner. Nun suchte man Ersatz für die erlittenen Verluste und fand ihn in dem Bau einer Bahn von Bingen nach Alzey zur bayerischen Grenze mit Anschluß an die pfälzische Linie Dürkheim—Neustadt. Veranlassung zu diesem Projekt gab ein anderes in der Pfalz lebhaft erörtertes, das den Bau einer Bahn von Münster a. St. durch das Alsenzthal an den westlichen Abhängen der Hardt entlang zum Anschluß an die pfälzische Ludwigsbahn vorsah. An dem Zustandekommen einer Linie in dieser Richtung hatten vor allem die pfälzischen Bahnen ein Interesse. Die projektierte Bahn kürzte nicht nur die seitherige Verbindung über Mainz zu Gunsten der pfälzischen Bahnen im Verkehr von dem Niederrhein nach dem Oberrhein und der Schweiz erheblich ab, sie machte vor allem unabhängig von der hessischen Ludwigsbahn. Nur waren bei ihrer Ausführung recht erhebliche Schwierigkeiten im Gelände zu überwinden, die angesichts der Erfahrungen, welche man bei dem Bau und Betrieb der Rhein-Nahebahn¹⁾ gemacht hatte, Zweifel an der Rentabilität auch dieser Bahn nicht unbegründet erscheinen ließen und selbst, als die bayerischen Stände 1861 eine 4%ige Zinsgarantie bewilligt hatten, noch vom Bau abschreckten.

¹⁾ Die Rhein-Nahebahn (Neunkirchen—Bingerbrück), deren Baukosten mit 15 Mill. Talern den Voranschlag um 6 Mill. Taler überstiegen, erbrachte während ihres Bestehens als Aktiengesellschaft niemals eine Dividende, ja sogar zur Verzinsung der aufgenommenen 6 Mill. Taler 4½%iger Prioritäten mußte Preußen noch erhebliche Zuschüsse leisten, bis die Bahn 1882 gegen Übernahme der Prioritäten und Abfindung der Aktien zu etwa 17% des Nominalbetrages in das Eigentum des Staates überging. Die Gründer der Gesellschaft hatten eine ihnen angebotene 3½%ige Zinsgarantie als überflüssig abgelehnt, da die mit ihr verknüpften Bedingungen nur die Erreichung der von ihnen erhofften Rente von mindestens 8% zu hindern geeignet seien.

Dabei stand weder die preussische Regierung noch die Verwaltung der Rhein-Nahbahn dem Projekt geneigt gegenüber. Letztere verlangte den Anschluß der Bahn an die Strecke Neunkirchen—Ludwigshafen bei Hochspeyer, während Kaiserslautern die Einmündung bei dieser Stadt erstrebte. So zog sich die Ausführung dieses Projektes in ungewisse Länge. Das und die absolute Konkurrenzunfähigkeit, welche eine Autorität, wie der Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn, der Linie im Alsenztal prophezeite, ermunterte die Agitation für das die östlichen Abhänge der Hardt berührende hessische Projekt. Dies hatte einmal vor der Alsenzlinie den Vorzug, daß es eine um 1—1½ Meilen größere Abkürzung ermöglichte, nach Mitteilung der hessischen Ludwigsbahn auch günstigere Steigungsverhältnisse als die Alsenzbahn aufwies, dann aber durchschnitt es auch dichtbewohnte fruchtbare Gegenden, während das Alsenzprojekt im öden Alsenztal hinzog. In der Ausführung von Bingen über Alzey nach Monsheim zum Anschluß an die Linie Dürkheim—Neustadt befürwortete denn auch der Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn das Projekt. Nun bedeutete es allerdings eine Umgehung der Hauptstadt Mainz. Den damit gegebenen Schwierigkeiten begegnete man im Verwaltungsrat der Privatbahn damit, daß man als weiteres Projekt das einer Bahn von Mainz mitten durch die Provinz nach Alzey mit Fortsetzung nach Kaiserslautern einfügte.

Das aufgestellte Eisenbahnnetz entsprach nicht minder den Bedürfnissen der in Frage kommenden Durchgangsverkehre, deren Heranziehung allein eine hinreichende Rentabilität verbürgte, wie jenen des inneren Verkehrs sowohl des Landes wie der beteiligten Städte. Es war aber dabei auch Rücksicht genommen auf die Interessen der angrenzenden Pfalz wie jene der pfälzischen Bahnen. Die Linie Kaiserslautern—Alzey—Mainz hatte zwar wohl die Ablenkung eines Teiles des seither über Ludwigshafen gehenden Verkehrs zur Folge, aber ebenso sicher brachte sie als kürzeste Linie zwischen Frankfurt und Paris neue insbesondere mitteldeutsch-französische Verkehre, die seither die Rhein-Nahbahn benutzten. Das kam vor allem Kaiserslautern zugute, das nunmehr Ausgangspunkt aller dieser Verkehre zu werden versprach. Der Beifall, den darum hier die Projekte der hessischen Ludwigsbahn fanden, war nicht minder groß wie in den von der anderen Route Bingen—Alzey—Monsheim—Dürkheim—Neustadt berührten Städten. Dem konnte sich auch die Verwaltung der pfälzischen Bahnen nicht verschließen, um so weniger als ihren Linien mit der Sicherung eines Anschlusses an die im Bau begriffene badische Odenwaldbahn über eine feste Rheinbrücke bei Mannheim völliger Ersatz der Verluste, soweit ihn nicht die neue Linie schon selbst brachte, in Aussicht gestellt war. Darum konnte,

nachdem die Verwaltung der pfälzischen Bahnen ihre Mitwirkung bei Ausführung der Projekte zugesagt hatte, die hessische Ludwigsbahn als unerläßliche Voraussetzung die gleichzeitige Ausführung sämtlicher Linien bezeichnen, der man auch in Ludwigshafen zustimmte.

Durch Beschluß vom 26. September 1863 bewilligte die bayerische Abgeordnetenversammlung für die pfälzischen Anschlußstrecken eine Zinsgarantie von 4%, der auch die Kammer der Reichsräte beitrug. Gleichzeitig hatte man sich für die Dringlichkeit der Linien ausgesprochen.

Im hessischen Landtag kamen zunächst in der Zweiten Kammer die beiden Projekte und zwar am 9. März 1864 zur Verhandlung. Ihre Dringlichkeit wurde ebenfalls bejaht, zugleich die Regierung ersucht, falls sich zu einem Bau ohne Zinsgarantie kein Unternehmer fände, den Ständen dieserhalb Vorlage zu machen. Ein Antrag, die Regierung zu ersuchen, der hessischen Ludwigsbahn die Vorhand für die Übernahme des Baues oder Betriebes beider Bahnstrecken zu belassen, war zwar mit 36 gegen 11 Stimmen abgelehnt worden, tatsächlich aber kam eine andere Gesellschaft gar nicht mehr in Frage, nachdem die Privatbahn mit dem bereits begonnenen Bau einer Linie von Worms über Monsheim nach Alzey in der wichtigen Bingen-Neustadter Route sich festgesetzt hatte. Es war bei dieser Sachlage auch nicht nötig, Verhandlungen mit der hessischen Regierung selbst einzuleiten. Man hatte sich darauf beschränkt, wiederholt seine Bereitwilligkeit in den Generalversammlungen zu erklären, dabei aber keinen Zweifel gelassen, daß ohne irgendwelche Unterstützung des Staates oder der Gemeinden man an eine Ausführung der Linien nicht herantreten könne. Die Erteilung einer Konzession setzte zudem voraus, daß eine entsprechende Verständigung zwischen Bayern und Hessen vorlag. Nun waren zwar Verhandlungen zwischen beiden Regierungen im Gange, aber auf Schwierigkeiten gestoßen. Ein inzwischen neu aufgetauchtes Projekt einer Bahn Worms—Bensheim, das man sich als Fortsetzung der Strecke Monsheim—Worms dachte, war Veranlassung, eine zweite Anschlußstrecke von Monsheim über Marnheim nach Kaiserslautern zu fordern. Dies Projekt gab zwar Worms einen Verkehr wieder, den es früher schon einmal besaß, entzog ihn aber gleichzeitig der pfälzischen Ludwigsbahn für die Strecke Kaiserslautern—Ludwigshafen—Mannheim. Um die Gewährung des Anschlusses bei Kaiserslautern drehten sich denn auch zuletzt nur noch die Verhandlungen. Das Interesse Bayerns an einer Verbindung der nach Norden gehenden Abzweigungen seiner pfälzischen Bahnen mit den entsprechenden hessischen Strecken, ohne die sie ihrem Zweck vollständig versagen und, da von jedem durchgehenden Verkehr ausgeschlossen, unrentabel bleiben mußten, war viel zu groß, als daß man der pfälzischen Ludwigs-

bahn zuliebe an einem Anschluß die Verständigung hätte scheitern lassen. Zu Anfang 1865 war denn auch eine Einigung soweit erzielt, daß nach Verhandlungen mit der für die Ausführung der bayerischen Anschlußstrecken gegründeten pfälzischen Nordbahngesellschaft die hessische Ludwigsbahn an die Regierung mit Vorschlägen herantreten und die Bedingungen vorlegen konnte, unter denen sie zum Bau der Bahnen bereit war.

Eine schwunghafte Entwicklung, wie sie die anderen Linien gezeigt hatten, war auf den neuen Strecken nicht zu erwarten. Eine Beteiligung des Staates bei diesen, mehr dem inneren Verkehr dienenden Linien war nicht unberechtigt. Das hatte man auch im Landtag anerkannt. Auf Gewährung einer Zinsgarantie wie in Bayern war allerdings bei der grundsätzlich ablehnenden Haltung der Regierung nicht zu rechnen. Sie stand nach wie vor auf dem Standpunkt, daß bei rentablen Bahnen eine solche Garantie nicht nötig sei, daß sie aber bei unrentablen Bahnen die Kräfte des Staates in unnötiger Weise zersplittere. Darum war ein anderer Ausweg zu suchen. Man verlangte einmal eine Erleichterung beim Grunderwerb, um gegen allzu hohe Forderungen, die oft die Ausführung unnötig verzögerten, gesichert zu sein. Der Staat selbst aber sollte sich an den Baukosten der gesamten Linien, die auf $8\frac{1}{2}$ Mill. fl. geschätzt waren, mit einem Viertel des Baukapitals beteiligen. Das von ihr aufzubringende Baukapital wollte die Privatbahn durch Ausgabe von 4= oder $4\frac{1}{2}$ % igen Obligationen unter Verrechnung des dabei entstehenden Disagios auf das Baukonto beschaffen. Der eigentliche Gegenwert für die Übernahme des Risikos durch den Bau dieser Bahnen lag freilich in zwei anderen wichtigen Bedingungen. Man verlangte nämlich weiter einmal die Vereinigung aller seither für den Staat ausbedungenen Verstaatlichungsrechte mit den bei Konzession der neuen Linie festzusetzenden auf einen einzigen Termin, dergestalt, daß die Verstaatlichung nur für sämtliche Linien und zwar erst nach Ablauf von 25 Jahren nach Eröffnung der neuen Strecken zulässig sein sollte. Ferner sollte vor einem bei der Agitation gegen die Differentialtarife nicht ausgeschlossenen gesetzgeberischen Vorgehen die Festsetzung eines Maximums der Frachtsätze schützen, unterhalb dessen die Bahn die freieste Bewegung haben wollte.

Von finanziellem Standpunkt aus betrachtet war der Vorschlag billig, das Risiko, das dem Staat zugemutet wurde, nur gering. Immerhin waren aber auch noch die Wünsche der beiden anderen Provinzen zu befriedigen, die sich täglich dringender geltend machten. Gerade hier aber hatte die Erfolglosigkeit der diplomatischen Verhandlungen jede genauere Ausarbeitung eines Projektes als zwecklos erscheinen lassen. Wiederholt hatte man in der Zweiten Kammer die Aufstellung eines

Eisenbahnnetzes verlangt. Die Regierung wies immer wieder darauf hin, daß, so lange mit den Nachbarstaaten keine Verständigung erzielt und der Weiterbau der Bahnen in Oberhessen und Starkenburg nicht gesichert sei, unmöglich ein geeignetes Eisenbahnnetz festgelegt werden könne. Dabei sprach man stets von den Schwierigkeiten der diplomatischen Verhandlungen und vertröstete so die Stände von Jahr zu Jahr. Das erweckte allmählich im Land den Eindruck als liege die Schuld, daß die Verhandlungen nicht vorangingen, an der hessischen Regierung. Man warf ihr das auch in der Zweiten Kammer vor. Dabei machte gerade diese Verzögerung die Entscheidung immer schwieriger, da, je länger die Erledigung verschoben wurde, um so mehr neue Projekte auftauchten.

So war das Projekt einer Bahn Worms—Darmstadt neu entstanden, zu den beiden Odenwaldprojekten kam ein drittes, das eine Bahn Worms—Bensheim—Fürth—Erbach—Miltenberg zum Gegenstand hatte. Doch schied letzteres in seiner Fortsetzung von Bensheim nach Miltenberg bald wieder aus, so daß der Streit auf die beiden Projekte Dieburg—Groß-Umstadt—Erbach und Darmstadt—Reinheim—Erbach beschränkt blieb. Hier aber zog die Agitation stets weitere Kreise. An den von der Linie Dieburg—Erbach berührten Orten hielt man an dem ursprünglich von der Regierung beabsichtigten Zweck dieser Bahn, in erster Linie der Industrie des Mümlingtals zu dienen, gleichzeitig einen Teil des durchgehenden Verkehrs aufzunehmen, fest. Die Anhänger des anderen Projekts spotteten über die Odenwälder Weltbahn und meinten, lediglich durch eine Lokalbahn könne den Interessen aller geholfen werden. Naturgemäß hatte dies Projekt seine Anhänger in den ackerbautreibenden Tälern der Gerprenz und der Modau, insbesondere aber in Darmstadt, das in regem Verkehr mit diesen Gegenden stand und befürchtete bei einer Führung der Bahn über Dieburg diesen Verkehr später an Offenbach zu verlieren, wenn die vorgesehene Fortsetzung nach Offenbach zustande komme. Dabei sprachen zweifellos für das eine Projekt so viel gute Gründe wie für das andere. Hielt man an dem ursprünglich der Bahn zugebachten Zweck, der Industrie des Mümlingtales und gleichzeitig dem durchgehenden Verkehr zu dienen fest, so war die Führung über Dieburg vorzuziehen, da sowohl die Richtung wie die ungünstigen Geländeverhältnisse das andere Projekt für den durchgehenden Verkehr ungeeignet erscheinen ließen. Sah man den ausschließlichen Zweck der Bahn in der Förderung des Lokalverkehrs mit Darmstadt, so war unzweifelhaft die andere Linie vorzuziehen. Sie berührte bedeutend mehr Orte, hielt den Zug eines bestehenden regen Verkehrs ein und bot eine geeignete Grundlage für andere Anschlußbahnen. Allerdings war bei den ungünstigen Betriebsverhältnissen, der größtenteils ackerbautreibenden Be-

völkerung, eine Rentabilität des hohen Baukapitals kaum zu erwarten. Mit dieser Möglichkeit war indes bei der anderen Linie ebenfalls zu rechnen, da die Regierung nach den fruchtlosen Verhandlungen mit Baden zunächst nur einen Bau bis Erbach ins Auge fassen konnte, allerdings war dadurch hier auch das Baukapital und damit das Risiko kleiner.

Gerade der finanzielle Punkt aber fiel sehr ins Gewicht angesichts der Aufwendungen, welche die anderen, in ihrer Rentabilität fast alle recht zweifelhaften Projekte erforderten. Die als sicher geltende Linie Gießen—Gelnhausen war zu 8 Millionen fl., die Strecke Gießen—Fulda zu 11 Millionen fl. in den Baukosten veranschlagt. Offenbach—Hanau erforderte 3 Millionen fl. Das Baukapital der am einfachsten und billigsten zu bauenden Bahn Worms—Bensheim wurde zu $2\frac{1}{2}$ Millionen fl. berechnet. Die Frage, ob man eine Odenwaldbahn für 5 Millionen fl., wie sie die Führung über Dieburg erforderte, oder $7\frac{1}{2}$ Millionen fl., wie die Kosten der Reinheimer Linie veranschlagt waren, baute, war also recht wohl von ausschlaggebender Bedeutung. Denn daß der Staat entweder im Wege des Staatsbaues oder durch Übernahme einer Zinsgarantie bei den meisten der neuen Linien das Risiko tragen werden müsse, darüber war sich jetzt auch die hessische Regierung klar. Alle Unternehmer, die sich seither für die Bahnen in Oberhessen oder im Hinterland gemeldet hatten, verlangten Zinsgarantie. Für die Projekte in Starkenburg interessierte sich überhaupt niemand. Nur der Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn hatte einmal flüchtig in einem Jahresbericht die Odenwaldlinie erwähnt, aber auch gemeint, daß ohne Garantie des Staates an eine Ausführung nicht zu denken sei.

Ein Bau aller Projekte auf Staatskosten hätte die bestehende Staatsschuld von $16\frac{1}{2}$ Millionen fl. mehr als verdoppelt. Davor scheute die hessische Regierung zurück. Offenbach—Hanau mußte zwar als Staatsbahn gebaut werden, bei den übrigen Bahnen jedoch wollte man den Bau Gesellschaften überlassen, im Notfall aber auf Staatskosten bauen und nur, wenn dies nicht angängig, durch Gewährung einer Zinsgarantie die Ausführung eines Projekts unterstützen. Aber nur durch äußerste Einschränkung der dem Staat damit aufgebürdeten Opfer in jedem einzelnen Falle, war es möglich, in dieser Weise den Wünschen der einzelnen Provinzen in weitgehendem Maße entgegenzukommen.

Von diesem Standpunkt trat man auch an die Vorschläge der hessischen Ludwigsbahn heran. Am einfachsten war eine Erleichterung des Geländeerwerbs. Ein im Landtag eingebrachter Gesetzentwurf verpflichtete alle Gemeinden, deren Gemarkungen von der Eisenbahn durchschnitten wurden, sowie diejenigen Gemeinden, deren Orte bis zu 1500

Klafter von einer Station oder Haltestelle der Eisenbahn entfernt lagen, die den Normalpreis übersteigende Landentschädigung zu übernehmen. Hinsichtlich der anderen Punkte des Vorschlags war der hessischen Ludwigsbahn eine Verständigung nicht schwer, da die finanzielle Seite für die Privatbahn nicht das Ausschlaggebende war. Der Verwaltungsrat hatte ja bei Zustandekommen der Anschlüsse an die pfälzer Bahnen eine Staatsubvention ursprünglich überhaupt als entbehrlich bezeichnet, wenn die Bahn beim Geländeerwerb unterstützt werde. Bedeutend wertvoller war für die hessische Ludwigsbahn eine Verlängerung der Konzessionsdauer für die betriebenen rentablen Linien, von denen der Staat die Strecke Mainz—Worms im Jahre 1880, die übrigen Linien 1886 erwerben konnte. Ihre dahingehenden Wünsche wurden auch mit unwesentlichen Abänderungen von der Regierung angenommen und die Berechtigung des Staates die Linien der hessischen Ludwigsbahn innerhalb 25 Jahren gegen den zwanzigfachen Betrag des durchschnittlichen Ertrags der letzten fünf Betriebsjahre zurückzukaufen, vom Tag der definitiven Konzession der neuen Strecken an datiert, mit der Maßgabe, daß diese Berechtigung nur für alle Linien der hessischen Ludwigsbahn im ganzen ausgeübt werden dürfe. Dafür wurde die Beteiligung des Staates an den neuen Linien auf $1\frac{1}{2}$ Millionen fl. herabgesetzt mit der Bestimmung, daß der Staat für seine Beteiligung nur feste Zinsen zu 4% erhalten mit diesen aber gegen das von der Bahn aufzubringende Kapital so lange zurückstehen solle, als nicht die Zinsen und Amortisationen des Kapitals der Bahn, das, wie vorgeschlagen, in 4 oder $4\frac{1}{2}$ % Obligationen aufgebracht werden sollte, gedeckt seien. Die Generalversammlung der hessischen Ludwigsbahn hatte zu diesem Abkommen am 30. April 1866 ihre Zustimmung erteilt, es fehlte also nur noch die Genehmigung der hessischen Stände.

Auch in den beiden anderen Provinzen schienen die Projekte der Ausführung nahe zu sein. Für Gießen—Gelnhausen interessierte sich eine englische Gesellschaft, der die Regierung eine Beteiligung mit einer Million fl. in Aussicht stellen konnte. Wegen der Bahn durch das Hinterland war zwischen der bergisch-märkischen Eisenbahngesellschaft und der hessischen Regierung bereits ein Abkommen getroffen worden, danach Hessen für zwei von der Gesellschaft zu erbauende Bahnen von Altenhunden nach Marburg mit Abzweigung nach Gladenbach und Wehlar eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ % für die auf hessisches Gebiet entfallende Strecke zusicherte. Da die zweite Linie nur hessisches und preussisches Gebiet berührte, fehlte nur noch die Zustimmung Preußens, mit dem die Verhandlungen noch schwebten.

Bei den günstigen finanziellen Verhältnissen konnte die Regierung

diese Lasten ohne Bedenken auf sich nehmen. Die Staatskasse hatte 1865 mit einem Überschuf von 1 Million fl. abgeschlossen. Die beiden Staatsbahnen rentierten zu 6%. Bei der Opferwilligkeit der Stände waren Schwierigkeiten im Landtag nicht zu erwarten. Die übrigen Bahnen in Starkenburg konnte man als Staatsbahnen bauen ohne großes Risiko, wie man das auch beabsichtigte, zumal die voraussichtlich rentable Strecke Hanau—Offenbach, welche zuerst in Angriff genommen werden sollte, und die Linie Worms—Bensheim keine großen Aufwendungen beanspruchten. Schwierigkeiten vermochte nur die Odenwaldbahn zu machen, doch auch hier konnte man durch die Wahl der Linie über Dieburg das Risiko einschränken.

So schien die das Land seit sechs Jahren beschäftigende Eisenbahnfrage einer glücklichen, den Staat nicht allzusehr belastenden Lösung nahe. Der Krieg von 1866 veränderte unerwartet die ganze Lage.

Rassau, Frankfurt, Kurhessen, die so manche Schwierigkeiten der hessischen Politik in die Wege gelegt hatten, verschwanden. An ihre Stelle trat ein einziger aber mächtiger Nachbar, Preußen. Die Folgen des Krieges machten sich zunächst für die finanziellen Verhältnisse des Großherzogtums empfindlich bemerkbar. Die Überschüsse der Staatskasse erhielt Preußen als Kriegssentschädigung. Mit der Abtretung des Hinterlandes verlor man die Einnahmen aus den wertvollen Forstdomänen. Der Rhein- und Mainzoll, der seither eine jährliche Einnahme von 100 000 fl. brachte, wurde dem Verlangen Preußens entsprechend aufgehoben. Dafür vermehrten sich die Ausgaben. Das Militärbudget verlangte eine einmalige Ausgabe von 1 Million fl., die jährlich wiederkehrende Ausgabe stieg von 1,8 Million fl. auf 1,8 Million Taler.

Die Friedensverhandlungen boten naturgemäß keine Gelegenheit, seitens der hessischen Regierung die Frage der Anschlüsse zu erörtern. Hingegen mußte Hessen in dem Protokoll zu § 10 des Friedensvertrags sich verpflichten, die Verwaltung der Bahnstrecke der Main-Weserbahn von der kurhessischen Grenze bis Gießen und den Betrieb auf dieser Strecke auf Verlangen Preußens diesem ganz zu überlassen, auch wegen Überlassung der Verwaltung und des Betriebs auf der übrigen Strecke der Main-Weserbahn mit Preußen in Verhandlung zu treten, wobei Hessen der Reinertrag der Strecke bleiben sollte. Der Sinn der letzteren Bestimmung war dunkel. Die hessische Regierung hat später eine seltsame Interpretation gegeben. Sie erklärte, die Bestimmung bedeute zwar für Hessen lediglich die Verpflichtung mit Preußen in Verhandlungen zu treten, damit sei aber von selbst die moralische Verpflichtung für Hessen gegeben, diese Verhandlungen auch zu einem Abschluß zu bringen. Ob dahingehende bestimmte Zusicherungen seitens der hessischen Regierung

bei den Friedensverhandlungen gegeben wurden, ist nicht festzustellen. Jedenfalls schuf diese Bestimmung, und das war wohl auch ihr Zweck, Preußen einen möglichst weiten Spielraum für die von ihm an der Mainlinie zu befolgende Eisenbahnpolitik.

Daß man in dieser Beziehung bei dem Abschluß des Friedensvertrags in Berlin noch keine bestimmten Entschliessungen gefaßt hatte, war zu verstehen.

Durch den Erwerb der drei Staaten, deren Interessen seither vielfach miteinander und mit jenen Preußens kollidierten, hatte sich für dieses eine solche Fülle neuer und verwickelter Aufgaben ergeben, daß deren Lösung nur in einem längeren Zeitraum unter Berücksichtigung der berechtigten Bedürfnisse der einzelnen Landesteile möglich war. Die Annexion der drei mitteldeutschen Staaten hatte Preußen zum Beherrscher des ganzen Gebietes vom Rhein bis zur Fulda gemacht, in das nur die hessische Provinz Oberhessen hineinragte. Die bestehenden und im Bau befindlichen Bahnen der annektierten Staaten waren auf Preußen übergegangen. So im Osten die im Bau befindliche Bebra-Hanauer Bahn. Von der Main-Weserbahn besaß Preußen den kurhessischen und Frankfurter Anteil und damit den überwiegenden Einfluß auf diese Bahn. Bei der Main-Neckar und Frankfurt-Offenbacher Bahn war das seitherige Verhältnis geblieben, nur war an Stelle der freien Stadt Frankfurt Preußen getreten. In dem Gebiet des ehemaligen Herzogtums Nassau waren Preußen die dort befindlichen Staatsbahnen ¹⁾ insbesondere Wiesbaden—Rüdesheim zugefallen.

So besaß Preußen eine ganze Anzahl wichtiger bereits im Betrieb befindlichen oder in naher Zukunft dem Betrieb zu eröffnenden Bahnen. Nur fehlte ihnen jeder Zusammenhang. Die in ihren Betriebsverhältnissen zum Teil so schwierige Bebraer Bahn endete in Hanau ohne Verbindung mit ihrem eigentlichen Ziel Frankfurt. Die Main-Weserbahn gehörte zum Teil Hessen, auch sie war mit den im Osten und Westen befindlichen Linien nur durch Privatbahnen verbunden. Völlig isoliert waren endlich die im Westen gebauten nassauischen Bahnen. Schon aus wirtschaftlichen und betriebstechnischen Gründen, nicht minder aus politischen und militärischen Rücksichten empfahl sich eine selbständige Verbindung. Am einfachsten und raschesten wurde das erreicht durch den Erwerb der Frankfurt-Hanauer Bahn, deren Übergang an Preußen nicht nur sofort

¹⁾ Nassau hatte, nachdem es die von einer Gesellschaft erbaute und am 11. März 1857 eröffnete Strecke Wiesbaden—Rüdesheim wegen mangelnder Rentabilität 1861 in Staatsbetrieb übernehmen mußte, die Fortsetzung dieser Bahn bis Niederlahnstein (1862), ebenso wie die Strecke Niederlahnstein—Wehlar (1863) als Staatsbahnen erbaut und betrieben.

die ganze Frankfurt-Bebraer Linie betriebsfertig machte, sondern damit auch ein selbständiges abgeschlossenes Staatsbahnnetz schuf.

Die aus einem Erwerb der Frankfurt-Hanauer Bahn für Preußen entspringenden Vorteile hatte man auch im Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn nicht verkannt. Gerade für die hessische Privatbahn waren die eingetretenen territorialen Veränderungen von weittragender Bedeutung. Mit der Annexion von Nassau waren auch die Interessen der von diesem seither verfolgten Eisenbahnpolitik auf Preußen übergegangen. Zu der so lange von Nassau vergebens angestrebten Fortsetzung seiner Bahnen im Rheintal zwang jetzt schon das eigene Interesse an ihrer Rentabilität. Ihre Fortsetzung im Maintal zu verhindern, bestand keine Möglichkeit. Wenn Preußen die Frankfurt-Hanauer Bahn nicht erwerben konnte, so baute es eben eine neue Linie. Eine solche war ja schon auf dem linken Mainufer projektiert und ihre Ausführung war kaum zu verhindern, dazu war die Bahn für Preußen sowohl wie für Hessen viel zu wichtig. Bei der Einheit der Interessen, die sich nunmehr auf einer großen Linie der rechtsrheinischen Bahnen geltend machen mußte, war der neue Konkurrent weit gefährlicher wie alle seitherigen. In absehbarer Zeit mußte sich das fühlbar machen und die hessische Ludwigsbahn gerade in dem Verkehr bedrohen, der ihre wichtigste Stütze war, dem West-Ostverkehr. Das war eine Tatsache, die unabänderlich war. An der Aufgabe der bedrohten Stellung lag nicht viel, wenn es gelang, eine andere gesicherte Position für die Bahn zu gewinnen, und das glaubte man erreichen zu können im Nord-Südverkehr. Es war die Main-Neckarbahn, deren Erwerb den Verwaltungsrat von jetzt ab einige Zeit beschäftigte.

Die Main-Neckarbahn war für die hessische Privatbahn weiter nichts als ein unbequemer Fremdkörper in ihrem Netz. Gelang es, Einfluß auf die Staatsbahn zu gewinnen, so konnte man sich im Nord-Südverkehr einen Ersatz verschaffen für das, was man im Ost-Westverkehr verlor, denn die hessische Ludwigsbahn nahm dann in diesem Verkehr bei der Main-Neckarbahn dieselbe Stellung ein, welche sie seither im Ost-Westverkehr bei der Frankfurt-Hanauer Bahn innegehabt hatte. Man bildete dann einen in sich gefestigten Eisenbahnkomplex, mit dem man den Wettbewerb gegen die ringsherum sich bildenden großen Eisenbahnnetze aufnehmen konnte.

Bald war man in Mainz entschlossen und das Angebot an Preußen, ihm die Frankfurt-Hanauer Bahn eventuell nebst der bayerischen Pachtstrecke zum Umtausch zu überlassen gegen die früheren Frankfurter Anteile an der Main-Neckarbahn und Frankfurt-Offenbacher Bahn und die gleichzeitige Konzessionierung einer Offenbach-Hanauer Bahn zum Anschluß

an die in Hanau zusammentreffenden Linien, kündete die Verschiebung an, die man in den Grundlagen der Bahn vorbereitete. Der preussische Handelsminister beschränkte sich darauf, den unterbreiteten Vorschlag als geeignete Grundlage zu ferneren Verhandlungen zu bezeichnen.

Diese Verhandlungen mit Preußen waren zweifellos die schwierigsten und entscheidendsten bei der ganzen Aktion. Baden, so hieß es aus gut unterrichteter Quelle, sei schon seit längerer Zeit willens, aus dem ihm nicht mehr konvenierenden Verband der Main-Neckarbahn auszutreten und werde auch wohl seinen Anteil verkaufen.

Am günstigsten schienen die Aussichten in Hessen. Hier hatte der Krieg alle Projekte ins Stocken gebracht. Im Oktober 1866 waren zwar die Verhandlungen mit Preußen wegen Regelung der Verwaltung der Main-Weserbahn und Gewährung der Anschlüsse in Fulda, Gelnhausen und Hanau aufgenommen worden, sie gingen aber nur langsam vorwärts. Inzwischen begann die Agitation von neuem im Lande. Die Neuwahlen zu dem nach dem Krieg einberufenen Landtag standen unter dem Zeichen der Eisenbahnfrage. Die auftauchenden Eisenbahnprojekte bildeten ein Hauptagitationsmittel der Opposition. Hebung der Industrie, des Wohlstandes und damit der Steuerkraft für die neuen Lasten waren die Schlagworte, mit denen man agitierte und auch siegte. Es war nunmehr zu erwarten, daß jetzt auch der Landtag mehr auf die Erledigung der Eisenbahnfragen drängte. Dabei war eine geeignete Lösung noch schwieriger geworden. Selbst in dem bescheidenen Umfang, in dem man vor dem Krieg Staatsbahnen zu bauen gedachte, war dies infolge der ungünstigen Lage des Geldmarktes — die 4% hessischen Staatspapiere standen 80 — nur mit schweren Opfern möglich. Privatunternehmer waren jetzt noch schwerer zu finden. Die Gesellschaft, welche die oberhessischen Bahnen bauen wollte, hatte sich nach dem Krieg zurückgezogen. Angesichts der wachsenden Erregung im Lande drohte die Lage eine kritische zu werden.

Da kam die hessische Ludwigsbahn mit einem Vorschlag zu Hülfe, der geeignet war, alle Schwierigkeiten sofort zu lösen. In einem Schreiben von 15. März 1867 erbot sich die hessische Ludwigsbahn

1. die rheinhessischen Bahnen
2. von einem noch festzustellenden Punkt der Bahn Mainz-Aschaffenburg eine Bahn nach Michelstadt und Erbach
3. von Bensheim oder Heppenheim nach dem Rheinufer gegenüber Worms
4. von Offenbach durch Fortsetzung der Offenbacher Bahn und Überbrückung des Mains bei Offenbach oder Steinheim nach Hanau

ohne jede Unterstützung des Staates zu bauen, wenn ihr der hessische Anteil an der Main-Neckarbahn und Frankfurt-Offenbacher Bahn gegen Erstattung der Anlagelkosten abgetreten werde. Auch sollte die Regierung in bezug auf die Frankfurt-Hanauer Bahn und die Frankfurter Bahnhofssfrage nachdrückliche Unterstützung zuteil werden lassen.

Raum 14 Tage später, am 27. März 1867, kam eine weitere unerwartete Offerte seitens der Taunusbahn, die den Bau einer Bahn Offenbach—Hanau und einer Odenwaldbahn in Aussicht stellte ohne jeden materiellen Beitrag des Staates. Freilich das Projekt der Taunusbahn entsprang nicht dem Wunsch, Hessen zu helfen, sondern man wollte lediglich sich selbst aus einer unangenehmen Lage befreien. Die Taunusbahn hatte durch ihren Tarifkrieg der hessischen Ludwigsbahn kaum Abtrag zu tun vermocht, sich vielmehr nur selbst empfindlich geschädigt. Die geringe Ausdehnung der Strecke, das Fehlen des durchgehenden Verkehrs hatten auch bei der Taunusbahn einen Betriebskoeffizienten geschaffen, der dem Verwaltungsrat schon von selbst eine Erweiterung des Unternehmens und Schaffung vorteilhafterer Anschlüsse für den durchgehenden Verkehr nahelegte. Die Herstellung eines ununterbrochenen Schienenwegs auf dem rechten Rheinufer stand nun in Sicht. Sobald es gelang, einen Anschluß für die Weiterbeförderung dieses Verkehrs nach dem Osten und dem Süden zu finden, war auf Heranziehung des durchgehenden Verkehrs zu rechnen. Das wollte man in einem Zug erreichen durch den Bau einer Bahn von Frankfurt über Offenbach, Hanau, Aschaffenburg, Miltenberg, Wertheim zum Anschluß an die im Bau befindliche Tauberbahn. In Offenbach sollte der Bahnhof so angelegt werden, daß er eine direkte Bahn Offenbach—Langen zum Anschluß an die Main-Neckarbahn aufnehmen könnte. In Hanau sollte eine Verbindung mit der Hanau-Bebraer Bahn, in Aschaffenburg mit der bayerischen Bahn hergestellt werden. Von Obernburg an der Mündung der Mümling in den Main wollte die Taunusbahn eine leichte Zweigbahn das Mümlingtal hinauf nach Erbach bauen.

Da tauchte abermals 14 Tage später die hessische Ludwigsbahn mit einer Modifikation ihres früheren Vorschlags auf. Sie erbot sich nunmehr, die Odenwaldbahn, für die sie früher stets eine Führung über Dieburg als das allein zweckmäßige bezeichnet hatte, von Darmstadt über Reinheim, König nach Michelstadt zu bauen. Eine weitere Bahn sollte von Darmstadt über Gernsheim nach Worms geführt werden. Beide Linien zusammen, so legte der Verwaltungsrat der Privatbahn dar, sollten die Anfangsglieder einer späteren Transitlinie Worms—Darmstadt—Michelstadt—Miltenberg—Würzburg bilden und ein Ersatz für die seither geplante Linie Worms—Bensheim—Erbach—Miltenberg—Würzburg sein.

Zugleich gestatte die Fortsetzung nach Erbach die Herstellung einer zweiten Transitlinie nach Eberbach. In dieser Weise wurde nicht nur der Odenwald dem Weltverkehr in großzügiger Weise erschlossen, auch für die Herstellung weiterer Bahnen in dieser Gegend war die von der Privatbahn vorgeschlagene Linie eine geeignete Basis. Das mußte in dem Odenwald, dessen sämtliche Gebiete, teils sofort, teils in naher Zukunft von der energischen Privatbahn die Erfüllung ihrer Wünsche erhoffen durften, für den Vorschlag dieser Bahn einnehmen. Nicht minder interessiert waren an seiner Annahme die von der zweiten Linie Darmstadt—Worms berührten Landesteile der beiden Provinzen, wenn auch diese Strecke nicht zuletzt ein dringendes Bedürfnis für die Privatbahn selbst war, um der Konkurrenz der eben erst eröffneten badischen Odenwaldlinie begegnen zu können. Am meisten zustatten aber kam diese neue Kombination der Stadt Darmstadt. Die Residenz wurde ja damit der Mittelpunkt des Eisenbahnnetzes der Provinz Starkenburg und die rührige Agitation, die bald von hier aus einsetzte, zeigte, daß der Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn an der richtigen Stelle angefaßt hatte.

Freilich durch die neue Offerte hatte die Privatbahn den gebotenen Preis beträchtlich erhöht. Aber das war nötig. Die Main-Neckarbahn bildete, wenn auch ihre Einnahmen noch vorläufig völlig zur Verzinsung und Amortisation des Baukapitals verwendet werden mußten, doch eine der zukunftsreichsten Einnahmequellen des Staates. In der ungünstigen finanziellen Lage, in der man sich befand, mußte ein Verzicht auf sie doppelt schwer fallen.

Vor allem galt es, die öffentliche Meinung für einen Verkauf zu stimmen. Einen Fühler brachte schon vor der Einreichung der Offerte die Augsburger Zeitung. In einem Artikel aus Darmstadt, in dem von den umfassenden Eisenbahnprojekten gesprochen wurde, mit denen man sich im Ministerium beschäftige, hieß es: „Auch beabsichtigt die Regierung, ihren Anteil an der Main-Neckarbahn an die hessische Ludwigsbahn abzutreten. Auf diesen Entschluß scheinen die Veränderungen jenseits der Mainlinie bestimmend eingewirkt zu haben. Jedenfalls ist es festgestellt, daß das Eigentum der Privaten sicherer steht als Staatsgüter. Durch diesen neuen Erwerb würde der intelligenten und energischen Verwaltung der Ludwigsbahn ein neues Feld der Tätigkeit eröffnet.“ Unter Hinweis darauf, daß der Betriebskoeffizient der Main-Neckarbahn 51 %, der der hessischen Ludwigsbahn 35 % im Maximum betragen habe, so meinte der Artikelschreiber, sei es jedenfalls rationell, daß die Staatsregierung sich ihres Eigentums zugunsten einer Privatgesellschaft begeben, die den vollen Wert der Anlage und noch darüber hinaus bezahle. „Wie wir weiter

vernehmen," hieß es am Schluß, „soll der Kaufpreis dann auf Anlage neuer Bahnen verwendet und den gebieterischen Forderungen der Verkehrserleichterung zwischen den einzelnen Landesteilen ausreichend Rechnung getragen werden.“ Was sich zugunsten der Offerte der hessischen Ludwigsbahn sagen ließ und Eindruck machen konnte, war so ziemlich vollständig in dem Artikel zusammengefaßt, der denn auch bald die Kunde in der Presse machte und größtenteils beifällig erörtert wurde. Das war zu verstehen. Ohne Zweifel besaß das hessische Unternehmen starke Sympathien in allen Kreisen der Bevölkerung. Das Entgegenkommen, das die Bahn stets zeigte, die prompte Art ihres Geschäftsbetriebs war wiederholt als Muster auch der Main-Neckarbahn vorgestellt worden. Marktbillette, Sonntagbillette kannte man auf der Staatsbahn überhaupt nicht. Was aber jetzt am meisten den Ausschlag gab, war die Energie, mit der die Privatbahn bei dem Bau ihrer Linien vorging. Nahm sie den Ausbau des hessischen Eisenbahnnetzes in die Hand, so hatte man die Gewißheit, daß man rasch und sicher zum Ziele kam. Als inländisches Unternehmen berücksichtigte sie zudem ganz anders die Interessen des Großherzogtums als die im Publikum recht unbeliebte Taunusbahn, der es bei ihren Projekten nur darauf ankam, die seither durch Hessenlaufenden Verkehre auf ihre Bahn abzulenken. Das bestritt man auch nicht. Das einzige, was man gegen die Offerte an ernst zu nehmenden Gründen vorbringen konnte, war, daß der Staat ein so rentables Besitztum, wie die Main-Neckarbahn, nicht verkaufen dürfe, zumal der Einfluß der hessischen Ludwigsbahn dann zu groß, ja ihr gewissermaßen ein Monopol gegeben werde.

Ihre eifrigsten Verfechter fand die Offerte der hessischen Ludwigsbahn in den Anhängern des von ihr gewählten Odenwaldbahnprojektes, besonders in der Residenz. Der Streit drehte sich jetzt nicht mehr darum, welches Projekt, sondern welche Offerte vorzuziehen sei. Nach dieser Richtung arbeitete nun die Agitation in den an der Offerte interessierten Landesteilen. Auch in Oberhessen suchte man Stimmung zu machen und wurde nicht müde darauf hinzuweisen, wie der Erlös für die Main-Neckarbahn so einfach die Mittel biete, den Bau der oberhessischen Bahnen zu fördern. Die Erregung in der Bevölkerung steigerte sich, als einige Zeitungen Meldungen brachten von Konkurrenzprojekten, bald im Maintal, bald im Alsenzthal, bald an der oberhessischen Grenze in Preußen.

Die hessische Regierung hüllte sich vollständig in Schweigen. Die Entscheidung fiel ihr offenbar schwer, und das war verständlich. Gewiß, bei dem geringen Einfluß, den man auf die Verwaltung der Main-Neckarbahn besaß und lange nicht in dem Maße ausnutzen konnte, wie

vernehmen," hieß es am Schluß, „soll der Kaufpreis dann auf Anlage neuer Bahnen verwendet und den gebieterischen Forderungen der Verkehrs-erleichterung zwischen den einzelnen Landesteilen ausreichend Rechnung getragen werden.“ Was sich zugunsten der Offerte der hessischen Ludwigsbahn sagen ließ und Eindruck machen konnte, war so ziemlich vollständig in dem Artikel zusammengefaßt, der denn auch bald die Kunde in der Presse machte und größtenteils beifällig erörtert wurde. Das war zu verstehen. Ohne Zweifel besaß das hessische Unternehmen starke Sympathien in allen Kreisen der Bevölkerung. Das Entgegenkommen, das die Bahn stets zeigte, die prompte Art ihres Geschäftsbetriebs war wiederholt als Muster auch der Main-Neckarbahn vorgestellt worden. Marktbillette, Sonntagsbillette kannte man auf der Staatsbahn überhaupt nicht. Was aber jetzt am meisten den Ausschlag gab, war die Energie, mit der die Privatbahn bei dem Bau ihrer Linien vorging. Nahm sie den Ausbau des hessischen Eisenbahnnetzes in die Hand, so hatte man die Gewißheit, daß man rasch und sicher zum Ziele kam. Als inländisches Unternehmen berücksichtigte sie zudem ganz anders die Interessen des Großherzogtums als die im Publikum recht unbeliebte Taunusbahn, der es bei ihren Projekten nur darauf ankam, die seither durch Hessen laufenden Verkehre auf ihre Bahn abzulenken. Das bestritt man auch nicht. Das einzige, was man gegen die Offerte an ernst zu nehmenden Gründen vorbringen konnte, war, daß der Staat ein so rentables Besitztum, wie die Main-Neckarbahn, nicht verkaufen dürfe, zumal der Einfluß der hessischen Ludwigsbahn dann zu groß, ja ihr gewissermaßen ein Monopol gegeben werde.

Ihre eifrigsten Verfechter fand die Offerte der hessischen Ludwigsbahn in den Anhängern des von ihr gewählten Odenwaldbahnprojektes, besonders in der Residenz. Der Streit drehte sich jetzt nicht mehr darum, welches Projekt, sondern welche Offerte vorzuziehen sei. Nach dieser Richtung arbeitete nun die Agitation in den an der Offerte interessierten Landesteilen. Auch in Oberhessen suchte man Stimmung zu machen und wurde nicht müde darauf hinzuweisen, wie der Erlös für die Main-Neckarbahn so einfach die Mittel biete, den Bau der oberhessischen Bahnen zu fördern. Die Erregung in der Bevölkerung steigerte sich, als einige Zeitungen Meldungen brachten von Konkurrenzprojekten, bald im Maintal, bald im Allenzthal, bald an der oberhessischen Grenze in Preußen.

Die hessische Regierung hüllte sich vollständig in Schweigen. Die Entscheidung fiel ihr offenbar schwer, und das war verständlich. Gewiß, bei dem geringen Einfluß, den man auf die Verwaltung der Main-Neckarbahn besaß und lange nicht in dem Maße ausnutzen konnte, wie

es der Besitzerin der anderen hessischen Bahnen möglich gewesen wäre, war die Bahn kaum mehr als eine rentable Einnahmequelle. Bei dem Höchstjah ihrer seitherigen Rente von $6\frac{1}{2}\%$ bedeutete der Verkauf an die hessische Ludwigsbahn nur den Verlust von $2\frac{1}{2}\%$ des Anlagekapitals, etwa von 130 bis 140 000 fl. jährlich, ein Betrag, der gegenüber dem Vorteil eines ausgebauten vollständigen Eisenbahnnetzes, wie es die Offerte für die beiden südlichen Provinzen vorsah, gewiß nicht in Betracht kommen konnte, zumal die Projekte der Taunusbahn doch nur recht zweifelhafte, dürftige Notbehelfe waren. Auch konnte man sich den nötigen Einfluß auf die weitere Verwaltung doch immer wahren. Bedenklich an einem solchen Schritt waren nur seine Rückwirkungen auf die politische Stellung des Großherzogtums und seinen Kredit. Darum zögerte man. Eine definitive Entschliesung konnte ja doch nicht erfolgen, bevor eine Verständigung mit Preußen, insbesondere über die Offenbach-Ganauer Bahn getroffen war. Nun gingen aber gerade da die Verhandlungen nur langsam vorwärts. In bezug auf die Abtretung der Verwaltung und des Betriebes der südlichen Strecken der Main-Neckarbahn stellte Preußen an Hessen Bedingungen, die der hessischen Regierung, wie sie erklärte, den Verkauf der Bahn als vorteilhafter und des Staates würdiger erscheinen ließen.

An eine rasche Erledigung der schwebenden Eisenbahnfrage war bei dieser Sachlage nicht zu denken. Die Erregung, welche die Agitation für und wider die Offerte der hessischen Ludwigsbahn in der Bevölkerung hervorgerufen, hatte wiederholt ihren Ausdruck in Anfragen in der Zweiten Kammer gefunden. Die Regierung hatte sich auch hier stets in Schweigen gehüllt. Schon wurde im Landtag der Antrag gestellt, der Regierung das tiefste Bedauern auszusprechen über die seitherige Behandlung der Eisenbahnangelegenheit und sie aufzufordern, unverzüglich und vor der Budgetberatung erschöpfende Vorlage über deren Stand zu machen. Da trat endlich die Regierung aus ihrer seitherigen Haltung heraus und legte mit beiden Offerten den Ständen folgende Fragen vor:

1. Welche von den beiden Offerten sich empfehle und im Interesse des Landes sei, insbesondere, ob eine Konzessionierung der Taunusbahn rätlich?
2. Ob insbesondere ein Übereinkommen mit der hessischen Ludwigsbahn mit Verkauf der Main-Neckarbahn im Interesse des Landes liege?
3. Welche der beiden, zur Verbindung des Odenwaldes mit Darmstadt in Vorschlag kommenden Linien die Stände mehr für im Interesse des Landes liegend erachteten?

Die Stände sollten sich über diese Fragen aussprechen, damit eine Grundlage gewonnen werde, auf der die Verhandlungen fortgesetzt und später mit Aussicht auf Erfolg ihnen geeignete Vorlage gemacht werden könne.

Ihren eigenen Standpunkt ließ die Regierung zunächst im Unklaren. Es kämen, so betonte sie, bei Annahme der Offerte der hessischen Ludwigsbahn fast sämtliche Bahnen in Starkenburg und Rheinhessen ohne Belastung des Staates zur Ausführung und mit dem Kaufpreis für die Main-Neckarbahn könnte auch noch einiges zur Ausführung anderer Bahnen geschehen. Dagegen müßte man auf den Gewinn aus der Main-Neckarbahn verzichten, der aber den laufenden Bedürfnissen nicht zustatten komme, da er nach dem Gesetz von 1842 zur rascheren Abtragung der Eisenbahnschuld verwendet werden müsse. Immerhin sei es fraglich, ob man eine seither rentable und nützliche Staatsanstalt an eine Privatgesellschaft veräußern solle.

Über die Frage war man im Landtag geteilter Meinung. Indes war die Mehrheit gegen den Verkauf. Der Preis, den die hessische Ludwigsbahn forderte, schien denn gar zu hoch. Eine so rentable Anstalt dürfe nicht veräußert werden, zumal ein Teil der Bahnen, so meinte man, von dem Lokal- oder durchgehenden Verkehr mit ziemlicher Sicherheit eine Rentabilität erwarten ließe. Andererseits machte auch die Offerte der Taunusbahn keinen besonders vertrauenerweckenden Eindruck bei dem Zweck, den sie offensichtlich verfolgte. Einer näheren Erörterung unterzog diese Offerte nur der vorbereitende Ausschuß, der in Übereinstimmung mit der Regierung einen Bau auf Staatskosten mit Rücksicht auf die daraus sich ergebende übermäßige Belastung des Landes ablehnte, im übrigen aber die Offerte der hessischen Ludwigsbahn verworf, einmal, weil er die Entstehung eines Monopols auf seiten der hessischen Ludwigsbahn befürchtete, dann aber insbesondere, weil ihm der gebotene Kaufpreis nicht hoch genug war. Dafür empfahl er die Annahme der Offerte der Taunusbahn. Durch einige Bedingungen suchte er die bedenklichen Seiten des Projektes zu beseitigen. So sollte sich die Taunusbahn verpflichten, eine Verbindung ihrer Odenwaldbahn mit Dieburg herzustellen. Einer Ablenkung des Verkehrs suchte man dadurch zu begegnen, daß man der Taunusbahn die Verpflichtung auferlegte, ihre Bahn mit der Staatsbahn Offenbach-Frankfurt in direkte Verbindung zu setzen und alle nach der Main-Neckarbahn oder sonst wohin bestimmten Güter und Personen auf der Offenbach-Frankfurter Bahn laufen zu lassen, insofern diese der Meilenzahl nach die kürzeste Strecke bis zum Bestimmungsort und vom Absender nicht ausdrücklich eine andere Linie vorgegeschrieben sei.

Mit den vorgeschlagenen Bedingungen beschwert war die Ausführung ihres Projektes für die Taunusbahn so gut wie wertlos gemacht. Entscheidender aber als die Beschlüsse des Ausschusses wirkten auf die Beratung im hessischen Landtag die Entschlüsse, welche die preussische Regierung inzwischen getroffen hatte. Den ihm von der hessischen Privatbahn angebotenen Tausch hatte Preußen abgelehnt, trotzdem man in Mainz bereit gewesen war, für die Verkehrseinrichtungen auf dem ganzen Netz den Interessen Preußens und Frankfurts alle nur mögliche Förderung zu gewähren. Mochte es die Rücksicht auf die neu erworbene Stadt Frankfurt sein, in der viele einflußreiche Anhänger der Taunusbahn sich entschieden gegen das von der hessischen Ludwigsbahn vorgeschlagene Geschäft aussprachen, oder die Erkenntnis, welche wichtige Waffe man in dem Anteil an der Main-Neckarbahn gegen die Nachbarbahn hatte, jedenfalls wollte man, wie man Hessen erklärte, die links-mainische Bahn Offenbach-Hanau mit Hessen zusammen auf Staatskosten bauen, wie das auch die Freie Stadt und Kurhessen beabsichtigt hatten, und brauchte darum die rechtsmainische Bahn nicht. Dieser Auffassung schloß sich die hessische Regierung an, wie sie ihren Ständen mitteilte. Damit war dem Projekt der Taunusbahn vollends der Boden entzogen, wenn auch die Regierung erklärte, sie wolle auf anderer Grundlage mit dieser Bahn weiter verhandeln.

Während der Beratung im Landtag gab nun auch die Regierung ihren Standpunkt zur Eisenbahnfrage hinsichtlich der prinzipiellen Frage, welches System von nun ab befolgt werden solle, bekannt. Danach lehnte sie, Offenbach-Hanau ausgenommen, einen Bau der Bahnen auf Staatskosten ab, weil die erforderlichen Mittel nur mit großen finanziellen Opfern aufzubringen seien, wenn man, wie dies die Gerechtigkeit erfordere, den Wünschen der drei Provinzen gleichzeitig Rechnung tragen wolle. Deshalb sei eine Kombination des Staats- und Privatbahnsystems für Hessen das geeignetste, so daß es sich nur darum handeln dürfte, ob und welche der beiden Offerten zur Förderung des Eisenbahnwesens benutzt werden könne.

Im Landtag waren für Annahme der Offerte der hessischen Ludwigsbahn nur 14 Abgeordnete, meist Rhein Hessen, zu denen noch die Anhänger des bevorzugten Odenwaldbahnprojektes kamen. Die Mehrheit verwarf die Offerte der hessischen Privatbahn und entschied sich zwar für die Annahme der Offerte der Taunusbahn in der vom Ausschuss vorgeschlagenen Form, hielt es indes bei der geschaffenen Sachlage doch für ratsam, gleichzeitig auch für den Fall, daß eine Verständigung mit der Taunusbahn nicht zustande komme, Vorsorge zu treffen.

Von den rheinhessischen Linien nahm man an, daß die hessische Ludwigsbahn sie schon im eigensten Interesse, insbesondere mit Rücksicht auf das jetzt der Ausführung nähere Alsenzbahnprojekt, selbst bauen werde. Man erklärte daher seine Zustimmung zu dem vor dem Krieg getroffenen Abkommen, ermächtigte aber gleichzeitig die Regierung, falls sich keine Gesellschaft fände, auf Staatskosten zu bauen.

In Starkenburg kamen, nachdem Offenbach-Danau gemeinschaftlich mit Preußen gebaut werden sollte, noch Worms-Darmstadt, Worms-Bensheim und die Odenwaldbahn in Betracht. Bei den beiden letzteren Projekten war damit zu rechnen, daß, wenn sich eine Gesellschaft fände, diese nur gegen Zinsgarantie baute, der Staat also auf alle Fälle das Risiko zu tragen habe. So entschied man sich in beiden Fällen für die billigsten und kürzesten Linien, Worms-Bensheim (25 km) und Dieburg-Höchst-Erbach (45 km). Im Notfall sollte auch diese Linien der Staat bauen. Die Linie Worms-Darmstadt hielt man für überflüssig und lehnte jede Subvention für sie ab.

Auch den beiden Projekten in Oberhessen stimmte der Landtag zu. Bei Gießen-Fulda erwartete man einen regen Lokalverkehr, bei Gießen-Gelnhausen einen starken Durchgangsverkehr, so daß man die Rentabilität beider Bahnen für gesichert hielt. So glaubte man in Übereinstimmung mit der Regierung, eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}\%$ genüge vollständig und war mit der Gewährung einer solchen einverstanden, ein Antrag, eine 4%ige Garantie zu bewilligen, wurde abgelehnt. Im Notfall, falls sich keine Gesellschaft fände, sollten auch diese Linien auf Staatskosten gebaut werden.

Auf das Ergebnis der Verhandlungen war nicht ohne Einfluß die Veränderung, die im Verhältnis des hessischen Staates zur Main-Weserbahn bevorstand. Es handelte sich um den Verkauf des Hessen an dieser Bahn zustehenden Anteils an Preußen, über den inzwischen, da Preußen dem Ankauf geneigt schien, schon verhandelt worden war. Als Kaufpreis hatte Hessen die Erstattung der Anlagelkosten gefordert. Die Verhandlungen waren, wie die hessische Regierung erklärte, ohne ihre Veranlassung ins Stocken geraten. Nach den neuerdings eingetroffenen Mitteilungen glaubte die Regierung auf ein Abkommen mit Preußen in dieser Hinsicht rechnen zu können. Dann aber bot ja der Erlös für die Main-Weserbahn die Möglichkeit, denselben Zwecken zu dienen, für die der Erlös aus dem Verkauf der Main-Neckarbahn nach den Ansichten des Verwaltungsrats der hessischen Ludwigsbahn verwendet werden sollte, nämlich zur Erleichterung des Baus der oberhessischen Bahnen. Darum wollte die hessische Regierung bezüglich eines Verkaufs der Main-Weserbahn der Zustimmung der Stände sich versichern und ersuchte sie, gleichzeitig

auch über die Zweckmäßigkeit eines solchen Verkaufs sich zu äußern. Eine Änderung der Organisation der Verwaltung dieser Bahn war bei der durch den Krieg geschaffenen Sachlage schon von selbst geboten. Preußen besaß nun den überwiegenden Einfluß auf die Bahn. Daran war nichts zu ändern. Die Hanau-Bebraer Bahn nahte ihrer Vollendung. „Wir sind“, so hatte der Ausschuß gesagt, „weit entfernt zu supponieren, daß Preußen zu kleinlichen Mitteln greife, um den Verkehr auf dieser Linie zur geflissentlichen Benachteiligung der Main-Weserbahn und zur Steigerung der Ertragnisse der bloß preussischen Bahn abzulenken, aber voraussichtlich wird die Natur der Sache, die geringere Länge der Bebraer Linie, es mit sich führen, daß die beträchtlichen Transporte von Nordost nach Südwest, insbesondere der Berlin-Leipziger Verkehr dieser Linie sich zuwenden und damit der Main-Weserbahn einen erheblichen Teil ihrer Alimentierung entziehen wird.“ Darum erklärte man sich auch einem Verkauf dieser Bahn nicht abgeneigt, nur sollte die Regierung dabei die öffentlichen und wirtschaftlichen Interessen des Landes, soweit tunlich, wahren, insbesondere darauf Bedacht nehmen, daß die direkten Anschlüsse der in Preußen einmündenden neuen Bahnen an die mit ihnen zusammentreffenden Linien gesichert würden.

Die Bedeutung der Verhandlungen lag vor allem darin, daß nunmehr ein festes Programm aufgestellt war, nach dem die Regierung bei den weiteren Verhandlungen sich richten konnte, gleichzeitig aber auch klar umgrenzt war, inwiefern auf eine Unterstützung des Staates gerechnet werden durfte.

Die Frage, wie man sich zu der so geschaffenen Lage verhalten solle, trat zunächst an die hessische Ludwigsbahn heran. Mit der Ablehnung des an Preußen gemachten Vorschlags war zwar die geplante Aktion in einem wichtigen Punkt gescheitert, immerhin gab auch der Besitz des hessischen Anteils an der Gemeinschaftsbahn einen Einfluß, der sich recht wohl vorteilhaft für die Interessen der Privatbahn ausnutzen ließ. So machte man denn noch einmal den Versuch, die Annahme der Kaufofferte durchzusetzen, als die Regierung zu einer Erklärung darüber aufforderte, ob die Gesellschaft die Bahnen in Rheinhessen und Starkenburg bauen wolle. Zäh hielt man zunächst an der Überlassung des Anteils als einer *conditio sine qua non* fest. Aber ebenso entschieden lehnte die Regierung, gebunden an das Votum ihrer Stände, das Ansinnen ab.

Es war schwer zu entscheiden, wer von beiden Teilen eine Kraftprobe erfolgreich aushalten konnte. Gewiß war die hessische Ludwigsbahn das einzige Unternehmen, das für die Ausführung in Betracht zu ziehen war. Kam es nur darauf an, die maßgebenden Faktoren des

Staates zu zeigen, so hätte die Privatbahn ruhig abwarten können, ob der Staat das in seinem Ergebnis nicht einmal zweifelhafte Experiment versuchte, und diese unzusammenhängenden Strecken selbst baute oder einer fremden Gesellschaft eine Zinsgarantie dafür gewährte. Aber eine Verzögerung in der Ausführung der Linien, wie sie diese Taktik zur Folge gehabt hätte, konnten am wenigsten gerade die Interessen der Privatbahn verletzen. Im Westen war die Alsenzbahn jetzt in Angriff genommen. Im Süden waren die badische Odenwaldbahn und die Rheinbrücke bei Mannheim dem Betrieb übergeben. Der süddeutsche Verband konnte nunmehr seine Wirkung voll entfalten¹). Eine Gleichstellung der Frachtsätze der seitherigen Route mit jenen der neuen Linie fand weder bei Bayern noch bei der Main-Neckarbahn Zustimmung. Die Erhaltung des pfalz-bayerischen Verkehrs war nur durch schleunigen Bau der Linie Worms-Darmstadt möglich, die allein eine Ermäßigung gestattete, welche via Mainz nur mit Verlusten gewährt werden konnte. Daher war gerade die Linie Worms-Darmstadt dringender als jede andere, und das um so mehr, als die damit ermöglichte Route bei den günstigen Geländeverhältnissen gegenüber jenen der badischen Bahn und einer Abkürzung von nahezu zwei Meilen, die sie nach Herstellung der pfälzischen Anschlußstrecken im Verkehr Kaiserslautern-Würzburg gestattete, einen Erfolg im Wettbewerb mit der badischen Linie verhieß.

So setzte man vorerst die Verhandlungen mit der hessischen Regierung auf der Grundlage fort, wie sie durch die Beschlüsse der Stände geschaffen war. Die gewünschte Verlängerung der Konzessionsdauer wurde gewährt und damit der Bestand des Unternehmens bis zum Jahre 1893 gesichert. Auch die Anwendung eines inzwischen zustande gekommenen Gesetzes über die Erleichterung des Geländeerwerbs vom 14. Juli 1867 wurde zugesagt. Verwickelter war schon die Frage der Zinsgarantie. Mit Gewährung einer solchen Garantie hatte der Landtag sich einverstanden erklärt, allerdings nur zu mäßigem Betrage, und hierin lag die Hauptschwierigkeit der Regelung. Die Regierung glaubte im Sinne des Beschlusses der Stände eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}\%$ vorschlagen zu können, der Verwaltungsrat bezeichnete aber diesen Satz als nicht ausreichend. Es galt daher eine andere Form zu finden, die der Bahn eine größere Rente ermöglichte und doch der Zustimmung der Stände sicher war. So kam man dahin überein, daß der Staat eine

¹ Am treffendsten spiegelt sich die Bedeutung dieses Verbandes wider in der Entwicklung der Einnahmen der badischen Staatsbahnen im süddeutschen Verkehrsverkehr. Sie betragen 1863 120 663 fl., 1865 203 334 fl., 1867 518 114 fl., 1868 646 088 fl., 1873 857 554 fl. Im bayerisch-sächsischen Güterverkehr nahmen die badischen Bahnen ein 1868 334 750 fl., 1873 682 767 fl.

gewisse per Meile berechnete Reineinnahme ein für allemal garantieren sollte, die auf 35 000 fl. festgesetzt wurde. Diese Garantie erstreckte sich auf sämtliche rheinhessischen Bahnen, die Bahn Worms-Bensheim und die Odenwaldbahn. Bei der letzteren Linie einigte man sich auf ein Kompromiß zwischen den beiden Odenwaldbahnprojekten. Zu Grunde gelegt wurde das Projekt via Reinheim mit einer Biegung nach Norden. Das gestattete, den Bedürfnissen der von dem anderen Projekt berührten Orte zu entsprechen, dadurch, daß man von der Einmündung der Bahn in das Mümlingtal eine Verbindungsstrecke nach der Station Babenhausen der Main-Rheinbahn herstellte. In dieser Weise waren die widerstreitenden Interessen beiderseits befriedigt, die Staatskasse allerdings mit einer jährlichen Garantieverpflichtung von 309750 fl. belastet.

Für die Linie Darmstadt—Gernsheim—Worms hatten die Stände seinerzeit eine Subvention abgelehnt in der Unterstellung, daß Worms—Bensheim genüge, um den durchgehenden pfalz-bayerischen Verkehr wieder zu gewinnen. Das war nun durch die Haltung, welche die Main-Neckarbahn und Bayern in der Frage des Wettbewerbs mit der badischen Odenwaldbahn einnahmen, unmöglich gemacht. Der damit erfolgte Ausschluß der seitherigen Linie vom pfalz-bayerischen Verkehr rechtfertigte die Anlage der Linie Darmstadt—Worms. Eine Zinsgarantie konnte bei dieser Linie entbehrt werden, denn ihr Bau von dem rechtsrheinischen Ufer bis Darmstadt war bei dem günstigen Gelände an sich nicht schwierig. Die Kosten waren auf 3 Millionen fl. veranschlagt, auch hatten sich die von der Bahn berührten Orte neben der Geländestellung zu freiwilligen baren Beiträgen bereit erklärt, die sie auch später in Höhe von 240 000 fl. leisteten. Man einigte sich daher dahin, daß diese Strecke erst an dem rechtsrheinisch belegenen Orte Hofheim von der garantierten Strecke Worms—Bensheim abzweigen und von der Gesellschaft ohne staatliche Unterstützung gebaut werden sollte, so daß die Beförderungen zwischen Worms und Hofheim, wo der kostspielige Fährbetrieb die Betriebskosten sehr erhöhte, auf Rechnung der garantierten Linie Worms—Bensheim gingen. Die in dieser Weise getroffene Verständigung hatte den großen Vorteil für die Privatbahn, daß sie für den größeren Teil der Strecke, auf der ihr ein Reinertrag nicht garantiert war, ungehindert in der Tarifpolitik war, vor allem aber sofort mit der Ausführung beginnen konnte, denn die für diese Linie erteilte Konzession war unabhängig von dem Schicksal des abgeschlossenen Vertrags im Landtag.

Den Ständen wurde das mit der hessischen Ludwigsbahn getroffene Übereinkommen erst vorgelegt, nachdem auch die Ausführung der oberhessischen Bahnen gesichert war. Für diese Bahnen hatte die hessische

Regierung schon im Sommer 1867 zwei Unternehmern, namens Nehse und Brebeck aus Hannover, die Erlaubnis zur Aufnahme von Vorarbeiten gegeben, nach deren Vollendung beide die Konzession zur Bildung einer Aktiengesellschaft, wie zum Bau und Betrieb der beiden Bahnen Gießen-Fulda und Gießen-Gelnhausen nachsuchten und am 21. Januar 1868 auch erhielten. Darauf verkauften sie die Vorarbeiten samt den erlangten Befugnissen an ein inzwischen in Frankfurt unter Führung des Bankhauses Erlanger und Söhne gebildetes Konsortium, das zur Ausführung der Bahnen eine Aktiengesellschaft gründete unter der Firma: „Oberhessische Eisenbahngesellschaft“. An diese wurde bereits am 4. Februar 1868 auch die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahnen übertragen. Eine $3\frac{1}{2}$ %ige Zinsgarantie, wie sie die Stände bewilligt hatten, erschien aber hier ebenfalls nicht ausreichend, und so mußte auch da eine Form gefunden werden für die Garantie, welche einen höheren Satz gewährte und trotzdem die Zustimmung der Stände sicherte.

Für das Frankfurter Konsortium handelte es sich bei der Übernahme der Bahnen in erster Linie um eine finanzielle Spekulation. Das Unsichere ihres Ertrags, das sich am besten in den Verhandlungen des Landtags widerspiegelte, wo man in einem Atemzug von der großen Rentabilität der Bahnen sprach und gleichzeitig trotzdem doch nicht mehr als $3\frac{1}{2}$ % garantieren wollte, ließen gerade diese Bahnen als geeignetes Spekulationsobjekt erscheinen, dessen Werte eben ganz naturgemäß leicht Schwankungen unterworfen sein mußten. Welchen Kurs die Aktien erreichten, war daher zweifelhaft, jedenfalls kamen sie nicht auf pari bei einer $3\frac{1}{2}$ %igen Garantie. Diese Differenz zwischen Aktienkapital und Bankkapital hieß es nun auszunutzen. Nach dem Stand der hessischen Staatspapiere war auf einen Höchstkurs von 74 % zu rechnen. Der Voranschlag bezifferte das erforderliche Bankkapital auf 19 783 000 fl., welche Summe auch ungefähr die seinerzeit von der Regierung veranlaßten Aufnahmen als notwendig bezeichnet hatten. Zu diesem Betrag kam noch für Bauzinsen eine Summe von 1,4 Millionen fl., für Provision an die Banken 271 000 fl., so daß der gesamte Geldbedarf sich auf 21 454 000 fl. belief. Zu seiner Deckung war bei einem Emissionskurs von 74 % die Ausgabe eines Aktienkapitals im Nominalwert von 28,4 Millionen fl. nötig, und für diesen Betrag wurde die $3\frac{1}{2}$ %ige Garantie verlangt. Die Rechnung stimmte, der niedrige Kurs war eben eine Folge der augenblicklichen Lage des Geldmarktes, die mit dessen Besserung eintretende Kurssteigerung kam dem Aktionär zugut, wenn Regierung und Stände nicht selbst auf bessere Lage des Geldmarktes warten wollten. Jedenfalls schien ein Risiko bei dieser Erledigung für den Aktieninhaber so gut wie ausgeschlossen, was die Regierung auch später veranlaßte, die Aktien zur

Anlegung von Mündelgeldern zu empfehlen. Gegen die Berechnung der Zinsgarantie konnte bei dieser Sachlage die Regierung nichts einwenden. Dafür verlangte sie aber, daß die Garantie auf den Betrag von 28,4 Millionen fl. fest beschränkt werde. Das Risiko einer Überschreitung des Voranschlags, mit dem immerhin bei dem Charakter der Bahnen als Gebirgsbahnen zu rechnen war, sollte danach das Konsortium übernehmen. Das wollte dieses nicht, schließlich aber fand sich ein Ausweg. Das Konsortium behielt sich vor, mit Genehmigung der Regierung den ganzen Bau einem Unternehmer derart zu überlassen, daß dieser die gesamten Bahnen vollständig betriebsfertig mit Lokomotiven, Wagen, Werkzeug usw. einrichten und dafür in Aktien vergütet werden sollte. Der Nominalbetrag der an den Unternehmer gegebenen Aktien sollte maßgebend sein für die Größe des Baukapitals.

Die Ausführung der von Gesellschaften zu bauenden Projekte in allen drei Provinzen war nunmehr gesichert. Die Stände sollten sich jetzt über die geschlossenen Verträge entscheiden.

Es war eine für das Land gewaltige Summe, die ihm auferlegt werden sollte, eine Tatsache, die auch die hessische Ludwigsbahn sich nicht entgehen ließ, nochmals, wenn auch ohne Erfolg, auf die Vorteile ihrer früheren Offerte hinzuweisen und sich zu deren Erneuerung bereit zu erklären. In einem jährlichen Gesamtbetrag von 1 794 000 fl. entsprach die zu übernehmende Last zwei Dritteln der seitherigen direkten Steuern und einem Fünftel aller Staatseinnahmen. Angesichts der an sich schon ungünstigen Finanzlage des Landes mußte das selbst die Opferwilligkeit der bewilligungsfreudigen Stände dämpfen.

Daß in Wirklichkeit mehr wie 4% garantiert wurden, konnte nicht übersehen werden.

Die hessische Ludwigsbahn hatte nur vorläufige Kostenvoranschläge aufgestellt, die für die rheinhessischen Linien ein Baukapital von 10 Millionen fl., für die Linien in Starkenburg ein solches von 9,4 Millionen fl. vorsahen, an denen sie aber selbst noch erhebliche Ersparungen zu machen hoffte. Das war auch zu erwarten. Man konnte zum Teil die Einrichtungen der seitherigen Linien mitbenutzen. Auch war die Regierung in weitgehendstem Maße entgegengekommen. Am wichtigsten für die Baukosten war die Erlaubnis einer Maximalsteigung von 1:60, deren Anwendung vollständig im Belieben der Bahn stand, da eine Prüfung der Detailpläne nur nach baupolizeilichen Rücksichten erfolgen sollte. Die Regierung hatte diese Erleichterung gewährt, weil voraussichtlich die neuen Linien der Hauptsache nach doch mehr dem Lokal- als dem durchgehenden Verkehr dienen würden. Bis zur Feststellung des vorhandenen Verkehrs durften Provisorien errichtet werden.

Mit Ausnahme der Tunnels und Brückenbauten genügte die Herstellung aller Bauten für einspurigen Betrieb. Betrug schon bei dem Voranschlag, allerdings ohne Berücksichtigung der Aufwendungen für Betriebsmaterial, die zugesicherte Rente 4,1%, so schienen alle Umstände dafür zu sprechen, daß sie tatsächlich sich höher stellen werde. Dabei war mit einem Zuschuß auf längere Zeit zu rechnen, zumal die Verwaltung der Privatbahn gerade bei den am ersten Rentabilität versprechenden Linien es vollständig in der Hand hatte, die Verkehre über garantierte oder nicht garantierte Strecken zu leiten. Eine ähnliche Verpflichtung, wie sie im Vertrag mit Bayern vorgesehen, die Transporte stets über die kürzeste Linie zu leiten, hatte der Verwaltungsrat ausdrücklich abgelehnt und sich nur zu der Verpflichtung verstanden, im Betrieb bezüglich garantierter und nicht garantierter Linien die vollste Unparteilichkeit walten zu lassen und auf konkurrierenden Routen der eigenen Linien die Transporte möglichst gleichmäßig zu verteilen. Aber nicht nur in der finanziellen Seite, auch hinsichtlich der Richtung und Bedeutung der einzelnen Linien bestand eine erhebliche Abweichung von den Beschlüssen im Jahr 1867. Die kostspielige Kombination der Odenwaldbahnprojekte brachte im Vergleich zu der von den Ständen vorgeschlagenen Linie ein Mehr an Garantielast von 134 000 fl. Dies war das einzige Bedenken, das man gegen den gewählten Ausweg haben konnte, der aber den Vorteil hatte, daß er allen Wünschen gerecht wurde. Worms-Bensheim war auf den Lokalverkehr nach der Bergstraße beschränkt. Die Garantielast betrug hier nur 99 750 fl., ein Betrag, der zwar gering, dafür aber bei den hohen Betriebskosten des Trajektverkehrs sicher zum Teil in Anspruch genommen wurde. Eine Kombination mit der Niedbahn, so ward die Linie Darmstadt—Worms genannt, wurde in der Zweiten Kammer zwar angeregt, aber nicht weiter beachtet.

Das Hauptinteresse konzentrierte sich hier auf den Vertrag mit Erlanger. Die eigentümliche Lösung der Garantief Frage, die Kompliziertheit der einzelnen Bestimmungen, insbesondere aber das Bewußtsein, daß das Interesse des Konsortiums an der Bahn offensichtlich nur spekulativer Natur war, mußte die Abgeordneten diesem Vertrag ein tiefes Mißtrauen entgegenbringen lassen. Man wehrte sich anfangs geradezu gegen ihn. Schon der Ausschuß suchte, ohne die Verträge zu prüfen, dieser Lösung aus dem Wege zu gehen. Er bat die Regierung, lieber auf Staatskosten diese Bahnen zu bauen. Die Regierung lehnte das ab. Sie rechnete vor, daß bei den derzeitigen Geldverhältnissen ein Anlehen *al pari* nur zu 5% unterzubringen sei, zu welchem Zinsfuß auch die Darmstädter Bank eine Offerte gemacht habe. Ein Baukapital von 21 764 500 fl. verlange danach, einschließlich der geforderten Bankprovision

von 750 000 fl. eine jährliche Verzinsung von 1 125 725 fl., also 131 000 fl. mehr, als die Garantiesumme betrage. Schon aus diesem Grunde müsse sie jeden Staatsbau ablehnen. Zudem könne man ja jederzeit von den Aktien der Gesellschaft ankaufen. So mußte man sich denn wohl oder übel mit der Offerte Erlanger im Ausschuß befassen. An der Regelung der Garantie war nichts zu ändern, sie entsprach der Lage des Geldmarktes. Um so mehr suchte man möglichst viele Bürgschaften für eine solide Ausführung des Baues zu schaffen, und eine Überschreitung der vorgesehenen Summe unmöglich zu machen. Zunächst verlangte man eine Erhöhung der zu stellenden Kautions- und Zusageversicherung, daß sie nicht in Aktien der Gesellschaft gestellt werde. Das wurde bereitwilligst zugesagt. Am schwierigsten war die Kontrolle des Baukapitals. Hier suchte man vor allem eine direkte oder indirekte Erhöhung der Garantiesumme durch Ausgabe von Prioritäten oder Erhöhung der Bauzinsen zu verhindern. Die Bauzinsen wurden auf 2,4 Millionen fl. in Aktien fixiert. Auf eine Verpflichtung, keine Prioritäten auszugeben, ließ sich Erlanger nicht ein. Die hier nach Ansicht des Ausschusses drohende Gefahr war inzwischen auch gemildert, nachdem es gelungen war, einen Vertrag mit der Société anonyme d'entreprises de chemins de fer, routes et canaux in Brüssel zustande zu bringen. Diese Gesellschaft hatte die bayerischen Ostbahnen (Nürnberg—Passau, Regensburg—Landsbut, Nürnberg—Furth i. W.) gebaut, besaß also hinreichend die zum Bau in schwierigem Gelände erforderlichen Erfahrungen. Auch hatte sie ihre Arbeiten in Bayern zur vollen Zufriedenheit ausgeführt, so daß, wie die Regierung mit Recht versichern konnte, durchaus kein Bedenken bestand, die gut renommierte Gesellschaft auch mit dem Bau der oberhessischen Bahnen zu betrauen. Bedenklich war nur die Art und Weise, wie man durch die Übertragung in sogenannte General-entreprise nach Maßgabe des Vertrags neben dem Risiko der Baukosten auch das Risiko des Kurzes auf die Baugesellschaft abgeschoben hatte, die sich nun hier wie da für Verluste nur durch Ersparnisse im Bau entsprechend entschädigen konnte. Nach Inhalt der Vereinbarung zwischen Eisenbahn- und Baugesellschaft zeichnete nämlich letztere von dem Aktienkapital den Nominalbetrag von 25 999 751 fl., um als Gegenwert den vollständigen Bau und die zum Betrieb fertige Ausrüstung der Bahn zu liefern, außerdem auch der Verwaltung der Bahnen einen Betrag von 150 000 fl. in effektivem Geld zur Bestreitung ihrer ersten Ausgaben für Verwaltung und Betrieb zur Verfügung zu stellen. Eine Ausnahme war zugunsten der Gesellschaft nur hinsichtlich der Anlage der Stationen Fulda und Gelnhausen getroffen. Für den Fall, daß diese eine Ausgabe von mehr als 160 000 fl. erforderten, sollte die Baugesellschaft gegen

Verzicht auf 612 Aktien oder eine bare Herauszahlung von 160 000 fl. von der Verpflichtung zur Herstellung dieser Arbeiten sich befreien dürfen. Die Überlassung der Aktien war in der Weise vorgesehen, daß je nach Maßgabe der fertiggestellten Strecken, gegen Sicherheitsleistung auch früher, entsprechende Teilbeträge der Baugesellschaft ausgehändigt werden sollten, d. h. tatsächlich wurden dann entsprechende Beträge von Aktien für Rechnung der Baugesellschaft von den beteiligten Banken emittiert oder, falls dies bereits geschehen, ihr Erlös der Baugesellschaft überwiesen.

Die Vereinbarung der beiden Gesellschaften fand die Zustimmung der hessischen Regierung nach Aufnahme eines Vorbehalts dahin, daß die hessische Regierung eventuell auf Kosten und zu Lasten der Baugesellschaft den Bau weiterzuführen berechtigt sein sollte, falls die Baugesellschaft den Bau nicht vollenden könne oder wolle.

Auch im Ausschuß der Zweiten Kammer war man mit der getroffenen Regelung einverstanden, nur sollte die Regierung sich alle Rechte, insbesondere das Recht der Beaufsichtigung während der Bauzeit und der Prüfung nach Vollendung des Baues, vorbehalten, auch sich ausbedingen, daß sie nötigenfalls alle Rechte, die der Eisenbahngesellschaft gegen die Baugesellschaft zuständen, selbst direkt geltend machen dürfe. Nachdem man noch in den Statuten festgelegt hatte, daß höchstens 2½ % des Aktienkapitals jährlich dem Erneuerungsfonds überwiesen werden sollten, glaubte man die Annahme des Vertrages dem Landtag empfehlen zu dürfen.

Die Beratung der abgeschlossenen Verträge im Landtag stand unter dem Druck der allgemeinen ungünstigen Verhältnisse. Es herrschte eine Art politischer Gewitterschwüle. Der zwei Jahre später zum Ausbruch gekommene Krieg lag bereits in der Luft. Es war fraglich, ob nach einigen Wochen oder Monaten überhaupt noch eine Kombination zu finden sei, die den so lange ersehnten Bahnbau ermöglichte. Um so mehr drängte man in der Bevölkerung auf endliche Erledigung, koste es, was es wolle. In seinem Schlußwort sagte der Berichterstatter:

„Das Drängen von Oberhessen war hauptsächlich schuld daran, daß die Verträge nicht günstiger abgefaßt worden sind, daß die Regierung nicht das tun konnte, was nötig war, und die Last bei weitem vermindert hätte. Die Einwohnerschaft von Hessen möge, wenn sie die große Last zu tragen hat, eingedenk sein, daß sie es hauptsächlich war, die da drängte, die von allen Seiten anstürmte an Regierung und Stände, diese Last zu übernehmen.“

Mit diesen Worten war die Lage, in der sich die gesetzgebenden Faktoren befanden, treffend gezeichnet. Noch einmal versuchte man

während der Verhandlungen die Regierung zum Bau der oberhessischen Bahnen auf Staatskosten zu bestimmen. Sie lehnte das ab und erklärte gleichzeitig, daß sie beide Vorlagen aus Billigkeitsgründen als ein untrennbares Ganze betrachte. Die oberhessischen Abgeordneten hatten bereits erklärt, daß sie, nur wenn ihre oberhessischen Bahnen genehmigt würden, für die übrigen Bahnen stimmen würden. Bezeichnend für die herrschende Stimmung war, daß gerade die Abgeordneten aus dieser Provinz erklärten, daß Gießen-Gelnhausen für den Lokalverkehr eigentlich gar keine Bedeutung habe, da dieser in den von der Bahn berührten Gegenden nach Westen, der Main-Weeserbahn und Frankfurt gravitiere und nur durch eine Bahn in dieser Richtung gefördert werden könne. Nichtsdestoweniger bestanden sie auf Erbauung beider Linien, man fürchtete, daß wenn auch nur eine Änderung vorgenommen werde, der Ausbau der Linie Gießen—Fulda ebenfalls gefährdet sei. Damit waren die Abgeordneten vor die Wahl gestellt „Alles oder nichts“, und da gab es bei der Stimmung der Wähler nur einen Ausweg, man stimmte zu, allerdings mit schwerem Herzen. Am 3. April 1868 genehmigte auch die Erste Kammer die Verträge, so daß nun alle Projekte gesichert waren, mit Ausnahme der Offenbach-Hanauer Bahn.

Die Sicherung der Einmündung der oberhessischen Bahnen in Gelnhausen und Fulda war die Voraussetzung der mit der oberhessischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge. Sie war schon erlangt, als diese dem Landtag zur Zustimmung vorgelegt wurden.

Eine Verständigung mit Preußen, die sich gleichzeitig auch auf die Ausführung der Offenbach-Hanauer Bahn erstrecken mußte, war überaus schwierig geworden. Der Staatsvertrag mit Kurhessen über die Gewährung der Anschlüsse war ja nicht zustande gekommen, man mußte also wieder von Anfang an die Verhandlungen mit der preussischen Regierung aufnehmen und zwar unter weit ungünstigeren Verhältnissen, als sie seinerzeit Kurhessen gegenüber bestanden. Gewiß, Preußen war bereit, die Anschlüsse zu geben, aber es machte sie von der Gewährung von Gegenleistungen abhängig, deren Erfüllung schwer fallen mußte. Bei den alsbald nach dem Friedensschluß angeknüpften Verhandlungen bestand man in Berlin zunächst ganz entschieden auf Überlassung der Verwaltung und des Betriebs auch der südlich von Gießen auf hessischem Gebiet gelegenen Strecke der Main-Weeserbahn. Nach preussischer Auffassung war das die allein zulässige Konsequenz jener Bestimmung im Schlußprotokoll zum Friedensvertrag. Nun war ja durch die Vereinigung der beiden anderen Anteile der Bahn in dem Besitz Preußens der Einfluß Hessens auf die Verwaltung der Bahn noch geringer geworden wie jeither. Im wesentlichen beschränkte er sich auf ein Vetorecht.

Dessen Erhaltung aber konnte Hessen fordern, wenn Preußen eine Neuordnung der Verwaltung in seinem Interesse fand. Aber gerade einen derartig direkten Einfluß Hessens auf den Betrieb und die Verwaltung der Bahn wollte man in Berlin nicht. Das hemmte zu sehr. Darum sollte sich das Großherzogtum mit einer nur kontrollierenden Stellung begnügen. Das ging der hessischen Regierung zu weit. Eine solche Beschränkung auf eine rein finanzielle Beteiligung hielt man für unvereinbar mit der Würde des Staates. Man wollte dann lieber die Bahn verkaufen. Preußen war auch zu einem Ankauf geneigt, wollte aber den Kaufpreis nicht, wie die hessische Regierung verlangte, in bar entrichten, sondern mit 4%igen preussischen Staatspapieren zum Nominalwert abfinden, obwohl diese damals unter pari standen. Mit preussischen Obligationen aber war der hessischen Regierung nicht gedient, Preußen hatte anderseits angeichts der Aufgaben, die seiner in anderen Landes-teilen harrten und erhebliche Aufwendungen erforderten, kein Interesse am Erwerb des Eigentums an der Bahn. So mußten die Verhandlungen auf der früheren Grundlage wieder aufgenommen werden. Preußen machte jetzt von der Gewährung seines Anspruchs jede weitere Verhandlung und Vereinbarung über die oberhessischen Bahnen und die Offenbach-Hanauer Bahn abhängig. Das bedeutete einen nochmaligen Aufschub aller Eisenbahnprojekte, und den konnte man nicht ertragen zumal angeichts der steigenden Erregung, wie sie durch die Verzögerung der seitherigen Verhandlungen schon in der Bevölkerung hervorgerufen worden war. So gab man denn nach und erklärte sich mit dem preussischen Vorschlag in seinen Grundzügen einverstanden.

Einer Verständigung über die Gewährung der Anschlüsse der oberhessischen Bahnen schien nun nichts mehr im Wege zu stehen. Da erklärte Preußen, daß es die Einmündung der oberhessischen Bahnen in Fulda und Gelnhausen nur gestatte, wenn ihm die Konzession für eine Bahn Friedberg-Hanau erteilt werde. Diese Linie mußte eine Konkurrenzstrecke zu Gießen-Gelnhausen werden, um so eher, nachdem nunmehr die ganze Main-Weserbahn in preussische Verwaltung überging. Ein Versuch beide Linien zu kombinieren, lag nahe, er wurde indes anscheinend nicht gemacht. Inzwischen war durch die Vereinbarungen mit Erlanger der Bau der oberhessischen Eisenbahnen gesichert worden, und das gab der hessischen Regierung Veranlassung, die verlangte Konzession zu erteilen.

Am raschsten war eine Einigung zwischen den beiden Staaten bei der Offenbach-Hanauer Bahn zu erwarten. Aber auch hier änderte Preußen plötzlich seine Haltung. Es erklärte sich zu weiteren Verhandlungen nur bereit, wenn ihm der Bau und Betrieb dieser Bahn und außerdem gegen

Entschädigung auch die hessische Strecke der Frankfurt-Offenbacher Bahn überlassen werde. Nun war die hessische Regierung zwar zum Verkauf ihres Anteils an der Lokalbahn bereit, verlangte aber Teilnahme an der Leitung und dem Gewinn der neu zu bauenden, rentabel geltenden Linie. Das lehnte man in Berlin rundweg ab. In ihrem Abgeordnetenhaus ließ die preußische Regierung auf eine Anfrage erklären, die Verhandlungen mit Hessen seien ins Stocken geraten, weil Preußen die von Hessen gewünschte Beteiligung nicht zugeben könne. Als bald wurde im hessischen Landtag der Antrag gestellt, die Regierung zu ersuchen, die Vorschläge Preußens anzunehmen, damit wenigstens die Bahn endlich zustande komme. Dieser Aufforderung, ein Symptom der Stimmung in der Bevölkerung, kam denn die hessische Regierung auch bald darauf nach, wie sie behauptete unter dem Druck, den das Auftauchen eines Konkurrenzprojektes ausübte. Noch einmal hatte die hessische Ludwigsbahn versucht, diesmal unter weitgehender Befriedigung Frankfurter Wünsche, das Zustandekommen einer Konkurrenzlinie zu verhindern. Sie hatte sich erboten, das zweite Geleis auszuführen, und die Frankfurt-Hanauer Bahn, nach entsprechender Erweiterung des Ostbahnhofes auf einer Brücke, die gleichzeitig das Bedürfnis einer weiteren Straßenbrücke in Frankfurt befriedigen sollte, über den Main zu führen zur Einmündung in die Frankfurt-Mainzer Linie, die gleichzeitig auch mit der Frankfurt-Offenbacher Bahn verbunden werden sollte. Dabei wollte man sich in bezug auf den Betrieb allen Anordnungen Preußens unterwerfen. In der Besorgnis vor einem nochmaligen Ausschluß Offenbachs vom Hauptbahnnetz glaubte die hessische Regierung, die an sich wohl kaum aussichtsvollen Pläne der Privatbahn durch Annahme der preußischen Vorschläge vereiteln zu sollen.

Im Juni 1868, etwa zwei Monate nach Erledigung der mit den beiden Eisenbahngesellschaften getroffenen Vereinbarungen, legte die hessische Regierung die mit Preußen geschlossenen Staatsverträge den Ständen zur Genehmigung vor.

Danach trat Hessen am 1. August 1868 auf ewige Zeit die Verwaltung und den Betrieb des in hessischem Staatsgebiet belegenen Teiles der Main-Weeserbahn an Preußen ab. Die preußische Regierung verpflichtete sich dagegen zu einem einheitlichen Betrieb der ganzen Bahn, zu dessen Leitung in Kassel eine, aus höchstens vier Mitgliedern bestehende, königlich preußische Direktion eingesetzt werden sollte. Zu dieser Behörde, die in kollegialischer Form nach Stimmenmehrheit entschied, sollte Hessen ein Mitglied ernennen, das mit einem Dezernat, und zwar einem administrativen zu betrauen war und Sitz wie Stimme in der Direktion hatte. Das hessische Direktionsmitglied fungierte gleichzeitig als ständiger

Kommissar der hessischen Regierung zur Vertretung ihrer Interessen bei der Direktion. Die derzeitigen Beamten wurden in die preussische Verwaltung übernommen, blieben aber im hessischen Untertanenverband. Der Reingewinn sollte nach dem beiderseits aufgewendeten Baukapital, wie seither, verteilt werden. Die hessische Regierung erhielt die jährliche Betriebsrechnung zur Geltendmachung von Monita, die, soweit sie nicht von der Eisenbahndirektion erledigt werden konnten, durch unmittelbares Benehmen der beiderseitigen Regierungen erledigt werden sollten. Bei dem Betriebsvoranschlag war der Entwurf vor der definitiven Feststellung der hessischen Regierung mitzuteilen. Diese war aber nur berechtigt, Bedenken zu äußern, die tunlichst berücksichtigt werden sollten. Falls eine Erhöhung des Anlagekapitals durch Ergänzungsbauten, Vermehrung der Betriebsmittel oder andere dergleichen Aufwendungen notwendig werde, sollte darüber eine Verständigung zwischen den beiden Staaten herbeigeführt werden. Zur Wahrung der Landeshoheit fanden auf hessischem Gebiet nur hessische Hoheitszeichen Verwendung. Die Feststellung der Tarife und Fahrpläne sollte ausschließlich Sache der preussischen Regierung sein. Ein von Hessen bezüglich der Fahrpläne beanspruchtes Mitwirkungsrecht hatte Preußen abgelehnt. Dafür verpflichtete es sich, mindestens fünf Personenzüge, die auf sämtlichen hessischen Stationen anhalten sollten, täglich in jeder Richtung gehen zu lassen, und die Tarife nicht ohne Zustimmung Hessens zu erhöhen. Soweit der hessischen Regierung keine Rechte zugestanden waren, sollten ihre Wünsche tunlichst berücksichtigt werden.

In ähnlicher Weise, wie bei der Main-Weserbahn, wurde das Verhältnis des hessischen Staates zu den Linien Offenbach—Hanau und Friedberg—Hanau geregelt. Auch hier war die Feststellung des Fahrplans und der Tarife ausschließlich Sache Preußens. Zu einer Erhöhung der Tarife mußte die Zustimmung Hessens aber nur eingeholt werden, soweit sie die Strecke Offenbach—Frankfurt betraf. Das Interesse von Offenbach war in zwei Artikeln gewahrt, Artikel 21 und 22.

Artikel 21 lautete:

„Beide Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Stadt Offenbach, in den ihr durch die Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn gewährten Verkehrsverhältnissen durch das Aufgehen dieser Bahn in eine Frankfurt-Hanauer Bahn nicht benachteiligt werden soll. Im besonderen sollen die täglichen Fahrten von und nach Sachsenhausen und Frankfurt nicht vermindert, auch die Anschlüsse an die in Frankfurt auf den anderen Linien einmündenden und abgehenden Züge nicht weniger gewährt werden, vielmehr wird Preußen bei dem Entwurf der Fahrpläne, sowie bei der Einrichtung direkter Expeditionen im Personen- und Güterverkehr von

und nach den Anschlußbahnen den Interessen der Stadt Offenbach jede zulässige Berücksichtigung zuteil werden lassen, auch alle fahrplanmäßigen Züge, mit denen Personenbeförderung stattfindet, auf dem Bahnhof für Offenbach halten lassen. Auf den Haltestellen für Steinheim und Mühlheim sollen täglich mindestens drei Züge in jeder Richtung anhalten zur Vermittlung des Personenverkehrs nach und von den übrigen Stationen der Frankfurt-Hanauer Bahn und, soweit tunlich, auch von und nach Anschlußbahnen.“

Artikel 22:

„Wenn Preußen nach sorgfältiger Erwägung der verschiedenen Projekte zur Führung der Eisenbahnlinie bei Offenbach sich dafür entscheiden sollte, die Linie Offenbach—Hanau nicht auf den bestehenden Bahnhof in Offenbach, sondern auf einem anderen Endpunkt, etwa auf der Station Oberrad, in die Offenbach-Frankfurter Eisenbahn einmünden und demgemäß einen neuen Bahnhof für Offenbach anlegen zu lassen, so soll der alte Bahnhof nebst dem Bahnstück bis zu dem gedachten Einmündungspunkt nichtsdestoweniger beibehalten und in der bisherigen Weise, jedoch mit Ausschluß des Güterverkehrs, zur Abfertigung von Lokalzügen nach und von Sachsenhausen und Frankfurt fortbenutzt werden, soweit die jetzige Zahl der Züge nicht durch die Züge auf der neuen Route Hanau-Frankfurt ersetzt werden wird. Diese Fortbenutzung des alten Bahnhofs nebst Anschlußstrecken soll jedoch nur so lange gefordert werden können, als die aus dem besonderen Betrieb dieser Strecke erwachsenden Kosten in den bezüglichen Einnahmen volle Deckung finden.“

In weiterer Konsequenz einer derartigen Einmündung der Hanau-Offenbacher Bahnlinie in die Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn soll die in dem Staatsvertrag zwischen Hessen und Frankfurt vom 30. November 1865 verabredete Legung des zweiten Geleises von Offenbach bis zu der bei Sachsenhausen zum Anschluß an die Main-Neckarbahn in südlicher Richtung herzustellende Verbindungskurve auf die Linie vom neuen Bahnhof für Offenbach über den Einmündungspunkt nach Sachsenhausen übertragen werden. Mit dem Übergang der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn in den alleinigen Besitz von Preußen fällt auch für den im hessischem Gebiet belegenen Teil der bezeichneten Bahnstrecke die Verpflichtung zur Herstellung des zweiten Geleises der preussischen Regierung als Eigentümerin zu.“

Von der in Artikel 22 vorgesehenen Befugnis hat Preußen später Gebrauch gemacht. Die Abtretung des hessischen Anteils der Offenbach-Frankfurter Lokalbahn erfolgte gegen Ersatz der Anlagelkosten im Betrag von 331 727 fl. Die neue Bahn sollte bei Hanau den Main überschreiten und an den für die Orte Steinheim und Mühlheim vorgesehenen

Stationen vorbei nach Offenbach geführt werden, nach einem geeigneten Punkt der Offenbach-Frankfurter Bahn. Anderen, im hessischen Gebiet noch anzulegenden Bahnen verpflichtete sich Preußen einen Anschluß bei Offenbach und Steinheim zu gestatten. Für den Fall der Fortführung der Odenwaldbahn hatte Preußen gegen Entrichtung eines nach billigen Grundsätzen festzusetzenden Bahngeldes zu erlauben, daß die auf dieser Bahn kursierenden Züge, soweit dies mit dem Betrieb der eigenen Linie verträglich, unter Mitbenutzung der Mainbrücke nach und von dem Hanauer Bahnhof befördert würden. Endlich sollte die Bahn auf hessischem Gebiet weder mit einer Gewerbesteuer noch mit einer anderen Staatsabgabe belegt werden, auch von Grundsteuer befreit sein.

In einem dritten Vertrag verpflichtete sich sodann Preußen, der oberhessischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der auf preussischem Gebiet gelegenen Strecken ihrer Bahnen zu geben, während Hessen sich verpflichtete, für Friedberg-Hanau Preußen, oder auf Antrag Preußens einer Privatgesellschaft die Konzession zu erteilen, für die ersteren sollte Hessen, für die letztere Preußen das ausschließliche Recht der Genehmigung der Fahrpläne und Tarife zustehen. Sämtliche drei Linien waren an ihren Endpunkten mit der Bebra-Hanauer Bahn und der Main-Weserbahn, soweit sie in Gießen mündeten, auch mit der Deutz-Gießener Bahn in unmittelbare Schienenverbindung zu bringen. Jeder Staat sollte die gegenseitige Mitbenutzung der für den Personenverkehr bereits vorhandenen Bahnhofslokalitäten gegen eine nach billigen Grundsätzen zu bemessende Miete gestatten. Hinsichtlich der Besteuerung verpflichtete sich Hessen, die hessische Strecke von Friedberg—Hanau mit keiner anderen Staatssteuer zu belegen, als der zur Zeit des Vertragschlusses für die Besteuerung der Eisenbahnen in Hessen bestehenden Grund- und Gewerbesteuer. (Mit der inzwischen erfolgten Beseitigung dieser Steuern als Staatssteuern ist jetzt auch Friedberg—Hanau wie alle anderen in Hessen gelegenen preussischen Staatsbahnstrecken von hessischen Staatssteuern befreit. Für die preussischen Strecken der oberhessischen Bahnen wurde 1877 die Staatssteuerpflicht (= $\frac{1}{40}$ des Reinertrags) nach Maßgabe des preussischen Gesetzes vom 16. März 1867, die hier den Garanten traf, aufgehoben.)

Die Verträge waren eine Konsequenz des Krieges. Als solche nahm sie auch der Landtag hin. Die Aussichtslosigkeit jedes Versuchs von dem übermächtigen Preußen bessere Bedingungen zu erlangen, das Bedürfnis nach Erledigung der Frage, die so lange das Land bewegt hatte, schuf eine Stimmung der Resignation, in der man alles als unabänderlich hinnahm. Man suchte sich über die Bedenken, so gut als möglich, wegzutrostern. Die Bahn Friedberg—Hanau gab nach der Ansicht der Mehr-

heit zugleich dem südlichen Teil von Oberhessen eine Bahn. Durch die Bahn Hanau—Bebra hielt man zunächst wenigstens eine notdürftige Fortsetzung der Linie Gießen—Fulda gesichert. Die Regierung wies noch darauf hin, daß die thüringischen Staaten für eine Fortsetzung nach der Werrabahn sich interessierten, Weimar sei zu einer Zinsgarantie bereit, auch Meiningen wäre geneigt dazu, nur sei es zurzeit noch stark durch die Werrabahn in Anspruch genommen. Auch für die Fortsetzung der Linie Gießen—Gelnhausen hätten sich bereits zwei Unternehmer gefunden, denen Preußen die Erteilung der Konzession in Aussicht gestellt habe. Damit hielt man schon einen genügenden Ersatz geschaffen für den von Friedberg-Hanau gefährdeten Verkehr. Hinsichtlich der Offenbach-Hanauer Bahn konnte man wenig einwenden. Der baldige Anschluß Offenbachs an das bestehende Hauptbahnnetz war entscheidend für seine weitere industrielle Entwicklung. Bei einem Bau durch eine Privatgesellschaft wären zudem von den entgehenden Staatssteuern abgesehen dem Großherzogtum auch keine finanziellen Vorteile zugefallen. Der Verkauf des hessischen Anteils der Lokalbahn entsprach einem früheren Beschluß der Stände. Hinsichtlich der Main-Weserbahn meinte der Ausschuß: „Daß Preußen in Zukunft, mehr als wie seither, es in der Hand habe, den Ertrag der Main-Weserbahn durch unzumutbare Einrichtungen oder durch Begünstigung anderer Bahnen zu schmälern, ist nicht anzunehmen. Preußen war stets für Hebung des Verkehrs soweit als möglich tätig und hat gleichfalls ein Interesse an einem hohen Ertrag der Main-Weserbahn.“ Man hielt daher auch in finanzieller Beziehung ungünstige Folgen bei der Main-Weserbahn für ausgeschlossen, mit den anderen Verträgen aber waren finanzielle Lasten nicht verknüpft.

So fand mit einer Mehrheit von 34 gegen 3 Stimmen in der Zweiten Kammer die Annahme der Verträge statt.

In der Ersten Kammer wurden die Verträge einstimmig angenommen. Damit war die das Großherzogtum nun schon bald nahezu ein Jahrzehnt bewegende Eisenbahnfrage gelöst.

Dritter Abschnitt.

Die Konzentrationsbewegung im deutschen Eisenbahnwesen. 1868—1880.

A. Die Privatbahnen.

1. Die hessische Ludwigsbahn.

Der Streit der Interessen war entschieden, die eisenbahnpolitische Lage des Großherzogtums geklärt. Zwei mächtige Rivalen teilten sich nunmehr in die Beherrschung der hessischen Verkehrsgebiete, im Norden Preußen, im Süden die hessische Ludwigsbahn. In dem Maß, wie auf beiden Seiten die im deutschen Eisenbahnwesen nunmehr in den Vordergrund tretenden Konzentrationstendenzen sich geltend machten, entwickelten sich allmählich die Gegensätze zwischen der Staatsbahn und der Privatbahn. Dieselbe Erscheinung, die in Preußen hervorgerufen wurde durch das Bedürfnis nach einem geschlossenen Staatsbahnnetz, zunächst in den neu erworbenen Landesteilen, trat bei der Privatbahn zutage als Folge ihres Kampfes um die Selbsterhaltung, der sie zwang, in einer intensiveren Gestaltung ihres Betriebs und einer Erschließung neuer selbständiger Verkehrsquellen einen Ersatz zu suchen für die Verluste, welche die noch im Werden begriffenen neuen Verhältnisse zu bringen drohten.

Mit der Sicherung der selbständigen Verwaltung der Main-Weserbahn und des Ausbaues der Linie Frankfurt—Offenbach—Hanau als preußische Staatsbahn war für Preußen die Lücke im Osten der neu erworbenen Landesteile in der Maingegend geschlossen. Noch aber fehlte die Verbindung mit den nassauischen Staatsbahnen. Diese herzustellen gab es auch hier zwei Wege, entweder den Erwerb der Taunusbahn oder den Bau einer selbständigen Linie. Der Ankauf der Privatbahn war das einfachste, aber bei der Rente, welche diese Bahn abwarf — sie betrug durchschnittlich $7\frac{1}{2}\%$ — kostspieliger als der Bau einer neuen Linie. Nun hatte man ja auch hier eigentlich den Erwerb des Eigentums nicht nötig, es genügte vollständig, wenn die Verwaltung und der Betrieb der Privatbahn an die preußische Staatsbahnverwaltung übertragen wurde. Das schien auch einige Zeit erreichbar zu sein. Die auf Fort-

setzung ihrer Linie nach Osten gerichteten Projekte der Taunusbahn, die von der Königlichen Administration in Nassau unter Vermittlung des Königlichen Eisenbahnkommissariats zu Köln selbst angeregt worden waren, und wie der hessischen, so auch der preussischen, badischen und bayerischen Regierung mitgeteilt wurden, gaben dem preussischen Handelsminister Veranlassung, der Verwaltung der Privatbahn am 11. Juli 1867 mitzuteilen, daß die erbetene Überlassung der städtischen Verbindungsbahn in Frankfurt nur zur Mitbenutzung unter entsprechenden Bedingungen zulässig erscheine, daß für den Fall der Erlangung der Konzession die Taunus-Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Betrieb ihrer Stammbahn der preussischen Staatsbahn zu überlassen habe. Das lehnte die Verwaltung der Privatbahn ab, weil nach ihrer Ansicht die neuen Projekte nur als Ausdehnung des bestehenden Unternehmens Prosperität versprachen und als direkte Verkehrslinie mit Bayern, Oesterreich und Italien für Frankfurts Handel von Nutzen sein konnten. Die am 17. August 1867 eingegangene Mitteilung der hessischen Regierung, daß die Linie Offenbach—Hanau auf Staatskosten gebaut werden solle, hatte dann den Projekten völlig die Grundlage entzogen. Darauf ruhten die Verhandlungen. Um so mehr mußte überraschen, als im November 1868 die Amtsblätter von Wiesbaden und Frankfurt die Mitteilung brachten, daß die preussische Staatsregierung die Herstellung einer direkten und unabhängigen Schienenverbindung der nassauischen Bahn mit Frankfurt a. Main in Aussicht genommen habe. Bald darauf erschien auch eine öffentliche Bekanntmachung des Königlichen Verwaltungsamtes an die betreffenden Kommunalbehörden, in der diese angewiesen wurden, bei Messungen und sonstigen Ermittlungen einer vom Staat zu erbauenden direkten Eisenbahn von Mosbach und Wiesbaden nach Frankfurt der ad hoc designierten Königlichen Eisenbahndirektion allen Vorschub zu leisten. Damit war der Bau einer neuen Konkurrenzlinie, diesmal auf dem rechten Mainufer, in Sicht. Möchte nun auch die überaus gut fundierte Privatbahn imstande sein, den einmal an sie gewohnten Verkehr zu einem großen Teil zu behaupten, so waren doch auf die Dauer Entziehungen, besonders in den direkten und durchgehenden Verkehren und damit ein Sinken im Ertrag und im Wert der Bahn kaum zu vermeiden. Die Verwaltung der Taunusbahn suchte daher zunächst privatim zu einer Verständigung auf der früher von Preußen angedeuteten Grundlage einer Betriebsüberlassung mit der Staatsbahnverwaltung zu gelangen. Zu einer amtlichen Erörterung einer solchen Regelung kam es indes nicht. Am 10. April 1869 ging der Verwaltung der Taunusbahn von der nassauischen Bahndirektion vielmehr die Mitteilung zu, daß sie beauftragt sei, über den Ankauf der Bahn seitens des Staates

in Verhandlungen zu treten. Eine Einigung scheiterte zunächst an der verschiedenen Auffassung über den Wert. Die preußische Regierung wollte die Obligationenschuld übernehmen und die emittierten 12000 Aktien mit jährlich etwa 120 Stück zum Kurs von 323 fl. nach und nach einlösen, bis dahin eine Rente von 17 fl. 30 Kreuzer pro Aktie gewähren. Die Verwaltung der Privatbahn verlangte Barzahlung des Kaufpreises. Sie lehnte daher den Vorschlag der Regierung ab, ebenso wie einen späteren, der den Einlösungskurs auf 350 fl. erhöhte und die Tilgungszeit auf 27 Jahre herabsetzte. Man erklärte sich aber bereit, wenn die preußische Regierung einen vollständig formulierten Kaufvertrag schriftlich mitteile, diesen einer außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre zur Beschlussfassung vorzulegen. Darauf lief denn auch ein bestimmtes Angebot ein, das u. a. als Einlösungskurs den bar zu zahlenden Betrag von 350 fl. vorsah. Der Ausbruch des Krieges machte die Verschiebung der zu berufenden Generalversammlung notwendig, so daß diese erst ein Jahr später, am 11. Juli 1871, zusammentrat. Über den Ausgang der Beratung konnte kein Zweifel sein. Der Verwaltungsrat selbst wies darauf hin, daß nach den Ergebnissen der letzten Jahre eine Einlösung mit 405 fl. das mindeste sei, was verlangt werden könne, ja, nach der Durchschnittsdividende der Jahre 1865 und 1867—1870 berechne sich der Wert einer Aktie auf 465 fl. Der Vertreter der preußischen Regierung erklärte in der Generalversammlung, daß der Preis, welchen die Regierung für die Erwerbung der Taunusbahn zu zahlen sich erboten habe, lediglich bestimmt werde durch die Kosten, welche die Ausführung der Konkurrenzlinie verursachen würde, und daß es jedenfalls die ernstliche Absicht der Staatsregierung sei, die Konkurrenzbahn zu bauen, wenn die Verhandlungen mit der Taunusbahn nicht zum Ziele führen sollten. Nichtsdestoweniger beschloß die Generalversammlung mit 412 gegen eine Stimme, die Verhandlungen mit der preußischen Regierung auf der von dieser gebotenen Grundlage abzubrechen. Gleichzeitig wählte man auf Antrag des Verwaltungsrates eine besondere Kommission zur weiteren Verhandlung mit der Staatsregierung, obwohl der Regierungskommissar erklärt hatte, daß er nicht in Aussicht stelle könne, ob der Minister sich auf Verhandlungen mit dieser Kommission einlassen werde. Zu einer Entschließung darüber sollte es nicht kommen, die Kommission trat vorher schon in Tätigkeit bei den Verhandlungen mit einem neuen Kaufliebhaber, der inzwischen aufgetreten war, der hessischen Ludwigsbahn.

Die Versuche der hessischen Privatbahn sich im Nord-Südverkehr festzusetzen, waren gescheitert, aber der Gedanke, der ihnen zugrunde lag, darum nicht aufgegeben. Eine weitgehende Stärkung der Stellung in

diesem Verkehr mit einer gleichzeitigen Sicherung der Zufuhrstraßen im Ost-Westverkehr, die man durch eine eigene Bahn nach Westfalen zu erreichen suchte, waren neben der Befestigung der Stellung in Frankfurt die großzügigen Ideen, welche die Politik der Privatbahn in den siebziger Jahren beherrschten. In ihnen fanden die schon in den 1868 beschlossenen Erweiterungen des Eisenbahnnetzes wirkenden Konzentrations-tendenzen ihre Fortsetzung.

Die 1867 so heiß umstrittene Main-Neckarbahn war und blieb nun einmal ein Fremdkörper im Verkehrsgebiet der Privatbahn, dessen Rückwirkungen sich jetzt zwar nicht mehr beseitigen, wohl aber abschwächen ließen. Gerade in ihrer Stellung als kürzeste Verbindung nach Süden, in welcher sie jede Konkurrenz anderer Routen seither unmöglich gemacht hatte, war eine wichtige Änderung vorgegangen, seitdem mit der Eröffnung der Bebra-Hanauer Bahn eine neue mitteldeutsche Route hergestellt worden war. Gelang es, die 1868 beschlossene Odenwaldbahn im Norden an diese Route, im Süden an das württembergische Eisenbahnnetz anzuschließen, so war die Möglichkeit gegeben, die Staatsbahn für die in dieser Richtung sich bewegenden Verkehre zwischen Norddeutschland, Württemberg und der Schweiz auszuschalten. Freilich traf man damit auch die badische Staatsbahn, so daß die Durchführung dieser Route durch badisches Gebiet auf Schwierigkeiten stoßen mußte. Sie konnten aber nicht unüberwindlich sein bei dem Interesse, das Baden an dem Zustandekommen einer zweiten Konkurrenzlinie zur Main-Neckarbahn hatte, einer Linie Mannheim—Darmstadt oder Mannheim—Frankfurt. Dank des seinerzeit bei dem Bau der Main-Neckarbahn geschlossenen Kompromisses bedeutete die Staatsbahn in den über Frankfurt mit Mannheim und darüber hinaus sich bewegenden Verkehren einen Umweg von über 7 km gegen die direkte Entfernung Frankfurt—Mannheim, ein Mißstand, der allerdings mehr im Personen- wie im Güterverkehr durch die mit dem Aufenthalt in Friedrichsfeld verbundenen Unzuträglichkeiten verschärft wurde und schon seit Beginn der 60er Jahre wiederholt in Mannheim zu Gesuchen an die badische Regierung um Beförderung des Baues einer direkten Bahn Mannheim—Darmstadt geführt hatte. Der Bau der Niedbahn gab diesen Bestrebungen neue Nahrung. Das kam jetzt zustatten. Die wachsende Bedeutung von Mannheim als Handels- und Industriestadt mußte an sich schon der hessischen Privatbahn einen Anschluß dieser Stadt an ihr Eisenbahnnetz als durchaus wünschenswert erscheinen lassen, um so mehr als damit gleichzeitig der direkte Anschluß an die badische Staatsbahn gewonnen wurde. Die Bedeutung desselben war noch dadurch erhöht worden, daß nach der inzwischen erfolgten Erteilung der Konzession für den Bau einer direkten Bahn von Mannheim

nach Karlsruhe, nicht nur in den westwärts von Mannheim belegenen Verkehrsgebieten der Main-Neckarbahn, sondern auch in den ihr noch verbliebenen Verkehren nach dem Süden eine Konkurrenz durch die kürzere Linie Frankfurt—Mannheim—Karlsruhe nicht aussichtslos zu sein schien, zumal angesichts der Bedeutung, die Mannheim durch diese Route im südwestdeutschen Verkehr erlangte, auf Unterstützung durch die badischen Staatsbahnen zu rechnen war.

Die Projekte einer Bahn Hanau—Eberbach mit Fortsetzung an das württembergische Eisenbahnnetz und Frankfurt—Mannheim beschäftigten denn auch schon bald nach der Konzessionierung der 1868 beschlossenen Linien den Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn. Beide Bahnen stellten größere, mit etwa 60—70 km auf hessischem Gebiet gelegene Strecken dar und versprachen darum auch für den Transitverkehr einträglich zu werden. Die beiden Linien, mit denen man sich in ihrer Richtung schon festgesetzt hatte, erleichterten wesentlich die Durchführung der neuen Projekte. Die Verbindung Babenhausen—Hanau führte durch ebenes Gelände, erforderte also keine großen Aufwendungen. Um so schwieriger war allerdings die Fortsetzung nach Süden, insbesondere auf der Strecke Erbach—Eberbach. Indes bei der Ausdehnung dieser Transittlinie, bei der Zinsgarantie, wie sie für die Teilstrecke Babenhausen—Erbach bestand, konnten die zur Überwindung der bestehenden Schwierigkeiten erforderlichen Aufwendungen nicht gegen den Ausbau der Odenwaldbahn entscheiden, um so mehr als die im Westen projektierte Linie Frankfurt—Mannheim, die gleichzeitig durch die direkte Verbindung von Frankfurt mit Worms für die über Frankfurt sich bewegenden pfälzischen Verkehre von großer Bedeutung war, bei den günstigen Geländebedingungen verhältnismäßig geringe Aufwendungen erforderte, um so höhere Überschüsse aber erwarten ließ, die für etwaige Verluste bei der Odenwaldbahn entschädigten.

Zu dieser Eintreibung der Main—Neckarbahn bedurfte man allerdings, und das war die erste Voraussetzung ihrer Durchführung, der Zustimmung der drei Teilhaber der Staatsbahn. Soweit Baden und Hessen in Betracht kamen, hatte man bereits Kompensationsobjekte. Man war ja der einzige Unternehmer, der in Betracht kam, sowohl für die in Mannheim erstrebte Verbindung mit Frankfurt, wie für den in Darmstadt erwünschten Ausbau der Odenwaldbahn. Nur Preußen konnte man keine Gegenleistung bieten, im Gegenteil man harrete noch seiner Zustimmung zur Fusion mit der Frankfurt-Hanauer Bahn und ihrer engeren Angliederung an das hessische Eisenbahnnetz, ja man war noch abhängig von seiner Entscheidung in der nicht minder wichtigen Frage eines direkten Anschlusses der Privatbahn an das rheinisch-westfälische Eisenbahnnetz.

Hier hatte man das Glück sich mit einem lange gehegten Wunsch der beiden Städte Mainz und Wiesbaden, sowie des inneren Nassau zu treffen. Schon seit Ende der 60er Jahre strebte man in den beiden Nachbarstädten eine weitere und bessere Verbindung an, durch Herstellung einer festen Rheinbrücke unterhalb Mainz, und diese Angelegenheit, so heißt es im Bericht des Verwaltungsrats vom April 1870, wurde in Zusammenhang gebracht mit der Herstellung einer Eisenbahn von Wiesbaden mitten durch die Provinz Nassau nach den Kohlenrevieren der Ruhr, die von Wiesbaden aus angeregt wurde. Für das Projekt interessierte sich nur ein englisches Bankhaus, das aber Zinsgarantie verlangte, ohne die der Bau auch allgemein als unmöglich angesehen wurde bei den zweifelhaften Aussichten hinsichtlich der Rente der Bahn. Da wandte man sich an die hessische Privatbahn, deren Verwaltung sich auch bereit erklärte, dem Bau einer Eisenbahn Mainz—Wiesbaden und damit der Herstellung eines direkten Anschlusses des diesseitigen Eisenbahnnetzes an die ihrer Vollendung entgegengehende rechtsrheinische Schienenstraße näherzutreten, noch viel mehr, wenn dazu eine zweite Linie käme, die einen zweiten Anschluß an die Kohlenreviere der Ruhr gewähre. Man war auch zur Vornahme von Vorarbeiten bereit, wenn ein Ersatz der Kosten in dem Falle erfolge, daß die Ausführung der Linie von anderer Seite geschehe. In beiden Richtungen wurden auch von einem Komitee, das sich in Wiesbaden zur Betreibung der ganzen Angelegenheit gebildet hatte, bei der preussischen Regierung Schritte getan. Der preussische Handelsminister stellte die Erteilung der Konzession für eine Bahn von Wiesbaden nach der mittleren Lahn und weiter in Aussicht, machte aber zur Bedingung, daß gleichzeitig die von diesen Gegenden gewünschte Verbindung mit Frankfurt am Main zustande komme. So entstand im Schoße des Verwaltungsrats der hessischen Privatbahn das Projekt einer Bahn von Frankfurt durch das Lorschachtal nach Weilburg und weiter zum Anschluß an das rheinisch-westfälische Eisenbahnnetz und einer von Mainz über Wiesbaden führenden Anschlußlinie an diese Bahn.

Diese Projekte gaben zunächst Gelegenheit, mit der Taunusbahn Unterhandlungen anzuknüpfen. Das Frankfurter Unternehmen war auch in den Zeiten des schärfsten Wettbewerbs von der hessischen Privatbahn stets mit Schonung behandelt worden. Wiederholt hatte man in Mainz gesucht, zu einer Verständigung mit der Nachbarbahn zu gelangen. Das hatte auch die Spannung zwischen beiden nicht zu scharf werden lassen, zumal die Taunusbahn dank ihres regen Personenverkehrs die gehemmte Entwicklung ihres Güterverkehrs, der kaum mehr als 25 % der gesamten Einnahmen ertrug, leicht überwand, so daß ihre Dividende mit 7—8 % jener der hessischen Ludwigsbahn annähernd gleichkam. Man tat aber

auch in Mainz alles, um der rechtsmainischen Bahn in der Förderung der ihr verbliebenen Verkehre behülflich zu sein. 1870 hatte man bereitwilligt in die Errichtung einer Trajektanstalt eingewilligt, die in einer direkten Geleisverbindung mit der hessischen Ludwigsbahn stand. Damit war der direkte Übergang der Güterwagen ermöglicht, eine Erleichterung, die einen beredten Ausdruck ihrer Bedeutung für die Bahn schon im ersten Jahre ihres Bestehens in einer nahe an das Doppelte heranreichenden Vermehrung der von Mainz nach der Taunusbahn und umgekehrt, beförderten Güter fand. Ja, man hatte sogar, wie es scheint, im Stillen die Zahl der an beiden Gesellschaften beteiligten Aktionäre verstärkt, wenigstens erscheint plötzlich unter der Zahl der zu der Generalversammlung vom 19. Dezember 1871 angemeldeten Aktionäre neben anderen auch der gesamte Verwaltungsrat der hessischen Privatbahn mit einigen ihrer Beamten. So brachte man in Mainz der Taunusbahn ein großes Interesse entgegen. Die nunmehr eingeleiteten Verhandlungen drehten sich zunächst nur um die Mitbenutzung der Strecke und der Bahnhöfe der Bahn, insbesondere um eine Aufnahme in den Bahnhof in Frankfurt, die man schon für die in den Bahnhof der Main-Neckarbahn voraussichtlich kaum aufgenommene Frankfurt-Mannheimer Linie nötig hatte, bis zur Erbauung eines bereits projektierten selbständigen, alle in Frankfurt einmündenden Linien der Privatbahn aufnehmenden Personenbahnhofs. Eine Einigung auf dieser Grundlage kam nicht zustande. Schon schien es, als ob die hessische Privatbahn zu dem Bau einer selbständigen, bereits bearbeiteten Linie nach Frankfurt übergehen müsse, die zu einem großen Teil eine Konkurrenzlinie der Taunusbahn zu werden versprach, da wurde von Mainz aus das Angebot eines Ankaufs gemacht zu dem Preis, wie ihn der Verwaltungsrat von Preußen verlangt hatte. Nach Wahl der Taunusbahnaktionäre wollte der neue Käufer sämtliche Aktien übernehmen und zwar, entweder gegen eine Bareinlösung von 400 fl. oder gegen Umtausch zu einem gleichen Nominalwert von Aktien der hessischen Ludwigsbahn, was einen Preis von 450 später 460 fl. bedeutete, aber bei der leichten Börsengängigkeit der Aktien der großen Privatbahn gleichbedeutend war mit einer Bareinlösung zu diesem Preis. Gleichzeitig erklärte man sich zur weitgehenden Wahrung der separaten Interessen der Taunusbahn bereit. Über die Vorzüge des neuen Angebots war man nicht im Zweifel. Daß man seine Selbständigkeit nicht behaupten konnte, sah man ein. Es handelte sich zuletzt auch nur noch darum, welche Vereinigung am vorteilhaftesten für Frankfurt und die Aktionäre war. Von diesem Standpunkt aus aber konnte über den Vorschlag der Nachbarbahn keine Meinungsverschiedenheit bestehen. Einstimmig sprach sich denn auch die eigentlich zu

Verhandlungen mit der preußischen Regierung gewählte Kommission für die Annahme der Fusion aus, und schon im November 1871 brachten die Zeitungen die Mitteilung von der geschehenen Fusion beider Bahnen und dem Abschluß eines ihre Zwecke bis zur Genehmigung seitens der preußischen Staatsregierung sichernden vorläufigen Übereinkommens.

Die Bedeutung der Vereinigung mit der Taunusbahn für das hessische Unternehmen lag vorwiegend nach zwei Richtungen, einmal Frankfurt, dann Preußen gegenüber. Nach nahezu 15 jährigen Bemühungen war es nun endlich gelungen, in dem wichtigen Mittelpunkt von Handel und Verkehr festen Fuß zu fassen. Mit dem Erwerb der Taunusbahn war der erste Schritt getan zur Konsolidation der Frankfurter Bahnhofsverhältnisse, welche allein die nötige Bewegungsfreiheit bei der Ausgestaltung der von dieser Stadt auslaufenden Verkehrsbeziehungen gab. Gern benutzte man die durch die neuen Vereinbarungen auferlegte Verpflichtung zur Aufnahme von zwei in Hessen-Nassau ansässigen Aktionären in den Verwaltungsrat der hessischen Ludwigsbahn, um in engere Beziehungen zu den Kreisen des Handels und der Industrie in Frankfurt zu kommen. Der Eintritt einer großen Anzahl Frankfurter Aktionäre in das hessische Unternehmen stellte endlich die lang ersehnten besseren Beziehungen zu der Frankfurter Börse her. Die Verluste, welche man seinerzeit bei der Gründung der hessischen Privatbahn erlitten, waren durch den für die Aktionäre der Taunusbahn so vorteilhaften Erwerb der Aktien des hessischen Unternehmens wieder ausgeglichen. Von nun ab gewann die hessische Privatbahn an der Frankfurter Börse rasch eine Stütze, die sie zu ihrer weiteren Entwicklung nötig hatte. Preußen gegenüber aber besaß man jetzt in der Taunusbahn ein geeignetes Kompensationsobjekt, das eventuell auch allein nach seiner Angliederung an das Netz der hessischen Privatbahn und der damit gegebenen Möglichkeit einer engeren von der Zustimmung Preußens unabhängigen Verbindung der drei Städte in seiner Stellung gegenüber einer neuen Konkurrenzlinie erheblich gestärkt war. Daß man die Taunusbahn nur ihrer selbst wegen kaufen wollte, daran wurde allerdings in der Öffentlichkeit zunächst nicht geglaubt, nur wußte man nicht, was die hessische Privatbahn mit dem Kauf plante. Die Gerüchte von einem beabsichtigten Umtausch des Kaufobjektes gegen die Anteile Preußens an der Main-Neckarbahn und Frankfurt-Offenbacher Bahn tauchten wieder auf. Es wurde auch zwischen Mainz und Berlin verhandelt, aber nur die Richtung, in der die Verhandlungen gingen, war richtig vermutet, wie sich ergab, als vier Wochen später der Verwaltungsrat den Aktionären die wesentlichsten Grundzüge eines mit der preußischen Regierung inzwischen getroffenen Übereinkommens bekannt gab. Danach verkaufte die

hessische Ludwigsbahn die eben erst erworbene Taunusbahn an die preussische Regierung, die unter Übernahme der bestehenden Obligationenschuld als Kaufpreis in bar den Betrag von 5 010 000 fl., was etwa 417¹/₂ fl. pro Aktie entsprach, zahlte. Dagegen verpflichtete sich die preussische Regierung,

- a) eine Bahn durch das Lorsbachtal zum Anschluß an die Lahnbahn zwischen Diez und Weilburg,
- b) eine Bahn von Mainz über Wiesbaden zum Anschluß an die sub a) erwähnte Bahn,
- c) eine Bahn von Frankfurt mit fester Überbrückung des Mains zur Einmündung in die Niedbahn

innerhalb ihres Territoriums zuzulassen und der hessischen Ludwigsbahn bezüglich der Konzessionserteilung für diese Bahnen vor anderen Bewerbern bis 1. Juli 1872 die Priorität einzuräumen. Weiter versprach man, die Fusion der Frankfurt-Hanauer Bahn zu genehmigen und behufs besserer Verbindung dieser Bahn mit der Strecke Mainz—Frankfurt resp. den Westbahnhöfen einzuwilligen, daß die hessische Ludwigsbahn nach ihrer Wahl, entweder die städtische Verbindungsbahn eigentümlich erwerbe und, insoweit solches ohne Schädigung der Schiffahrt und der Interessen des Straßenverkehrs angängig sei, in zweckentsprechender Weise verbessere, oder aber die Frankfurt-Hanauer Bahn mittels fester Brücke oberhalb Frankfurt über den Main führe und auf dem linken Ufer des Flusses mit der Strecke Mainz—Frankfurt in Verbindung setze. Ferner hatte die preussische Regierung auch nichts dagegen zu erinnern, daß die hessische Ludwigsbahn eine Verbindung ihrer linksmainischen Strecken mit der Hanau-Offenbach-Frankfurter Bahn auf dem linken Mainufer bei Sachsenhausen unter Errichtung entsprechender Stationsanlagen daselbst herstelle. Endlich wurde die Errichtung eines gemeinschaftlichen Personenbahnhofs in Frankfurt vereinbart, zu dem das Projekt durch ein gemeinschaftliches Bureau ausgearbeitet werden sollte. Die Verteilung der Kosten hatte im Verhältnis des Raumes zu erfolgen, welcher jedem Teil nach Maßgabe des festgestellten Projekts überwiesen werde. Der erforderliche Grund und Boden sollte der Privatbahn in der Größe des Areals des Taunusbahnhofs zu den Anlagekosten dieses Bahnhofs nach Abzug des Wertes der alten Materialien unter Zuschlag des Prozentsatzes, um welchen der Kaufpreis der Taunusbahn die auf die Anlage derselben verwendeten Gesamtkosten übersteige, überlassen werden. Falls dies Gelände nicht ausreichte, war weiteres zum durchschnittlichen Erwerbspreis der Privatbahn zur Verfügung zu stellen.

Mit diesem Inhalt kam denn auch im Januar 1872 ein Vertrag zwischen der hessischen Ludwigsbahn und der preussischen Regierung zu-

stande. Am 20. Februar 1872 erteilte die Generalversammlung einstimmig ihre Genehmigung und ermächtigte den Verwaltungsrat, die Konzession für eine Fortsetzung der bereits beschlossenen Bahn nach der Lahn in das Gebiet der Ruhr zu erwerben. Der Anschluß an das rheinisch-westfälische Eisenbahnnetz sollte über Limburg—Hadamar hinaus, einerseits nach Troisdorf, Station der rheinischen Bahn, andererseits nach Wissen, Station der Linie Köln—Gießen, gesucht werden. Den Ausbau bis Wissen hatte die bergisch-märkische Eisenbahngesellschaft zur Bedingung der Herstellung einer Verbindungslinie mit ihrem Eisenbahnnetz von ihrer Station Rothemühle nach Wissen gemacht. Mit der Abzweigung nach Troisdorf kam man zugleich auch mit der rheinischen Eisenbahngesellschaft in Berührung. So war man bemüht, die Interessen sämtlicher drei großen rheinisch-westfälischen Eisenbahngesellschaften an dem Zustandekommen dieser über 200 km langen neuen Verbindungslinie zwischen dem wichtigsten Industrie- und Kohlenrevier und Süddeutschland zu beteiligen. Überzeugt von der Sicherheit der damit für das große Projekt gewonnenen Grundlage, nahm man denn auch ohne Zögern die Ausführung in Angriff. Schon im November 1872 waren die Vorarbeiten so weit gefördert, daß mit dem Bau einer Teilstrecke begonnen werden konnte. Unterdessen schwebten die Verhandlungen über die mit der Herstellung der neuen Rheinbrücke verbundene Stromkorrektur und die erforderlichen Bauten an den Festungsanlagen. Gleichzeitig waren Verhandlungen mit der Stadt Mainz im Gange über die Erbauung eines Zentralbahnhofes. Trotz des gewaltig gestiegenen Verkehrs hatte man sich seither noch mit dem alten Bahnhof dort beholfen. Das war nun ausgeschlossen, sobald die neuen Linien aus Westfalen und Nassau vollendet waren. Auch in der Stadt selbst fühlte man sich durch die am Rhein entlang laufenden Geleise im Verkehr mit dem Hafen stets mehr behindert, je stärker der Verkehr auf der Bahn zunahm. So kam es schließlich am 24. September 1874 zu einem Vertrag zwischen der Stadt und der Privatbahn, in dem sich letztere verpflichtete, die Geleise am Südennde der Stadt durch einen Tunnel nach einem mehr im Inneren der Stadt neu zu erbauenden Zentralbahnhof zu führen.

Gleichzeitig wurde auch in Frankfurt an den Vorarbeiten zu dem neuen Zentralbahnhof rüstig gearbeitet. Den Erwerb der städtischen Verbindungsbahn hatte die Privatbahn aufgegeben und sich mit einer pachtweisen Überlassung des Betriebs dieser Bahn begnügt. Dafür wollte man den schon lange in Frankfurt gehegten Wünschen entsprechend den seitherigen Ostbahnhof durch einen neuen ersetzen, der gleichzeitig als Durchgangsstation ausgebaut und durch eine auf einer Brücke über den Main zu führenden Verbindungsbahn über die Station Sachsenhausen

an die Linie Frankfurt—Mainz angeschlossen werden sollte. Einer besonderen Konzession, die auch nachgesucht wurde, bedurfte es dabei nur für die Strecke Ostbahnhof—Sachsenhausen, da über die Herstellung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes in Sachsenhausen und seinen Anschluß an die Linie Frankfurt—Mainz bereits eine Vereinbarung mit der preussischen Regierung getroffen war. Veranlassung zu diesem Projekt, dessen Bedeutung in der damit ermöglichten Einrichtung durchgehender Verkehre über Frankfurt von und nach dem Osten sowohl wie dem Norden lag, gab der damals von einem Verein angeregte Bau einer direkten Linie Berlin—Frankfurt, für deren Zustandekommen man neben der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft die hessische Ludwigsbahn zu gewinnen suchte. Der Verwaltungsrat der hessischen Privatbahn gab sich auch eine Zeitlang alle Mühe um eine Sicherung dieses Projektes, das indes nur in der öffentlichen Meinung Unterstützung fand, nicht aber bei der preussischen Regierung, die schon bald durch den Beginn mit dem Bau von Bahnstrecken, welche die in Frage kommende Route abkürzten, zu erkennen gab, daß sie den Bau dieser Konkurrenzlinie ihrer Staatsbahnen für entbehrlich hielt. So blieb dies Projekt auf sich beruhen.

Die Tätigkeit des Verwaltungsrates war inzwischen wieder mehr in Anspruch genommen worden von den nach Süden gerichteten Konkurrenzlinien der Main-Neckarbahn. Die ersten Schritte für den Ausbau dieser Linien waren gleichzeitig mit jenen für die nassauischen Linien geschehen, aber die Erledigung hatte sich verzögert durch den langsamen Fortgang, den die Verhandlungen zwischen den beteiligten Staaten nahmen.

Schon im April 1870 hatte der Verwaltungsrat von der Generalversammlung die Ermächtigung zur Einholung der Konzession für die Herstellung einer Verbindung der Bahnen Worms—Darmstadt und Worms—Bensheim resp. der Stadt Worms mit der Stadt Mannheim erhalten. Soweit die Linien auf badischem Gebiet lagen, wollte die Stadt Mannheim sie bauen und der hessischen Privatbahn gegen eine die Verzinsung und Amortisation des Baukapitals deckende Pacht in der Weise überlassen, daß später auch die badische Strecke in das Eigentum des hessischen Unternehmens überging. So wichtig diese neuen Strecken waren, so faßte man doch, wie es im Bericht des Verwaltungsrates vom April 1871 heißt, noch keine definitiven Beschlüsse, man suchte vielmehr zunächst die Sicherung der Odenwaldlinie zu erlangen. Das aber brachte man in Zusammenhang mit einem weiteren Projekt, der Errichtung einer festen Rheinbrücke bei Worms.

Der bei Worms eingerichtete Trajektverkehr war nur ein Nothbehelf. Gegen die sichere und raschere, von der Witterung unabhängige Beförderung, wie sie die Rheinbrücke bei Mannheim ermöglichte, konnte man

damit nicht aufkommen. Darum mußte auch der Verkehr auf der schon am 1. Juni 1869 bis zum Rhein, am 12. August 1870 bis zum Bahnhof Worms eröffneten Riedbahn enttäuschen. Wollte man den Zweck, den man mit dem Bau dieser Linie und der Anschlußstrecken nach der Pfalz verfolgte, wirklich erreichen, so mußte man zum Bau einer festen Rheinbrücke bei Worms schreiten. Das war umso wichtiger, als neben der Pfalz nunmehr ein neues deutsches Verkehrsgebiet in Elsaß-Lothringen zu gewinnen war. Allerdings erforderte das neue Aufwendungen, bei denen nach den Verpflichtungen, wie sie der Staat 1868 eingegangen hatte, auf eine Unterstützung von dieser Seite nicht zu rechnen war. Aber das war auch nicht nötig. Die Steigerung, welche in der Rentabilität der ganzen Strecke von Monsheim bis Darmstadt und wohl auch im Verkehr nach der Bergstraße zu erwarten war, bot einen hinreichenden Ausgleich.

So machte man denn einen Vorschlag, der zunächst den Vorteil hatte, daß er den Bau der Brücke bei Worms sicherte, ohne neue Lasten dem Land aufzuerlegen. Man erbot sich, die Odenwaldbahn nach Norden und Süden auszubauen. Die Fortsetzung nach Süden machte man zwar zunächst von der Gewährung einer 5%igen Zinsgarantie für die im Großherzogtum liegende Strecke abhängig, wollte aber darauf verzichten, wenn es der hessischen Regierung gelinge, die Konzessionierung der ganzen Strecke bis Jagstfeld an die hessische Privatbahn und damit den direkten Anschluß derselben an das württembergische Eisenbahnnetz bei Baden durchzusetzen. Für die Anschlußstrecke von Babenhausen bis Hanau sollte eine neue Garantieverpflichtung nicht begründet, sondern nur die seither auf der Strecke Worms—Bensheim und den beiden Monsheimer Anschlußstrecken lastende Garantiesumme in ihrem vollen Betrag auf diese Linie übertragen werden. Dafür wollte man die neue Rheinbrücke ohne jede staatliche Unterstützung erbauen. Es komme, so erklärte der Verwaltungsrat, der Bahn vor allem auf eine freiere Bewegung auf den Anschlußstrecken besonders hinsichtlich des Transits an, der, nachdem Elsaß-Lothringen deutsch geworden, in verstärktem Maß zu erwarten sei. Zudem seien die Linien sehr klein und nicht kostspielig, sie lägen zum Teil zwischen nicht garantierten Strecken, was besonders bei Ausscheidung der Einnahmen und Berechnung der Betriebskosten große Schwierigkeiten mache. Durch den Vorschlag wurde das System der Zinsgarantie vereinfacht und auf zusammenhängende Linien konzentriert. Eine Entscheidung der hessischen Regierung auf den Vorschlag der Privatbahn konnte zunächst nicht erfolgen, da sie von dem Ergebnis der Verhandlungen mit Baden abhing. Diese waren zwar alsbald eingeleitet worden, schritten aber nur langsam vorwärts. Die von

Baden ausgegangenen Projekte hatten sich um ein weiteres vermehrt. Man sah sich in Karlsruhe nun endlich genötigt, auch den badischen Städtchen im Neckartal den von ihnen so lange erstrebten Anschluß an das Hauptbahnnetz zu gewähren. So war das Projekt einer Bahn von Neckargemünd nach Eberbach aufgetaucht, die auf dem linken Neckarufer das hessische Gebiet berührte. So sehr damit die Interessen Badens an einer Verständigung mit Hessen gesteigert waren, so schwierig hielt es gerade für die auch als Fortsetzung dieser Bahn in Betracht kommende Linie Eberbach—Jagstfeld, auf der sich die hessische Privatbahn einschließen wollte, zu einer Einigung zu gelangen. Baden wollte den Bau der Linie Eberbach—Jagstfeld dadurch umgehen, daß es sich erbot, für den Transitverkehr Eberbach—Neckargemünd—Neckesheim—Jagstfeld niedrigere Tarifsätze zu gewähren, ein Vorschlag, auf den die hessische Regierung nicht einging und auch nicht eingehen konnte. Inzwischen war durch die von Preußen gegebene Zusicherung der Erteilung einer Konzession für die Linie Frankfurt—Mannheim, die Durchführung der Riedbahn von Mannheim nach Frankfurt in Sicht gekommen. Die Absichten der hessischen Ludwigsbahn traten mehr zutage. Das gab den hessischen Ständen Veranlassung, die Regierung zu ersuchen, bei Bewerbungen der hessischen Ludwigsbahn um weitere Konzessionen zum Eisenbahnbau im Großherzogtum die Interessen der Staatskasse an der Beseitigung oder Beschränkung der übernommenen Zinsgarantie und jene der betreffenden Gemeinden an der Minderung der durch das Gesetz vom 14. August 1867 oder sonst übernommenen Lasten nach Möglichkeit zu wahren. Dieser Wunsch war begreiflich. Es war ein seltsamer Kontrast, daß, während die Gesellschaft 11% Dividende verteilte, der Staat in Folge der eingegangenen Garantieverpflichtung noch über 300 000 fl. Zuschuß leisten mußte. Nicht minder bot das den zu dem Geländeerwerb von der Gesellschaft herangezogenen Gemeinden Anlaß, sich über eine zu hohe Belastung, die lediglich zu Gunsten der Gesellschaft erfolgt sei, durch ihre Abgeordneten im Landtag zu beschweren. Vor allem klagten die neuen Verkehrsmittelpunkte, insbesondere Darmstadt und Alzen über die zu hohen Beiträge. Auch auf dem Land fand man Beiträge von 8—10 000 fl., wie sie manche Gemeinden zu leisten hatten, für viel zu hoch. So eröffnete denn am 29. Oktober 1872 die hessische Regierung der Privatbahn auf ihr Gesuch um Erteilung der Konzession für die Fortsetzung der Riedbahn nach Frankfurt, daß die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahn von Frankfurt nach der Bahn Darmstadt—Worms bezw. Mannheim nur dann in Aussicht gestellt werden könne, wenn die Privatbahn auf die im Jahre 1868 gewährten Zinsgarantien Verzicht leiste und sich zu namhaften Nachlässen an Leistungen verstehen

würde, die den Gemeinden auf Grund des Gesetzes vom 14. August 1867 oder auf Grund besonderer Übereinkunft zu den Kosten des Geländeerwerbs für die garantierten Linien und die Bahn Worms—Darmstadt oblagen. Die Regierung begründete diese Forderung damit, daß die Ausfälle, welche der Main-Neckarbahn durch die Konkurrenz der Frankfurt-Mannheimer Bahn entstehen würden, auszugleichen seien, da man bei Gewährung der Garantie von der Ansicht ausgegangen sei, die Aufwendungen für die Garantien vorzugsweise aus den Überschüssen der Staatsbahnen zu decken. Auf diesem Standpunkt beharrte auch die hessische Regierung, obwohl die hessische Ludwigsbahn so weit ging, sogar die Ausführung der Strecke Erbach—Eberbach ohne Garantie des Staates zu übernehmen, wenn ihr die Konzession für Frankfurt—Mannheim alsbald erteilt werde. Je länger die Verhandlungen mit Baden sich hinauszogen, um so mehr entging der an dem Ausbau gerade dieses Projektes sehr interessierten Privatbahn, um so schwieriger aber mußte auch eine Verständigung zwischen ihr und der hessischen Regierung werden, denn der Ertrag der garantierten Linien war sehr gering und machte mit jedem Fortgang im Ausbau steigende Zuschüsse erforderlich. 1871 betrug die von dem Staat zu zahlende Garantiesumme bereits 338 610 fl., 1872 655 962 fl. und 1875 sogar 755 545 fl. So war die Sachlage, als endlich am 14. Februar 1874 ein Staatsvertrag zwischen Baden und Hessen zustande kam.

Trotz der langwierigen diplomatischen Verhandlungen waren in dem wichtigsten Punkt die Bemühungen der Privatbahn gescheitert. Die Linie Eberbach—Jagstfeld wurde zwar gebaut, aber als Fortsetzung der gleichzeitig vereinbarten Strecke Neckargemünd—Eberbach und wie diese von der badischen Staatsbahn. Die Beschaffung der erforderlichen Mittel wurde Baden dadurch erleichtert, daß ihm Hessen ein bares spätestens nach 40 Jahren rückzahlbares, in den ersten zehn Jahren zu 3% später zu 4% verzinsliches Darlehen in Höhe von 2½ Millionen fl. gewährte. Die Anschlußlinie von Eberbach nach Erbach, sowie eine Bahn von Mannheim über Lampertheim direkt nach Worms mit direktem Anschluß an die Bahn Worms—Darmstadt bei Biblis verpflichtete sich die hessische Regierung selbst zu bauen oder der hessischen Ludwigsbahn zum Bau zu überlassen. Die Linie Neckargemünd—Neckarelz sollte binnen sechs Jahren, Erbach—Eberbach binnen vier Jahren und Mannheim—Worms binnen drei Jahren von der Ratifikation des Staatsvertrags an gerechnet dem Betrieb übergeben sein. Wenn Baden seine Bahn binnen vier Jahren gebaut hätte, sollte ihm Hessen einen Aversionalbetrag von 100 000 fl. entrichten.

Die hessische Regierung hatte die Ratifikation des Vertrags von

dem Zustandekommen einer Vereinbarung über den Bau der Bahnen mit der hessischen Ludwigsbahn abhängig gemacht. Angesichts der Höhe der Garantielast, zu der gerade die Odenwaldbahn, für welche nahezu die gesamte Garantiesumme in Anspruch genommen werden mußte, einen erheblichen Betrag erforderte, hatte die Regierung noch dringender als zuvor ein Interesse an der Minderung der erforderlichen Zuschüsse, namentlich bei der Linie Babenhausen—Erbach. Ein völliger Verzicht auf die Garantie kam jetzt nicht mehr in Frage, nachdem die Privatbahn, wie sie dargelegt hatte, selbst noch Zuschüsse leisten mußte zur Verzinsung des Anlagekapitals der garantierten Strecken, das den der Berechnung der Garantie zu Grunde gelegten Voranschlag überstiegen hatte, trotzdem man sich soweit wie möglich mit Provisorien behalf. Eine Ermäßigung der Garantielast durch den Ausbau der Strecke Babenhausen—Erbach zu einer Transitlinie Hanau—Eberbach zu ermöglichen, lag daher nicht minder im Interesse des Staates wie der Privatbahn, nur daß für letztere bei dem Ergebnis der nichtgarantierten Linien der bestehende Zustand immer noch leichter zu ertragen war, wie für den hessischen Staat. Da traf sich, daß die Privatbahn gleichzeitig neben einer Erhöhung der Tarife im Lokalgüterverkehr eine solche im Personenverkehr beabsichtigte. Hier gab man dem Verwaltungsrat nun zu erkennen, daß die Zustimmung zu einer Erhöhung der Tarife von dem Zustandekommen einer Verständigung über die neuen Linien abhängig sei. So kam es zu einem Kompromiß zwischen der Regierung und der hessischen Ludwigsbahn. Die Privatbahn erhielt die Konzession für beide Linien. Zu den Betriebskosten der Linie Erbach—Eberbach leistete der Staat in den ersten fünf Jahren des Betriebes einen jährlichen Zuschuß von 100 000 fl. Dafür wurde die Zinsgarantie von 35 000 fl. auf 28 000 fl. per Meile, die jährliche Dotierung des Erneuerungsfonds von 5000 fl. auf 3000 fl. per Meile herabgesetzt. Außerdem erhielten die Gemeinden, die zum Bau der Linie Worms—Darmstadt Beiträge geleistet hatten, diese zurück. Auch über eine Ermäßigung der Beiträge zum Geländeerwerb wurde eine Verständigung erzielt. Die hessische Ludwigsbahn hatte hier, um rascher voranzukommen, das Gelände erworben und den Gemeinden die auf sie nach dem Gesetz entfallenden Beiträge angefordert. Die Zulässigkeit dieses Verfahrens war bestritten. Die Gemeinden behaupteten, daß ihnen der Geländeerwerb obliege. Auch hatte man in dem Gesetz zu bestimmen unterlassen, nach welchem Maßstab die Entfernung, innerhalb der eine Gemeinde beitragspflichtig sein sollte, zu bemessen sei, ob nach dem Vogelflug oder nach der Länge der Verbindungswege. Das Oberappellationsgericht hatte sich für letzteres entschieden im Widerspruch zu den Instruktionen, wie

sie seinerzeit die Verwaltungsbehörden gegeben hatten. So standen der Privatbahn mit etwa 191 Gemeinden Prozesse in Aussicht, deren gütliche Erledigung jetzt dadurch erleichtert wurde, daß die Privatbahn den Gemeinden 610 000 fl. an den Beiträgen nachließ.

Nach Ratifikation des badisch-hessischen Staatsvertrags war nunmehr auch das Zustandekommen der neuen Linien im Großherzogtum gesichert. Die Verhandlungen mit Preußen konnten keine größeren Schwierigkeiten mehr bereiten, da die Einmündung der Odenwaldbahn in Hanau bereits in dem 1868 geschlossenen Staatsvertrag gestattet worden war. Trotzdem zogen sich die Verhandlungen zwischen beiden Staaten noch über ein Jahr hin. Erst am 10. Mai 1877 kam auch zwischen Preußen und Hessen ein Staatsvertrag zustande, dem dann im Oktober desselben Jahres die Erteilung der noch fehlenden Konzessionen folgte.

Die Ausführung der neuen Projekte mußte naturgemäß beeinflusst werden von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage und ihrer Rückwirkung auf die Gestaltung des Verkehrs der Privatbahn. In zwei Abschnitte scheidet sich die wirtschaftliche Entwicklung der 70er Jahre. Ein glänzender industrieller Aufschwung schon beginnend Ende der 60er Jahre, unterbrochen zwar durch den Krieg, mehr aber gefördert durch seine Folgen für das deutsche Wirtschaftsleben, gibt der ersten Hälfte des Jahrzehnts sein Gepräge. Ihm folgt eine nicht minder tief eingreifende wirtschaftliche Depression, die sich bis zu dem Beginn der 80er Jahre hinzieht. Verstärkt wird bei der hessischen Ludwigsbahn der günstige Einfluß der wirtschaftlichen Entwicklung in den ersten Jahren noch durch die Beförderungen von und nach dem Kriegsschauplatz und den okkupierten Landesteilen.

Es war die glänzendste Epoche in der Geschichte der hessischen Ludwigsbahn, die mit dem Jahr 1868 begann. Einer beispiellosen Steigerung im Personenverkehr, einsetzend mit den Kriegstransporten, gefolgt von einer gewaltigen Zunahme des Reiseverkehrs nach dem Krieg, entsprach im Güterverkehr ein nicht minder beträchtliches Anwachsen der Beförderungen, das vorwiegend auf einer Zunahme des Rohproduktenverkehrs in dem durchgehenden und direkten Verkehr beruhte. Die Entwicklung setzt im Güterverkehr bereits mit 1868 ein. Der Kohlenverkehr dieses Jahres überstieg mit 4116814 Zentnern und einem Ertrag von 226 667 fl. sogar das günstige Jahr 1866. Bedeutende Eisentransporte vom Niederrhein nach Bayern und Österreich gingen in der zweiten Hälfte des Jahres über die Bahn. Dazu kamen starke Getreide- und Kartoffeltransporte, so daß sich ein Mehrertrag im Güterverkehr von 300 327 fl. gegen 1867 ergab. Auch der Personenverkehr

zeigte eine Mehreinnahme von 166 871 fl., so daß die Dividende auf 9% erhöht werden konnte.

Das ununterbrochene Anwachsen der Transporte von dem Saarrevier sowie dem rheinisch-westfälischen Industrie- und Kohlenrevier und Belgien nach Süddeutschland und Österreich, insbesondere in Eisen, starke Getreidetransporte aus Österreich steigerten 1869 noch weiter den Ertrag im Güterverkehr, so daß eine Dividende von 9½% verteilt werden konnte.

Die Fortdauer dieser Transporte im Jahr 1870, eine gleichzeitige bedeutende Mehreinnahme im Personenverkehr gestatteten auch die Behauptung dieses Satzes für die Dividende des Jahres 1870.

Der Ausbruch des Krieges brachte die erste Belastungsprobe für die Privatbahn, die sie glänzend bestand. Ohne Unfall vollzogen sich die großen Truppentransporte und später die Proviantbeförderungen in der vorgesehenen Zeit. Nach einer Pause von drei Wochen konnte bereits am 21. August der Personenverkehr und dann am 1. September der Güterverkehr wieder aufgenommen werden. Ein regelmäßiger Betrieb war allerdings namentlich im Güterverkehr zunächst nicht durchzuführen. Die Störungen an der Grenze und auf den Nachbarbahnen wirkten störend zurück, so lange der Krieg dauerte. Erst nach dem Friedensschluß war ein regelmäßiger Verkehr auf allen deutschen Bahnen wieder möglich. Nun aber flutete der so lange zurückgehaltene Güterverkehr in gewaltiger Stärke über die Bahnen. Die Rückbeförderung der Truppen und ein ungemein lebhafter Reiseverkehr steigerten auch im Personenverkehr so erheblich die Einnahmen, daß der Verwaltungsrat auf der Generalversammlung vom 18. April 1872 für das Jahr 1871 die Verteilung einer Dividende von 11% vorschlagen konnte.

Beträchtliche Holztransporte aus Bayern und Österreich, große Sendungen von Eisen, meist Schienen, nach diesen Ländern, sowie starke Erztransporte von der Lahn- und Sieggegend ließen die Erträge des Güterverkehrs im folgenden Jahr noch weiter anschwellen. Die in diesem Jahr genehmigte Fusion mit der Frankfurt-Hanauer Bahn brachte die Zurückzahlung einer Reihe von Vorlagen für diese Bahn. Dazu kamen Liquidationen für Kriegstransporte. So ergab sich aus den durch diese außerordentlichen Einnahmen gesteigerten Betriebsüberschüssen, trotzdem das Aktienkapital um 4,7 Millionen fl. gegen 1871 gestiegen war, eine Dividende von 10,1%, die mit Verteilung eines aus dem vorhergehenden Jahr übernommenen Gewinnvortrags von 397 575 fl. sich um 1,5% erhöhte, so daß die Dividende insgesamt auf 11,6% festgesetzt werden konnte. Damit war der Höhepunkt in der finanziellen Entwicklung des Unternehmens erreicht. Sie war im wesentlichen der starken Zunahme

des Verkehrs auf den alten Verkehrsstraßen zu danken, sowohl in der Personen- wie in der Güterbeförderung. In ersterer zeigte der direkte Verkehr mit der rheinischen Bahn 1872 mit einem Ertrag von 370 525 fl. gegen 1869 eine Zunahme von nahezu 200 000 fl. Im direkten Verkehr des rheinischen Verbandes gingen mit 75 572 fl. nahezu 30 000 fl., im Durchgangsverkehr dieses Verbandes mit 132 341 fl. etwa 70 000 fl. mehr ein als 1869. Der direkte Verkehr nach den belgischen Bahnen hatte sich in seinen Erträgen während dieser Zeit um etwa 8000 fl. auf 28 081 fl. vermehrt. Kaum ein Drittel des rheinischen Verkehrs ertrug der bayerische Verkehr, der im direkten Verkehr mit 110 247 fl. sogar einen Rückgang von 11 937 fl. gegen 1869 zeigte, wohl zugunsten des Durchgangsverkehrs, der während dieses Zeitraums eine Zunahme um 50 000 fl. auf 90 830 fl. erfuhr. Eine neue, nicht unwichtige Route nach Italien hatte die Brennerbahn eröffnet. 1872 ertrug der durchgehende Personenverkehr mit den tyroler und italienischen Bahnen bereits 21 245 fl. Ebenso rasch hatte sich auch der direkte Reiseverkehr nach Elsaß-Lothringen entwickelt, der 1872 39 903 fl. einbrachte. Im übrigen verteilt sich die Mehreinnahme im wesentlichen auf die Verkehre mit den benachbarten Bahnen, von denen insbesondere die pfälzischen Verkehre mit 165 184 fl. nahezu 70 000 fl. mehr ertrugen als 1869.

Auch im Güterverkehr war in der Richtung der Verkehrsstraßen eine wesentliche Änderung nicht eingetreten. Das Verkehrsgebiet im Osten erhielt hier ebenfalls durch die Eröffnung der Brennerroute eine wesentliche Erweiterung. Dank der über Aschaffenburg gewährten billigen Frachtsätze verzogen die starken Transporte von Rheinland-Westfalen nach Triest und der Levante sich bald von der Mannheimer auf die Aschaffener Route. Nur im Verkehr nach dem west- und mittel-deutschen Verband hatte die mit der Eröffnung der Hanau-Bebraer Linie 1869 verbundene Umgestaltung dieser Verbände in den nordwestdeutschen und neuen mitteldeutschen Verband verschiedene Änderungen im Gefolge, die besonders im Güterverkehr hervortraten. Der neue mitteldeutsche Verband, der sich von Forbach und Weixenburg bis Magdeburg, Berlin, Leipzig, Dresden und Bodenbach erstreckte, brachte insbesondere der Frankfurt-Hanauer Bahn einen großen Verkehrszuwachs. Fast gleichzeitig aber war im Nordwesten für den Verkehr zwischen Holland einerseits, Süddeutschland (Bayern, Baden, Württemberg), der Schweiz und Österreich andererseits, eine neue Route via Emmerich—Deutz—Gießen—Frankfurt geschaffen, die der Route über Mainz erhebliche Transporte entzog. Die hier erlittenen Ausfälle fanden aber bald einen Ausgleich durch die Zunahme des Verkehrs auf einer neuen wichtigen Route,

welche die hessische Privatbahn im südwestdeutschen Verband ¹⁾ alsbald nach dem Friedensschluß von Elsaß-Lothringen über ihre Linien nach Norddeutschland zustande brachte. Damit erhielt die Hofer Route einen Ersatz für die an die neue mitteldeutsche Linie verlorenen Beförderungen. Die im direkten Verkehr von Stationen des neuen Verbandes angekommenen Güter ertrugen 87 571 fl., die abgehenden Sendungen 38 970 fl. Der wesentlichste Teil der Zunahmen der Erträge fiel sowohl im direkten Verkehr wie im Transit auf die seitherigen wichtigsten Verkehre. Von den nahezu 300 000 fl., die der direkte Verkehr von fremden Bahnen mit 844 989 fl. mehr ertrug als 1869, fielen etwa 80 000 fl. (171 784 fl.) auf den Verkehr mit der rheinischen Bahn, 20 000 fl. mit der Köln-Mindener und bergisch-märkischen Bahn (53 254 fl.), 54 000 fl. mit der Rhein-Nahbahn (153 662 fl.) und 41 000 fl. auf den bayerischen Verkehr (113 942 fl.). Die Steigerung im Ertrag der abgegangenen Güter, die bei einer Einnahme von 475 428 fl. gegen 1869 etwa 160 000 fl. betrug, verteilte sich auf den Verkehr nach der rheinischen Bahn mit 32 000 fl. (80 671 fl.), nach Bayern mit 20 000 fl. (84 076 fl.), nach den pfälzischen Bahnen mit 17 000 fl. (68 531 fl.), Rhein-Nahbahn mit 15 000 fl. (42 613 fl.), der Main-Neckarbahn mit 13 000 fl. (28 333 fl.) und den rheinischen Verband mit 11 000 fl. (28 361 fl.). Im Transit ertrug der bayerisch-österreichische Verkehr mit 700 243 fl., dabei 356 496 fl. von der rheinischen Bahn und 204 697 fl. von Frankreich, Belgien, England nahezu die Hälfte der gesamten Einnahmen im Transit. Weit hinter ihm zurück blieb der Transit mit den oberrheinischen Bahnen, zu dessen Ertrag in Höhe von 442 856 fl. die rheinische Bahn allein einen Anteil von 291 303 fl. stellte. Die von den pfälzischen und elsass-lothringischen Bahnen nach Norddeutschland und Sachsen transitierenden Güter ertrugen 151 646 fl., die in der gleichen Richtung mit der Rhein-Nahbahn verkehrenden Beförderungen 76 200 fl.

Dieser ganze Verkehr war zum großen Teil noch mit den seitherigen Einrichtungen bewältigt worden, aber man war schon angefangen der anhaltenden Steigerung alsbald nach dem Friedensschluß zur Anlage von Doppelgleisen auf den mit diesen noch nicht belegten Strecken Mainz—Worms, Mainz—Aischaffenburg, Mainz—Frankfurt und Frankfurt—Aischaffenburg geschritten, die gleichzeitig eine Erweiterung der bestehenden Bahnhöfe in den Hauptstationen erforderlich machten. Der Bau von Lagerhäusern war nötig geworden. Die Wohnungsnot in den Städten zwang

¹⁾ Der südwestdeutsche Verband, in den die badischen Bahnen zunächst nicht eintraten, wurde von den Reichseisenbahnen, der Saarbrücker-, Rhein-Nah-, pfälzischen, nassauischen, Taunus- und hessischen Ludwigsbahn gebildet.

zum Bau eigener Wohnhäuser für Beamte und Arbeiter. Das ging alles auf Baukonto der einzelnen Strecken, ebenso aber auch die Vermehrung des besonders durch die Kriegstransporte sehr reparatur- und ergänzungsbedürftig gewordenen Betriebsmaterials. Gleichzeitig stiegen die Preise der Materialien, insbesondere der Kohlen. Der Steigerung der Gehalte und Löhne in der Industrie mußte auch die hessische Ludwigsbahn von 1871 ab folgen und die Besoldungen erhöhen. So war schon 1872 mit einer Erhöhung des an der Dividende teilnehmenden Aktienkapitals und der Obligationenschuld gleichzeitig eine Steigerung der Betriebsausgaben zusammengetroffen, bei den außerordentlichen Einnahmen dieses Jahres aber noch in den Hintergrund getreten. Als aber 1873 diese Einnahmen wegfielen, gleichzeitig auch unter dem Druck der hohen Preise schon ein Nachlassen in der weiteren Steigerung des Güterverkehrs eintrat, da konnten die nochmals gestiegenen Betriebsausgaben kaum zur Hälfte ihre Deckung finden im Mehrertrag dieses Jahres. Die Dividende mußte auf 9% herabgesetzt werden.

Selbst dieser Satz aber konnte für 1874 nicht gehalten werden, als der Touristenverkehr in diesem Jahr bedeutend nachließ und gleichzeitig die Konkurrenz der neu eröffneten Strecke Frankfurt—Offenbach—Hanau der Frankfurt-Hanauer Bahn den ganzen Personenverkehr von und nach dem Norden entzog, so daß die Einnahmen in diesem Verkehr, in dem gegen das Vorjahr auch die Liquidationen für Kriegstransporte ausfielen, mit einem Minderertrag von 489 878 fl. abschlossen. Die Dividende für das abermals um 2,7 Millionen fl. gestiegene Aktienkapital sank auf 6%.

Schon 1874 aber setzte jene rückläufige Bewegung im deutschen Wirtschaftsleben ein, unter deren Einfluß auch die Entwicklung auf der hessischen Ludwigsbahn in den folgenden Jahren bis 1880 stand. Je länger dieser Rückgang andauerte, umso nachhaltiger beeinflusste er den Verkehr. Rasch ging die Dividende zurück von 6 auf 5 und zuletzt auf 4%. Selbst diese Sätze hatte man nur zu halten vermocht durch eine ganz erhebliche Reduktion der Ausgaben, die mit 4 982 799 Mark im Jahre 1879 um über eine Million Mark hinter dem Betrag des Jahres 1874 zurückblieben. Dabei war das Netz der Bahn durch Eröffnung des größten Teiles der nassauischen Linien und der Strecke Worms—Lampertheim um 70 km größer als 1874. Freilich nur durch eine ganz intensive Ausnutzung des Betriebsmaterials und Heranziehung des Personals war diese Verbesserung des Betriebskoeffizienten von 48% auf 43% möglich geworden. Die Zahl der Züge wurde auf das notwendigste Maß beschränkt. Durch Einführung eines besonderen Prämien-systems, nach dem alle Ersparnisse, die durch Verringerung des Personal-

bestandes gegen die etatsmäßig festgesetzte Höhe zur Hälfte dem Personal zufielen, suchte man dieses an der Verminderung der Ausgaben zu interessieren. Nun war mit der Abnahme des Verkehrs an sich eine derartige Minderung der Ausgaben die notwendige Folge. Aber sie wurde schon früher von der Verwaltung begonnen. Bereits im Jahre 1875, als infolge einer Steigerung im durchgehenden und direkten Güterverkehr gegen das Vorjahr noch eine Mehreinnahme von 325 000 Mark im Güterverkehr einging, gelang es, dank einem gleichzeitigen Rückgang im Preis der Kohlen, die Ausgaben um etwa 500 000 Mark zu mindern, wovon nach Angaben der Verwaltung 80 000 Mark auf Gehalte und Löhne kamen. Damit war es möglich, für das infolge der Eröffnung der Teilstrecke Eschhofen—Selters und der Vollendung der Erweiterungsbauten an den älteren Strecken von 48,8 Millionen auf 55,5 Millionen Mark gestiegene Aktienkapital an dem Satz von 6% für die Dividende des Jahres 1875 festzuhalten.

Im folgenden Jahr trat ein Stillstand, ja im direkten und durchgehenden Güterverkehr bereits ein Rückgang ein. Angesichts der trüben Ausichten, welche das Wirtschaftsleben bot, mußte man, um ein allzu starkes Schwanken der Ergebnisse und damit der Dividende zu verhindern, den Vortrag für das folgende Jahr um über 220 000 Mark auf 316 694 Mark erhöhen. Auch der Erneuerungsfonds bedurfte mit 900 000 Mark eines um 350 000 Mark den seitherigen Betrag überschreitenden Zuschusses, um die statutenmäßige Höhe wenigstens annähernd zu erreichen. Die Dividende für das durch Eröffnung der nassauischen Teilstrecke Niederselters—Ramberg um weitere 3,6 Millionen Mark gestiegene Aktienkapital mußte auf 5% herabgesetzt werden.

Diesen Satz hielt man wohl mit Rücksicht auf die bevorstehende Emission von 20 Millionen Mark Prioritäten auch für 1877 fest, trotzdem einer weiteren Steigerung des Aktienkapitals um 8 Millionen Mark ein Rückgang im Reinertrag um über 100 000 Mark gegenüberstand. Nur mit Mühe war es gelungen, durch eine starke Reduktion der Betriebsausgaben, besonders durch Verminderung des Personals und Vereinfachung des Dienstes in Verbindung mit einer Mehreinnahme im Personenverkehr den starken Ausfall in Höhe von 600 000 Mark, den der Güterverkehr 1877 infolge der Konkurrenz der Rheinschiffahrt ergab, bis auf diesen Betrag auszugleichen.

Als aber im folgenden Jahr der Ertrag im Personenverkehr noch unter den Stand von 1876 sank, gleichzeitig auch der Güterverkehr um weitere 170 000 Mark in den Einnahmen zurückging, konnte trotz weiterer Ersparungen in den Betriebsausgaben, welche die Rückgänge der Reinerträge bis auf 200 000 Mark verminderten, selbst der Satz von

5 % nicht mehr eingehalten werden, man mußte sich mit der Verteilung einer Dividende von 4 % zufrieden geben. Dabei konnte der Erneuerungsfonds nur mit 800 000 Mark dotiert und der Vortrag für 1879 nur auf 113 365 Mark bemessen werden.

Die erste Hälfte des Jahres 1879 bot noch das Bild des fortwährenden Rückganges in Verkehr und Einnahmen wie die Vorjahre, allmählich aber trat im Güterverkehr eine Befestigung ein, auf die in den letzten Monaten des Jahres eine nicht unbeträchtliche Entwicklung, hervorgerufen durch lebhafte Versendungen von Produkten aus den eigenen Verkehrsgebieten, folgte. Hierzu traten dann später die Wirkungen des frühen und strengen Winters, der dadurch gesteigerte Kohlenbedarf, die Unterbrechung der Schifffahrt und dann ein plötzlicher, unerwartet kräftiger Aufschwung, den der Handel in vielen Artikeln und die mit diesen in Zusammenhang stehende Industrie nahmen. Bei der Unterbrechung der Schifffahrt wandten sich alle Transporte der Eisenbahn zu und bewirkten hier eine mächtige Steigerung des Verkehrs, die in ihrem vollen Umfang jedoch erst im Laufe des Monats Dezember zum Ausdruck kam, aber vollständig ausreichte, die Mindereinnahmen des ersten Teiles des Jahres wieder auszugleichen. Bei einer gleichzeitigen Reduktion der Ausgaben um weitere 250 000 Mark ergab sich bei einem Gesamtreingewinn von 7 143 194 Mark zum erstenmal seit 1875 wieder ein Überschuß von nahezu 500 000 Mark gegen das Vorjahr. Die um weitere 7 Millionen Mark gestiegene Obligationenschuld und die notwendige Verstärkung des Vortrags auf neue Rechnung absorbierten aber vollständig den Überschuß, sodaß auch für 1879 nur eine Dividende von 4 % verteilt werden konnte.

Der Rückgang im Wirtschaftsleben äußerte sich naturgemäß verschieden auf die Entwicklung der einzelnen Routen im Personen- und Güterverkehr.

In ersterem hatte die stärksten Ausfälle der Verkehr von fremden Bahnen aufzuweisen. Infolge eines schon 1874 mit einem Minderertrag von 70 000 und 100 000 Mark einsetzenden Rückgangs im Reiseverkehr war die Zahl der über Worms-Alzey und Bingen ankommenden Reisenden so gesunken, daß hier das Jahr 1879 mit 122 959 und 259 805 Mark über 120 000 und 100 000 Mark weniger ergab als 1873. Eine 1878 zugunsten des Transitverkehrs eingetretene Verschiebung in den über Aschaffenburg ankommenden Verkehren verursachte ein Sinken im Ertrag dieses Verkehrs um nahezu 130 000 Mark auf 134 491 Mark im Jahre 1879. Eine im Verkehrsverkehr eingetretene Steigerung von 89 958 Mark im Jahr 1873 auf 115 079 Mark im Jahre 1879 vermochte kaum zur Hälfte die bei Einnahmen von 45 570 Mark und 13 505 Mark im Verkehr

über Darmstadt-Bensheim und Frankfurt-Hanau eingetretenen Mindererträge von 13 000 und 40 000 Mark auszugleichen. So schloß der direkte Verkehr von fremden Bahnen mit nahezu 350 000 Mark unter den Einnahmen des Jahres 1873 ab.

Geringer waren die Verluste im Verkehr nach fremden Bahnen. Hier konnte eine Vermehrung im Verkehrsverkehr von 76 756 Mark im Jahre 1873 auf 115 636 Mark im Jahre 1879 den stärksten Ausfall in Höhe von etwa 42 000 Mark, der sich ergab im Verkehr über Bingen, bei einer Einnahme von 232 392 Mark nahezu decken. So blieb bestehen nur ein Minderertrag von 38 000 Mark im Verkehr über Worms bei einer Einnahme von 110 794 Mark. Eine geringere Abnahme zeigte die Zahl der über Nassau und Frankfurt-Hanau abgegangenen Personen. Hier kamen mit 129 392 und 31 801 Mark nur 6 000 und 4 000 Mark weniger ein als 1873. Der Verkehr über Darmstadt-Bensheim war mit einem Ertrag von 57 281 Mark nahezu konstant geblieben.

Nicht wesentlich verschieden war das Bild im durchgehenden Verkehr. Hier zeigte allerdings die Strecke Worms—Bingen infolge eines Rückgangs im Jahre 1878 bei einer Einnahme von 105 291 Mark im Jahre 1879 einen Minderertrag von 100 000 Mark gegen 1873, er wurde aber völlig ausgeglichen durch eine gleichfalls 1878 eingetretene Steigerung auf der Transitlinie Bingen—Nassau von 166 122 Mark im Jahre 1873 auf 275 848 Mark im Jahre 1879. Die beiden Routen blieben auch in den siebziger Jahren die wichtigsten. Neben ihnen besaß noch größere Bedeutung die Strecke Bingen—Frankfurt, die mit 42 407 Mark aber auch 13 000 Mark weniger ertrug, während Worms-Frankfurt und Worms-Nassau mit Einnahmen von 20 829 Mark und 2570 Mark nur wenig Veränderung gegen 1873 zeigten. Wenn trotzdem der Ertrag der älteren Linien im Transitverkehr mit 501 305 Mark über 125 000 Mark gegen das Ergebnis des Jahres 1873 zurückblieb, so war dies in erster Linie zurückzuführen auf Mindererträge der Strecke Frankfurt—Nassau, deren Einnahmen unter der Konkurrenz der linksrheinischen Staatsbahn von 102 460 Mark im Jahre 1873 auf 13 964 Mark im Jahre 1879 zurückgegangen waren. Die Erträge des Lokalverkehrs waren von 1873 bis 1879 von 3 316 179 Mark auf 2 641 775 Mark gefallen. Der Minderertrag verteilte sich mit 230 000 Mark auf die II. und 350 000 Mark auf die III. Klasse. So machte sich gerade im Personenverkehr sowohl im großen Reise- wie im Lokalverkehr die ungünstige wirtschaftliche Lage recht nachhaltig geltend. Mit 4 833 169 Mark blieben hier 1879 die Einnahmen um 884 796 Mark hinter jenen des Jahres 1873 zurück.

Wesentlich günstiger war das Bild, welches die Entwicklung des Güterverkehrs bot.

Neben dem Lokalverkehr, der mit 1389836 Mark (1878: 1349130 M.) einen Rückgang von 24640 Mark aufwies, zeigte einen Ausfall nur der direkte Verkehr von fremden Bahnen, aber auch er betrug nur 21488 Mark (1878: 104179 Mark). Im wesentlichen beruhte er auf einem Rückgang in den über Frankfurt-Hanau, Achaffenburg und Darmstadt-Bensheim ankommenden Beförderungen, die mit Einnahmen von 14027, 370732 und 40125 Mark gegen 1873 Mindererträge von 39000, 27000 und 7000 Mark ergaben. Diese Verluste fanden aber zum großen Teil einen Ausgleich durch Steigerungen in den über Worms-Alzey und Bingen ankommenden Sendungen, die mit 238631 und 803810 Mark 30000 und 10000 Mark mehr brachten als 1873. Auch die Verkehrsverkehre hatten sich von 447703 Mark im Jahre 1873 auf 451515 Mark im Jahre 1879 vermehrt. Der über Limburg-Höchst ankommende Verkehr ertrug 53796 Mark.

Im Verkehr nach fremden Bahnen waren es gerade die Verkehrsverkehre, die mit 300650 Mark und einem Minderertrag von 54000 Mark gegen 1873 den stärksten Ausfall aufzuweisen hatten. Neben ihnen blieben nur noch die über Darmstadt und Bensheim abgehenden Beförderungen bei einem Ertrag von 53687 Mark mit etwa 17000 Mark und die über Frankfurt-Hanau abgegangenen Sendungen bei einer Einnahme von 11797 Mark mit 6000 Mark hinter 1873 zurück. Nahezu unverändert stand mit 274983 Mark nur der Verkehr über Achaffenburg. Dagegen zeigten erhebliche Zunahmen die über Worms-Alzey und Bingen abgehenden Beförderungen, von denen erstere mit 161251 Mark nahezu 20000 Mark, letztere mit 396577 Mark über 96000 Mark mehr ertrugen als 1873. In dem über Limburg-Höchst abgehenden Verkehr gingen 29602 Mark ein.

So hatte der direkte Verkehr nach fremden Bahnen im Jahre 1879 eine Steigerung von etwa 38000 Mark aufzuweisen (1878: + 20000 M.). Eine noch stärkere Zunahme hatte der Transit auf den älteren Linien erfahren. Trotzdem der Transit auf der Strecke Frankfurt—Achaffenburg um etwa 150000 Mark auf 133819 Mark in den Einnahmen zurückgegangen war, auch der im Ertrag schwankende Verkehr auf der Transitlinie Bingen—Achaffenburg im Gegensatz zu den vorhergehenden Jahren 1879 mit 1151964 Mark nahezu 50000 Mark weniger ertrug als 1873, ergab sich dank einer Zunahme des Ertrags der Beförderungen auf den Linien Worms—Bingen von 685491 Mark auf 718548 Mark, Worms—Achaffenburg von 101619 Mark auf 270148 Mark, Worms—Frankfurt von 296599 Mark auf 420990 Mark sogar noch eine Steigerung

des Gesamtertrags der Transitverkehre, von denen nur Bingen-Frankfurt mit 166 064 Mark nahezu unverändert geblieben war, von 2 732 354 Mark im Jahre 1873 auf 2 748 447 Mark im Jahre 1878 und 2 861 539 Mark im Jahre 1879. Der Transit der Strecke Limburg—Höchst ertrug 1878 47 066 Mark, 1879 63 358 Mark.

So bot die Bewegung im Güterverkehr trotz des Rückgangs im allgemeinen, soweit die älteren Linien in Betracht kamen, ein durchaus nicht ungünstiges Bild. Die in einem Teil der Verkehre eintretenden Ausfälle wurden wieder nahezu ausgeglichen durch Steigerungen in anderen Verkehren. Im wesentlichen war es der Personenverkehr, der die Ergebnisse ungünstig beeinflussen mußte, aber gerade seine Rückwirkungen waren wesentlich abgeschwächt worden durch die intensivere Gestaltung des Betriebs, die hier am ersten durchgeführt werden konnte. So hätte auch die Entwicklung des Personenverkehrs an sich niemals vermocht, die finanziellen Abschlüsse des Unternehmens auf den Tiefpunkt herabzudrücken, auf den sie allmählich gelangt waren, wenn nicht ihre Wirkung noch verschärft worden wäre, einmal durch die ungünstige Gestaltung des Verkehrs auf den garantierten Linien, noch mehr aber durch das Mißverhältnis, wie es zwischen Aufwendung und Ertrag bei den neuen nicht garantierten Linien sich herausgebildet hatte.

Mit großer Vorsicht war man bei der Übernahme der garantierten Linien vorgegangen, um eine ungünstige Rückwirkung auf die Ergebnisse der älteren Linien fernzuhalten. Durch Obligationen brachte man das Baukapital auf. So war es vorbehalten. Aber schon da erlebte man Enttäuschungen. Man mußte sich angesichts der ungünstigen Lage des Geldmarktes zu einer 5%igen Verzinsung der Anlehen in Höhe von 30 Millionen Mark verstehen. Die Anlagelkosten überschritten noch den Voranschlag. Als Anlagekapital gab die Bahn den Betrag von 34 396 865 Mark an. Dazu kamen noch die Kosten für Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterungen der Bahnhöfe, welche die garantierten Linien mit den älteren Strecken gemeinschaftlich benutzten. Noch mehr wie der Bau enttäuschte der Betrieb. Die zuerst eröffnete Linie Worms—Bensheim deckte nicht einmal die Betriebskosten. Diese Strecke hatte keine oder nur mangelhafte Anschlüsse im Verkehr mit Darmstadt, der über die Riedbahn ging, so daß sie völlig auf den Lokalverkehr und den geringen Verkehr nach Süden angewiesen war. Die Streitfrage, ob der Staat auch für ein Betriebsdefizit aufzukommen habe, wurde dadurch erledigt, daß die Regierung bei den anderen Bauten durch Verlängerung der Bautermine und in anderer Weise entgegenkam, wofür die Privatbahn auf Ersatz des Defizits verzichtete. Günstiger waren die Ergebnisse der am 1. November 1870 in Betrieb genommenen Strecke Bingen—

Alzey. Sie wurden aber zu einem großen Teil absorbiert von den Mindererträgen der Worms—Bensheimer Linie und der bereits in Betrieb genommenen Teilstrecken der Odenwaldbahn. Bei einem Einnahmeüberschuß von 79 289 fl. mußte der Staat noch 338 610 fl. zuschießen, um die volle Garantiesumme zu decken. Man vertröstete auf die Ergebnisse der Odenwaldbahn in ihrer ganzen Länge und der Linie Mainz—Alzey—Kaiserlautern, von denen erstere am 24. Dezember, letztere bis Alzey am 18. Dezember 1871 dem Betrieb übergeben wurde. Die Hoffnungen gingen fehl. Der vom Staat zu leistende Zuschuß erhöhte sich auf 655 962 fl., im folgenden Jahr sogar auf 755 545 fl. Erst die Eröffnung der pfälzischen Grenzstrecken im Dezember 1873 brachte eine kleine Minderung der Garantielast, die sich 1874 auf 630 954 fl. ermäßigte. Dabei reichte die garantierte Summe nicht einmal aus, um die Zinsen der aufgenommenen Anlehen völlig zu decken. 1872 mußte die Privatbahn noch 88 855 fl., 1873 noch 82 220 fl. zuschießen. Indes in dem Verkehrszuwachs und den Vorteilen, welche für die Privatbahn aus der gemeinschaftlichen Verwaltung der garantierten Linien mit den anderen Strecken entsprangen, war ein teilweiser Ausgleich für diese Zubußen gegeben, dann aber waren die Beträge, welche man zulegen mußte, gering und verschwanden gegenüber den glänzenden Ergebnissen in der ersten Hälfte der siebziger Jahre. Das wurde anders, als der Umschwung in den finanziellen Ergebnissen eintrat und gleichzeitig mit dem 1. Januar 1875 die Minderung der Garantielast in Kraft trat, ohne daß sich später in den Einnahmen der neuen Strecke ein Ausgleich bot. Da bedeutete der damit gewährte Nachlaß in Höhe von 280 000 Mark wohl nicht nur ein entgangener Gewinn, sondern zum großen Teil tatsächlich eine Zubuße, die jedes Jahr nötig wurde, denn die Entwicklung der garantierten Linien auch in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre bot kein verändertes Bild. Die einzigen Strecken, die nahezu die Garantiesumme erreichten zum Teil auch überschritten, waren die rheinhessischen Linien¹). Soweit sie aber Überschüsse ergaben, reichten diese bei weitem nicht aus, die bei der Worms—Bensheimer- und Odenwaldbahn an der Garantiesumme fehlenden Beträge zu decken. 1875 mußte der Staat 561 689 Mark, 1876 476 645 Mark, 1877 594 922 Mark, 1878 757 864 Mark, 1879 491 779 Mark, 1880 677 136 Mark Zuschuß zur Deckung der Garantiesumme leisten.

Weit mehr beeinflusst aber als von den garantierten Linien wurden

¹ Über die Konkurrenz von Monsheim—Wachenheim, welche einen großen Teil des Hauptverkehrs der Pfalz nach Frankfurt an sich riß, klagte insbesondere die Verwaltung der Rhein-Nahebahn, die dann später bei neuer Gestaltung der Verbandstarife eine Reduktion der Streckenlänge auf ihrer Linie um 16 km vornahm.

die Ergebnisse des Unternehmens von den in den siebziger Jahren zur Eröffnung gekommenen Teilen der nassauischen Linien. So rasch der Bau hier in Angriff genommen war, so konnte er doch nicht mit der Schnelligkeit durchgeführt werden, wie man es ursprünglich beabsichtigt hatte. Mehr als acht Jahre brauchte man, um die Bahn Frankfurt—Limburg zu vollenden. Zunächst waren es Hindernisse im Geländeerwerb, dann Schwierigkeiten bei dem Bau selbst, welche eine rasche Ausführung hemmten. Als dann der Umschwung im Wirtschaftsleben eintrat, war mit der Fortsetzung der Bahnen nach Westfalen auch die Rentabilität der Linien in Frage gestellt. Die finanzielle Entwicklung der Bahn nötigte zur Vorsicht bei weiteren Belastungen mit wenig rentablen Strecken, erschwerte vor allem aber bei der an sich ungünstigen Lage des Geldmarktes die Beschaffung der erforderlichen Mittel. Bei dem raschen Sinken der Aktien unter pari (1877 80 %, 1878 67 %) war die Ausgabe neuer Stücke nicht möglich. Prioritäten waren nur bei 5 % Verzinsung unterzubringen. Ein Versuch, durch Heranziehung einer Staatsgarantie eine niedrigere Verzinsung zu erreichen, führte zwar zu einem entsprechenden Vertrag mit der Regierung, scheiterte aber im Landtag. Hier stand man einer derartigen Unterstützung, obwohl sie kaum mit Opfern für den Staat verbunden war, und obwohl die Privatbahn in ihrer Notlage zu weitgehenden Zugeständnissen in bezug auf die Kontrolle der Leitung und des Betriebs der Linien bereit war, so abgeneigt gegenüber, daß die Regierung eine Beratung für aussichtslos hielt und darum die Vorlage der Verträge wieder zurückzog. So mußte man sich schließlich doch zu einer 5 %igen Verzinsung der erforderlichen 30 Millionen Prioritäten verstehen. Inzwischen hatte man mit den vorhandenen Mitteln und unter Inanspruchnahme des Bankkredits — die rheinische Bahn unterstützte ebenfalls mit einem Darlehen von 3 Millionen Mark — den Ausbau der nassauischen Linien fortgesetzt. Die Strecke Limburg—Eichhofen—Niederfelters¹⁾ wurde am 1. Februar 1875, ihre Fortsetzung bis Ramberg am 15. Mai 1876 eröffnet. Am 12. Juli 1877 konnte die Strecke Limburg—Höchst in Betrieb genommen werden. Damit war wenigstens eine notdürftige Verbindung über die Taunusbahn nach Frankfurt gegeben. Die selbständige Fortführung nach Frankfurt und die Bestimmung der dabei einzuhaltenden Richtung hing von der Festlegung des Projekts des Centralbahnhofes ab, das zu verschiedenen, immer wieder umgeänderten Entwürfen Anlaß gab. Die Strecke Höchst—Frankfurt konnte daher erst am 4. November 1880 in Betrieb genommen und damit die

¹⁾ Die Strecke Limburg—Eichhofen war Staatsbahnlinie und zwar Teilstrecke von Gießen—Koblenz.

ganze Linie zunächst über die städtische Verbindungsbahn nach dem Ostbahnhof dem Verkehr übergeben werden. Seit dem 1. Juli 1879 wurde auch die Teilstrecke Wiesbaden—Niedernhausen betrieben.

So waren die nassauischen Linien in den siebziger Jahren nur als Teilstrecken in Betrieb, als welche sie an und für sich, schon zumal bei ihrem hohen Anlagekapital, unbefriedigende Ergebnisse abwerfen mußten und auch abwarfen. Über die Bedeutung von Teilstrecken sollten aber überhaupt die nassauischen Linien nicht hinauskommen. Das entschied sich noch in den siebziger Jahren.

Die Verbindung Mainz—Wiesbaden unterblieb, da eine Einigung zwischen der Festungsbehörde und der Privatbahn nicht zu erzielen war.

Man verlangte von der hessischen Ludwigsbahn neben anderen Leistungen zu den durch einen Brückenbau bedingten fortifikatorischen Bauten einen Beitrag von 1 Million Mark¹⁾. Das lehnte diese ab. Angesichts der mißlichen Verhältnisse, in welche die Privatbahn geraten war, hatte sie auch gar keine Veranlassung, den Bau der Brücke allzusehr zu beschleunigen. Die Stadt Mainz, die einzige Beteiligte, welche ein Interesse an der baldigen Ausführung hatte und seither wiederholt darauf gedrängt hatte, da der Brückenbau zusammenhing mit der Umlegung des Bahnhofes, fand man damit ab, daß man sich verpflichtete, bis zum Jahre 1882 entweder mit dem Bau der Brücke oder mit der Verlegung des Bahnhofes zu beginnen. Man gewann damit wenigstens Zeit, denn der Verbindung nach Wiesbaden war bereits die wichtigste Grundlage entzogen mit der Aufgabe des Gedankens, der dem Entwurf des nassauischen Eisenbahnnetzes zugrunde lag, der Fortsetzung der rechtsrheinischen Linie in das rheinisch-westfälische Industriegebiet.

Zu dem Bau der geplanten Westerwaldbahn hatte man am 4. Dezember 1873 von Preußen die Konzession erhalten für die Richtung Eschhofen—Limburg—Hadamar und Hachenburg nach Troisdorf mit Abzweigung von Hachenburg nach Wissen. Es wurde auch sofort mit den Vorarbeiten begonnen, die Herstellung eines Stollens für den bei Hergenroth zu erbohrenden Tunnel in Angriff genommen, hie und da Gelände erworben, als plötzlich der Umschwung im Wirtschaftsleben eintrat, der von selbst schon zur Vorsicht bei der Ausdehnung des Unternehmens mahnte, zumal mit der allgemeinen Verminderung des Verkehrs die projektierte neue Bahn in ihrer eigentlichen Bedeutung als Hauptverkehrslinie immer mehr verlor. Zu einer energischeren Förderung des Unternehmens sah man sich um so weniger ermutigt, als die Königliche

¹⁾ Zu der im Jahre 1904 eröffneten Rheinbrücke leistete das Reich noch einen Beitrag von 60% der Baukosten.

Direktion der bergisch-märkischen Eisenbahngesellschaft nicht die geringsten Anstalten machte, um die gleichzeitige Vollendung der von ihr herzustellenden etwa 25—30 km langen Anschlußlinie Wissen—Rothemühle zu sichern. Der gleichzeitige Anschluß an die drei Eisenbahngesellschaften aber war die unentbehrliche Voraussetzung der Ausführung der ganzen Bahn, freilich nur für die Privatbahn. An und für sich konnten die Schwierigkeiten, auf welche die Fortführung der Abzweigung nach Wissen stieß, kein Hindernis sein für den Bau der nach Troisdorf führenden Hauptbahn. Dieser Auffassung war auch die preußische Regierung. Sie lehnte daher, nachdem sie bereits einmal die Frist verlängert hatte, eine weitere Befristung, die man bis zur Sicherstellung eines Anschlusses an die bergisch-märkische Eisenbahn erbat, ab, da die von der Bahn berührten Orte des Westerwaldes wiederholt auf die baldige Inangriffnahme der Strecke drängten, ja sich sogar schon mit einer Beschwerde an das preußische Abgeordnetenhaus gewendet hatten. Zwar gab man die Absicht, die Erteilung der Konzession für die Frankfurt-Mannheimer Bahn von dem sofortigen Beginn des Baues der Westerwaldlinie abhängig zu machen, bald in Berlin wieder auf, wiederholte aber nunmehr ganz energisch die Aufforderung, an die Ausführung der Bahn wenigstens bis Hachenburg zu gehen, andernfalls man die für eine Bahn Mainz—Wiesbaden erteilte Konzession für erloschen erklären werde. Da gab im Oktober 1878 der Verwaltungsrat die bestimmte Erklärung ab, daß die Gesellschaft jetzt und auch innerhalb einer absehbaren Zeit, sich außerstande befände, an die Ausführung der Westerwaldbahn, welche als Vollbahn ein Baukapital von über 30 Millionen Mark erfordere, heranzutreten. Man stellte daher der preußischen Regierung anheim, entweder die Konzession für erloschen zu erklären, oder unter Genehmigung des Baues einer Sekundärbahn die Baufrist bis dahin zu erstrecken, wo die Besserung der allgemeinen Verhältnisse die Beschaffung des Baukapitals im Wege der Begebung von Aktien ermöglichen werde. Mit der Ausführung der Linie als Sekundärbahn war man zwar in Berlin einverstanden, jede weitere Nachgabe aber lehnte man ab, verlangte vielmehr sofortige Inangriffnahme. Im Falle einer dem nicht entsprechenden Erklärung stellte die preußische Regierung die gegen die Gesellschaft zu Gebote stehenden Maßregeln in Aussicht, um den auch von der Landesvertretung unterstützten Wünschen der betreffenden Landesteile schleunige Befriedigung zu sichern.

Man mußte sich nun in Mainz entscheiden. Das wurde erleichtert durch die Veränderungen, welche inzwischen im rheinisch-westfälischen Eisenbahnwesen eingetreten waren. Die rheinische und Köln-Mindener Bahn waren an Preußen übergegangen und befanden sich nunmehr in

derselben Hand, welche die bergisch-märkische Eisenbahn leitete. Die frühere Voraussetzung, daß sich zwischen der bergisch-märkischen Bahn und der hessischen Ludwigsbahn eine innige Gemeinsamkeit der Interessen gegenüber diesen Konkurrenzlinien begründen ließe, war damit hinfällig geworden, und so dem Projekt der hessischen Privatbahn völlig der Boden entzogen, auch in einer Ausführung als Sekundärbahn, als welche es lediglich der Erschließung des Westerwaldes, nicht aber dem Durchgangsverkehr von und nach Westfalen dienen konnte. Dazu das Risiko zu übernehmen aber hatte man keine Veranlassung. So gab man das ganze Projekt auf und unterbreitete einer schon früher ergangenen Anregung entsprechend in Berlin Vorschläge, die auf die Befreiung der Gesellschaft von den aus der erteilten Konzession gefolgerten Verpflichtungen gegen eine Abfindung an Preußen hinausliefen. Diese Abfindung sollte als Beitrag zu den Kosten des Baues einer Sekundärbahn gelten und mit 50 000 Mark pro Meile, jedoch insgesamt mit höchstens 1 Million Mark, bemessen sein. Dafür verlangte man, daß die Richtung der von der Gesellschaft bereits bearbeiteten Linie eingehalten und die für letztere aufgewendeten Kosten, insoweit sie für die Sekundärbahn Verwendung fänden, zur Aufrechnung kämen. Ferner sollten der nassauischen Linie der Privatbahn von der zu erbauenden Sekundärbahn diejenigen Transporte zugeleitet werden, welche diese Linie anzusprechen berechtigt erscheine. Endlich schlug man die Zuwendung eines aliquoten Theiles desjenigen Reinerträgnisses vor, welches etwa die Sekundärbahn über 3% erziele.

Die von der hessischen Ludwigsbahn gestellten Bedingungen wurden von der preussischen Regierung sämtlich abgelehnt, nur für die verwendbaren Vorarbeiten und Grunderwerbungen wollte man Ersatz leisten. Bezüglich der Führung der Bahn, so wurde der Privatbahn eröffnet, müsse man sich völlig freie Hand vorbehalten. Eine Rückerstattung, wie man sie verlange, setze eine besondere Rechnungsführung für die in Rede stehende Bahn voraus und müsse schon deshalb abgelehnt werden. Eine Zusage, wie sie bezüglich der Instradierung des Güterverkehrs beantragt werde, sei untunlich, da sie der königlichen Regierung in der den öffentlichen Interessen entsprechenden Verkehrsleitung unzulässige Schranken auferlege. Die Herstellung einer Verbindung des Bahnnetzes der hessischen Ludwigsbahn mit einer den Westerwald aufschließenden Sekundärbahn werde in jedem Fall naturgemäß den Verkehr der hessischen Ludwigsbahn steigern. Man war daher in Berlin bereit, von der Konzession zu befreien, wenn ohne jegliche Bedingungen eine Abfindungssumme von 1 Million Mark gezahlt werde. Auf nochmalige Vorstellungen des Verwaltungsrats ermäßigte man diesen Betrag auf

800 000 Mark. Die Genehmigung einer dahingehenden Übereinkunft versprach der Verwaltungsrat der Privatbahn bei einer zu berufenden besonderen Generalversammlung zu befürworten, wobei er mit Rücksicht auf die Verzichtleistung auf jegliche Bedingung das feste Vertrauen aussprach, daß der preußische Minister sowohl hinsichtlich der Tracierung und der Anschlüsse der in Frage stehenden Sekundärbahn als auch hinsichtlich der Regulierung der Verkehrsverhältnisse solche Anordnungen treffen werde, daß die Herstellung der Bahn den Linien der Gesellschaft zustatten komme, wie dies auch vom Königlichen Eisenbahnkommissariat als Motiv für die Heranziehung der Gesellschaft zu den Baukosten der Sekundärbahn bezeichnet worden war. „Da diese unsere Auffassung,“ so heißt es in dem Bericht des Verwaltungsrats, „eine Berichtigung nicht erfahren hat, so dürfen wir annehmen, daß sie sich mit den Intentionen der Königlichen Staatsregierung nicht im Widerspruch befindet.“ Die erbetene Zustimmung der Generalversammlung wurde von dieser am 10. Juli 1880 erteilt und bald darauf die entsprechende Vereinbarung mit der preußischen Regierung abgeschlossen.

Das nassauische Netz des Unternehmens, wie es sich danach ergab, war nur ein Stückwerk mit den Endpunkten Limburg und Wiesbaden. Mitten in dem von einem mächtigen Konkurrenten beherrschten Gebiet, ohne engen und innigen Zusammenhang mit den Stammlinien glich es, wie treffend gesagt wurde, dem verlorenen Posten einer Armee. Die wenig erfreulichen Aussichten, welche bei einem Anlagekapital von nahezu 21 Millionen Mark die nassauischen Linien in dieser Ausdehnung boten, konnte auch der Verwaltungsrat nicht leugnen. Das innere Nassau hatte ebensowenig wie der innere Odenwald wirklich ergiebige Verkehrsquellen, nur der Anschluß, den man bei Griesheim und Höchst an die dortigen Fabriken gewann, führte sogar nicht unbeträchtliche Transporte der Bahn zu. Sie auszunutzen, dazu war die Herstellung einer am 16. Januar 1882 nach Vollendung der Mainbrücke eröffneten Verbindungsstrecke Goldstein—Griesheim bestimmt. Damit waren die nassauischen Linien an das hessische Hauptbahnnetz angeschlossen. Von den in dessen Bereich projektierten neuen Linien erschien als die wichtigste Frankfurt—Mannheim. Der Bau dieser Linie war, nachdem Preußen die Bedingungen, von denen es die Erteilung der Konzession anfangs abhängig machte, fallen gelassen und die Konzession erteilt hatte, rasch fortgeschritten. Die Anlagekosten waren ja nicht hoch, und dann war es ja gerade diese Bahn, die Rentabilität versprach. Damit tröstete auch immer wieder der Verwaltungsrat in der Generalversammlung, wenn er von der trostlosen Entwicklung der nassauischen Strecken berichten mußte. Den Bau der Bahn von Rosengarten nach Lampertheim hatte man schon 1877 so ge-

fördert, daß diese Teilstrecke der Verbindung Worms—Mannheim noch in demselben Jahr eröffnet werden konnte. Den Wünschen der Mannheimer Industrie und Handelskreise nach einem Anschluß der Neckarvorstadt an die Bahn kam man entgegen durch die Herstellung einer Abzweigung nach diesem Stadtteil. Der dort besonders angelegte Bahnhof diente auch zunächst als Ausgangspunkt der in Mannheim einmündenden Linien, als am 15. Oktober 1879 nach Vollendung der Strecke bis Lampertheim die Bahn nach Worms und am 24. November 1879 nach Herstellung der Verbindungsstücke Lampertheim—Biblis und Goddelau—Goldstein die Bahn nach Frankfurt unter Leitung über die seit 1876 in Betrieb genommene Verbindungslinie Niederrad—Goldstein—Sachsenhausen dem Verkehr übergeben wurde. Die in den Hauptbahnhof zu Mannheim führende Hauptbahn konnte erst am 1. Mai 1880 eröffnet werden, nachdem eine Verständigung mit Baden erzielt war. Diese war besonders dadurch erschwert worden, daß man eine zu hohe Summe für die Benützung des Mannheimer Hauptbahnhofs verlangte, ohne eine entsprechende Beteiligung der neuen Linie an den über Mannheim gehenden Verkehren zugestehen zu wollen.

So kam auf die Betriebsergebnisse der siebziger Jahre von den neuen hessischen Linien nur die Teilstrecke Lampertheim—Worms zur Wirkung. Zwar reichten nun hier nicht einmal die Bruttoeinnahmen aus, um die Verzinsung der Anlagekosten zu decken, aber der erforderliche Zuschuß war nur gering bei der kleinen Strecke.

Die Odenwaldbahn, deren nördliche Anschlußlinie nach Hanau erst gleichzeitig mit der südlichen Verbindungslinie nach Eberbach vollendet sein sollte, kam über Vorarbeiten und Bauten am Tunnel durch den Krähhberg bei Erbach nicht hinaus. Zunächst waren es wiederholte Vorstellungen aus dem kleinen Städtchen Beerfelden, in dem man die Bahn durchaus über diesen Ort geführt haben wollte, welche die Entscheidung über die Wahl der Richtung verzögerten. Sie fiel dann später doch zugunsten einer Führung im Schöllensbachtal eine halbe Stunde abseits von Beerfelden. Dadurch waren allerdings für die Privatbahn die Baukosten um über eine Million Mark erhöht worden. Als Ausgleich suchte man durch eine mögliche Reduktion der erforderlichen Baukapitalien und eine Erstreckung der Baufrist eine Minderung der mit dem Bau der Bahn verbundenen Belastung des Unternehmens zu erreichen. Das gelang auch. In der Generalversammlung vom 30. April 1880 konnte der Verwaltungsrat mitteilen, daß die von der Privatbahn vorgeschlagene technische Abänderung des Projekts die Zustimmung, sowohl der hessischen, wie der badischen und württembergischen Regierung gefunden habe. Danach war eine lediglich einspurige Herstellung des Tunnels und der

Kunstabauten zugelassen und die Vollendungsfrist bis zum 1. Mai 1882 erstreckt. Hierauf erst wurde die Herstellung des Tunnels, für den bereits nahezu 300 Meter Sohlen- und Firnstollen ausgeführt waren, an einen Unternehmer vergeben und mit dem Geländeerwerb begonnen.

So waren im Jahre 1880, nachdem man auch den Bau einer Verbindungsbahn Frankfurt Ostbahnhof--Sachsenhausen mit Rücksicht auf seine Kostspieligkeit und die Ausichtslosigkeit einer Konkurrenz mit der Staatsbahn schon längst wieder aufgegeben hatte¹⁾, die Verpflichtungen der Bahn im wesentlichen auf die Bahnhöfe in Frankfurt und Mainz, sowie auf die Odenwaldbahn beschränkt und gleichzeitig auf einen entsprechenden Zeitraum verteilt.

Der anhaltende Stillstand in der Entwicklung verbunden mit einem unaufhaltsamen Rückgang in der Rente war etwas ungewohntes in der Geschichte der Bahn. Man hatte es nicht vermeiden können, obwohl man auch jetzt wieder durch Erleichterungen der Beförderungen, insbesondere Ausdehnung der direkten Beziehungen, Erweiterung der Spezialtarife die Zufuhr der Güter anzuregen und zu beleben versuchte. So hatte man insbesondere nach Nord- und Ostdeutschland über die Hofer Route eine ganze Reihe von Spezialtarifen für Öle, Spiritus, Tabak, Wein, Zucker, Malz, Hopfen, Teer und andere Artikel eingeführt. Über den Brenner wurde ein direkter Tarif für Lebensmitteltransporte mit Italien eingerichtet und ein Transit zwischen Italien und Holland. Der Viehverkehr von Bayern, Osterreich, Holland wurde durch Erweiterung der bestehenden Ermäßigungen gefördert. Das glich aber nur die Ausfälle in den seitherigen von Osten kommenden wichtigsten Beförderungen und auch sie nur zum Teil aus. Zwar hatte man die Rückgänge in den Holztransporten durch Erweiterung der Spezialtarife auf die Fabrikate der sich besonders in Osterreich-Ungarn ausbildenden Holzbearbeitungsindustrie mindern können, völlig versagte diese Politik aber im Getreideverkehr. Die 1875 gebildeten direkten Tarife mit den russischen Bahnen vermochten ebensowenig einen Ersatz zu bieten, wie die mit galizischen Bahnen und mit türkischen, serbischen und rumänischen Stationen der Donaudampfschiffahrt zustande gebrachten direkten Tarife nach den eigenen Linien und Transittarife nach der rheinischen Bahn. Wenige schlechte Ernten in Bayern und Ungarn hatten genügt, um das aus diesen Ländern kommende Getreide von der Mitte der siebziger Jahre ab in den Hintergrund zu drängen. Der russische Roggen und der amerikanische Weizen beherrschten nunmehr den Getreidemarkt Süd-

¹⁾ Das Projekt wurde später von der preussischen Staatsbahnverwaltung wieder aufgenommen und befindet sich zurzeit in Ausführung.

deutschlands. Beide kamen seewärts an und bildeten einen wichtigen Beförderungsgegenstand der Rheinschiffahrt. Hier aber hatte nach Aufhebung der Schiffahrtsabgaben die rasch dem starken Aufschwung angepasste Ausdehnung der Schiffahrtsbetriebe nach Eintritt des Umschwungs eine so heftige Konkurrenz und eine solche Unterbietung der Frachtsätze erzeugt, daß die Bahnen den Wettbewerb während der Zeit der Schiffahrt überhaupt nicht aufnehmen konnten. Das war jetzt um so weniger durchführbar, als man gerade bei dem Ausbau der Spezialtarife hart an die Grenze des Möglichen geraten war. Gewiß, die Tarifiermäßigungen waren ein bewährtes Mittel, um einen sich entwickelnden Verkehrszweig zu fördern. Durch rasches Zugreifen kam man da gar oft den Konkurrenzlinien zuvor und gewöhnte den Verkehr an die eigenen Linien. Aber schon bald hatten sich auch die unausbleiblichen Folgen dieser Politik bemerkbar gemacht. 1869 bereits konnte man feststellen, daß in ganz kurzer Zeit die Beförderungen in der ermäßigten Klasse doppelt so stark zugenommen hatten, als ihre Erträge. Auch im Verhältnis der Beteiligung der einzelnen Klassen an der beförderten Menge war eine erhebliche Verschiebung eingetreten.

Es wurden befördert mit einem Ertrag von:

	Zentner	Zentner	fl.	fl.
1864. I. Eilgut:				
im Lokalverkehr . . .	54 567		16 131	
„ direkten Verkehr . .	113 132		36 814	
„ Durchgangsverkehr .	41 663		21 756	
		209 362		74 701
II. Erste Klasse:				
im Lokalverkehr . . .	156 530		28 469	
„ direkten Verkehr . .	712 859		135 883	
„ Durchgangsverkehr .	372 106		94 038	
		1 241 495		258 390
III. Zweite Klasse:				
im Lokalverkehr . . .	441 593		54 964	
„ direkten Verkehr . .	1 099 185		148 288	
„ Durchgangsverkehr .	475 096		79 014	
		2 015 874		282 266
IV. Ermäßigte Klasse:				
im Lokalverkehr . . .	2 340 782		170 537	
„ direkten Verkehr . .	5 390 078		368 451	
„ Durchgangsverkehr .	1 931 544		292 025	
		9 662 404		831 013
		13 129 135		1 446 370

	Zentner	Zentner	fl.	fl.
1873. I. Gilgut:				
im Lokalverkehr . . .	172 673		42 905	
„ direkten Verkehr . .	343 997		102 147	
„ Durchgangsverkehr .	217 655		95 107	
		734 325		240 159
II. Erste Klasse:				
im Lokalverkehr . . .	248 977		44 216	
„ direkten Verkehr . .	1 256 538		201 550	
„ Durchgangsverkehr .	1 086 159		217 846	
		2 591 674		463 612
III. Zweite Klasse:				
im Lokalverkehr . . .	928 526		124 130	
„ direkten Verkehr . .	1 857 883		268 226	
„ Durchgangsverkehr .	834 501		121 727	
		3 620 910		514 083
IV. Ermäßigte Klasse:				
im Lokalverkehr . . .	8 218 654		683 189	
„ direkten Verkehr . .	17 731 600		1 229 379	
„ Durchgangsverkehr .	14 484 016		1 168 431	
		40 434 270		3 080 999
		47 381 179		4 298 853

In erster Linie war es das Mißverhältnis zwischen Leistung und Vergütung in der ermäßigten Klasse, das nicht nur dem Verwaltungsrat der hessischen Privatbahn, sondern auch anderen Bahnverwaltungen um so mehr zu Klagen Anlaß gab, je stärker der Betriebskoeffizient stieg. Nun hatte sich diese Erscheinung zuerst bei den norddeutschen Bahnen geltend gemacht. Von ihnen ging denn auch eine Bewegung auf Erhöhung der bestehenden Tarife aus. Die Schwierigkeit lag bei dem zersplitterten Eisenbahnwesen Deutschlands nur in der Unsicherheit einer gleichmäßigen Durchführung dieser Erhöhung in den einzelnen Ländern, deren Regierungen bei Erteilung ihrer Zustimmung Rücksicht auf die Interessen der einheimischen Industrie zu nehmen hatten. Zudem war die Rentabilität der einzelnen Bahnlinien sehr verschieden. So rentierten die süddeutschen Bahnen nahezu alle noch über 6%, als durch die zunächst einer Erhöhung entgegenstehende Bestimmung in Art. 45 der Reichsverfassung veranlaßt die Reichsregierung mit der Frage befaßt wurde und eine Untersuchung der Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnen bis zum Jahre 1873 anordnete. Man kam zu dem Ergebnis, daß die Durchschnittsrente der Eisenbahnen von 1867—1873 von 6 auf 4% gesunken sei. Auf dieser Grundlage kam dann am 11. Mai 1874 ein

Bundesratsbeschluß zustande, der dahin lautete, daß vom Standpunkt des Reichs gegen eine mäßige, im Durchschnitt den Betrag von 20 % nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahntarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, daß, sobald es die erforderlichen Vorarbeiten gestatteten, spätestens am 1. Januar 1875, das in der Denkschrift des Reichseisenbahnamtes empfohlene gemischte oder das natürliche System zur Einführung gelange, sowie daß interimistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife unter Ausschluß zurzeit geltender Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl, Mühlenfabrikate durch einen Zuschlag von höchstens 20 % herbeigeführt werden dürfe. Eine Erhöhung der Tarife belastete nun in erster Linie die Industrie Süddeutschlands. Hier lagen die Voraussetzungen des Bundesratsbeschlusses auch gar nicht vor, denn die Bahnen, die ja an sich natürlich einer Erhöhung zustimmten, rentierten noch alle zu mehr als 6 %. So setzte denn gerade im Süden eine heftige Agitation gegen die Tarifierhöhungen ein. Sie war indes bald gebrochen, als auf einer Konferenz der Eisenbahnverwaltungen in Harzburg die Resolution angenommen wurde, daß allen Bahnen, die eine Tarifierhöhung nicht durchführten, die Verbandsverträge und sämtliche direkten Verkehre gekündigt werden sollten. So konnte auch die hessische Ludwigsbahn am 1. August 1874 eine Erhöhung der Tarife im direkten und durchgehenden Verkehr einführen. Fast gleichzeitig steigerte man auch die Sätze im Lokalgüterverkehr und im Personenverkehr. In letzterem wurden die Fahrpreise mit jenen der pfälzischen, bayerischen und Reichsbahnen gleichgestellt. Sie betragen jetzt pro Kilometer in Pfennigen:

	einfach		Rückfahrkarten	
	Schnellzug	Personenzug	Schnellzug	Personenzug
I. Klasse . . .	9,1	8,0	13,65	12,0
II. " . . .	6,4	5,3	9,6	7,95
III. " . . .	4,5	3,4	—,—	5,1

Über den Einfluß der Erhöhungen auf die Einnahmen ist nichts näheres festzustellen. Im Lokalgüterverkehr wurde die Mindereinnahme des Jahres 1875 in Höhe von 75 000 Mark auf die Steigerung der Frachtsätze zurückgeführt. Inwieweit im direkten vor allem aber im durchgehenden Verkehr die bestehenden Ermäßigungen wirklich vermindert wurden, war naturgemäß einer Kontrolle entzogen. Jedenfalls konnte, wie die Verwaltung selbst erklärte, die Erhöhung nicht strikte durchgeführt werden auf allen Bahnen. Es trat vielfach eine Ermäßigung der neuen Frachtsätze ein, teils aus Rücksicht auf die gedrückte Lage der Industrie und die behauptete Unmöglichkeit, zu den höheren Frachtsätzen nach bestimmten Absatzgebieten konkurrieren zu können, teils aber auch

unter dem Druck der Konkurrenz anderer Bahnen oder der Wasserwege. Trotzdem war nach Ansicht des Verwaltungsrats die Erhöhung insofern von gutem Einfluß auf die Erträgnisse der Bahn, als sie eine theils der eingetretenen maßlosen Verschlechterung der Tariffsätze wenigstens zeitweise Einhalt gebot und so die eintretende ungünstige Zeitperiode besser überwinden half.

Ein Teil der Mehrerträge wurde allerdings bei der hessischen Ludwigsbahn schon bald wieder absorbiert von den Mindererträgen, welche die Einführung eines neuen Tariffsystems, des sogenannten natürlichen oder Raumsystems, in einem Teil der Verkehre mit sich brachte. Die Bemessung der Fracht nach dem Wert des Gutes, welche die Grundlage der seither geltenden Systeme war, hatte bei dem zersplitterten Eisenbahnwesen Deutschlands eine überaus vielgestaltige Ordnung der Tarife und Klassifikationen der einzelnen Bahnen zur Folge gehabt, die zumal in der fortschreitenden industriellen Entwicklung ungemein hemmend im Güterverkehr wirkte und schon am 1. Juli 1870 zum Abschluß einer Vereinbarung zwischen den Bahnen geführt hatte, danach die Einführung gleichmäßiger Warenklassifikationen erstrebt werden sollte. Während diese sich noch vollzog, kam bereits mit dem Raumsystem ein völlig neues Gütertariffsystem auf. Zuerst in Elsaß-Lothringen eingeführt, gelangte es bald auch zur probeweisen Annahme in den Verkehren der Reichslande mit den Nachbarbahnen, so auch mit der hessischen Ludwigsbahn und im Transit von dieser nach der Schweiz. Die Einfachheit des Systems, das nur Raum und Gewicht für die Bemessung der Fracht entscheiden ließ, die dem Versender gegebene freie Wahl in der Art der Versendung — ob in gedeckten oder offenen Wagen — die Möglichkeit der Bildung von Wagenladungen aus verschiedenen Artikeln, die insbesondere dem Speditionshandel zugute kam, hatten ihm große Sympathien namentlich bei dem Publikum erworben. Auch die hessische Ludwigsbahn stand dem System von Anfang an geneigt gegenüber, es entsprach den Grundsätzen, die von jeher in ihrer Verkehrspolitik gewaltet hatten. Die Schwierigkeiten der Einführung lagen nur in der Festsetzung der Tariffsätze. Es war nicht zu übersehen, inwieweit die Steigerung des Verkehrs die zu erwartenden Ausfälle in den Einnahmen wieder ausgleichen werde. Das war es auch, was insbesondere die norddeutschen Bahnen zu Gegnern des neuen Systems machte. Man war besorgt, seine Einführung mache die Vorteile der eben erst stattgehabten Tarifierhöhungen wieder illusorisch. Die süddeutschen Bahnen waren bei dem regen Verkehr, wie er sich alsbald nach dem Krieg mit Elsaß-Lothringen entwickelte, schon von selbst auf einen Ausgleich mit dem neuen System angewiesen. Die Annahme des Systems in den elsass-lothringischen

Verkehren beeinflusste auch im Verhältnis der hessischen Ludwigsbahn zu einigen Nachbarbahnen die bestehenden Konkurrenzen, ja im Verkehr über die hessische Privatbahn selbst ergaben sich mehrfach Ungleichheiten in den Frachtsätzen nach den einzelnen Gebieten. So zwangen die Verhältnisse die hessische Ludwigsbahn schon im eigenen Interesse zur Einführung des Raumsystems, zunächst im Lokalverkehr am 1. Oktober 1875 und dann ab 1. Dezember 1875 in direkten Tarifen mit einigen Nachbarbahnen. Mit Schluß des Jahres 1875 erstreckte sich die Geltung des neuen Systems bereits auf eine Reihe wichtiger Verkehre, deren Erträge über ein Fünftel der gesamten Einnahmen aus dem Güterverkehr darstellten.

Nach den Angaben des Verwaltungsrats bewährte sich die Einführung im finanziellen Ergebnis zum Teil besonders im Lokalverkehr, und Saarbrücker-hessisch-pfälzischen Verkehr günstig, im pfälzischen Verkehr ungünstig. Bevor indes das Raumsystem weiter zur Wirkung kommen konnte, wurde es schon ersetzt durch das sogenannte gemischte System, auf dessen Einführung die deutschen Bahnverwaltungen sich im Jahre 1876 geeinigt hatten. Ein Kompromiß zwischen dem Raum- und Klassifikationsystem sollte das gemischte System in ganz Deutschland eingeführt werden, zunächst nur probeweise, bis die Bedürfnisse der einzelnen Industriezweige und Landesteile festgestellt waren. Im wesentlichen beruhte das System auf der Grundlage des Raumsystems, nur ein vorgesehener 30/oiger Aufschlag für gewisse sperrige Güter und eine Ermäßigung in Gestalt von Ausnahmetarifen, die mit spezieller Genehmigung der Regierungen für besonders wichtige Artikel Kohlen, Erz, Holz, Eisen, Getreide eingeführt werden konnten, erinnerten an das alte Klassifikationsystem. Die besonders für den Speditionsverkehr wichtige Erlaubnis, Stückgüter zu Wagenladungen anzusammeln, war übernommen worden. Zur Förderung dieses Verkehrs errichtete die Verwaltung, wie das anderwärts auch geschah, besondere Sammelstellen, zunächst in Frankfurt a. Main Ostbahnhof¹⁾ und Mainz, wo die geeigneten Lagerräume mietweise überlassen wurden.

2. Die oberhessischen Bahnen.

Das Jahr 1868 hatte die Gründung einer zweiten Eisenbahngesellschaft neben der hessischen Ludwigsbahn gebracht, der oberhessischen Eisenbahngesellschaft.

¹⁾ Die hier errichtete Sammelstelle vermochte sogar einen Teil des Offenbacher Güterverkehrs auf die Strecken der Privatbahn zu ziehen und zwar dank der Hofener Route selbst im Verkehr nach Osten.

Mit dem Bau der oberhessischen Bahnen war noch im Jahr 1868 begonnen worden. Besondere Vorschriften über die Ausführung bestanden nicht. Nur bezüglich der Richtungen, die den beiden Bahnen innerhalb des hessischen Gebietes gegeben werden sollten, und der Stationsplätze wollte die Regierung das Geeignete noch verfügen. Ganz allgemein war daher gesagt, daß bei Ausführung der Bahn sowohl als des Betriebsmaterials auf tunlichste Übereinstimmung mit den auf den Anschlußbahnen geltenden Grundsätzen gesehen und namentlich die Einrichtung getroffen werden solle, daß an den Anschlußpunkten die Wagen der einen Bahn auf die andere ohne Hindernis übergeführt werden könnten. Die spezielle Genehmigung der bei der Ausführung des Baues zu befolgenden Grundsätze sowie der Detailpläne für Brücken, Tunneln, Übergangswerke, Stationsgebäude usw. blieb nur insoweit vorbehalten, als hierbei allgemeine baupolizeiliche Rücksichten, insbesondere die erforderliche Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebs und der auf den Bahnen zu befördernden Personen und Güter oder der Adjazenten in Frage standen. Durch einen technischen Kommissar sollte der Bau seitens der Regierung überwacht werden. Hinsichtlich der Anlage der Bahn selbst war entsprechend den vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen für Bahnen im Hügelland aufgestellten Grundzügen lediglich bestimmt, daß Kurven von 500 m Radius und Neigungen 1 : 100 als normal betrachtet werden sollten, nur auf besonders schwierigen Strecken waren noch Kurven bis zu 375 m Radius und Neigungen bis 1 : 80 zulässig. Innerhalb dieser Grenzen aber stand die Wahl von Kurven und Neigungen völlig in dem Ermessen der Société. Damit wurde dem Bauunternehmer eine Bewegungsfreiheit eingeräumt, die bedenklich war, um so mehr als bei dem Charakter der Bahnen als sogenannte Hügelbahnen das Interesse des mit dem Risiko für das Ausreichen des Baukapitals und seiner Unterbringung belasteten Unternehmers, das auf die billigste Herstellung gerichtet war, vielfach in Konflikt geraten mußte mit den Interessen des Betriebs, an dessen Ergebnis die Société zunächst nicht beteiligt war. Welcher Ausweg in solchen Fällen gewählt wurde, darüber durfte man nicht im Zweifel sein. Es wurden daher auch schon während des Baues Klagen insbesondere über die vielen Kurven laut, die man angelegt habe, um teure Kunstbauten zu vermeiden. Sie bezogen sich meist auf die Linie Gießen—Gelnhausen, die am schwierigsten zu bauende Strecke, da acht Wasserscheiden und sieben Talgründe zu überschreiten waren. Bei einer Länge von 69 377 m lag diese Linie mit 20 175 m in sechs Steigungen von 1 : 85 und 1 : 95 bei km 46 und 67 bezw. 8, 16, 41 und 63 und mit 25 511 m in 62 Kurven, die sich ebenso wie die Steigungen über die ganze Linie verteilten. Das machte sich vor allem bei der Anlage

der Stationen unangenehm bemerkbar, und hier gab denn auch die Société schon während des Baues der Bevölkerung zu Verstimmung Anlaß. Die Baugesellschaft suchte natürlich die Stationen so anzulegen, wie es die ihr vorteilhafteste Anlage der Bahn gestattete. So kamen die Stationen zum Theil etwas weit von den Orten, für die sie bestimmt waren, zu liegen. Das war insbesondere der Fall bei einigen Stationen und Haltestellen, deren Errichtung erst während des Baues auf Drängen der betreffenden Orte erfolgte. So wurden zehn Haltestellen errichtet, die im Bauplan gar nicht vorgesehen waren. Hier traf es sich verschiedentlich, daß die Bahn gerade an den betreffenden Orten in Steigungen vorbeiführte, so daß die Station weiter entfernt angelegt werden mußte. Nun lag zweifellos die Schuld daran, daß man die Errichtung der Station nicht rechtzeitig vorgesehen hatte, in manchen Fällen mag auch die Société tatsächlich ihr Interesse zu sehr in den Vordergrund geschoben haben, aber ebensosehr handelte es sich auch in vielen Fällen um eigensinnige Chikanen der Bevölkerung, die, um die Kosten der Anlage von Zugangswegen zu sparen, mit einer Hartnäckigkeit sondergleichen auf der N herlegung von Stationen bestand. In Fällen, wie sie bei der Main-Neckarbahn und hessischen Ludwigsbahn von der Bevölkerung ruhig hingenommen wurden — in einem Fall z. B. betrug die Entfernung der Station vom Orte nur 15 Minuten —, belästigte man später noch Jahre lang Regierung und Stände mit Vorstellungen und Eingaben, obwohl immer wieder erklärt werden mußte, daß ohne erhebliche Kosten, die ganz außer Verhältnis gestanden hätten zu der zu erwartenden Steigerung des Verkehrs, eine Änderung nicht möglich sei. Indes die Mißstimmung war einmal geschaffen. Sie steigerte sich noch, als die Bahnen nach ihrer Eröffnung im Dezember 1870 finanziell nicht das ertrugen, was man erwartet hatte und die Staatskasse fast nahezu die volle Garantiesumme zuschießen mußte.

Die Bahnen in das bestehende Verkehrsnetz einzufügen und ihnen zukunftsreiche Verkehrsbeziehungen zu verschaffen, darin war nichts versäumt worden. Mit den benachbarten Bahnen, der Main-Weserbahn, der Frankfurt-Bebraer, Frankfurt-Hanauer, Köln-Mindener und nassauischen Staatsbahn standen die Bahnen schon 1872 sowohl im Güter-, wie Personenverkehr in direkten Beziehungen. Im Personenverkehr war die Station Gießen in den hannover-bayerisch- sterreichischen Verkehrsverkehr aufgenommen worden, über die Linie Gießen—Fulda führte ein Transit zwischen der Leipzig-Dresdener Bahn, den thüringischen und nassauischen Bahnen, den man durch Einlegung eines Schnellzugs und eines beschleunigten Personenzugs, von denen der letztere auch im Winter ging, zu fördern suchte.

Im Güterverkehr waren die oberhessischen Bahnen nicht nur mit Gießen sondern auch mit Alsfeld und Lauterbach in den hannover-bayerisch-österreichischen Verkehrsverband aufgenommen worden. Wichtiger war der Anschluß der Bahnen an den zwischen der Frankfurt—Bebraer, Main-Weser-, Köln-Mindener-nassauischen, bergisch-märkischen und westfälischen Bahn bestehenden hessisch-rheinisch-westfälischen Verband.

Die wichtigsten Verbindungen im direkten und Durchgangsverkehr waren somit geschaffen. Indes die Erwartungen, die man von ihnen gehegt, blieben aus.

Im Personenverkehr erbrachte der Transit 1872 nur 566 fl., der direkte Verkehr 8004 fl., so daß der Lokalverkehr mit 179 876 fl. nahezu die Einnahmen in diesem Verkehr darstellte.

In der Güterbeförderung waren die Ergebnisse etwas besser. Die 1872 erfolgte Eröffnung der Linie Elm—Gemünden zog wenigstens einen Teil der vom Ruhrgebiet nach Bayern zu transportierenden Steinkohlen von der früheren Route Gießen—Frankfurt—Mschaffenburg auf die Route Gießen—Gelnhausen—Elm—Gemünden, so daß der Gütertransit einen Ertrag von 20 370 fl. ergab. Wichtiger war allerdings im Güterverkehr der direkte Verkehr. Neben Steinkohlen und Eisen, die im wesentlichen auch Gegenstand des Transits waren, stellten hier die Eisensteine, sowie Bau-, Werk- und Nutzholz, Getreide, Brennholz, Sand, Steine und Erde erhebliche Mengen zur Beförderung. So ergab der Verkehr im hessisch-rheinisch-westfälischen Verband allein 71 334 fl. Die Einnahmen des direkten Güterverkehrs im Betrag von 94 477 fl. überstiegen hier den Ertrag des Lokalverkehrs um 33 386 fl. Der Überschuß der gesamten Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 7 652 fl. blieb 1872 noch um 1 307 fl. hinter demjenigen des Jahres 1871 zurück. Das Jahr 1873 brachte zwar dank einer Steigerung im Personenverkehr und zwar im Lokalverkehr auf 210 871 fl. und im Durchgangsverkehr auf 2513 fl. sowie im direkten Güterverkehr im hessisch-rheinisch-westfälischen und hannover-bayerisch-österreichischen Verband um etwa 30 000 und 10 000 fl. eine nicht unerhebliche Steigerung der Einnahmen, die aber durch eine gleichzeitige Steigerung der Ausgaben zum großen Teil absorbiert wurde, so daß der gesamte Überschuß 39 863 fl. betrug.

Eins hatten die Ergebnisse der drei ersten Jahre des Betriebs schon gezeigt, daß ein größerer Transitverkehr auf die Bahnen in ihrer bestehenden Ausdehnung nicht heranzuziehen war. Der Gedanke, dem abzuhelpen durch eine Fortsetzung der Bahnen, lag nahe. Er war schon aufgegriffen worden bezüglich der Linie Gießen—Fulda von anderer Seite.

Zwei Berliner hatten sich erboten, eine neue Gesellschaft für die

Fortsetzung der nördlichen Linie nach Meiningen zu gründen, wenn für mindestens 1 Million Taler Aktien von den beteiligten Staaten übernommen würden. Sachsen-Weimar, Meiningen und die Werrabahn hatten die Übernahme von Aktien im Betrage von 730 000 Talern bereits in Aussicht gestellt, den Rest von 270 000 Talern sollte Hessen übernehmen. Die Regierung lehnte eine bestimmte Zusicherung ab, weil ihr das Projekt noch nicht genügend vorbereitet schien. Sobald das Projekt gesichert sei und es nur noch auf die Beteiligung mit 270 000 Talern ankomme, versprach man, der Sache näher zu treten.

Mehr oder weniger Veranlassung zu dieser vorsichtigen Haltung der Regierung gegenüber der im Norden projektierten Bahn mochte wohl auch die inzwischen von ihr zugesagte Beteiligung an der Fortsetzung der Linie Gießen—Gelnhausen nach Partenstein zum Anschluß an die Bahn Aschaffenburg—Gemünden sein. Hier hatte im Jahr 1873 die oberhessische Eisenbahngesellschaft von Preußen und Bayern bereits bestimmte Zusicherungen hinsichtlich der Konzessionserteilung erhalten, auf Grund deren man die hessische Regierung um finanzielle Unterstützung anging. Die Finanzen des Großherzogtums standen damals glänzend infolge des Anfalls eines Teiles der Kriegssentschädigung, der mit 20 Millionen fl. teilweise bereits realisiert war, teilweise noch in Aussicht stand. Es kam auch zu einem Vertragsentwurf, in dem die Regierung zu den auf 5,4 Millionen Taler geschätzten Kosten der Bahn ein zu 3% verzinsliches durch Wertpapiere oder sichere Wechsel zu sicherndes Darlehen in Höhe von 2 Millionen Talern in Aussicht stellte. Während die Regierung den Vertrag den hessischen Ständen zur Zustimmung vorlegte, suchte die Gesellschaft um definitive Konzession bei Bayern und Preußen nach. Über dieses Stadium kam aber das Projekt nicht hinaus. Während der Behandlung durch den Ausschuß der Zweiten Kammer kam es zu Differenzen zwischen der hessischen Regierung und den Konzessionären hinsichtlich des Kautionspunktes, die den letzteren Gelegenheit gaben, sich von dem Unternehmen, dessen finanzielle Fundierung nach dem Umschwung auf dem Geldmarkt doch in Frage gestellt war, zurückzuziehen.

Ebenso scheiterte auch der Versuch der hessischen Regierung, die Strecke Gießen—Malsfeld als Teilstrecke einer Bahn Herzfeld—Gießen in die von der preussischen Regierung beschlossene Bahn Berlin—Koblenz einzuschalten. In Berlin hatte man Bedenken gegen die Führung der neuen Route durch den für die Überleitung größerer Truppentransporte ungeeigneten Bahnhof in Gießen. Man entschloß sich daher zur Ausführung der neuen Linie über Eschwege—Malsfeld—Trensa—Lollar—Wehlar und kürzte bei Gießen durch eine direkte Verbindung Lollar—Wehlar ab. Die hessische Regierung gab zu dem Bau dieser Strecke, die

zum Teil durch hessisches Gebiet führte, ihre Zustimmung, nachdem die Errichtung einer Station für Gießen zugesichert worden war.

Damit war die Aussicht, auf diesem Wege aus der für Gesellschaft wie Regierung gleich unangenehmen Lage herauszukommen, in unabsehbare Ferne gerückt. Die volle Inanspruchnahme der Garantie wie seither war für absehbare Zeit vorauszusehen.

In den Augen der Bevölkerung war selbstverständlich die verkehrte Anlage der Bahnen, an der man nun alle möglichen Mängel entdeckte, schuld daran, daß sie so schlecht rentierten. Die Société samt der Eisenbahngesellschaft wurden als Schwindelgesellschaften hingestellt, die den Bau nur unternommen hätten, um recht hohe Gründerlöhne einzuhemsen. Wer nicht diese Meinung teilte, galt als bestochen, man mißtraute selbst den Sachverständigen, die auf Veranlassung der Regierung ein Gutachten über den Zustand der Bahnen erstatten sollten.

Nun bleibt allerdings manches dunkel in der finanziellen Seite der Geschichte dieser Bahnen und den schon in ihrer Anlage ziemlich komplizierten Beziehungen zwischen der Société und dem Frankfurter Bankkonsortium. Als das Bankhaus Erlanger sich um die Konzession für die Bahnen bewarb, wurde es in Frankfurter Blättern mit Freude begrüßt, daß man in Frankfurt endlich einmal den Anfang damit mache, für die heimischen anlageSuchenden Kapitalien ein Feld im Inland zu eröffnen entgegen der seitherigen Gewohnheit, sich nur an ausländischen Eisenbahnunternehmungen zu beteiligen. Man stellte denn auch den oberhessischen Bahnen das günstigste Prognostikon. Eine starke Stütze an der Frankfurter Börse war ihnen sicher. Es galt also nur noch die Abnehmer für die Aktien zu finden. Von der ihr eingeräumten Befugnis, die Emission der Aktien jederzeit verlangen zu können, machte die Société alsbald Gebrauch und gab den beteiligten Banken den Auftrag, für sie 10 Millionen Taler in Aktien zu emittieren. Die eingehenden Zahlungen sollten den Bestimmungen des Bauvertrags gemäß der Eisenbahngesellschaft überwiesen und von dieser je nach Fertigstellung der Arbeiten in entsprechenden Teilbeträgen an die Baugesellschaft zurückbezahlt werden. Die Zeichnung wurde von 6. — 9. April 1868 aufgelegt und der Emissionskurs zu 75% festgesetzt. Das Angebot überstieg den Bedarf. Der Kurs der emittierten Aktien sank rasch auf $74\frac{3}{8}\%$ im Juni, $68\frac{3}{4}\%$ im November 1868, um dann im Mai 1869 einen Stand von 67% zu erreichen. Die wiederholt lancierten Hinweise, das es sich um ein Papier handele, das gerade so hohe Sicherheit biete für seine 5% Rente, wie die hessischen Staatspapiere für ihre 4%ige Verzinsung, vermochten an der merkwürdigen Aufnahme, welche die Aktien im Publikum fanden, nichts zu ändern. Erst im Herbst 1869 erholten sich die Aktien wieder auf 68% aber unter

beständigen Schwankungen. Inzwischen hatte man versucht, in Paris einen größeren Posten abzusehen. Unter Ausbietung einer großen Reklame gab eines Tags im November 1869 die „Société de Credit Parisienne“ bekannt, daß es ihr mit großen Anstrengungen gelungen sei, von den Aktien der hessischen Bahnen für 2 Millionen Taler sich zu sichern, die man zum billigen Preis von 70 % abzugeben gedente. Den gegenwärtigen niedrigen Frankfurter Kurs der Aktien, die zu etwa $\frac{1}{2}$ % mehr als die Papiere der französischen Bahnen garantiert waren, erklärte man mit der Seltenheit der Anlage suchenden Fonds auf dem deutschen Markt, denn der Kredit Hessens gehöre zu den bestgestalteten Staatskrediten. Die Aktion wurde unterstützt durch einen Leitartikel im „Moniteur des tirages financiers“, der die ausnahmsweis günstige Anlage pries, die ein sehr reichliches Einkommen verhieß, garantiert von einem Staat, dessen Finanzen und politische Lage ausgezeichnet seien. Am Schlusse einer Annonce hieß es: „Wir haben für unsere spezielle Klientel eine leider nur sehr beschränkte Anzahl von Aktien zu erlangen vermocht und werden ohne Zweifel genötigt sein, die Ziffern der Zeichnungen zu reduzieren.“ Die in Paris erfolgten Zeichnungen, wie hoch sie auch waren, vermochten nicht, auf den Kurs bessernd einzuwirken. Er blieb auf 68 % stehen. Wohl aber wurde in der nächsten Generalversammlung im April 1870 den Bankhäusern Bischofsheim und Hirsch in Brüssel und Bischofsheim, Goldschmidt & Cie. in Paris, von denen ersteres gleichzeitig als Hauptaktionär der Société galt, je ein Sitz im Verwaltungsrat der Bahnen eingeräumt. Während der ersten Monate des Kriegs sank der Kurs auf 60 %, um aber später wieder bis Februar 1871 sich auf 66 % zu erheben. Inzwischen waren die Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben worden. Nach der Generalversammlung im April 1871, in der nur 33 Aktionäre mit 3592 Aktien vertreten waren, stieg wohl unter Einwirkung der über die Herstellung wichtiger Verkehre insbesondere Kohlenverkehre mit der Köln-Mindener und bergisch-märkischen Bahn gemachten Mitteilungen der Kurs rasch auf $70\frac{3}{4}$ im Mai, 74 im Juni, 77 im Oktober und 80 im Dezember 1872 dauerte die Steigerung an bis auf $88\frac{3}{4}$ im Februar. Nach einem Rückgang auf 85 stiegen die Aktien wieder bis März auf $89\frac{1}{2}$. Die in Aussicht gestellten Fortsetzungen der Bahnen, die Unterstützung, welche im Norden die thüringischen Staaten im Süden Hessen zugesichert hatten, gaben die Unterlage für diese Steigerung, der aber von April ab unter beständigen Schwankungen ein Rückgang bis auf 74 % im Dezember 1872 folgte. Im Februar 1873 stand der Kurs wieder $79\frac{1}{4}$, um dann im Laufe des Jahres mit starken Schwankungen bis auf $73\frac{1}{4}$ im November 1873 herabzugehen. 1874 setzte mit einer Steigerung ein, die auch

anhielt, so daß die Aktien im September $78\frac{3}{4}$ standen. Als aber die Regierung im Landtag auf eine Anfrage die Erklärung abgab, daß der Staat für ein Betriebsdefizit nicht aufzukommen habe, sank der Kurs wieder rasch bis auf $70\frac{1}{8}$ im Oktober. Es ist kaum festzustellen, was in diesem Auf und Nieder des Kurses einer wirklichen Steigerung der Nachfrage entsprach, oder inwieweit hier künstlich die Nachfrage vermehrt wurde. Das Geschäft seitens der Banken lag zunächst in den finanziellen Transaktionen bei der Unterbringung der Aktien. Inwieweit man darüber hinaus als Eigenbesitzer die Schwankungen der Kurse für sich ausgenutzt hat, entzieht sich naturgemäß einer Prüfung. Es ist auch nebensächlich. Im wesentlichen wirkten ja die Banken nur als Beauftragte der Société, auf deren Rechnung und Gefahr die Zeichnung ging. Nun ist sicher nur ein kleiner Teil zu 75 gezeichnet worden, ein erheblicher Teil mußte wohl zum Durchschnittskurs von 68 abgesetzt werden, ja man hat wohl den großen Posten nach Paris noch billiger abgeben müssen. Jedenfalls stand während des Baues der Kurs durchschnittlich 68, und damit mußte die Société rechnen, wenn sie, was ihr nicht zugemutet werden konnte, keine Verluste riskieren wollte. Sie mußte dann mit einem Höchstbetrag von 17 680 000 fl. auskommen. Dazu hatte man noch den Rest der Aktien und damit die Verpflichtung zur Auszahlung der Bauzinsen übernommen. Vergleicht man mit dem Betrag, den man danach als Erlös der Aktien voraussetzen mußte, die Anlagekosten der 30 km ($=\frac{1}{6}$) langen Linie Friedberg—Hanau, die ohne Betriebsmaterial auf 5 Millionen fl. kamen, so können die Gewinne, die bei dem Bau selbst gemacht wurden, nicht allzugroß gewesen sein. Denn die Ausführung der Bahnen an sich ließ im allgemeinen nichts zu wünschen übrig. Das bestätigten die Gutachten der von der hessischen Regierung später mit einer Untersuchung des Zustandes der Bahnen beauftragten Sachverständigen, die sich übereinstimmend dahin aussprachen, daß der Bau der freien Bahn und der zugehörigen Bauwerke im allgemeinen einen recht guten Eindruck mache, wenn auch die Stationsanlagen an sich weniger befriedigten als die Ausführung der freien Bahn. Die Erdarbeiten, der Oberbau und die Kunstbauten ließen von wenigen kleinen unvermeidlichen Ausnahmen abgesehen im ganzen wie im detail eine solide Ausführung erkennen. Das Betriebsmaterial sei mit Sachkenntnis konstruiert und entspreche den Anforderungen einer Linie wie die in Rede stehende, woselbst sich der Verkehr noch nicht vollständig nach seinen verschiedenen Zweigen entwickelt habe. Nur meinten die Sachverständigen, daß in Anbetracht der sehr hohen Kosten, welche die Bahn verursachte, doch etwas mehr für Stationsanlagen hätte geschehen können, als es der Fall war.

Eine allzugroße Sparsamkeit war es auch, die zunächst im Betrieb sich in ihren Folgen unangenehm bemerkbar machte und zu bedenklichen Manipulationen in der Geschäftsführung der oberhessischen Eisenbahngesellschaft Anlaß gab. Der Fuhrpark der Bahnen sollte aus 22 Lokomotiven, 54 Personenwagen, 70 gedeckten, 230 offenen Güterwagen nebst den nötigen Gepäck- und Transportwagen bestehen. Nun machte die Société von dem ihr zugestandenen Recht, gegen Herauszahlung von 160 000 fl. auf Ausführung der in ihren Details bei Abschluß des Bauvertrags noch nicht festgestellten Bahnhofsanlagen in Fulda und Gelnhausen zu verzichten, Gebrauch, da ihr diese Vergütung nicht ausreichend erschien. Die Aktien waren alle emittiert, man mußte sich daher auf andere Weise helfen. So einigte man sich schließlich dahin, daß die Société statt 22 nur 18 Lokomotiven liefern solle, dafür übernahm sie dann die Herstellung der beiden Bahnhöfe. Als bald nach der Betriebseröffnung stellte sich aber heraus, daß 18 Lokomotiven nicht ausreichten. Es mußten vier weitere Lokomotiven angeschafft werden. Da man bereite Mittel dazu nicht besaß, Obligationen auch nicht ausgeben durfte, wartete man bis der Reservefonds den nötigen Betrag enthielt und verwandte diesen dazu. In ähnlicher Weise half man sich bei den notwendig gewordenen Erweiterungen und Neuanlagen. Diese mußten mittels vorlägsweiser Geldaufwendungen, die durch allmähliche Abschreibungen zu Lasten der Betriebsrechnung im Laufe der folgenden Jahre gedeckt werden sollten, ermöglicht werden. Die Ankaufskosten eines Verwaltungsgebäudes wurden in ähnlicher Weise aus zukünftigen Reinerträgen bestritten. So machte sich schon von vornherein im Betrieb die etwas zu sehr geübte Sparsamkeit scharf geltend. Die geringen Überschüsse boten nicht die Mittel zur Abhilfe, sie reichten kaum aus, die statutenmäßigen Dotationen des für außergewöhnliche unvorhergesehene Vorkommnisse bestimmten Reservefonds und des Erneuerungsfonds zu decken. Dabei befand man sich noch in der Zeit eines glänzenden wirtschaftlichen Aufschwungs. Ein Umschwung in der wirtschaftlichen Entwicklung ließ ein Betriebsdefizit nicht ausgeschlossen erscheinen und als bald entstand die Streitfrage, ob der Staat auch für ein solches Defizit hafte kraft der geleisteten Garantie. Sie wurde erörtert in der Presse und im Landtag. Hier vertrat man die Auffassung, daß der Staat für ein Betriebsdefizit nicht aufzukommen habe, während man in Frankfurt der gegenteiligen Ansicht war. Jedenfalls hatten sowohl Gesellschaft wie Regierung kein Interesse, die Frage auszutragen, solange noch die Möglichkeit bestand, der drohenden Gefahr auf andere Weise zu begegnen. Nachdem diese Hoffnung endgiltig beseitigt und das Unternehmen auf seine eigene Anziehungskraft angewiesen war, mußte diese Frage wieder auftauchen. Aber, selbst wenn

sie nicht praktisch werden sollte, über die Zukunft der Bahnen konnte man nicht im Zweifel sein.

Mit den finanziell wie betriebstechnisch viel leistungsfähigeren seitherigen Routen im Verkehr nach dem Osten konnten die Bahnen mit ihren an sich schwierigen Betriebsverhältnissen nicht in Wettbewerb treten. Die Frachtsätze, zu denen die Bahnen im Rheintal fuhren, hätte man gar nicht gewähren können, da die Selbstkosten höher waren. Die Aufnahme eines Wettbewerbs also kam nicht einmal in Frage, sie wäre auch aussichtslos gewesen, denn die Koalition am Rhein hielt ihre Transite viel zu fest in der Hand, als daß größere Abplitterungen zu erwarten gewesen wären. Die Brosamen, die hier abfielen, verdankte man der Gnade der Köln-Mindener Bahn, die ein Interesse hatte an dem Fortbestehen der Bahnen. Als sichere Transite kamen nur die Beförderungen nach Stationen der Hanau-Bebraer und Elm-Gemündener Bahn in Betracht. Ähnlich waren die Aussichten im Personenverkehr. Den im Sommer 1872 eingelegten Schnellzug ließ man bereits 1873 wieder eingehen.

So waren und blieben die Bahnen im wesentlichen für absehbare Zeit auf den Lokal- und den direkten Verkehr angewiesen. Deren Entwicklungsfähigkeit aber waren in dem wirtschaftlichen Zustand des Landes Grenzen gesetzt, über die sie nicht hinausgelangen konnten. Daß das Land selbst jemals in den Stand komme, aus eigener Kraft einen Verkehr zu entwickeln mit einem Reinertrag von nahezu 1 Mill. A., wie ihn die Main-Neckarbahn abwarf, daran war nicht zu denken. Für die Regierung aber bedeutete diese Tatsache die Aussicht auf ständige Zuschüsse, für die Verwaltung der Bahn die Zwecklosigkeit aller Bemühungen, die Rente über $3\frac{1}{2}\%$ zu bringen. Diese bekam man schließlich auch ohne besondere Anstrengungen. Das mußte jede Energie lähmen. Ein Interesse hatte die Verwaltung eigentlich nur noch an der Vermeidung eines Betriebsdefizits. Ob das gelingen werde, selbst das konnte zweifelhaft sein. Man hatte schon auf Vorschuß gebaut. Auf die bestehende Hochkonjunktur, die nicht unwesentlich den direkten Verkehr besonders in Holz und Erzen beeinflusst hatte, war bereits ein Rückschlag im Wirtschaftsleben eingetreten. Daß die Ausgaben dem Rückgang der Einnahmen entsprechend sich herabsenken ließen, war kaum zu erwarten, im Gegenteil, je länger die Bahnen in Betrieb kamen, um so mehr mußten die für Erneuerungen und Ergänzungen notwendigen Aufwendungen anwachsen.

Das Schicksal des Unternehmens war besiegelt. Es blieb für absehbare Zeit auch finanziell notleidend, ein Zustand, der mit der Zeit auch auf den Betrieb ungünstig einwirken mußte. Wurde dieser immer unzulänglicher und

schlottriger, so hatte in erster Linie das Land darunter zu leiden. Gerade ihm aber sollte durch die gebrachten schweren Opfer aufgeholfen werden. Dabei hatte die Regierung nicht die geringste Möglichkeit, positiv auf den Betrieb einzuwirken. Das Aufsichtsrecht nutzte bei der pekuniären Notlage der Gesellschaft nicht viel, und dann war eine Verpflichtung zu bestimmten Maßnahmen in den einzelnen Fällen schwer zu begründen. Es ergab sich daraus von selbst schon der naheliegende Gedanke, daß derjenige, der nun einmal das Risiko trage, am besten auch den Betrieb selbst übernehme. Nur so war auch eine Reduktion der Garantielast möglich. Noch hatte der Betrieb nicht allzusehr Not gelitten unter den bestehenden Verhältnissen. Die Streitfrage hinsichtlich des Betriebsdefizits war noch nicht entschieden. Wenn auch bei der klaren Bestimmung in § 3 der Konzession, daß die hessische Regierung die Garantie für einen jährlichen Reinertrag von $3\frac{1}{2}\%$ des anzulegenden, im Maximum 28,4 Mill. festgesetzten Aktienkapitals übernehme, eine Verpflichtung des Staats zur Deckung eines Betriebsdefizits nicht zweifelhaft sein konnte, so hatte doch auch der Verwaltungsrat der Gesellschaft kein Interesse, einer Lösung der bestehenden unsicheren Lage aus dem Weg zu gehen, wenn sie den Aktionären Gelegenheit zu einer geeigneten Verwertung ihrer Aktien bot.

Die oberhessische Eisenbahngesellschaft erklärte sich daher auch bereit zu Verhandlungen, als die Regierung die Anregung dazu gab. Die Forderungen des Verwaltungsrats waren anfänglich zu hoch. Er verlangte, daß der Berechnung des Kaufpreises die jährliche Garantiesumme als Verzinsung zu Grunde gelegt und dazu noch ein gewisser Betrag als Tilgung gewährt werde. Die Regierung wies diese Offerte zurück. Man machte andere Vorschläge und Gegenvorschläge. Um schließlich die Verhandlungen zu einem Ziele zu bringen, entschloß sich die Regierung, eine Art von Ultimatum zu stellen, indem sie erklärte, sie ginge auf das ganze Geschäft nicht ein und sehe die Verhandlungen als abgebrochen an, wenn bei dem Abschluß für den Staat nicht mindestens eine jährliche Ersparnis von 100 000 fl. sich ergebe. Darob war man in Frankfurt nicht verlegen. Der augenblicklich niedrige Kurs der 4% Staatspapiere gestattete die Festsetzung eines Umtauschverhältnisses, das die Berücksichtigung der Wünsche der Regierung ermöglichte, ohne die Interessen der Aktionäre zu verletzen.

So kam im Herbst 1874 zwischen der Regierung und der oberhessischen Eisenbahngesellschaft ein Vertrag zustande, demzufolge die Bahnen mit dem 1. April 1876 auf den Staat übergehen sollten. Der Kaufpreis wurde in der Weise bestimmt, daß sämtliche 81 143 Aktien à 200 Taler gegen 4% Staatsobligationen à 500 Mark umgetauscht werden sollten im Verhältnis wie 25 : 24. Der Kaufpreis stellte sich danach auf 38 948 640 Mark etwa $22\frac{3}{4}$ Millionen fl. Die Zinsen der Obligationen

waren um etwa 146 051 Mark weniger als die Garantiesumme. Um aber eine Ersparnis von 100 000 fl. oder 171 000 Mark zu erzielen, vereinbarte man, daß die Zinsgarantie am 31. Dezember 1875 aufhören, die Verzinsung der Obligationen aber erst mit dem 15. Mai 1876 beginnen sollte. Der in dieser Weise der Regierung ersparte Betrag von 639 000 Mark bedeutete eine jährliche weitere Zinsverminderung um 25 000 Mark, so daß die gewünschte jährliche Ersparnis von 100 000 fl. oder 171 000 Mark erreicht war. Durch Aufschub des Beginns der Amortisationspflicht bis zum Jahr 1886 war der Staatskasse diese Erleichterung in den nächsten zehn Jahren gesichert. Die führenden Bankhäuser in Frankfurt wurden neben der Staatsschuldentilgungskasse als Umtauschstellen sowie als Einlösungsstellen für Coupons und ausgeloste Obligationen gegen die übliche Provision bestellt.

Das meiste Interesse beanspruchte naturgemäß die Festsetzung des Umtauschverhältnisses. Der Kurs der Aktien hatte sich, nachdem er infolge der Diskussion im hessischen Landtag über die Frage der Deckung eines Betriebsdefizits im Oktober 1874 auf $70\frac{1}{8}$ gefallen war, wieder auf den Stand von 73 erhoben und diese Höhe auch seit Februar 1875 ununterbrochen behauptet. Es war also berechtigt, wenn man diesen Kurs für die Aktien dem Umtauschverhältnis zugrunde legte. Bei der Festsetzung des Kurses der Obligationen hätte man annehmen sollen, daß er an den Kurs der übrigen hessischen Staatspapiere angelehnt wurde. Dieser betrug zur Zeit der Verhandlungen 98. Wie die Regierung betonte, war aber dieser günstige Stand nur der Tatsache zu verdanken, daß die Staatsschuld Hessens damals sehr gering und dazu in festen Händen war. Das erklärte allerdings nicht, warum die Regierung dann darauf einging, daß man nun gerade an den Kurs der am niedrigsten aller süddeutschen Papiere stehenden bayerischen Staatspapiere, die im Herbst 1874 zu $92\frac{1}{2}$ emittiert wurden, anlehnte und so einen Kurs von $92\frac{7}{8}$ zugrunde legte, der jedenfalls den tatsächlichen finanziellen Verhältnissen des Großherzogtums nicht entsprach. Die Tatsache, daß dazu der Kurs der ungünstigsten Zeit des Jahres gewählt worden war, wurde denn auch im Landtage von einer starken Minorität gerügt. Als hier der Vertrag zur Beratung stand, hatten sich die Geldverhältnisse bereits erheblich gebessert. Die bayerischen Staatspapiere standen 94, die Papiere der übrigen süddeutschen Staaten noch besser zum Teil nahezu an 96. Man konnte daher, was bei den Aktien kaum zu erwarten war, mit Sicherheit auf eine Steigerung des Kurses der hessischen Obligationen rechnen, die damals jedenfalls ein bedeutend sichereres Wertpapier waren als die immer noch mit den Zweifeln in der Garantiefrage belasteten Eisenbahnaktien.

Die Höhe des Kaufpreises bildete denn auch eigentlich den Mittelpunkt der Debatte im Landtag. In der Zweiten Kammer verlangte eine starke Minorität die Änderung des Umtauschverhältnisses in 25 : 22. Man wies darauf hin, daß schon infolge der ablehnenden Haltung eines Teils des Ausschusses der Kurs der Aktien auf $71\frac{3}{4}$ gesunken sei und noch weiter sinken werde, eine Folgerung, die allerdings übersah, daß jeder Annäherungsversuch des Staates den Kurs wieder steigern mußte. Die Regierung lehnte jede Änderung ab. Zu weiteren Nachgaben, so erklärte sie, seien die Aktionäre kaum bereit und zu günstigeren Bedingungen sei ein so großes Anlehen nicht unterzubringen. Man wollte in der Sache endlich einmal zum Abschluß kommen. „Wir sind“, so erklärte der Ministerpräsident, „an der Bahn ebenso festgenagelt wie die Aktionäre und nur darum kaufen wir sie.“ Eine Fortsetzung der Bahnen hatten jetzt endlich sowohl Regierung wie Stände als gewagte Spekulation endgültig aufgegeben. Die Sachverständigen hatten zwar die Bahnen zur Aufnahme eines durchgehenden Verkehrs für geeignet erklärt, aber an eine Heranziehung dieses Verkehrs war jetzt ebensowenig wie früher zu denken.

So begnügte sich denn die Mehrheit in der Zweiten Kammer mit den Vorteilen, die der Vertrag dem Staate brachte. „Der Vertrag“, so erklärte der Berichterstatter, „bietet uns zwar kein glänzendes Geschäft, er ist aber unter den gegebenen Umständen das einzige Mittel, aus einer unhaltbaren Situation wenigstens mit einigermaßen heiler Haut herauszukommen.“ Wie die Gründung, so blieb auch die Konsolidierung immer ein zweifelhaftes Geschäft für den Staat, man hatte überall mit Faktoren zu rechnen, welche die Lage des Staates ebensowohl verbessern wie verschlechtern konnten.

Mit 28 gegen 19 Stimmen wurde der Vertrag in der Zweiten Kammer angenommen. Am 21. März 1876 stimmte ihm auch die Erste Kammer mit 15 gegen 2 Stimmen zu.

In einer außerordentlichen Generalversammlung vom 30. Oktober 1875 nahmen die Aktionäre den Vertrag an, der, nachdem die landesherrliche Ratifikation erfolgt war, am 8. August 1876 zum Vollzug kam.

Die Verwaltung der Bahnen wurde in den Staatsdienst übernommen. Wie die Sachlage nun einmal war, konnte es sich für sie nur darum handeln, die Bahn in derselben Weise weiterzuleiten, wie seither. Die Jahre 1874 und 1875 hatten zwar dank einer auf alle Zweige des Verkehrs sich verteilenden Steigerung der Einnahmen mit 84 919 und 143 676 Mark nicht unerheblich die Vorjahre übertreffende Reinerträge gebracht, im wesentlichen aber hatte sich das Bild nicht geändert. In dem entscheidenden Punkt, der verkehrspolitischen Bedeutung der Bahnen,

war eine Änderung nicht eingetreten und auch nicht zu erwarten. Das fand seine Bestätigung in der Entwicklung der Bahnen in den folgenden Jahren. Diese brachten neue Erweiterungen sowohl im direkten wie im Transitverkehr vor allem in der für die Bahnen so wichtigen Güterbeförderung. Schon 1874 war fast gleichzeitig neben direkten Beziehungen mit der Main-Neckarbahn und der hessischen Ludwigsbahn ein direkter Güterverkehr mit den wichtigsten norddeutschen, sächsischen und thüringischen Bahnen im mitteldeutschen Verbande zustande gekommen. Ihm folgten direkte Beziehungen nach den pfälzischen, badischen, württembergischen und bayerischen Bahnen. Mit der rheinischen Bahn wurde für Steinkohlen und Eisenerztransporte ein direkter Tarif vereinbart. Durch einen besonderen Tarif für Grubenholz suchte man den Transport dieses Artikels nach den Grubenstationen der Saarbrücker Bahn zu fördern.

Im Transit verdankten die Bahnen dem Wettbewerb der rheinisch-westfälischen Bahnen eine Reihe neuer Transite. Die Verwaltung der Köln-Mindener Bahn hatte schon 1874 einen direkten Kohlenverkehr nach Bayern über Gießen—Gelnhausen eingerichtet. Nun wurde von ihr in derselben Richtung auch nach der k. k. privil. österreichischen Südbahn ein solcher Verkehr hergestellt, der auf Eisen- und Stahltransporte ausgedehnt wurde. Ebenso trat die Bahn für Holztransporte mit den Stationen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft über Gießen—Gelnhausen in direkten Verkehr. Endlich führte im mitteldeutsch-galizisch-rumänischen Verband ein Transitverkehr über dieselbe Route nach der Köln-Mindener Bahn. Auch die rheinische Bahn trat mit der Frankfurt-Bebraer Linie über die oberhessischen Bahnen in direkten Kohlenverkehr. Ebenso wurde die Strecke Gießen—Gelnhausen am deutsch-italienischen Verkehr als Transitlinie beteiligt. Das Ergebnis aller dieser neuen Transitbeziehungen aber war nur eine Steigerung der Einnahmen aus dem Transitgüterverkehr von 67 009 Mark im Jahr 1875 und 84 787 Mark im Jahr 1877 auf 108 802 Mark im Jahr 1880/81. Dabei entfielen 1875 48 142 Mark, 1877 69 528 Mark und 1880/81 84 785 Mark auf den rheinisch-bayerischen Kohlenverkehr, der in Verbindung mit dem hessisch-rheinisch-westfälischen Verband nahezu den gesamten Transit darstellte. Neben diesen Verkehren zeigten der Transit zwischen der Main-Weserbahn und Frankfurt-Bebraer Bahn und der deutsch-italienische Verkehr mit 2124 und 2625 Mark noch Ansätze zu einer besseren Entwicklung, die aber besonders in ersterem Verkehr auf enge Grenzen beschränkt war.

An wirklich zukunftsreichen Verkehren fehlte es der Bahn nach wie vor. Dasselbe Bild gab der direkte Verkehr, der unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse vorwiegend infolge des Ausfalls von Massentransporten im Ertrag von 283 380 Mark im Jahr 1875 auf 244 707

Mark im Jahr 1879/80 trotz der Anknüpfung neuer Verbindungen zurückgegangen war und erst 1880 mit 256 504 Mark wieder eine Besserung zeigte.

Fast gleichzeitig mit der rückläufigen Bewegung im Güterverkehr setzte eine solche auch im Personenverkehr ein. Von 11 483 Mark im Jahr 1876 sank hier der Ertrag des Transits auf 8 208 Mark im Jahr 1880/81, während der direkte Verkehr in der gleichen Zeit von 39 662 Mark auf 34 899 Mark zurückging. Stärker noch war der Ausfall im Lokalverkehr, der 1880/81 nur 352 957 Mark ertrug gegen 406 573 Mark im Jahr 1877.

So bot der Verkehr auf den oberhessischen Linien dasselbe Bild wie bei anderen Bahnen, nur daß hier an eine Steigerung der Frequenz durch Ermäßigungen und dergleichen nicht zu denken war. Das einzige Mittel, die Wirkungen der Rückgänge in den Einnahmen auf die Reinerträge abzuschwächen, war hier nur eine Reduktion der Ausgaben. Am leichtesten durchzuführen war dies bei den Ausgaben für Personal. Dem Rückgang des Verkehrs entsprechend konnte hier die Zahl des Personals insbesondere der Bahn- und Weichenwärter vermindert werden. An Stelle von Ersatzwärtern wurden die Ehefrauen der Bahnwärter zum Barriere-dienst herangezogen, hie und da auch das Bahnbewachungspersonal mit Bahnunterhaltungsarbeiten betraut. Erheblichere Ersparnisse ließen sich aber nur durch eine wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebs erreichen. So wurden im Güterverkehr nach und nach die reinen Güterzüge beseitigt und die Güterbeförderung mit den Personenzügen bewirkt. Der Rückgang im Personenverkehr gab der Verwaltung Veranlassung, die Verminderung der Zahl der Züge von 4 auf 3 in jeder Richtung zunächst auf der Linie Fulda—Gießen, dann auch auf der Linie Gießen—Gelnhausen allerdings unter heftigem Widerspruch des Publikums durchzuführen. Die volle Wirkung dieser die Betriebskosten bedeutend vermindernenden Maßregel kam allerdings erst in dem Jahr 1881 zur Geltung, so daß in den vorhergehenden Jahren die Abnahme auf den Betrag von 931 437 Mark im Jahr 1877 und auf 890 178 Mark im Jahr 1880/81 sich beschränkte. Immerhin gelang es doch schon in den ersten Jahren des staatlichen Betriebs mit 1 027 84 Mark, 77 635 Mark, 98 529 und 92 352 Mark in den Jahren 1877—1881 nicht unerhebliche Mehrerträge zu erzielen. Wie bei anderen Bahnen, so durfte man auch bei den oberhessischen Bahnen von dem wieder beginnenden Aufschwung des Wirtschaftslebens eine erneute Belebung des Verkehrs erwarten.

B. Die Staatsbahnen.

1. Die Main-Neckarbahn.

Ein Trost in den trüben Ausichten, welche sich der Entwicklung der neuen oberhessischen Staatsbahnen boten, gab in dieser Zeit die Gestaltung der Ergebnisse auf der Main-Neckarbahn. Beeinflusst von denselben Faktoren, denen die hessische Ludwigsbahn ihren raschen Aufschwung verdankte, schwellte auch auf der Gemeinschaftsbahn der Verkehr so gewaltig an, daß ihre höchste Rente mit 17,13 % jene der Privatbahn sogar noch um nahezu die Hälfte überstieg.

Mit der Eröffnung der Hanau-Bebraer Bahn, zu der die Frankfurt-Hanauer und die städtische Bahn in Frankfurt die erforderliche Verbindung herstellte, begann jene Entwicklung. Die Gründung des neuen mitteldeutschen Verbandes, dem mit der Hanau-Bebraer Bahn die Linie Frankfurt a. Main—Bebra—Halle, Fulda—Leipzig, dann die in Halle und Leipzig anschließenden Bahnen nach Magdeburg, Berlin, Dresden, Görlitz, Bodenbach, Zittau und Reichenberg beitraten, erweiterte für die dem neuen Verband ebenso wie die hessische Ludwigsbahn, die pfälzischen Bahnen, Taunus-, nassauische- und Rhein-Nahbahn angeschlossene Main-Neckarbahn ganz erheblich das Verkehrsgebiet im Norden. Baden, das zuerst nur für den Personenverkehr Vereinbarungen einging, trat 1873 auch im Güterverkehr bei. Über die Hanau-Bebraer Bahn nahm nunmehr der neue Verband unter günstigeren Bedingungen den Wettbewerb mit der bayerischen Route auf und führte schon im ersten Jahre seines Bestehens nicht unbedeutende Beförderungen der Main-Neckarbahn zu. Der Ausbruch des Krieges hemmte die weitere Entwicklung dieses Verkehrs. Um so bedeutungsvoller war die Erweiterung, welche mit dem Erwerb von Elsaß-Lothringen im Verkehrsgebiet der Bahn im Süden eintrat. Am 1. Januar 1873 richteten der mitteldeutsche Verband und die Halle-Kasseler Linie einen rechtsrheinischen Transit über die Main-Neckarbahn nach den Reichseisenbahnen ein. Mit der Ausdehnung des mitteldeutschen Verbandes auf die niederschlesischen, märkischen, ober-schlesischen Bahnen, die Breslau-Freiburg-Schweidnitzer und die rechte Oderuferbahn, der Erweiterung der seit 1872 zwischen dem westdeutschen Verband und der preussischen Ostbahn bestehenden Verbandsbeziehungen auf die Berlin-Stettiner und die pommerschen Bahnen war das Verkehrsgebiet der Bahn im Norden im wesentlichen ausgebaut.

Im direkten Verkehr traten die holländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam über Deutz-Gießen gleichzeitig mit dem Transit nach der badischen Staatsbahn in direkte Verbindung mit der Main-Neckarbahn.

Von der Bahn selbst wurden neben einem Tarif für Braunkohlen mit den oberhessischen Bahnen direkte Beziehungen nur noch mit den Reichseisenbahnen, der Moseltal- und Saarbrücker Bahn zustande gebracht. Im Personenverkehr kam dazu noch eine Erweiterung der Rundreiseverkehre im Süden nach dem Bodensee und der Schweiz, im Norden nach Belgien und England.

Mit dem Jahre 1875 waren diese Erweiterungen in den Verkehrsbeziehungen zum großen Teil abgeschlossen. In den Vordergrund trat nunmehr auch bei der Main-Neckarbahn die Frage der Tarifierhöhung und Tarifreform.

Eine 20 %ige Erhöhung der Tarife konnte nur in einem Teil der Verkehre durchgeführt werden. Soweit man mit der Konkurrenz anderer Linien oder der Rheinschiffahrt zu rechnen hatte, beschränkte man sich insbesondere bei den Wagenladungen auf eine 10 %ige Erhöhung. Auch diese würde zum Teil wieder beseitigt, als man 1875 zum sogenannten natürlichen und 1876 zum Reformsystem überging.

Im Jahre 1876 wurde dem Beispiel der hessischen Ludwigsbahn folgend mit der Einführung der Expresgutbeförderung, die ein Jahr später auch auf den Verkehr mit der badischen Staatsbahn ausgedehnt wurde, eine schon lange gewünschte Erleichterung der Versendungen gewährt, die vor allem dem Lokalverkehr sehr zustatten kam. Von größerer Bedeutung besonders für die hessischen Stationen war die zwei Jahre früher erfolgte Einrichtung sogenannter Wochenkarten, die zur täglichen Hin- und Herfahrt in der III. Klasse zwischen den Hauptstationen und einzelnen kleineren besonders für den Arbeiterverkehr in Frage kommenden Stationen zum Preis von 1 $\frac{1}{2}$ Pfg. pro Kilometer ausgegeben wurden. In erster Linie kam diese Einrichtung dem Arbeiterverkehr der Stationen zwischen Darmstadt und Frankfurt zugute.

Durch Anlage von drei weiteren Haltestellen in Egelsbach, Sprendlingen und Bessungen, für die Baden in der Errichtung von Haltestellen bei Laudenbach und Wieblingen Konzessionen erhielt, wurde auch diesen Orten der Verkehr nach Frankfurt erleichtert. Die Frequenz der Züge nahm infolgedessen so zu, daß ein zweiter Lokalzug zwischen Darmstadt und Frankfurt eingelegt werden mußte.

Die siebziger Jahre brachten auch die Eröffnung zweier Anschlußstrecken, von denen die eine zugleich eine Erweiterung der Main-Neckarbahn darstellte.

Im Norden war es die Verbindungslinie mit der Bahn Offenbach-Sachsenhausen, die von Preußen auf Grund des Vertrages von 1865 gebaut und am 13. Mai 1876 mit der neuen Station Louisa dem Betrieb übergeben wurde. Die Personenzüge verkehrten nunmehr direkt

zwischen Louisa und Offenbach. Die Station Sachsenhausen wurde in den Lokalgüterverkehr der Gemeinschaftsbahn mit denselben Taxen, wie sie für die Station Frankfurt bestanden, aufgenommen.

Im Süden wurde vier Jahre später die von Baden für Rechnung seines Anteils am Baukapital der Gemeinschaftsbahn erbaute Linie Friedrichsfeld—Schwellingen, welche die Verbindung der Main-Neckarbahn mit der Rheintalbahn herstellte, eröffnet. Es war die einzige Erweiterung, welche die Gemeinschaftsbahn erfuhr. Sie war notwendig, um der Main-Neckarbahn ihre Bedeutung als kürzeste Verbindungslinie im Verkehr nach Süden zu erhalten. Die Eröffnung der Konkurrenzlinie Frankfurt—Mannheim blieb so in ihren Wirkungen auf den Verkehr zwischen Frankfurt und Mannheim beschränkt. Hier aber suchte die hessische Ludwigsbahn im Personenverkehr durch Aufhebung der Schnellzugstaxen zwischen Frankfurt und Mannheim und Darmstadt und Mannheim den Verkehr an sich zu ziehen. Durch Gewährung der gleichen Ermäßigung seitens der Main-Neckarbahn wurde das zum Teil vereitelt. Um sich nicht gegenseitig nutzlos zu schädigen, verständigte man sich schließlich miteinander, so daß die Ermäßigung für die Zukunft auf die Rückfahrkarten beschränkt blieb. Die im Jahre 1880 zu Mannheim abgehaltene Gewerbeausstellung steigerte gleichzeitig die Frequenz im Verkehr mit Mannheim so stark, daß im Personenverkehr die Rückwirkungen der neu eröffneten Konkurrenzlinie vollständig aufgehoben wurden. Nur im Güterverkehr mit der Station Mannheim blieb ein Ausfall bestehen. Im Gesamtergebnis verschwand auch dieser Ausfall gegenüber den Schwankungen, wie sie die rückläufige Konjunktur sowohl im Personen- wie im Güterverkehr hervorrief.

Im Personenverkehr hatte das Jahr 1875 mit einer Einnahme von 2 176 306 Mark das Jahr 1869 um 723 876 Mark überschritten und damit den Höhepunkt erreicht. Die folgenden Jahre brachten eine ständige Abnahme bis auf 1 960 817 Mark im Jahre 1879. Erst das Jahr 1880 zeigte mit 2 041 714 Mark wieder eine Besserung. Wie der Rückgang der Einnahmen aus der Gepäckbeförderung von 202 317 Mark im Jahre 1875 auf 173 979 Mark im Jahre 1880 andeutet, beruhten die Ausfälle wesentlich auf einer Verminderung des großen Reiseverkehrs. Dieser zeigte denn auch im durchgehenden Verkehr eine Abnahme von 69 109 Personen im Jahre 1875 auf 58 566 Personen im Jahre 1878, im direkten Verkehr in derselben Zeit von 288 803 auf 284 459 Personen, die im Jahre 1880 noch weiter bis auf 282 928 Personen sank, während der durchgehende Verkehr in diesem Jahr wieder eine Frequenz von 65 629 Personen aufwies. Einen Zuwachs hatte in dieser ganzen Zeit nur der Lokalverkehr erfahren. Von 1 041 010 Personen im Jahre 1869

war die Zahl der Reisenden auf 1 626 122 im Jahre 1873, 1 776 370 im Jahre 1874, 1 856 235 im Jahre 1875 und 1 982 136 im Jahre 1876 gestiegen, um mit 2 033 916 im Jahre 1877 den Höhepunkt zu erreichen. Nach kurzen Rückgängen in den Jahren 1878 und 1879 erreichte er 1880 wieder diese Ziffer. Wie die Vermehrung der Wochenkarten von 6776 im Jahre 1874 auf 25 222 im Jahre 1875, 32 599 im Jahre 1876 und 37 792 im Jahre 1877 zeigt, beruhte die Zunahme zum größten Teil in der Steigerung der ermäßigten Fahrten im Nahverkehr, deren Bewegung, wie der im Jahre 1877 eintretende Stillstand in der Zunahme dieser Fahrten beweist, abhängig war von dem Gang der wirtschaftlichen Entwicklung.

Einen noch prägnanteren Ausdruck fand bei der Main-Neckarbahn der Rückgang im Wirtschaftsleben in der Entwicklung des Güterverkehrs. Von 1 236 467 Mark im Jahr 1869 waren dessen Erträge auf 2 153 851 Mark im Jahr 1876 gestiegen, um dann langsam wieder mit einigen Schwankungen nach oben und unten auf 1 996 652 Mark im Jahr 1880 zu fallen. Der wichtigste Teil im Güterverkehr blieb nach wie vor der Transit und in ihm die wichtigsten Stützen wie seither im Norden der mitteldeutsche, westdeutsche und nordwestdeutsche Verband, im Süden die badische Staatsbahn. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung Süddeutschlands traten neben diese alten Verkehre neue hinzu. So stellte der Verkehr nach Württemberg 1880 nahezu 8% der Einnahmen im Güterverkehr. Im wesentlichen waren es die von dem rheinisch-westfälischen Industrie- und Kohlenrevier kommenden Verkehre nach Süddeutschland, die eine rasche Erstarkung aufwiesen. Der Transport der Ruhrkohle, deren Absatzgebiete infolge der gesunkenen Preise sich rasch ausdehnten, stellte 1878 allein nahezu 5% der Einnahmen. In Verbindung mit den alten Verkehren ertrugen diese neuen Verkehre vorzugsweise von der Köln-Mindener und bergisch-märkischen Bahn herrührend über 75% sämtlicher Einnahmen im Güterverkehr. Aber auch der Verkehr der hessischen Stationen hatte eine beträchtliche Zunahme aufzuweisen. Ausschließlich der Einnahmen der Station Darmstadt stiegen die Einnahmen auf hessischem Gebiet von 191 231 Mark im Jahr 1869 auf 398 514 Mark im Jahre 1875, um nach kurzem Rückgang auf 389 233 Mark im Jahr 1878 wieder auf 391 427 Mark im Jahre 1880 zu steigen. Im Laufe der Jahre waren nunmehr alle hessischen Stationen mit Güterexpeditionen versehen worden. Einschließlich der Station Darmstadt wurden im Güterverkehr auf hessischem Gebiet eingenommen 1869 983 056 Mark, 1876 1 051 881 Mark und 1880 1 070 251 Mark.

Im Gesamtergebnis waren die sämtlichen Einnahmen der Bahn von 2 972 570 Mark im Jahr 1869 auf 4 369 816 Mark im Jahr 1880

gestiegen. Die umfangreichen Reparaturen, welche die starke Inanspruchnahme während des Krieges und des danach folgenden Verkehrsaufschwungs sowohl in der Unterhaltung der Bahn wie des Betriebsmaterials nötig machten, die zahlreich erforderlichen Neuanschaffungen bewirkten gleichzeitig ein erhebliches Anwachsen der Ausgaben. Von 57,2% im Jahre 1869 stieg der Betriebskoeffizient auf 61,3% im Jahr 1870, um dann nach kurzem Rückgang auf 45 und 56,5% in den Jahren 1871 und 1872 wieder auf 63,6% im Jahr 1873 zu steigen und mit 74,3% im Jahr 1874 den Höhepunkt zu erreichen. In den folgenden Jahren bewegte er sich zwischen 59,6 und 65%.

Trotz dieses erheblichen Anwachsens der Ausgaben war die Rente eine glänzende. Nach einem Rückgang von 7,32% im Jahr 1869 auf 4,14% im Jahr 1870 folgte in den beiden nächsten Jahren, freilich unter der Einwirkung der Kriegstransporte, der Satz von 10,07 und 17,13%. Die Jahre 1875 und 1876 brachten zwar einen Rückgang auf 8,30 und 6,01%, von da ab aber gelang es der Bahn, während die meisten anderen Bahnen unaufhörliche Rückgänge aufwiesen, stets eine Rente von meist über 8% zu halten. Allerdings dem laufenden Bedarf der hessischen Staatskasse blieben die Überschüsse der Bahn vorerst noch verschlossen, so lange die in Höhe von 9,544 Millionen Mark noch bestehende Eisenbahnschuld nicht getilgt war. So mußte die drückende Garantielast aus anderen Einnahmequellen gedeckt werden. Je schwieriger das wurde unter dem Druck der rückläufigen Bewegung im Wirtschaftsleben, je mehr andererseits neue Ausgaben in Sicht kamen, um so dringender mußte der Wunsch werden, auch die Main-Neckarbahn den laufenden Bedürfnissen des Staates nutzbar zu machen. Er fand seine Erfüllung noch in den 70er Jahren mit der Aufgabe der anderen Gemeinschaftsbahn, dem Verkauf der Main-Weserbahn.

2. Die Main-Weserbahn.

Die Entwicklung der Main-Weserbahn war nach der Abtretung ihres Betriebs und ihrer Verwaltung an Preußen naturgemäß enge verknüpft mit der weiteren Gestaltung des Eisenbahnwesens in Preußen. In diesem bereiteten sich in den 70er Jahren jene Veränderungen vor, die von den tiefeingreifendsten Folgen nicht allein auf die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens insbesondere des hessischen, sondern überhaupt des deutschen Wirtschaftslebens werden sollten. Freilich die Keime dazu lagen schon in den früheren Jahren. Die Tendenzen, die zu den Konzentrationsbestrebungen bei den Privatbahnen geführt hatten, wirkten auch bei den Staatsbahnen und veranlaßten sowohl in Bayern mehr aber noch in Sachsen eine Konsolidation des Staatsbahnsystems. Wenn

Preußen nur allmählich dieser Bewegung folgte, so lag das einmal an der größeren Ausdehnung, vielleicht auch Macht, welche die Privatbahnen in Preußen besaßen, dann aber auch an dem Einfluß, den eine zeitlang ein großzügiges Projekt, der Gedanke des Erwerbs sämtlicher deutschen Eisenbahnen durch das Reich, in der Öffentlichkeit, wie in Regierungs- und parlamentarischen Kreisen übte.

Die Differentialtarife, deren Berechtigung niemand verkannte, soweit es sich um Konkurrenz mit dem Seeverkehr oder mit ausländischen Routen handelte, waren in den Zeiten der Gründungsperiode vielfach auch und zwar in übertriebener Weise im Wettbewerb inländischer Linien gegeneinander angewendet worden fast durchweg in einseitigem Interesse der Großindustrie, die zum Teil überwiegenden Einfluß in den Verwaltungen der einzelnen Privatbahnen besaß. Die große Masse des Publikums insbesondere das Kleingewerbe blieb von dieser Vergünstigung ausgeschlossen. Verhandlungen im Reichstag über diese Mißstände gaben Veranlassung zur Einsetzung einer Kommission bestehend aus je fünf Vertretern von Handel, Industrie und Landwirtschaft sowie der Eisenbahnverwaltungen, welche die Frage prüfen sollten. Sie sprach sich gegen die Stimmen der Vertreter der Landwirtschaft für die Aufrechterhaltung der Differentialtarife aus. Der Mißstand lag nicht an den Differentialtarifen an sich, sondern an der Konzessionierung überflüssiger Konkurrenzlinien, wie sie insbesondere die Gründungsperiode begünstigt hatte, und deren Entstehung nur verhindert werden konnte durch Einrichtung einer das Eisenbahnwesen unter seine verfassungsmäßige Obhut nehmende Zentralbehörde, die das Aufsichtsrecht des Reichs ausüben, die Einhaltung der bestehenden Vorschriften kontrollieren und auf Abstellung der sich ergebenden Mängel und Mißstände hinwirken sollte. Die in dieser Richtung gehenden Anregungen der Kommission gaben den Anlaß zur Einrichtung des Reichseisenbahnamtes. Es begann seine Wirksamkeit mit der Aufstellung eines Reichseisenbahngesetzes (1874), das die mittelbare Aufsicht des Reichs über die Eisenbahnen bezweckte. Dieser Entwurf gelangte nicht über das Vorstadium hinaus, so auch ein zweiter Entwurf, der infolge des Einspruchs der Mittelstaaten — insbesondere Sachsens und Württembergs — nicht einmal zur Vorlage an den Bundesrat gelangte. Auf diesem Weg kam man also nicht weiter.

Da zeigte sich ein neuer Ausweg. Der Beschluß des Bundesrats, der die 20%ige Erhöhung der Tarife gestattete, setzte voraus, daß bald eine einheitliche Tarifordnung zustande komme. Die auf Veranlassung des Bundesrats zur Beratung über ein einheitliches System berufene Sachverständigenkommission hatte sich für ein Kompromiß zwischen den bestehenden verschiedenen Tarifportsystemen ausgesprochen.

Gleichzeitig aber gaben einzelne Mitglieder dem Gedanken Ausdruck, daß eine befriedigende Lösung der ganzen Frage nur von einem Erwerb sämtlicher Bahnen durch das Reich zu erwarten sei. Diese radikale Lösung fand rasch allenthalben Anklang in der öffentlichen Meinung, soweit man nicht an der Aufrechterhaltung des bestehenden Zustandes interessiert war. Auch Bismarck griff den Gedanken auf. Im März 1876 unterbreitete er dem preußischen Landtag einen Gesetzentwurf, danach die preußische Regierung ermächtigt wurde, wegen Abtretung der preußischen Staatsbahnen und der an anderen Bahnen Preußen zustehenden Verwaltungs- und Betriebsbefugnisse mit dem Reich in Verhandlungen einzutreten. Das Gesetz kam zustande. Über den Preis, dieser war die Hauptsache, und sonstige Modalitäten des Erwerbs enthielt das Gesetz keine Bestimmung. War es daher in seiner Unbestimmtheit zunächst nur zu sehr geeignet, den Eindruck zu erwecken, als wolle Bismarck damit nur den Widerstand gegen das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes brechen, so beschäftigte man sich doch nunmehr auch in den übrigen Bundesstaaten, allerdings meist erst auf Anregung der Volksvertretungen, mit der Frage, die von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Staaten insbesondere ihrer Verkehre mit der See war.

Bayern besaß sein Reservat. Die bayerische Regierung ließ erklären, nicht nur, daß sie sich auf dieses Reservat berufe, sondern, daß sie auch der Zentralisierung der außerbayerischen Bahnen in der Hand des Reichs auf den durch die Reichsverfassung zu Gebote stehenden Wegen entgegenwirken werde. Ein dieselbe Tendenz verfolgendes Ersuchen richteten fast gleichzeitig der sächsische und württembergische Landtag an ihre Regierungen. Weniger scharf in der Form, im Inhalt in derselben Richtung sich bewegend, sprach sich die badische Regierung gegenüber den badischen Ständen aus. Ohne sich nach irgend einer Beziehung festzulegen, erklärte sie, daß falls die Frage in greifbarer Gestalt an sie herantrete, sie es an Prüfung und Abwägung aller einschlagenden Verhältnisse nicht fehlen lassen und vor allem im Auge behalten werde, welch' hoher Wert der Besitz und die eigne Verwaltung der Eisenbahnen für das Land habe. Wie in Bayern, so fand auch hier eine parlamentarische Behandlung der Angelegenheit nicht statt.

Bismarck hatte bereits angedeutet, daß er, falls der Ausführung des Reichseisenbahnprojektes Schwierigkeiten bereitet würden, sich auf eine exklusiv preußische Verstaatlichungspolitik zurückziehe. Man wußte also, was die Folge war, wenn das Projekt scheiterte. Wenn daher auch hier und da Mißtrauen gegen das, so sagte man, in erster Linie fiskalische Interessen verfolgende Preußen und seinen überwiegenden

Einfluß auf die Reichsverwaltung den Gedanken der Reichseisenbahnen besonders in Süddeutschland unsympathisch machten, so besaß doch auch die Furcht vor finanziellen Ausfällen im Budget, die man mit Übertragung an das Reich zu erwarten hatte, einen entscheidenden Einfluß auf die ablehnende Haltung. Baden und Württemberg, vor allem aber besonders in der letzten Zeit Bayern und Sachsen hatten zum Teil unter recht großen Opfern ihr Eisenbahnwesen konsolidiert und sich ein festgefügtcs Staatsbahnsystem geschaffen, das eine wichtige Stütze des Budgets zu werden versprach und schon darum nicht entbehrt werden konnte, gerade damals aber unter dem Druck der rückläufigen Konjunktur auch in seinem Werte Not litt. Das alles traf bei Preußen nicht zu. Es besaß in den alten Provinzen nur die schlecht rentierenden Bahnen, teils in eigener Verwaltung, teils unterstützte es sie durch Zinsgarantie¹⁾. Die gut rentierenden Bahnen besonders im Westen befanden sich alle in Privatbesitz. Man gab also keinen wertvollen Besitz auf. In einer noch unangenehmeren Lage befand sich Hessen. Die rentablen Linien gehörten der hessischen Ludwigsbahn. Man hatte darauf so gut wie gar keinen Einfluß, man durfte nur zu den unrentablen Linien der Gesellschaft noch einen jährlichen Zuschuß von 500—600 000 Mark leisten. Staatsbahnen besaß man zwar, aber soweit sie rentierten, hatte man die Verwaltung nicht wie bei der Main-Weiserbahn, oder man war bei der Verwaltung beschränkt wie bei der Main-Neckarbahn und, soweit man in der Verwaltung selbständig war, rentierten sie nicht. Dabei kamen die Überschüsse der rentablen Staatsbahnen dem Budget nicht zu gut, da sie zur Amortisation der Eisenbahnschuld verwendet werden mußten. Es war also zu verstehen, wenn das Vorgehen Preußens im Großherzogtum mehr Sympathien fand als anderwärts. Aus Anlaß einer Interpellation nahm die Zweite Kammer Veranlassung, wie es im Ausschußbericht heißt in der Besorgnis, die Regierung möchte eventuell nicht rechtzeitig den Rat der Kammer einholen können, sich über die Frage auszusprechen. Mit 31 gegen 8 Stimmen beschloß man, die Regierung zu ersuchen:

1. Den Gedanken des Erwerbs der deutschen Eisenbahnen durch das Reich bei jeder sich darbietenden Gelegenheit im Bundesrat

¹⁾ Als Staatsbahnen hatte Preußen nur die Königl. Saarbrücker Bahn (Trier—Saarbrücken—Saargemünd, Neunkirchen—Saarbrücken—Forbach), die westfälische Bahn (Emden—Münster—Hamm) und die Ostbahn (Berlin—Danzig, Dirschau—Königsberg—Gydtukuhnen, Schneidemühl—Thorn) gebaut, zu denen 1866. die hannoverschen Staatsbahnen (Bremerhaven—Bremen—Hannover—Kassel, Osnabrück—Hannover, Harburg—Lüneburg—Lehrte—Hildesheim), der kurhessische und Frankfurter Anteil der Main-Weiserbahn, Hanau—Bebra und die nassauischen Staatsbahnen traten. Verstaatlicht hatte es 1852 die niedererschlesisch-märkische Bahn (389 km), 1855 Münster—Hamm (34 km), 1872 die Taunusbahn (49 km) und 1876 Halle—Kassel (223 km).

nach Kräften zu fördern insbesondere zunächst den Erwerb der preußischen Bahnen durch das Reich im Bundesrat zu unterstützen.

2. Im Falle des Erwerbs der preußischen Bahnen durch das Reich mit diesem, sobald sich ein günstiger Zeitpunkt treffe, wegen Abtretung sämtlicher hessischen Staatsbahnen nebst Zubehör und mit solchen zusammenhängenden Rechten in Verhandlung zu treten und den Ständen seiner Zeit wegen Genehmigung der so anzubahnenden Veräußerung Vorlage zu machen.

Das Reichseisenbahnprojekt scheiterte, Preußen ging allein vor. Energisch und zielbewußt setzte die preußische Verstaatlichungsaktion zugleich an mehreren Stellen ein. Neben einigen norddeutschen, der Köln-Mindener und rheinischen Bahn¹⁾ sollte die Main-Weserbahn eins der ersten Opfer der neuen preußischen Politik werden. Das lag nahe nach der Entwicklung, welche die gemeinschaftliche Bahn in den 70er Jahren genommen hatte.

Die Main-Weserbahn hatte mit Eröffnung der Hanau-Bebraer Bahn im Jahr 1868 ihre Bedeutung als einzige und kürzeste Transitlinie von

¹⁾ Es wurden verstaatlicht:

1880 und 1881 insgesamt 5002 km und zwar Berlin—Stettin (961 km), Berlin—Potsdam—Magdeburg (260 km), Magdeburg—Halberstadt (1025 km), Hannover—Altenbecken (268 km), Köln—Minden (1108 km), rheinische Bahn (1295 km), Main-Weserbahn (75 km), Frankfurt—Homburg (17 km).

1882 insgesamt 2424 km und zwar bergisch-märkische Bahn (1336 km), thüringische Bahn (Halle—Gerstungen, Weißenfels—Saalfeld, Leipzig—Weißenfels) (503 km), Berlin-Anhalter Bahn (429 km), Kottbus—Großenhain (159 km).

1883 insgesamt 931 km und zwar Berlin—Görlitz (318 km), märkisch-posener Bahn (Guben—Posen) (281 km), Rhein-Raherbahn (121 km), lippische Strecken (24 km), bremische Strecken (185 km).

1884 insgesamt 3394 km.; ober-schlesische Bahnen (1455 km), rechte Oberuferbahn (335 km), Posen—Kreuzburg (200 km), Breslau—Freiburg (600 km), Altona—Kiel (298 km), Berlin—Hamburg (498 km), Tilsit—Insterburg (53 km), Hamburg—Bergedorf (14 km).

1885 insgesamt 1108 km.; braunschweigische Bahnen (356 km), schleswiger Bahnen (232 km), Münster—Eschede (57 km), Halle—Sorau—Guben (351 km), Ols—Gnesen (160 km).

1887 insgesamt 524 km; u. a. oberlausitzer Bahn (158 km), Berlin—Dresden (181 km), Nordhausen—Erfurt (121 km), Aachen—Jülich (40 km).

1889 insgesamt 87 km kleinere Bahnen.

1890 insgesamt 447 km; u. a. unterelbische Bahnen (103 km), westholsteinische Eisenbahn (101 km), schleswig-holsteinische Marschbahn (237 km).

1893 insgesamt 172 km und zwar Stargard-Posen.

1895 insgesamt 378 km; u. a. Weimar—Gera (69 km), Saalebahn (93 km), Werra-Eisenbahn (Eisenach—Richtensfels) (216 km).

Frankfurt a. M. nach Nordosten verloren. Der neue mitteldeutsche Verband, der auf der Route über Fulda begründet wurde, in den daher die Bahn zunächst nicht eintrat, führte die Verkehre zwischen Thüringen, Sachsen, Schlesien, Berlin und Frankfurt, dem Mittel- und Oberrhein über Wehra-Hanau. So erlitt die Main-Weserbahn bereits 1869 im direkten Personenverkehr einen Ausfall in der Zahl der beförderten Personen von 28 %, im Transitverkehr sogar von 32 %. Im Güterverkehr ergab sich ein Ausfall von nahezu 250 000 Talern.

Diese Rückgänge waren aber zunächst nur vorübergehend. Die beginnende industrielle Entwicklung, die großen Kriegstransporte brachten einen solchen Aufschwung des Verkehrs, daß in der weiteren Entwicklung der Einnahmen die Rückwirkungen der neuen Konkurrenz überhaupt nicht zum Ausdruck kamen. Dann aber handelte es sich bei den entzogenen Verkehren meist um solche, die seither schon stark von den bayerischen Staatsbahnen insbesondere Hof—Mschaffenburg bedroht waren. Den Verkehr aus Mitteldeutschland und Sachsen nach den Rheinlanden behielt man. Mit einer Quote von etwa 10 % der Gesamteinnahme stellte er einen nicht unerheblichen Teil der Einnahmen dar, bis durch die Erbauung der Berlin-Koblenzer Bahn auch er auf die kurze Strecke Treysa—Lollar (66 km) beschränkt wurde. Der Schwerpunkt der Einnahmen lag jetzt um so mehr in den norddeutschen und nordwestdeutschen Verkehren, die 1873 zu den Transporten etwa 30 %, zu den Einnahmen 55 % lieferten. Daneben behaupteten die rheinisch-westfälischen Verkehre mit 12 % der Einnahmen ihre seitherige Bedeutung, dagegen entwickelten die niederländischen und rheinisch-bayerischen Verkehre sich nur langsam.

Der direkte Verkehr blieb dank der Entwicklung des Industriegebietes um Frankfurt auch in dieser Periode mit einer Steigerung von insgesamt 6,2 Millionen Zentner im Jahr 1868 auf 10,5 Millionen Zentner im Jahr 1877/78 im Vorsprung gegenüber dem Transit, der von 3,8 Millionen auf 8,1 Millionen Zentner im Jahr 1877/78 anwuchs. Gegen 1873 mit 9,1 Millionen Zentner bedeutete das Ergebnis des Jahres 1877/78 allerdings einen Rückgang, an dem neben dem Rückschlag in der wirtschaftlichen Entwicklung nicht ganz ohne Einfluß war die mit Eröffnung der Strecke Friedland—Wehra in Wirksamkeit getretene neue Konkurrenzlinie im norddeutschen Verkehr, welche die Route Göttingen—Frankfurt gegen den seitherigen Weg über Kassel um 11 km abkürzte. Bevor es jedoch zu einer schärferen Konkurrenz zwischen beiden Bahnen kam, gelang es, eine Verständigung zu erzielen, danach die Main-Weserbahn die Verkehre nach den Nordsee- und Ostseehäfen behielt, während der Wehra-Hanauer Bahn der Verkehr in der Richtung über Magdeburg hinaus nach Berlin usw. überlassen blieb. Das bewahrte

vor größeren Verlusten und stärkte vor allem die Position beider Bahnen den bestehenden Konkurrenzrouten im Osten und Westen gegenüber. Die Hanau-Bebraer Bahn konnte sich jetzt darauf konzentrieren, die Konkurrenz mit den bayerischen Routen aufzunehmen, während die Main-Weserbahn in Verbindung mit der hannoverschen Bahn der drohenden Konkurrenz der Köln-Mindener insbesondere der rheinischen Bahn auf den Routen Hamburg—Bremen—Köln—Gießen und Hamburg—Bremen—Köln—Bingerbrück entgegenzutreten in der Lage war.

Der Lokalverkehr entwickelte sich in der Güterbeförderung nur langsam von 2,5 Millionen Zentner im Jahre 1868 auf 3,3 Millionen 1874 und 2,6 Millionen 1877/78. Um so rascher steigerte er sich im Personenverkehr, in dem die Zahl der Reisenden von 922 767 im Jahre 1868 auf 1 429 159 im Jahre 1877/78 stieg. Der Zahl nach war damit zwar ein Ausgleich geschaffen für den entgangenen Reiseverkehr nach dem Osten, indes nicht in den Einnahmen. Weniger die seit 1870 bestehenden Abonnementskarten als die 1875 eingetretene Erhöhung der Fahrpreise, die eine Abwanderung in die unteren Klassen besonders in die wiedereingeführte IV. Klasse im Gefolge hatten, hemmten eine entsprechende Vermehrung der Einnahmen besonders im Lokalverkehr, dessen Erträge von 428 199 Talern im Jahre 1868 nur auf 557 703 Taler 1877/78 stiegen. Die Gesamterträge des Personenverkehrs zeigten daher gegen 824 898 Taler im Jahre 1868 und 684 042 Taler im Jahre 1869 nur eine Zunahme auf 909 068 Taler im Jahre 1877/78. Gerade den entgegengesetzten Erfolg hatten die Reformen im Güterverkehr gehabt. Die hier in großem Umfang eingetretenen Ermäßigungen hatten eine vollständig ausgleichende Vermehrung der Einnahmen zur Folge, so daß die gesamten Einnahmen dieses Verkehrs von 1,056 Millionen Taler im Jahre 1869 auf 2,14 Millionen Taler im Jahre 1877/78 stiegen.

Angeichts der herrschenden wirtschaftlichen Depression konnte man mit diesen Ergebnissen zufrieden sein, und man wäre es auch im Großherzogtum gewesen, wenn nicht gleichzeitig die Ausgaben eine viel stärkere Zunahme gezeigt hätten. Während diese 1869 und 1870 noch 60,4 und 57,8 % der Einnahmen betrug, erforderten sie 1871 und 1872 74,53 und 70,41 %, ja 1873 und 1874 sogar 81,58 und 82,11 %, nach einem Rückgang auf 69,43 und 67,4 % in den Jahren 1875 und 1876 stiegen sie wieder auf 75,79 % im Jahre 1877/78. In ihrer Tendenz war das eine Erscheinung, die sich auch bei allen anderen Bahnen geltend machte. Das Mißverhältnis zwischen Leistung und Vergütung, wie es sich im Personen- sowohl wie im Güterverkehr auszubilden begann, dazu die Erhöhung der Besoldungen und Löhne noch mehr aber die Steigerung der Materialpreise, das alles traf in dieser Periode zusammen und

machte sich um so unangenehmer fühlbar als die starke Inanspruchnahme des Betriebsmaterials und der Bahnanlagen zu Anfang durch die Kriegstransporte, dann durch den gewaltigen Güterverkehr die notwendigen Reparaturen wie Ergänzungen und Erweiterungen sehr gesteigert und den Eintritt der Bahn in die Periode der Erneuerungen beschleunigt hatte. Über $4\frac{3}{4}$ Millionen Mark wurden allein für Auswechslung der Schienen aufgewendet. Für Erneuerung und Ergänzung des Betriebsmaterials wurden 5 Millionen Mark verausgabt. Das alles mußte nun aus den laufenden Betriebseinnahmen bestritten werden in wenigen Jahren. Die Main-Neckarbahn, bei der in ähnlicher Weise, nur auf längere Zeit verteilt, diese Ausgaben bestritten wurden, hatte eine Steigerung ihres Betriebskoeffizienten in derselben Zeit erfahren von 57,2% im Jahre 1869 auf 61,3% im Jahre 1870 und nach kurzem Rückgang auf 45% und 56,5% in den Jahren 1871 und 1872 auf 63,6% und 74,3% in den Jahren 1873 und 1874, um sich in den nächsten Jahren auf 65,11, 62,09 und 61,67% zu halten. Die hessische Ludwigsbahn hatte, trotzdem sie viele Erneuerungen und Ergänzungen nicht aus den laufenden Einnahmen bestritt, eine zeitweise Steigerung ihres Betriebskoeffizienten um 12% aufzuweisen. Bei der Main-Weserbahn mit ihren bedeutend schwierigeren Betriebsverhältnissen war eine Überschreitung dieses Satzes nicht zu verwundern. Mit dem Umschwung im Wirtschaftsleben trat wie bei den anderen Bahnen so auch bei ihr ein entsprechender Rückgang durch Verminderung mancher Ausgaben ein.

So bot an sich die Gestaltung der Ausgaben bei der Main-Weserbahn nichts befremdliches. Wenn sie sich ungünstiger stellte als bei anderen Bahnen, so war das eben eine Folge einmal der schwierigen Betriebsverhältnisse und dann der finanziellen Gebahrung der Bahn. Unter den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen war eine Rentierung der aufgewendeten Beträge nicht so rasch zu erwarten. Im Großherzogtum aber mißfiel diese Entwicklung, denn sie verringerte die Rente. Bei dem geringen Einfluß, welchen Hessen auf die Gestaltung der Ausgaben hatte — das hessische Direktionsmitglied wurde ja mit einem administrativen Dezernat beschäftigt — war man nur zu sehr geneigt, die starken Schwankungen in den Ausgaben auf unzumutbare Maßnahmen und überflüssige Aufwendungen der preussischen Verwaltung zurückzuführen. Die Anhäufung von Betriebsmaterial, als der plötzliche Umschwung im Wirtschaftsleben eine Menge Wagen von auswärts zurückführte und gleichzeitig ein großer Teil des noch in der Hochkonjunktur bestellten Betriebsmaterials zur Ablieferung kam, schien das zu bestätigen. Tatsächlich mag die Verwaltung hier auch in ihrem schon seit Jahren geübten Bestreben, die hohen Herauszahlungen an Wagenmiete

durch Vermehrung ihres Wagenparks zu vermindern, etwas zu weit gegangen sein bei ihren Neubestellungen. Aber an sich war dieser Irrtum zu entschuldigen. Bei dem gewaltigen Verkehr, wie er in den Jahren 1871—1874 über die Bahn ging, der gerade in den letzten dieser Jahre bei vielen Verwaltungen betätigten Praxis, fremde Wagen so lange als möglich zur Ausnutzung im eigenen Verkehr zurückzuhalten, war ein Irrtum über den Bedarf leicht möglich. Am allerwenigsten konnte der Verwaltung daraus ein Vorwurf gemacht werden, daß sie über die Dauer der Hochkonjunktur sich täuschen ließ. Wenn es wahr wurde, wie später der preussische Handelsminister in der Absicht, den preussischen Landtag von den finanziellen Vorteilen des abgeschlossenen Verkaufs zu überzeugen, im Abgeordnetenhaus behauptete, daß durch die Angliederung der Main-Weeserbahn an das preussische Eisenbahnnetz die dadurch ermöglichte intensivere Ausnutzung des seitherigen und Mitbenutzung des Betriebsmaterials der anderen preussischen Bahnen auf der langgestreckten Linie mit ihren zahlreichen gebrochenen Zügen nur für eine Million Mark Betriebsmaterial überflüssig machte, so beweist das am besten, wie wenig berechtigt die Vorwürfe in dieser Richtung waren, ganz abgesehen davon, daß von den angeblichen Mehraufwendungen auf Hessen nur ein Drittel entfiel, das auf die acht Jahre von 1869 bis 1876 verteilt bei einem Anteil Hessens am Reinertrag zwischen 600 000 Mark und 1,1 Million nicht allzusehr ins Gewicht fallen konnte. Freilich, das ist wohl zutreffend, denn die hessische Regierung wies selbst darauf hin, in der Unterhaltung der Bahn wurde zu viel experimentiert, eine Folge des allzu häufigen Wechsels des technischen Personals, das an sich schon an ein größeres und reicheres Budget gewohnt, mit den Verhältnissen nicht durch langjährige Beobachtung vertraut, zu unnötigen Experimenten gar zu leicht sich verleiten ließ. Das war unter der hessischen Verwaltung anders gewesen. Der hessische Beamte, schon von zu Hause zu größerer Sparsamkeit gezwungen, kannte durch langjährige Erfahrung seine Strecke, er blieb daher auch leichter vor erfolglosen Versuchen bewahrt. Aber die Parallelen zwischen einst und jetzt wurden gezogen und schließlich auch auf die ganze Verwaltung überhaupt ausgedehnt. Die steten Hinweise seitens der hessischen Ludwigsbahn auf die teure preussische Staatsbahnverwaltung, die den leitenden Kreisen dieser Bahn ein beliebtes Vergleichsobjekt war, um die Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung der Privatbahn zu zeigen, taten das ihre noch dazu, um den ungünstigen Eindruck, den einzelne auffällige Erscheinungen hervorzurufen unbestreitbar geeignet waren, zu befestigen. Die Stimmung gegenüber der preussischen Verwaltung, wie sie die Ereignisse des Jahres 1868 zurückgelassen hatten, wurde dadurch noch ge-

drückter, obwohl man gegen ihre Tätigkeit in wirtschaftlicher Hinsicht auch nicht das geringste vorzubringen hatte. Aber die Main-Weferbahn war Hessen ja schon lange feil, ebenso wie Preußen sich schon längere Zeit mit dem Plan trug, der hessischen Regierung eine Änderung der Organisation der Verwaltung vorzuschlagen. Der Ankauf der Bahn durch Preußen war der einfachste Weg, und in diesem Sinne fühlte man auch in Darmstadt, als 1872 der Bau der Bahn Berlin—Koblenz und die damals beabsichtigte Neuordnung der Organisation der westlichen Staatsbahnen eine größere Freiheit in Verwaltung und Betrieb der Bahn wünschenswert erscheinen ließen. Die hessische Regierung verlangte damals Ersatz der Anlagelkosten. In dieser Höhe erschien der Kaufpreis der preussischen Regierung zu hoch. Als darauf 1873 noch ein Rückgang der Rente einsetzte, war eine Einigung auf diesem Weg zunächst noch aussichtsloser geworden. Preußen machte daher jetzt den Vorschlag einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Hessen dergestalt, daß die Main-Weferbahn mit den benachbarten preussischen Staatsbahnen zu einem größeren Bahnkomplex behufs einheitlicher Betriebsleitung und Kostenersparnis vereinigt werden sollte. Auch das lehnte man in Darmstadt ab, angeblich weil man daraus eine Vernachlässigung der Interessen Oberhessens befürchtete. So zerfielen sich damals die Verhandlungen. Mit wachsendem Mißtrauen hatte man unterdes die Entwicklung der finanziellen Ergebnisse der Bahn auch im Landtag verfolgt. Mit Mühe verhinderte die hessische Regierung, daß hier nicht durch unvorsichtige Äußerungen ihre Stellung gegenüber Preußen verschlechtert wurde. Es gelang ihr nur bis zum Jahre 1876. Bei der Beratung über das Reichseisenbahnprojekt wurde die ganze Lage, in der man sich wähnte, aufgerollt und zum Schlusse das Ersuchen an die Regierung gerichtet, bei einer darbietenden Gelegenheit sich des Eigentums an der Main-Weferbahn zu entäußern. Freilich dachte man dabei in erster Linie an das Reich, aber zur Not verkaufte man auch an Preußen, wie die in einem Ausschußbericht niedergelegte Bemerkung zeigte, danach es wünschenswert sei, wenn ein Abkommen mit Preußen getroffen werden könnte, wodurch eine gute Verzinsung der in der Bahn angelegten Kapitalien gesichert würde. In der an diese Bemerkung sich anknüpfenden Beratung in der Zweiten Kammer hatten bereits mehrere Abgeordnete sich offen für den baldigen Verkauf der Bahn an Preußen ausgesprochen. Auch in der Ersten Kammer waren dahingehende Äußerungen gefallen.

An Ermunterungen zum Verkauf fehlte es also der hessischen Regierung nicht. Wenn sie nichts dazu tat, so lag das nicht daran, daß sie etwa einem Verkauf nicht geneigt gewesen wäre. Im Gegenteil, das Gemeinschaftsverhältnis war man auch auf ihrer Seite schon lange über-

drüßig. Es verursachte, wie die Regierung behauptete, eine überaus mühevollende Arbeit bei Prüfung des Budgets und der Rechnungen. Die Main-Weferbahn stand in einer ganzen Reihe von Gemeinschaftsverhältnissen mit anderen Bahnen. In Frankfurt benutzte die Homburger Bahn die Anlagen der Main-Weferbahn, in Gießen die Deutz-Gießener Bahn. In beiden Fällen waren wenigstens die gemeinschaftlichen Beziehungen noch übersichtlich geordnet, das war aber nicht der Fall bei den auf kurhessischem Gebiet bestehenden Gemeinschaften. Die kurhessische Regierung hatte die Gemeinschaftsbahn in weitgehendstem Maße zur Förderung des Eisenbahnwesens in ihrem Lande ausgenutzt. So war an der Bahnstrecke von Kassel bis Guntershausen der hessischen Nordbahn, die 1872 von der bergisch-märkischen Eisenbahn erworben wurde, ein unkündbares Mitbenutzungsrecht gegen eine einmalige Abfindung gewährt worden. In ähnlicher Weise war dieser Bahn die Benutzung des Hauptverwaltungsgebäudes in Kassel gegen eine jährliche Miete und die Inanspruchnahme des Bahnhofes bis zur Hälfte der möglichen Benutzung gegen einen Beitrag zu den notwendig werdenden Ergänzungen gesichert worden. Die hannoverische Südbahn durfte die für den Personenverkehr bestehenden Anlagen gegen eine Miete und einen Beitrag zu den Unterhaltungskosten mitbenutzen. Auch der Halle-Kasseler Linie war die Benutzung des Bahnhofes gegen eine bestimmte Entschädigung gestattet. Dazu mußte die Main-Weferbahn für alle diese Bahnen die Reparaturen in ihrer Werkstätte besorgen. So bestanden eine ganze Reihe verwickelter Verhältnisse, welche die Prüfung von Budget und Rechnung ungemein erschwerten, ohne daß sie irgendwie eine Handhabe boten, auf deren Gestaltung Einfluß zu gewinnen. Denn nur auf diesem Weg hätte man die Verwaltung beeinflussen können. Was der Vertrag unmittelbar an Rechten der hessischen Regierung gewährte, erwies sich in der Durchführung, wie man vorausgesehen, als wertlos. So lange die beiderseitigen Interessen identisch waren, war die hessische Stimme überflüssig, wenn es Differenzen gab, wurde sie überstimmt. Diese Fälle kamen oft vor. Meist waren es Fragen finanzieller Natur. Die Grundsätze der sparsamen hessischen Verwaltung suchte man auch bei der preussischen Verwaltung zur Geltung zu bringen, indes ohne Erfolg. Die hessische Regierung hat offen im Landtag später erklärt, daß sie vollständig machtlos war gegen die vielen zwecklosen Experimente, welche die preussische Verwaltung zuließ. Das waren Einzelheiten, aber sie waren, zumal Preußen die Mittel aus dem Betriebsfonds nahm, geeignet, die Auffassung als berechtigt erscheinen zu lassen, daß die hessische Mitwirkung völlig zwecklos sei. In anderen Fällen, in denen die Aufwendungen wie z. B. bei Erweiterung von Bahnhofsanlagen zu Lasten

des hessischen Anlagekapitals gingen, war man zwar in der Lage zu widersprechen, und man tat das auch, aber meist mußte man zugeben, daß die Aufwendung im Interesse des Verkehrs nötig war. So verlangte die Verwaltung u. a. 300 000 Mark für die Erweiterung des Bahnhofes in Friedberg. Obwohl man in Hessen das Bedürfnis nicht leugnen konnte, lehnte man es ab aus Sparsamkeitsrückichten. Für Erweiterung der Gießener Bahnhofsanlagen verlangte die Verwaltung 800 000 Mark. Man gewährte von diesem Betrag auch die erste Rate. Als aber Preußen bei dem Bau der Bahn Berlin—Koblenz auf der Verbindungsbahn Lollar—Weßlar die Station Gießen umging, sistierte die hessische Regierung die weiteren Raten und ließ ein Projekt ausarbeiten, das nur 200 000 Mark kosten sollte. Das wiederholte sich oft. Auch im hessischen Landtag strich man, als die Regierung 1 Million für die Main-Weserbahn verlangte, 200 000 Mark mit der Begründung, man habe ja doch nicht die Verwaltung und damit auch nicht die Gewähr, daß das Geld nutzbringend angelegt werde.

So wurde das Verhältnis allmählich ein unerquickliches. In Preußen wurde der allzu sparsame Teilhaber lästig. In Hessen sah man ein, daß ein Einfluß auf die Verwaltung doch nicht zu gewinnen war, im Gegenteil, von der geübten Sparsamkeit hatte das Land den Nachteil und eine Erhöhung des Anlagekapitals konnte dadurch nicht verhindert werden, denn auf preußischem Gebiet führte eben Preußen zu Lasten seines Anlagekapitals die Erweiterungen durch, die es für nötig hielt. Ein Widerspruch war hier nicht möglich, so lange die Aufwendung im Interesse der Bahn war, und das war ja stets der Fall. Aber auch über diese schwer zu entscheidende Frage war es schon zu unliebsamen Meinungsverschiedenheiten gekommen, als Preußen zur Ausführung der Bahn Berlin—Koblenz schritt, die von Treysa bis Lollar die Main-Weserbahn mitbenutzen sollte. Die neue Linie beschränkte die von Nordosten über Gießen nach Koblenz gehenden Transporte in der Benutzung der Main-Weserbahn von der 134 km langen Strecke Kassel—Gießen auf die 66 km lange Strecke Treysa—Lollar, brachte also jedenfalls erhebliche Verluste in den Einnahmen, der eine gleichwertige Steigerung des Verkehrs nicht gegenüberstand, da ja keine neuen Verkehrsgebiete erschlossen wurden. Sie veranlaßte aber Erweiterungen der Bahnanlagen in Treysa, Kirchhain und Lollar, und diese wollte Preußen zu Lasten des Betriebsfonds der gemeinschaftlichen Bahn ausführen. Es bedurfte energischer Reklamationen von seiten der hessischen Regierung, bis Preußen diesen Plan aufgab und die Erweiterungen zu Lasten der neuen Linie vornahm. Aber wenn man sich auf ein Minimum beschränkte und indirekt zur Mitbenutzung von Anlagen der Main-Weserbahn zwang,

so konnte Hessen das nicht hindern. Verwickelter war noch die Regelung des Betriebs, die neue Meinungsverschiedenheiten hervorrief insbesondere über die Frage, wem der Rangierdienst zufalle. Kam man auch in allen diesen Fragen schließlich zu einer Einigung, so schuf sie nur neue, die Übersicht erschwerende Verhältnisse, ohne daß damit für Hessen etwas gewonnen gewesen wäre. Aber man hatte wenigstens Nachteile abgewandt. Das konnte man nicht überall. Am bedenklichsten waren die Verhältnisse in Kassel. So lange der Verkehr der Main-Weserbahn der Bahnhofsanlagen in Kassel noch nicht vollständig bedurfte, war die mit den anderen Bahnen getroffene Regelung für die Main-Weserbahn günstig. Je stärker aber der Verkehr der in Kassel einmündenden Bahnen wurde, je mehr Erweiterungen erforderlich waren, um so ungünstiger gestaltete sich das Verhältnis für die Gemeinschaftsbahn. So hatte sich der Verkehr der hessischen Nordbahn, nachdem diese in direkte Verbindung mit der Ruhrthalbahn gesetzt war, so rasch gesteigert, daß er bald noch einmal so stark war als derjenige der Main-Weserbahn. Aber das Vertragsverhältnis war unkündbar. Immerhin trug diese Bahn noch die Hälfte der Unterhaltungskosten. Schlechter schnitt die Gemeinschaftsbahn noch bei der Verstaatlichung der Halle-Kasseler Bahn ab. Diese Linie zahlte für die Benutzung des Kasseler Bahnhofes eine bestimmte Entschädigung. Als Preußen die Bahn verstaatlichte, verweigerte es die weitere Zahlung dieser Summe, da es nach der Auslegung, die es dem Vertragsverhältnis gab, sich nicht dazu für verpflichtet hielt. Tatsächlich ließ der Vertrag verschiedene Auffassungen zu, und so war Hessen nicht einmal in der Lage, Widerspruch zu erheben. Im Gegenteil man war froh, daß die preussische Verwaltung sich mit dem bestehenden Bahnhof behalf. Dessen Unzulänglichkeit hatte sich schon 1870 gezeigt. Der Rückgang des Verkehrs aber hatte die Erledigung dieser Frage etwas hinausgeschoben. Wenn auch für den normalen Verkehr die Anlagen noch genügten, so mußte doch jede Steigerung desselben mehr und mehr zu einer Entscheidung drängen, die jedenfalls sicher von Preußen veranlaßt wurde, wenn es alle in Kassel einmündenden Bahnen im Besitz hatte. Wie die Regelung dann auch geschah, jedenfalls kostete es die Main-Weserbahn wieder neue Opfer, denn daß Preußen auf die ihm zustehenden Vorteile verzichtete, war nicht anzunehmen.

Ähnlich, wenn auch nicht so tiefeingreifend in die finanziellen Verhältnisse der Bahn, lagen die Verhältnisse in Frankfurt. Auch hier waren es fremde Interessen, jene der preussischen Staatsbahnen und der hessischen Ludwigsbahn, die zu dem Projekt eines Zentralbahnhofes drängten. Der Main-Neckarbahn genügten die bestehenden Anlagen. Hier konnten die Teilhaber sich gegen eine Erhöhung des preussischen Anteils am Anlage-

kapital durch Beteiligung der Bahn an dem Projekt verwahren und Preußen den Anschluß auf sein Risiko überlassen. Die Main-Neckarbahn war und blieb dank ihrer Lage die unbestrittene Vermittlerin des Nord-Südverkehrs. Anders bei der Main-Weserbahn. Diese konnte sich nicht von der Beteiligung ausschließen. Sie war zumal angesichts der Konkurrenz der Bahn Bebra—Hanau auf eine gute Verbindung mit den anderen Bahnen angewiesen. Hier konnte Preußen verlangen, daß die Bahn an dem Risiko teilnehme, um so mehr als die bestehenden Verbindungen durchaus ungenügend waren. Der bedeutende Übergangsverkehr nach der Main-Neckarbahn, der im Niveau die Taunus- und Homburger Bahn kreuzte, war bei dem starken Verkehr dieser Bahnen sehr schwierig. Es bedurfte weitläufiger Verhandlungen, um einen richtigen Dienst zu konstruieren, und man mußte schließlich sich dazu verstehen, die Gütertransporte zwischen beiden Gemeinschaftsbahnen durch ein Fuhrwerk von einem Bahnhof zum andern fahren zu lassen. Freilich versprach das durch die Verlegung des Bahnhofs frei werdende Gelände in Frankfurt eine so gute Verwertung, daß ein Gewinn zu erwarten war, aber man mußte damit rechnen, daß darüber Jahre hingingen, und wie bis dahin die Eisenbahnverhältnisse gerade hinsichtlich der Main-Weserbahn sich entwickelt hatten, das war nicht vorauszusehen. Sicher war zunächst nur eine Erhöhung des Baukapitals durch die Umbauten an den beiden Endpunkten der Bahn, der jedenfalls nicht eine entsprechende Steigerung der Einnahmen gegenüber stand, um so mehr als die Verstaatlichungen in Preußen nunmehr eine vollständige Umwälzung in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen zur Folge haben mußten.

Die konkurrierenden Privatbahnen im Westen, die seitherigen gemeinsamen Gegner, standen vor der Verstaatlichung. Damit verschob sich das Interesse Preußens zu Gunsten dieser Konkurrenzlinien. Die gleichzeitig rasch fortschreitenden Verstaatlichungen in Norddeutschland gaben mit der Beseitigung der alten Verbände, der Stützen der seitherigen Verkehrsbeziehungen, die Leitung der wichtigen west- und nordwestdeutschen Verkehre insbesondere derjenigen mit den Seehäfen vollständig in die Hand der preussischen Staatsbahnverwaltung. Wenn diese ihrer schlecht (1875 = 1%) rentierenden zudem kürzeren Hanau-Bebraer Linie einen Teil dieser Verkehre überwies, so konnte man dagegen nichts einwenden. Für die ohnehin auf den durchgehenden und direkten Güterverkehr angewiesene Main-Weserbahn bedeutete aber jeder Verlust in diesen wichtigsten Transporten eine Schwächung ihrer ertragreichsten Verkehre. Wohl blieben die rheinisch-westfälischen Verkehre, aber sie brachten nur 12% der Einnahmen bei der kurzen Strecke Sießen—Frankfurt, und auch dieser Prozentsatz mußte nach Fertigstellung der Linie Friedberg—Hanau, welche den Transportweg über die Main-Weserbahn auf die 31 km lange

Strecke Gießen—Friedberg beschränkte, noch erheblich sinken. So drohte die Gemeinschaftsbahn, soweit sie wirklich als Transitbahn allein sich behaupten konnte, aus einer einheitlichen Transitlinie in mehrere kleine Transitstrecken zu zerfallen, und darin lag die Gefahr für Hessen. Trat wirklich eine Steigerung des Verkehrs über diese verbliebenen Transitlinien ein, so hatte sie wieder Aufwendungen im Gefolge, die in keinem Verhältnis standen zu den damit ermöglichten Mehrerträgen der Gemeinschaftsbahn. Für Preußen fand sich allerdings hier ein Ausgleich in den Vorteilen, welche die übrigen ihm allein gehörigen Teile der Transitlinien von dieser Verstärkung hatten, nicht aber für Hessen, das nur neue Meinungsverschiedenheiten hervorrief, wenn es dies verhindern wollte.

So drohte die Bahn nicht nur eine Quelle beständiger Streitigkeiten zu werden, es bestand nun auch die Gefahr einer Minderung ihrer Rente und damit ihres Wertes. Das aber konnte man bei den Lasten, wie sie die anderen Bahnen schon auferlegten, am allerwenigsten ertragen. Zu Beschwerden hatte die preussische Verwaltung keinen Anlaß gegeben auch bei den in Hessen belegenen preussischen Staatsbahnlinien nicht. Freilich, die leichte Beweglichkeit einer kleineren Bahn, wie der hessischen Ludwigsbahn, besaß die Königlich preussische Verwaltung nicht. An Entgegenkommen ließ sie es zwar nicht fehlen, aber wo es sich um individuelle Behandlung ansässiger Industrien oder um Einführung von Neuerungen und Erleichterungen im Verkehr handelte, machte sich eben gar zu oft der schwerfällige bürokratische Charakter der großen Staatsbahnverwaltung geltend, die an andere Rücksichten gebunden war, wie die Privatbahn in ihrem kleinen Gebiet. Im allgemeinen aber war man sowohl bei der Main=Weeserbahn, wie bei der Hanau=Offenbach=Frankfurter Bahn mit der preussischen Verwaltung zufrieden, ja der Abgeordnete von Friedberg erklärte sogar, daß die Verwaltung der Bahn, die stets den Wünschen der Bevölkerung entgegenkomme, nie so gut gewesen sei, wie unter Preußen, und als später die hessischen Handelskammern zu einem Protest gegen die Konkurrenzmaßregeln der preussischen Staatsbahn aufforderten, lehnte die Handelskammer Offenbach eine Beteiligung ab, da man in Offenbach mit der preussischen Staatsbahn stets sehr zufrieden gewesen sei.

Die hessische Regierung konnte daher dem Drängen ihrer Stände nachgeben, als man in Berlin erkennen ließ, daß man zur anderweitigen Regelung des Gemeinschaftsverhältnisses bereit sei.

Die Bedeutung des Erwerbs der Main=Weeserbahn lag für Preußen vor allem in der Bewegungsfreiheit, die ihm damit für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsbeziehungen im Nord=Süd= und besonders im West=Ostverkehr gegeben war. Die Gemeinschaftsbahn war ein Hindernis hier sowohl wie für die endgültige Ordnung des Staatsbahn=

systems im Westen der Monarchie. Durch ihre Einverleibung in das preußische Staatsbahnnetz wurde dies geschlossen. Die damit ermöglichte Vereinfachung der Verwaltung und des Betriebs der Bahn mußte auch eine Verständigung über den Kaufpreis nicht schwer erscheinen lassen. In Berlin aber zog man angesichts der erheblichen Aufwendungen, wie sie die bevorstehenden Verstaatlichungen der Privatbahnen erforderten, immer noch die Bildung einer ja schon früher vorgeschlagenen Betriebsgemeinschaft mit Hessen dem Ankauf vor, indes bei der energischen Ablehnung, welche die dahingehenden Vorschläge bei der hessischen Regierung fanden, blieb für Preußen schließlich doch nur der kaufweise Erwerb übrig. Nahezu zwei Jahre dauerte es aber, bis eine endgültige Einigung zwischen den beiden Staaten zustande kam.

Im Oktober 1879 legte die hessische Regierung den mit Preußen abgeschlossenen Vertrag ihrem Landtag zur Genehmigung vor. Danach zahlte Preußen für die Bahnanlagen eine bare Vergütung in Höhe des hessischen Anteils am Anlagekapital mit 16 451 305 Mark und außerdem noch für die auf Betriebsfonds vorgenommenen Erneuerungen und Ergänzungen des Betriebsmaterials eine Entschädigung in Höhe von 7 986 95 Mark. Preußen verpflichtete sich zur Aufrechterhaltung des bestehenden Zustandes. Es waren daher mindestens fünf Personenzüge täglich zu fahren, die auf allen Stationen zu halten hatten. Der Wahrung der Landeshoheit wurde dadurch Rechnung getragen, daß auf hessischem Gebiet nur hessische Hoheitszeichen angewendet und von den daselbst stationierten Beamten die hessische Kokarde getragen werden sollte. Hinsichtlich des Fahrplans und des Tarifs hatte Hessen seither keinen Einfluß. Daran wurde auch jetzt nichts geändert. Bezüglich der zukünftigen Besteuerung war endlich noch bestimmt, daß Preußen sowohl von der Grund- wie von der Gewerbesteuer befreit sein sollte.

Als die Zweite Kammer im Jahre 1876 über das Reichseisenbahnprojekt beriet, hatte der Berichterstatter am Schlusse seines Berichts gemeint, es sei jedenfalls für Hessen vorteilhafter mit dem Reich als mit dem Einzelstaat Preußen zum mindesten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zu paktieren. Man fühlte, wie abhängig man von Preußen war, dem Reich stand man selbständiger gegenüber, dazu ein Mißtrauen gegen Preußen, das als zu sehr fiskalische Politik treibend verschrien war. Der Traum von Reichseisenbahnen war zu verlockend gewesen, als daß man an seiner Verwirklichung schon verzweifelt hätte. So fand der Vertrag eine Aufnahme in der Zweiten Kammer, die man nach den früheren Vorgängen nicht erwartet hätte. Schon der Ausschuß meinte, ein teilweiser Verkauf ohne gleichzeitige Veräußerung der oberhessischen Bahnen sei nicht empfehlenswert, sonst seien diese Bahnen ganz von

Preußen abhängig. Jedenfalls seien die bestehenden Rechte doch besser wie gar keine. Jede unzweckmäßige Maßnahme aber, selbst wenn sie ohne Zustimmung Hessens möglich sei, schädige ja gleichzeitig auch Preußen usw. Aber daß man doch nicht so fest an der Bahn hielt, zeigte der weiter vorgebrachte Grund, daß der Kaufpreis zu niedrig sei. Man vermisse eine Entschädigung der Aufwendungen für Erneuerung der Schienen und Schwellen, die doch jetzt Preußen zugute käme. Dann — so rechnete man — seien die Bauzinsen im Betrage von 1 Million Mark, endlich das bei der Begebung der Anleihen der Jahre 1850 und 1851 entstandene Disagio von 275 000 fl. nicht berücksichtigt. Die derzeitige Rente leide unter außergewöhnlich ungünstigen Zeitverhältnissen, mit Eintritt günstigerer Verhältnisse steige auch sie wieder. Es müsse daher der Durchschnitt eines längeren Zeitraumes der Rente zugrunde gelegt werden. Bei einem Rückgang des Verkehrs, so meinte man, müßten auch die Ausgaben zurückgehen. Dieser Auffassung war auch die Mehrheit bei der Beratung, die sich im wesentlichen um die finanzielle Seite der Frage drehte. In der nachdrücklichsten Weise wies die Regierung nochmals darauf hin, wie Hessen ohne jeden Einfluß auf die Verwaltung mit dem nackten Eigentum nur das Risiko trage, das durch die bevorstehenden unvermeidlichen Aufwendungen nur noch gesteigert werde. Ein weiterer Rückgang der Rente könne nur entwertend wirken und einen späteren Verkauf erschweren. Sparen könne man, wie Preußen erklärt habe, unter den obwaltenden Verhältnissen nur durch Verminderung der Zahl der Züge. Das werde durch die mit dem Verkauf ermöglichte Vereinfachung der Verwaltung verhindert. Gleichzeitig trete an Stelle der gefährdeten Rente eine sichere, die dazu beitrage, den Staatskredit zu festigen. Ein selbständiges Eisenbahnnetz in Oberhessen sei ja doch nicht mehr zu begründen, es könne aber bei weiteren Verstaatlichungen um so eher auf eine entgegenkommende Haltung Preußens gerechnet werden, wenn diese Quelle fortdauernder Meinungsverschiedenheiten beseitigt werde.

Die Bemühungen der Regierung blieben erfolglos. Mit 31 gegen 17 Stimmen wurde der Vertrag abgelehnt. Die Regierung ließ sich dadurch nicht entmutigen. Es war ihr ernst mit dem Vertrag, wenn auch das finanzielle Risiko nicht so groß war, wie sie es in der Kammer hinstellte. Die gesamte alte Eisenbahnschuld war ja bis auf 9,544 Mill. Mark getilgt und zur Verzinsung und Amortisation dieses Betrags reichten zur Not die Erträge der Main-Neckarbahn ganz allein aus, so daß man einem Sinken der Rente bei der Main-Weserbahn mit Ruhe entgegensehen konnte. Dann aber mußte mit der Erstarbung des Verkehrs von und nach der See das ungünstige Verhältnis sich allmählich wieder

ausgleichen. Das hing allerdings von der wirtschaftlichen Entwicklung Süddeutschlands ab und davon, ob man Ausdauer besaß, bis dahin auszuharren. Aber daran dachte man nicht. Es war wohl weniger die Drohung Preußens, auf den Kauf, falls er nicht bald zustande komme, überhaupt zu verzichten und eine Bahn Wezlar—Friedberg unter Berufung auf Art. 41 der N.V. durchzusetzen, welche die Regierung beeinflusste, nein, man war das ganze Verhältnis, das so viel mühevoll und doch zwecklose Arbeit verursachte, überdrüssig. „Wir kämpfen gern,“ sagte ein Regierungsvertreter, „allein, wenn man von vornherein weiß, daß alles Mühen erfolglos ist, daß die Objekte, um die man zu streiten hat, doch nicht faßbar sind, vergeht die Freude zur Sache.“ Man lehnte den auch in der Zweiten Kammer angeregten Versuch einer Betriebsgemeinschaft mit Preußen energisch ab, man fürchtete angeblich, daß dann dieselben Mißstände wiederkehrten. In Wirklichkeit aber war die finanzielle Seite die ausschlaggebende. Die bare Auszahlung des Kaufpreises ermöglichte nämlich eine vollständige Abtragung der alten Eisenbahnanlehen und außerdem noch von 7,7 Millionen Mark der oberhessischen Eisenbahnschuld. Außer der Ersparnis an Zinsen der letzteren wurden vor allem dadurch die Erträge der Main-Neckarbahn für den laufenden Bedarf frei, ein Gedanke, der für die Finanzverwaltung des Landes etwas Bestechendes hatte und schon 1868 von der hessischen Ludwigsbahn ausgenutzt worden war. Diese Erleichterung der Staatskasse war um so willkommener, als neue Bahnprojekte, diesmal waren es Sekundärbahnen, und die Projekte einer Mainbrücke bei Offenbach und einer Rheinbrücke bei Mainz wieder erörtert wurden. Eine Berechtigung konnte diesen Projekten nicht abgesprochen werden. In Oberhessen galt es, die Fehler wieder gut zu machen, die man seinerzeit begangen hatte. Die Rheinbrücke bei Mainz entsprach einem alten Wunsche der Stadt nach einer festen Verbindung mit dem Rheingau. Hier setzte man denn ein, als man den Vertrag nach seiner Annahme durch die Erste Kammer zur nochmaligen Beratung vor die Zweite Kammer brachte. Die in Frage kommenden Projekte lagen alle im Interesse des Landes, aber wenn nunmehr bei der Beratung des Vertrags die Regierung offen erklärte, daß sie um so eher diesen Projekten näher treten könne, wenn die durch den Verkauf der Bahn ermöglichte Erleichterung der Staatskasse eintrete, so konnten vor allem die Vertreter der an den geplanten Unternehmungen interessierten Landesteile nicht die Erfüllung so lange gehegter Wünsche der von ihnen vertretenen Gebiete durch die Ablehnung des Vertrags verhindern. So gelang es, die Zahl der Gegner des Vertrags um sieben zu mindern. Von 48 Abgeordneten stimmten jetzt 24 für und 24 gegen den Vertrag. Er galt als angenommen, weil

der Präsident der Kammer für ihn stimmte.

Inzwischen hatte auch die preußische Regierung den Vertrag ihrem Landtag vorgelegt. Im preußischen Abgeordnetenhaus war man hinsichtlich der Höhe des Kaufpreises gerade der entgegengesetzten Ansicht wie im hessischen Landtag. Der vereinbarte Betrag schien vielen zu hoch angesichts der Rente der Bahn. Demgegenüber vertrat die preußische Regierung die Auffassung, daß die großen Vorteile, wie sie die mit dem Erwerb der Bahn ermöglichte Vereinfachung und Freiheit in der Verwaltung des westlichen Eisenbahnnetzes böten, dann aber auch das Interesse an der Erhaltung freundschaftlicher Beziehungen zu Hessen, ein Entgegenkommen bei der Bemessung des Kaufpreises gerechtfertigt erscheinen ließen. Dem trat auch die Mehrheit bei. Nur eine Minderheit unter Führung Rudolf Virchows wollte diese Gründe nicht gelten lassen. Man sollte, so meinte Virchow, noch etwas warten, dann komme man in relativ kurzer Zeit in die Lage, die Bahn noch billiger zu erwerben. „Ich kann nicht zugestehen,“ damit schloß er seine Rede, „daß wir fortwährend in der Lage sind, bloß um uns bundesfreundliche Stimmung zu erhalten, allen kleinen Staaten finanzielle Wohltaten zu erweisen. Die bundesfreundliche Stimmung darf nicht auf Kosten der preußischen Steuerzahler aufrecht erhalten werden.“ Gegen die Stimmen der Minderheit wurde der Vertrag angenommen. Im Herrenhaus fand er einstimmige Annahme. Damit war der Kauf zustande gekommen.

C. Der Einfluß der neuen Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Großherzogtums.

Aus eigener Kraft hatte sich die hessische Ludwigsbahn zu der Stellung emporgerungen, welche sie 1872 einnahm. Sie mußte die großzügigen Projekte aufgeben, als die eigenen Kräfte versagten. Das übte zunächst seine Rückwirkung aus auf den Mittelpunkt des Unternehmens, die Stadt Mainz. Die engere Verbindung mit dem Rheingau und dem rechtsrheinischen Schienennetz, wie sie über die neue Rheinbrücke hergestellt werden sollte, kam ebensowenig zustande wie die neue Transitlinie nach dem rheinisch-westfälischen Industrie- und Kohlenrevier. Aber auch in der Ausführung ihrer eigenen Projekte war die Stadt gehemmt durch die ungünstige Entwicklung, welche die Privatbahn in der zweiten Hälfte der 70er Jahre genommen hatte. Es war neben der Erweiterung der Stadt nach dem sogenannten Gartenfeld der Bau eines neuen Rheinhafens, der damals im Mittelpunkt der Mainzer Interessen stand, und bei dessen Ausführung man ebenso wie die Privatbahn bei ihren Projekten

auf sich selbst angewiesen war. Die Einbeziehung des Gartenfeldes in das städtische Baugelände sollte der sich entwickelnden Industrie Raum schaffen, die Erbauung des neuen Hauptbahnhofs in dieser Gegend den Anschluß des neuen Industrieviertels an die Bahn erleichtern. Das war um so wichtiger, als für die weitere Entwicklung der Gewerbetätigkeit bei der in Mainz herrschenden Wohnungsnot ein großer Teil der Arbeiter aus der Umgegend herangezogen werden mußte. Der Bau eines neuen Rheinhafens entsprach den Bedürfnissen des Handels, welchen die bestehenden, jeder Verbindung mit der Bahn noch entbehrenden, städtischen Hafenanlagen nicht mehr genügten. Beide Projekte hingen mit der Ausführung des neuen Bahnhofs und der neuen Rheinbrücke enge zusammen und erlitten mit deren verzögerter Feststellung ebenfalls einen Aufschub, so daß der Bau des Rheinhafens nicht mehr zur Vollendung kam in den 70 er Jahren. Man begnügte sich daher mit der Herstellung eines direkten Anschlußgleises an die bestehenden Hafenanlagen. Weiter aber geschah nichts. In den finanziellen Verhältnissen, in denen die Privatbahn sich befand, war auf eine Unterstützung durch sie bei dem Bau von Lagerhäusern und anderen Hafeneinrichtungen nicht zu rechnen. Zwar baute die Bahn ein Getreidelagerhaus in Gustavsburg, aber dies war nur für die Transitverkehre bestimmt. So konnte es nicht verhindert werden, daß Frankfurt und insbesondere Mannheim dank ihrer besseren Hafeneinrichtungen und ihrer günstigen Lage bald den ganzen Getreidehandel¹⁾ und dann auch den zu Anfang der 70 er Jahre sich rasch entwickelnden Petroleumhandel an sich rissen. Mainz blieb in beiden Handelszweigen auf die Versorgung der Umgegend beschränkt. Soweit die Privatbahn hier unterstützen konnte, geschah es durch die Einrichtung der neuen direkten Tarife, die ebenso wie die Erweiterung der Spezialtarife dem Mainzer Handel zugut kamen. Die Besiedelung des Gartenfeldes wurde durch die Errichtung der Station Gartenfeld, die zugleich als Güterstation für Wagenladungsgüter eingerichtet wurde, gefördert. Die Einrichtung von Arbeiterzügen mit billigeren Tarifen (1 Meile 3 Kreuzer, 2 Meilen 5 Kreuzer, 3 Meilen 6 Kreuzer) erleichterte die Beschaffung der erforderlichen Arbeitskräfte.

So bietet die Gestaltung des Handels und der Industrie in Mainz, von dem Getreidehandel abgesehen, das Bild einer ruhigen Fortentwicklung, die zwar gehemmt durch den Rückgang im Wirtschaftsleben doch in den weitverzweigten und neu geschaffenen Verkehrsbeziehungen der Bahn Wege fand, sich gegen die scharfen Rückgänge, wie sie an anderen Orten eintraten, zu schützen.

¹⁾ Der Mannheimer Hafenverkehr in Getreide stieg von 2,04 Millionen Zentner 1878 auf 4,15 Millionen Zentner im Jahre 1882.

Im Verkehr des Hafens zu Gustavsburg war 1879 gegen 1872 eine beträchtliche Steigerung sowohl im Gewicht wie im Ertrag der verladenen Beförderungen eingetreten. Mit einer Einnahme von 272167 Mark bei einem Gewicht von 2263908 Zentnern standen die im Lokalverkehr abgegangenen Güter, meist Kohlen, bei einem Anwachsen der Menge um das Doppelte, um etwa 120000 Mark über der im Jahre 1872 erlangten Höhe. Das Gewicht der im Lokalverkehr angekommenen Güter war in diesem Zeitraum von 92129 Zentnern auf 109175 Zentner, ihr Ertrag von 19604 Mark auf 30673 Mark gestiegen. Im Verkehr nach fremden Bahnen gingen 1879 ab 238036 Zentner mit einer Einnahme von 32627 Mark gegen 487290 Zentner bei 45968 Mark im Jahre 1872, während die von fremden Bahnen angekommenen Güter sowohl in der Menge wie im Ertrag eine geringe Zunahme zeigten, nämlich von 237663 Zentnern auf 245895 Zentner und von 24489 Mark auf 29183 Mark. Die Zahl der eingelaufenen Schiffe war von 507 im Jahr 1872 auf 645 im Jahr 1879 gestiegen.

Die günstigen Ergebnisse des Umschlagsverkehrs hatten die heßische Ludwigsbahn veranlaßt, sowohl in Gernsheim, dem ehemaligen Hafen der Bergstraße, wie Worms gegenüber an der Station Rosengarten, Anschlußgleise an die Anlageplätze der Schiffe herzustellen, um den Umschlag zu erleichtern. Der erwartete Erfolg blieb aus. In Gernsheim wurde schon 1877 ein Teil des Geleises der Hafenbahn als entbehrlich wieder entfernt, der Verkehr an der Station Rosengarten ging nach einem raschen Aufschwung auf 58 Schiffe im Jahr 1871 und 63 Schiffe im Jahr 1876 mit einem Umschlag von 186337 und 296920 Zentnern gegen Ende der 70er Jahre rasch zurück zugunsten des Verkehrs im Hafen von Worms.

Worms, die alte RheinStadt, hatte nicht minder wie Mainz die Veränderungen im Verkehrsweisen empfinden müssen. Für den großen Reiseverkehr hatte zwar Worms nie Bedeutung gehabt, wohl aber für den Handelsverkehr. Es war der Umschlagsplatz für den südwestlichen Oberrhein, das südliche Rheinhessen und die Pfalz, ja sogar in Mannheim bezog man noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts seine Kolonialwaren über Worms. Alle diese Absatzgebiete waren rasch an die aufstrebenden Nachbarstädte Mannheim und Ludwigshafen verloren gegangen, in denen man die Wandlung im Schiffahrtswesen besser auszunutzen verstand und dabei eine tatkräftige Unterstützung fand durch die Tarifpolitik der badischen und pfälzischen Bahnen. Worms wurde auf die Versorgung seiner Umgebung beschränkt. Auch hier kam ihm nicht einmal seine günstige Lage vor beiden Städten zustatten, denn es mußte zu Berg dieselben Frachtsätze zahlen, wie sie nach dem 4 Stunden weiter gelegenen

Ludwigshafen bestanden. Dann aber besaß sein Hafen nicht die Vorrechte eines Freihafens. Diese wurden ihm erst am 15. Februar 1869 zugestanden. Von dieser Zeit datiert denn auch erst die Entwicklung eines größeren Hafenverkehrs in Worms. Die vier neuen, in Worms mündenden Linien der hessischen Ludwigsbahn, deren Bedeutung zunächst allerdings mehr in der Erweiterung des Absatzmarktes für das Platzgeschäft lag, mußten auch auf den Umschlagsverkehr belebend wirken. Wie in Mainz, so entstand auch in Worms der Wunsch nach einem neuen Hafen, seiner Erfüllung stellten sich aber finanzielle Bedenken entgegen. Man war hier ebenfalls auf sich selbst angewiesen. So begnügte man sich zunächst mit einer Verlängerung des Quais, Aufstellung zweier Lagerhallen und Errichtung von Kraneen. Im Anschluß an die Strecke Bahnhof Worms—Worms Hafen wurde eine Hafensbahn hergestellt mit direkten Geleisen nach den Ladeplätzen, so daß ebenso vom Schiff direkt zur Bahn, wie von dieser zu den Lagerhallen verladen werden konnte. Gegenüber den Hafeneinrichtungen in Mannheim und Ludwigshafen stand man mit diesen Notbehelfen allerdings weit zurück. So gelang es auch über das eigene Verkehrsgebiet der Privatbahn nur wenig vorzudringen. Immerhin gingen von den an der Hafenstation in Worms abgegangenen 140321 Zentnern 58537 mit einem Ertrag von 3391 Mark nach fremden Bahnen und kamen von den angekommenen Gütern im Gewicht von 64579 Zentnern 48637 Zentner mit einer Einnahme von 4514 Mark von fremden Bahnen. Dabei handelte es sich meist um Beförderungen nach der nördlichen Pfalz und zum Teil auch nach der Bergstraße. Bei dieser geringen Bedeutung des Umschlagsverkehrs und der Kürze der benutzten hessischen Strecke war zu einer tarifarischen Begünstigung des Hafens in größerem Umfange keine Veranlassung. Der in Worms bestehende Handel war zudem gering, er beschränkte sich im wesentlichen auf die Deckung des Bedarfs der Umgebung. Über die hier in Betracht kommenden Gebiete hinaus gingen nur der Frucht- und Weinhandel, welche aber auch an die Bedeutung, wie sie diese Handelszweige in Mainz besaßen, nicht heranreichten. In den vorhandenen 31 fabrikmäßigen Betrieben wurden zwischen 1874 und 1875 2350 Arbeiter beschäftigt, davon allein etwa die Hälfte in den beiden bestehenden Lederfabriken. Neben diesen waren von größerer Bedeutung nur noch eine Kammgarnspinnerei und eine Kunstwollefabrik. Alle diese Industriezweige hatten ihre festen Absatzgebiete, die sie auch in der Zeit des wirtschaftlichen Rückgangs behaupten konnten.

Wie der Verkehr im Hafen von Worms, so konnte auch jener im Hafen von Bingen gegenüber den durch besondere Frachtermäßigungen nach der Saar und Nordpfalz begünstigten Häfen in Bingerbrück und

Ludwigshafen einen größeren Aufschwung nicht nehmen, zumal es hier, von zwei seitens der Privatbahn gestellten Dampfkränen abgesehen, an den nötigen Hafeneinrichtungen noch mehr wie in Worms fehlte.

In Darmstadt waren schon nach Eröffnung der Linie Mainz—Aschaffenburg eine ganze Anzahl industrieller Betriebe entstanden. Die Eisenindustrie beschäftigte dort um die Mitte der siebziger Jahre über 700 Arbeiter. Neben ihr war noch die Möbelindustrie und die chemische Industrie von Bedeutung. Ihnen, wie den vielen anderen kleinen Betrieben erleichterte die hessische Ludwigsbahn durch Einlegung von Arbeiterzügen auf den Strecken Darmstadt—Aschaffenburg, Darmstadt—Wiebelsbach und Darmstadt—Worms die Heranziehung der erforderlichen Arbeitskräfte. Wie Worms, so ermöglichten die neu erbauten Bahnen auch Darmstadt die Ausdehnung der Absatzgebiete im Hinterland, besonders in dem von der Linie Darmstadt—Worms durchzogenen Gebiet und dem Odenwald.

In dieser Richtung lag auch entsprechend der Gestaltung des Verkehrs auf den oberhessischen Bahnen deren Bedeutung vor allem für Gießen. Die industrielle Entwicklung der Hauptstadt Oberhessens blieb in den ihr von der Natur gezogenen bescheidenen Grenzen, wenn sie auch durch Erleichterung des Arbeiterverkehrs der Umgebung sich nicht unwesentlich fördern ließ.

Die einzige Stadt, in der die von den neuen Bahnen erhofften Rückwirkungen auf Industrie und Handel sich in der erwarteten Weise geltend machten, war Offenbach, das nach Eröffnung der ganzen Strecke Bebra—Hanau—Frankfurt einen raschen Aufschwung nahm. Das Gewicht der in die Stadt eingeführten Kohlen, die nach Schätzung der Handelskammer zu 75 % in Fabrikbetrieben verwendet wurden, stieg von 289 820 Doppelzentnern im Jahre 1871 auf 439 006 Doppelzentner im Jahre 1883. Nach den bereits vorhandenen Industriezweigen und anderen neuen entwickelte sich am raschesten die Maschinenfabrikation.

In den von den neuen Bahnen berührten ländlichen Gegenden blieb der große Aufschwung in der Ausdehnung, wie er erwartet wurde, aus. Im wesentlichen beschränkte sich die Bedeutung der neuen Linien für sie auf die Steigerung des Wechselverkehrs zwischen den größeren Städten Mainz, Worms, Darmstadt, Gießen und ihnen als deren Hinterland. Eine Industrie in größerem Maßstab, von deren Entwicklung man geträumt hatte, vor allem im Odenwald und in Oberhessen, kam nicht auf. Die Bahnen erleichterten sowohl im Odenwald wie im Vogelsberg einigen bedrohten Industriezweigen die weitere Existenz, so weit sie aber unter den veränderten technischen Produktionsbedingungen den Wettbewerb mit dem Großbetrieb nicht aufnehmen konnten, verschwanden sie allmählich

von der Bildfläche, wie auch in jenen Gegenden, die keine Eisenbahnen erhalten hatten. Die einzige Ausdehnung, und auch sie war beschränkt, nahmen die Steinindustrie im Odenwald und die Ausbeutung der Eisensteinlager im Vogelsberg. Vor allem aber erleichterten die oberhessischen Bahnen, und das kam wieder zum Teil der Staatskasse zugute, die Ausfuhr von Holz. Die zu Anfang der siebziger Jahre eingetretene Steigerung der Holzpreise mochte allerdings zum Teil auf die Erhöhung der Kohlenpreise zurückzuführen sein, zu einem großen Teil aber war sie der geschaffenen Erleichterung bei der Abfuhr des Holzes zu danken. blieb auch so die tatsächliche Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Großherzogtum weit hinter dem zurück, was man in den sechziger Jahren von den Rückwirkungen der neuen Bahnen erwartet hatte, so gaben sie doch den durch sie erschlossenen Landesteilen einen Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz, der in der weiteren Entwicklung ihrer Gewerbe und Landwirtschaft von segensreichem Einfluß war.

Bierter Abschnitt.

Die preußischen Staatsbahnen und ihre Kämpfe. 1880—1896.

A. Die hessische Ludwigsbahn.

Die Befürchtungen, welche man bei der Main-Weeserbahn gehegt hatte, verwirklichten sich bei der hessischen Ludwigsbahn. Das Jahr 1880, dazu berufen mit der Eröffnung der Linien Frankfurt—Limburg und Sachsenhausen—Mannheim-Hauptbahnhof einen Markstein zu bilden in der Entwicklung der Privatbahn, brachte zugleich den Beginn jenes Kampfes, der erst nach 16 jährigem Ringen mit dem Übergang der Bahn in die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen seinen Abschluß fand.

Wie bei der Main-Weeserbahn, so bildeten auch bei der hessischen Ludwigsbahn den ertragsreichsten Teil des Verkehrs die Transite und direkten Verkehre von den Seehäfen und dem rheinisch-westfälischen Industrie- und Kohlenrevier. Ihre feste Stütze besaßen diese Beförderungen auch hier in den bestehenden Verbänden, vor allem in dem rheinischen Verband. In enger Verbindung mit der rheinischen Bahn hatte die hessische Privatbahn nahezu zwei Jahrzehnte an der Förderung dieser wichtigen Verkehre gearbeitet und sie zu einem großen Teil wieder für das Rheintal gewonnen. Nun ging mit Ende des Jahres 1879 die rheinische Bahn in den Besitz des preußischen Staates, des Eigentümers der rechtsrheinischen und der Köln—Gießen—Friedberg—Hanauer Konkurrenzlinie, über. Ohne die Möglichkeit, in den von den eigenen Strecken ausgehenden Verkehren eine Kompensation bieten zu können, konkurrenziert sowohl im West-Ost- wie im Nord-Südverkehr, war man nunmehr völlig der Gnade der preußischen Regierung überlassen. Daß diese angesichts der enormen Kapitalien, die sie im Begriffe war, im Eisenbahnwesen anzulegen, auf deren möglichst ergiebige Verzinsung bedacht sein mußte, verstand sich von selbst. Es konnte daher nicht unerwartet kommen, als die preußische Staatsbahnverwaltung schon bald zu erkennen gab, daß sie eine bessere Berücksichtigung ihrer Linien, vor

allem eine stärkere Beteiligung der rechtsrheinischen Schienenstraße bei der Leitung der Verkehre im Rheintal mit Beseitigung der niederen Frachtsätze, die zugunsten einiger mittelhheinischer Bahnen wie der an ihnen belegenen Plätze den Wettbewerb erschwerten, wünsche. Die Vorschläge, die man der hessischen Ludwigsbahn unterbreitete, gingen zunächst davon aus, daß in Zukunft an den Orten, wo Stationen beider Bahnen waren, den sogenannten Konkurrenzstationen, der Privatbahn nur noch direkte Tarife insoweit gewährt werden sollten als ihre Linie die kürzeste Route sei. Aber auch da, wo direkte Tarife beständen, sollte die preußische Eisenbahnverwaltung das Recht haben, nach der preußischen Station die Güter zu fahren, es sei denn, daß der Versender die Station der Privatbahn ausdrücklich im Frachtbrief vorgeschrieben habe. Am empfindlichsten trafen aber die bezüglich der Verkehre im Rheintal vorgesehenen Änderungen. Sie gipfelten im wesentlichen darin, daß die Verkehre aus den rechtsrheinischen Gebieten den rechtsrheinischen Routen, die Verkehre aus den linksrheinischen Gebieten den linksrheinischen Routen zufallen sollten.

Die Regelung, wie sie Preußen vorschlug, bedeutete den Verlust der wichtigen Verkehre aus dem rechtsrheinischen Industriegebiet, eine Tatsache, mit der sich die Verwaltung der Privatbahn begreiflicherweise nur schwer abfinden konnte. So zogen sich die Verhandlungen in die Länge. In Mainz hatte man auch gar kein Interesse, die Änderung des derzeitigen Zustandes zu beschleunigen. Nur der preußischen Staatsbahn entgingen, je länger die Regelung sich hinauszog, um so mehr finanzielle Gewinne. Da griff man auf preußischer Seite zu einer unerwarteten Maßregel. Man kündigte unerachtet, daß die hessische Ludwigsbahn nach ihren Erklärungen nunmehr allmählich zu einer Nachgabe bereit zu sein schien, fast sämtliche mit der rheinischen Bahn bestehenden Tarife und Instradierungen. So wurde am 1. Oktober 1880 der wichtige rheinisch-bayerische Kohlentarif gekündigt und auf die Linie Niederlahnstein—Frankfurt—Offenbach—Hanau übertragen und von da, mangels einer Verständigung mit der hessischen Privatbahn, über Elm—Gemünden geleitet. Der belgisch-Baseler Verkehr wurde der Linie Düren—Saar-gemünd—Hagenau zugewiesen. Teils über diese Strecke, teils über die rechtsrheinische Route und die Main-Neckarbahn wurde der niederländisch-Baseler Verkehr geleitet. Die Main-Neckarbahn erhielt gemeinschaftlich mit der rechtsrheinischen Route auch die Verkehre zwischen den Niederlanden und dem rheinischen Verband einerseits, Baden und Württemberg andererseits. Sogar der Verkehr von dem rheinischen Verband nach der Pfalz und dem Elsaß, der seither die garantierten Linien in Rheinhessen benutzte, wurde diesen entzogen und ersterer der Route Bingerbrück—Münster a. St., letzterer teils dieser, teils der Route Düren—

Saargemünd—Hagenau übertragen. Eine Reihe anderer Tarife ward zum 1. Januar 1881 gekündigt. Auch die meisten direkten Tarife wurden aufgehoben, soweit eine Beförderung ohne Benutzung von Strecken der hessischen Ludwigsbahn möglich war. Das traf vor allem die sogenannten Konkurrenzstationen Mainz, Darmstadt, Hanau, Frankfurt, Bensheim, Mannheim. Die dorthin bestimmten Sendungen gingen auf den Linien der Staatsbahn oder Main-Neckarbahn nach diesen Orten, wenn auch der Weg über die hessische Privatbahn kürzer war.

Die Entziehung der Transite nach Osterreich, Bayern, Baden, Württemberg, der Pfalz und dem Elsaß bedeutete eine schwere Schädigung der Bahn. Es waren die wichtigsten Verkehre. Umsonst verlangte man ihre sofortige Wiederherstellung unter Berufung auf das Recht der kürzeren Verbindung und auf die Verdienste, die man sich seinerzeit um die Herstellung dieser Verkehre erworben habe. Auf die preußische Staatsbahnverwaltung machte das keinen Eindruck.

So wandte man sich an die Öffentlichkeit. Nach den Schilderungen, die von seiten der Bahn über die Vorgänge gegeben wurden, handelte es sich bei den Maßnahmen der preußischen Staatsbahnverwaltung um eine völlig ungerechtfertigte Überrumpelung der Privatbahn, um eine Ablenkung des Verkehrs von seinen natürlichen Wegen, und das nur im rein fiskalischen Interesse des preußischen Staates. Unter Berufung auf die Reichsverfassung verlangte man paritätische Behandlung mit den preußischen Staatsbahnen, die darin bestehen sollte, daß die direkten Tarife über die Transitlinien der hessischen Ludwigsbahn wieder hergestellt würden.

Ein Versuch, die bayerische und pfälzische Eisenbahnverwaltung zu einem Vorgehen gegen die Maßregeln der preußischen Staatsbahnen zu bestimmen, mißlang¹⁾. Um so entschiedener war die Unterstützung, die

¹⁾ Die pfälzischen Bahnen wurden von allen betroffenen süddeutschen Bahnen am schonendsten von den preußischen Staatsbahnen behandelt. Kompensationen konnten sie nur in den über Worms abgehenden Verkehren bieten, die später auch sogar im direkten Verkehr auf die Main-Neckarbahn von ihnen abgelenkt worden zu sein scheinen (vgl. Handelskammer Ludwigshafen 1885, S. 35), im übrigen waren auch sie auf das Wohlwollen der preußischen Staatsbahnverwaltung angewiesen. Dank dem Eingreifen der bayerischen Regierung aber beschränkten sich ihre Verluste auf den rheinisch-elsässischen Verkehr. In diesem behielten sie den Vorzug in Gil- und Stückgütern, soweit sie die kürzere Route waren, nur in Wagenladungsgütern ging ihnen die Saargemünder Route vor, soweit diese nicht um mehr als 30% länger war. Für die erlittenen Ausfälle erhielten die pfälzischen Bahnen in den neu über Münster a. St. gelegten Verkehren des Personen- und Güterverkehrs so hinreichend Entschädigung, daß ihre Verwaltung in der Lage war, ausdrücklich anzuerkennen, die von den preußischen Staatsbahnen getroffene Regelung habe sich als durchaus richtige und zweckmäßige Maßnahme erwiesen.

man im Großherzogtum selbst fand. Mit den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens war ja, zumal in seiner derzeitigen Verfassung, auch seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit bedroht. Dies und die mit den Umleitungen in dem direkten Verkehr nach den Konkurrenzstationen verbundene Verzögerung der Beförderung und zum Teil auch Erhöhung der Fracht gaben zunächst den Handelskammern des Landes Veranlassung, gegen die willkürliche Änderung in der Leitung dieser Verkehre zu protestieren. Noch kräftigere Töne schlug man im hessischen Landtag in der Zweiten Kammer an. Durch die Entziehung der über die garantierten rheinhessischen Linien gehenden Verkehre war ja auch die hessische Staatskasse unmittelbar geschädigt. So mußte sich auch die hessische Regierung mit dem Streit befassen. Unter ihrer Vermittlung kam es denn auch bald wieder zu Verhandlungen zwischen den beiden Bahnverwaltungen, die nunmehr auch seitens der zu Zugeständnissen bereiten Privatbahn so rasch betrieben wurden, daß der als ihr Ergebnis zustande gekommene Konkurrenzvertrag schon mit dem 1. Januar 1881 in Kraft treten konnte.

Die getroffene Regelung befriedigte zwar nicht die Ansprüche der hessischen Ludwigsbahn, sie stellte aber einen *modus vivendi* dar, der wenigstens vor größeren Verlusten bewahrte.

Im wesentlichen übertrug der Vertrag den rechtsrheinischen Verkehr nach Osten an die rechtsrheinische Route, an der die hessische Ludwigsbahn mit der Strecke Hanau—Mschaffenburg sich beteiligte. In dieser Weise wurden geleitet der niederländische und rheinisch-westfälische Verkehr nach Österreich-Ungarn, von denen der erstere seither über Bingen—Mschaffenburg, der letztere über Frankfurt—Mschaffenburg gegangen war, dann der rechtsrheinisch-bayerische Verkehr, der früher über Frankfurt—Mschaffenburg, und der rheinisch-italienische und niederländisch-italienische Verkehr, der früher über Bingen—Mschaffenburg ging. Der Verkehr zwischen Main-Weserbahn, Nassau und Bayern wurde ebenfalls nun über Hanau—Mschaffenburg geführt. Er ging früher über die Linie Frankfurt—Hanau—Mschaffenburg, die dafür nun den seither über Bingen—Mainz—Mschaffenburg gehenden niederländischen und linksrheinischen Verkehr nach Bayern erhielt. In ähnlicher Weise wurden die rechtsrheinischen Verkehre, insbesondere die westfälischen und holländischen Verkehre nach Süddeutschland, der Schweiz und den Reichslanden geordnet. Sie gingen nunmehr zum großen Teil über Rüdeshheim—Frankfurt—Friedrichsfeld oder über Saargemünd, nur bei Routenvorschrift des Versenders sollten auch die von rechtsrheinischen Stationen der preußischen Staatsbahn ausgehenden Verkehre nach Baden und Württemberg die Linie Bingen—Worms, Bingen—Groß-Gerau—Lampertheim und Bingen—Monsheim benutzen. Über Bingen—Worms ging auch wieder

der rheinisch-westfälische Verkehr nach Mannheim, ebenso bei Routenvorschrift des Versenders der belgisch-Baseler Verkehr. Die Strecke Bingen—Monsheim wurde wieder einbezogen in den Verkehr zwischen Rheinland, Westfalen und Neustadt sowie den südlich davon gelegenen Stationen und endlich in diesen Verkehr nach dem Elsaß, hier aber nur für solche Relationen, für welche die Saargemünder Route mehr als 20 % von der Konkurrenzstrecke der Bingerbrücker Route länger war. Endlich wurde von den niederländischen Verkehren derjenige mit Basel der Strecke Bingen—Lampertheim und Bingen—Monsheim, mit Bayern und Württemberg den Linien Bingen—Lampertheim und Bingen—Worms zurückgegeben. Der Verkehr der Staatsbahnstation Mainz mit den Stationen nördlich von Niederlahnstein und nördlich und östlich von Frankfurt wurde wieder der hessischen Ludwigsbahnstation Mainz übertragen. Unverändert erhalten blieben der Privatbahn im Verkehr nach dem Osten nur jene mit Belgien und einem Teil des linksrheinischen Gebietes, in dem Verkehr nach Süden nur die Verkehre zwischen den linksrheinischen Verkehrsgebieten mit Baden und Württemberg.

Bei der Neugestaltung der direkten Verkehre traf am empfindlichsten die Einschränkung der Verkehre nach den sogenannten Konkurrenzstationen Frankfurt, Hanau, Darmstadt, Mannheim, Höchst, Wiesbaden und Bensheim. Transporte von der preussischen Staatsbahn nach jenen Orten sollten nunmehr mangels besonderer Vorschrift im Frachtbrief stets auf die Bahnhöfe der preussischen Staatsbahnen oder der Main-Neckarbahn abgesetzt werden, bei Versendungen nach fremden Bahnen blieb die Wahl der Bahnen dem Publikum überlassen.

Die getroffene Regelung war mit großen Opfern für die Bahn verbunden. Aber man hatte der Übermacht weichen müssen. Die einzige Kompensation, die man bieten konnte, war im südwestdeutschen Verkehr nach Sachsen, Schlesien, Stettin möglich gewesen, der für alle Relationen, die via Hof um mehr als 20 % von der Konkurrenzstrecke der kürzeren mitteldeutschen Linie gerechnet weiter waren, an die mitteldeutsche Sachsenhäuser Konkurrenzlinie abgegeben wurde. Demgemäß kündigte die hessische Ludwigsbahn zum 1. August 1881 die direkten Tarife ihrer Stationen im mitteldeutschen, sowie sächsisch-südwestdeutschen Verband via Hof und via Meiningen, insoweit als die Mehrentfernung im Vergleich zu der Bebraer Route mehr als 20 % betrug. Das bedeutete erhebliche Verluste der thüringer, Berlin-Anhalter und sächsischen Staatsbahnen, die zu Gegenmaßregeln der an der Hofener Route beteiligten Bahnen führen mußte. Als erste antwortete damit die sächsische Staatsbahn, welche die korrespondierenden Tarife mit der hessischen Ludwigsbahn über andere Routen herstellte. Bayern aber legte im Einverständnis

mit Baden und den pfälzischen Bahnen von dem der Aischaffenburg-Hofer Route verbliebenen Verkehr mit der pfälzischen Bahn die Hälfte auf die Heidelberg-Würzburger Route und im Verkehr mit dem Elsaß in der Richtung nach dem Elsaß den ganzen Verkehr, in der Richtung aus dem Elsaß die Hälfte des Verkehrs auf die Route Würzburg—Heidelberg—Speyer. Damit erhielt Baden Ersatz für die badischen Verkehre, die es in dem zwischen ihm und Preußen getroffenen Konkurrenzabkommen¹⁾ an die Bebraer Route abgab. Die Geschädigte blieb die hessische Ludwigsbahn, bei ihrer Freiheit in der Verkehrsleitung über garantierte und nicht garantierte Linien zum Teil vielleicht auch der hessische Staat.

Die durch die ganze Neuordnung der Verkehre veranlaßten Ausfälle schätzte der Verwaltungsrat auf etwa 1 Mill. Mark jährlich. Die ergiebigste Transitlinie Bingen—Aischaffenburg war aus den wichtigsten Verkehren zu einem großen Teil ausgeschaltet, ohne daß die kurzen Strecken Frankfurt—Aischaffenburg oder Hanau—Aischaffenburg irgend einen Ersatz bieten konnten. Die neuen Linien Limburg—Frankfurt und Frankfurt—Mannheim, zu denen später noch Hanau—Eberbach kam, waren fast ganz unberücksichtigt geblieben. Gerade diese Linien sollten doch zunächst

¹⁾ Soweit die preussische Staatsbahnverwaltung rechtsrheinische Verkehre auf die preussische Route über Saargemünd und die preussisch-pfälzische Route über Münster a. St. verlegt hatte, war auch die badische Staatsbahn von Verkehrsverlusten betroffen. Die Weigerung Badens, dem von Preußen gestellten Verlangen gemäß, die internen Tarife für die in Mannheim zu Schiff von belgischen und niederländischen Häfen ankommenden und von da per Bahn nach dem südlichen Baden und der Schweiz weitergehenden Güter bestehenden Frachtsätze zu erhöhen, hatte der preussischen Staatsbahnverwaltung Veranlassung gegeben, auch der badischen Staatsbahn den Verbandstarif zu kündigen. In dem auf Intervention der badischen Regierung geschlossenen Konkurrenzabkommen mit den Reichs- und preussischen Bahnen erhielt Baden wieder seinen Besitzstand in den rheinisch-westfälischen Verkehren, sowie in den Verkehren der norddeutschen Bahnen, des west- und mitteldeutschen Verbandes mit Basel und badischen Stationen und im belgisch-badischen Verkehr, dagegen blieb es im niederländisch und belgisch-Baseler Verkehr, soweit nicht mit Benutzung der über die rechtsrheinische Route in Geltung bleibenden Tarife Routenvorschrift stattfand, ausgeschlossen. Die einzigen Kompensationen, die Baden bieten konnte, um diese Zugeständnisse von den preussischen Staatsbahnen zu erlangen, lagen wie bei der hessischen Ludwigsbahn in den über Würzburg nach Nordosten gehenden Verkehren. Baden gab hier den Verkehr seiner Stationen einschließlich Basel, jedoch ausschließlich der östlich Heidelberg belegenen Stationen der Heidelberg-Würzburger Linie nach den sächsisch-thüringischen Grenzstationen vom 1. Mai 1881 zur Hälfte an die Route über Frankfurt und verpflichtete sich, an den Tarifen über Würzburg für den Verkehr zwischen denselben badischen Stationen einerseits und den Stationen der thüringer, Berlin-Anhalter, Rottbus-Großenhainer Bahn sowie den in Betracht kommenden östlichen Staats- und Privatbahnen sich nicht mehr zu beteiligen. Der fragliche Verkehr sollte vielmehr von nun ab ausschließlich über Frankfurt geleitet werden.

dem Durchgangsverkehr dienen. Allerdings war Limburg—Frankfurt nur ein Teil der einst geplanten großen Verbindungslinien nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Aber auch in der bestehenden Ausdehnung kürzte diese Bahn die Route Köln—Niederlahnstein—Frankfurt um 10 km ab. Nichtsdestoweniger blieb ihr jede Teilnahme an den wichtigen Verkehren über Niederlahnstein hinaus versagt. Ihr Schicksal war damit besiegelt. Auf der Strecke Limburg—Höchst blieb diese Linie vorwiegend auf den wenig rentablen Personenverkehr angewiesen, und nur auf der Strecke Höchst—Frankfurt entwickelten die Anschlüsse an die dort bestehenden industriellen Niederlassungen einen lebhafteren Güterverkehr. Die Eröffnung der Verbindungsstrecke Griesheim—Goldstein im Jahre 1882, durch die der Anschluß der nassauischen Linien an das hessische Eisenbahnnetz hergestellt wurde, ermöglichte wenigstens eine weitere Ausnutzung der von und nach diesen Linien gehenden Verkehre. Das kam vor allem der Strecke Frankfurt—Mannheim zugute. Ursprünglich dazu bestimmt, die Verbindung mit dem Süden abzukürzen, hatte sie mit dem Bau der Linie Friedrichsfeld—Schwezingen diese Bedeutung verloren. Sie blieb nur im Verkehr mit Mannheim gegenüber der Main-Neckarbahn die um 4 km kürzere Strecke. Darüber hinaus nach Süden war die von ihr gebildete Route von Schwezingen ab um 12 km länger als die Entfernung Frankfurt—Friedrichsfeld—Schwezingen und getreu den Grundsätzen, welche die hessische Privatbahn sonst über die Einbeziehung der kürzeren Linie aufstellte, leitete hier die preussische Staatsbahnverwaltung die Verkehre über die Gemeinschaftsbahn und machte der Linie Frankfurt—Mannheim nur geringe Konzessionen im direkten Verkehr, die sich auf eine quotielle Zuteilung lediglich in dem direkten Verkehr von und nach Mannheim beschränkten. Noch schroffer behandelte die Verwaltung der Main-Neckarbahn die neue Konkurrenzlinie. Sie lehnte nicht nur alle direkten Expeditionen über diese Strecke nach Baden und Württemberg ab, sondern sie verweigerte sogar die Ausgabe direkter Billette von ihrem Bahnhof in Frankfurt nach den Stationen der Bahn selbst, so daß schließlich das Reichseisenbahnamt eingreifen mußte. So blieb die neue Linie Frankfurt—Mannheim ohne Anschluß im Norden und Süden zunächst ziemlich isoliert. Sie teilte sich in dieses Schicksal mit der Parallellinie im Osten, der am 1. Juni 1882 eröffneten Strecke Hanau—Everbach. Auch hier verhinderten die preussischen und badischen Interessen, daß der Linie der Privatbahn eine Beteiligung an wichtigeren Verkehren zugestanden wurde. Auf den Transit zwischen nordbayerischen und württembergischen Stationen und einige weniger bedeutende Transite, dann auf direkte Tarife mit Stationen des mittel- und westdeutschen Verbandes, der rheinisch-westfälischen Bahnen, dem Bezirk der Eisenbahn-

direktion Frankfurt und den oberhessischen Bahnen beschränkten sich die über die Odenwaldbahn gehenden Verkehre. Selbst die Herstellung eines direkten Verkehrs der eigenen Stationen mit den württembergischen Bahnen stieß anfangs auf Schwierigkeiten, so daß diese Tarife erst 1883 zur Einführung gelangten.

Die nächste Folge der geringen Berücksichtigung, welche die neuen Linien fanden, war eine Gestaltung ihrer Erträge, die in keinem Verhältnis stand zu der Erhöhung des Anlagekapitals, die sie verursachten. Die neu erbauten Strecken der Odenwaldbahn rentierten kaum zu 1%. Das mußte die ungünstigen Wirkungen, welche die Verkehrsänderungen auf die Ergebnisse des Unternehmens hatten, noch verschärfen.

Das Sinken der Dividende von 4% im Jahr 1880 auf 3,8% und 3,6% in den Jahren 1881 und 1882, ihr erneutes Steigen auf 4,2% und 4,4% in den Jahren 1883 und 1884 bietet daher kein durchaus zuverlässiges Bild von den Rückwirkungen der Verkehrsentziehungen auf die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens. Die Änderungen traten zudem nach und nach ein und trafen zusammen mit einem erneuten Aufschwung des Wirtschaftslebens. Den ersten Kündigungen, die im letzten Drittel des Jahres 1880 in Kraft traten, ging parallel eine erhebliche Steigerung des Verkehrs auf den älteren Linien. Eine starke Zunahme des Reiseverkehrs in den Sommermonaten, die Unterbrechung der Rheinschiffahrt wirkten überaus günstig auf die Einnahmen, die im Personenverkehr einen Mehrertrag von 500 000 Mark, im Güterverkehr einen solchen von 300 000 Mark erbrachten. Wenn diese Mehrerträge nicht in dem Gesamtergebnis entsprechend zum Ausdruck kamen, so lag das an der Steigerung der Ausgaben, die infolge der Eröffnung der Strecken Wiesbaden—Niedernhausen und Frankfurt—Mannheim von 5 818 917 Mark auf 6 335 804 Mark sich erhöhten.

Eine tatsächliche Mindereinnahme hatte im Güterverkehr nur das Jahr 1881 aufzuweisen. Sie betrug 340 000 Mark, wurde aber durch eine gleichzeitige Mehreinnahme im Personenverkehr von 213 000 Mark und an anderen Posten bis auf 90 000 Mark ausgeglichen. Dabei traten die in diesem Jahr fälligen Kündigungen in den wichtigen Verkehren nach Bayern und Osterreich erst am 1. Juli in Kraft, ihre Wirkung auf das Ergebnis der Einnahmen wurde wesentlich gemindert durch eine erhebliche Steigerung der Einnahmen auf anderen von der Konkurrenz nicht betroffenen Strecken. Auch diesmal waren es die Ausgaben, die mit einem Mehrbetrag von etwa 400 000 Mark den Gesamtausfall auf nahezu 500 000 Mark erhöhten.

Bezeichnender noch ist die Entwicklung im Jahr 1882. In diesem Jahr waren die Verkehrsentziehungen in vollem Umfang in Wirkung.

Trotzdem ergab sich dank der steigenden Entwicklung des Verkehrs insbesondere auf den jüngeren Linien eine Mehreinnahme von 118 000 Mark im Personenverkehr und 730 000 Mark im Güterverkehr. Die Ausgaben zeigten auch jetzt wieder eine weitere Vermehrung von 300 000 Mark, aber immerhin war mit einem Gesamtüberschuß von 7 713 574 Mark nahezu die Höhe von 1880 wieder erreicht. Allerdings war inzwischen das Aktienkapital um 9 Millionen Mark im Jahr 1881 und 15½ Millionen Mark im Jahr 1882 gestiegen, so daß die Dividende auf 3,6 % sank.

Im Jahr 1883 wurde zum erstenmal die Linie Hanau—Eberbach in ihrer ganzen Ausdehnung auf Betriebsrechnung verwaltet. Die Transitverehre, die man auf dieser Strecke und der Linie Frankfurt—Mannheim einrichtete, trugen zwar wesentlich dazu bei, daß der Personenverkehr eine Mehreinnahme von 200 000 Mark erbrachte, aber sie hatten auch einen großen Anteil an der Steigerung der Betriebsausgaben um weitere 500 000 Mark, welche die Mehreinnahme im Güterverkehr in Höhe von 800 000 Mark zu einem großen Teil absorbierte. Diese Steigerung der Einnahmen im Güterverkehr, wesentlich eine Folge des Aufschwungs im Baugewerbe und nach den Angaben der Verwaltung zum großen Teil aus Transporten von Holz, Eisen und Steinen im Lokal- und direkten Verkehr herrührend, erstreckte sich auf alle Linien gleichmäßig und hielt auch im Jahr 1884 an. Allerdings ergab sich hier gegen das Vorjahr nur ein Mehrertrag von 200 000 Mark, aber dank der Reduktion der Ausgaben um 200 000 Mark und einer Mehreinnahme im Personenverkehr von 300 000 Mark zeigte das Gesamtergebnis doch mit einem Überschuß von 9 044 116 Mark eine Zunahme von nahezu 706 000 Mark, welche eine Festsetzung der Dividende auf 4,4 % ermöglichte.

Damit zeigte das Unternehmen, daß es ihm gelungen war, die Verluste zu überwinden und sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Zu einem guten Teil beruhte diese Entwicklung allerdings auf der günstigen Gestaltung des Wirtschaftslebens in diesen Jahren. Sie gestattete vor allem eine Herabsetzung der Zinslast durch Konversion der 5 % igen Prioritäten von 1868 in 4 % ige, was eine jährliche Ersparnis von 280 000 Mark bedeutete. Das ungleiche Verhältnis zwischen Aktienkapital und Prioritätenschuld, eine Folge der starken Vermehrung der letzteren in den ungünstigen siebziger Jahren, konnte dem Drängen der hessischen Regierung entsprechend durch Begebung neuer Aktien, deren Erlös zur Rückzahlung der Anleihen von 1856, 1860 und 1866 verwendet wurde, ausgeglichen werden. Dadurch wurde die Zinsenlast um weitere 220 000 Mk. gemindert und das Unternehmen auch finanziell auf breitere Basis gestellt, die es kommende Schwankungen leichter ertragen ließ. Der Emission der neuen Aktien, die auf eine nur in der Darmstädter Zeitung erfolgte An-

kündigung hin nach und nach erfolgte, kamen die damals bereits kursierenden Gerüchte von einer beabsichtigten Verstaatlichung der Bahn, die den Kurs bis auf 115 % trieben, zustatten, so daß nicht nur die beteiligten Bankinstitute, sondern auch die Privatbahn selbst erhebliche finanzielle Vorteile aus der ganzen Aktion hatten. Von 67,479 Millionen Mark stieg das Aktientkapital auf 99 Millionen Mark.

Schwieriger war eine günstige Gestaltung der Betriebsergebnisse selbst herbeizuführen. Die Betriebsausgaben waren schon in der vorhergehenden Periode soweit wie möglich herabgedrückt worden. Weitere dauernde Ersparnisse waren hier nur schwer durchzuführen. Durch intensivere Ausnützung des Betriebsmaterials, insbesondere durch Einführung von Dampfwagen im Personenverkehr, ließ sich zwar manche Ausgabe vermindern, aber nur in beschränktem Maße. Namentlich im Güterverkehr der älteren Strecken konnte die Reduzierung der Betriebskosten nicht im gleichen Verhältnis erfolgen, wie sich der Rückgang der Einnahmen vollzog. Die jüngeren Linien aber mit ihren schwierigen Betriebsverhältnissen erforderten an sich schon höhere Betriebskosten, die stärker anwuchsen als ihr Verkehr.

In der Steigerung des Verkehrs der einzelnen Linien lag also das einzige Mittel die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens zu bessern. Hier setzte denn auch eine rege Tätigkeit der Verwaltung der Bahn in diesem Jahr ein, die begünstigt von dem erneuten Aufschwung im Wirtschaftsleben nicht ohne Erfolg bleiben konnte.

Die größte Bewegungsfreiheit besaß man noch auf dem Gebiet des Personenverkehrs. An sich war dieser Verkehr weniger rentabel als der Güterverkehr, es ließen sich aber hier Umleitungen nicht gut ausführen, am allerwenigsten in den rheinischen Verkehren, wenn man nicht die in Mainz anschließenden kürzesten Zugverbindungen von und nach Baden, Bayern, der Pfalz, dem Elsaß und der Schweiz vereiteln wollte. Die preußische Staatsbahnverwaltung hatte sich daher damit begnügt, daß eine gemeinschaftliche Gültigkeit aller direkten und internationalen Billette zwischen Frankfurt und Köln auf den beiden Rheinseiten vereinbart und dabei eine der rechtsrheinischen Route günstige Repartition zugestanden wurde.

So blieb der Personenverkehr ein Gebiet, auf dem auch die neuen Linien allmählich in den Transitverkehr eingeführt werden konnten. Die nötigen Anschlüsse mußten zudem hier gewährt werden. Schon 1881 wurde auf Wunsch des Reichs ein Schnellzug Berlin—Straßburg über Frankfurt—Mannheim zur Herstellung der schnellsten Verbindung geleitet. Die Verwaltung glaubte in diesem Wunsch, von maßgebender Stelle eine Anerkennung der Zweckmäßigkeit dieser Linie zu erblicken und erhoffte die Einführung weiterer direkter Billette von Nord- und Mitteldeutschland

nach Baden und der Schweiz, damit durch erhöhte Frequenz die anfangs zu erwartenden Zubußen ausgeglichen würden. Die dahin gerichteten Bemühungen scheiterten aber an dem Widerstand beteiligter Bahnwaltungen und auch das Reichseisenbahnamt lehnte eine Entscheidung zugunsten der Linie vorläufig ab. Für den Verkehr mit Baden und darüber hinaus blieb sie daher verschlossen. Besseren Erfolg hatte man mit der Einrichtung einer neuen Transitroute durch Einlegung eines Schnellzuges Köln—Mainz—Mannheim—Schwezingen—Karlsruhe—Basel, der die Fahrzeiten zwischen Köln und Basel gegen früher um 2 bis 3 Stunden abkürzte und auch sofort allseitige Anerkennung fand. 1882 wurde eine weitere Schnellzugsverbindung Mainz—Mannheim zur Vermittlung des Verkehrs von Heidelberg nach den rheinischen Reisegebieten eingerichtet mit direkten Billetten zwischen Bingen und Mainz einerseits, Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Basel andererseits. Als die preussische Staatsbahn die rheinischen Anschlußzüge an die Gotthardbahn auf die Alsenzroute verlegte, begegnete man dieser Maßnahme durch Einlegung eines Schnellzuges Bingen—Mannheim—Karlsruhe—Basel. Auch die Linie Hanau—Eberbach suchte die Privatbahn in derselben Weise in den Durchgangsverkehr einzuführen. Man legte einen Schnellzug Frankfurt—Ost—Eberbach ein mit Anschluß in Hanau an die Nachtschnellzüge der Hanau—Bebraer Linie und mit direkter Fortsetzung von Eberbach über Heilbronn, Stuttgart, Singen nach Zürich zum Anschluß an die Züge der Gotthardbahn. Damit wollte man eine abgekürzte Verbindung zwischen Norddeutschland einerseits, Württemberg und der Schweiz andererseits herstellen. Bei der Bequemlichkeit, welche diese Abkürzung dem reisenden Publikum bot, konnte man sich auf preussischer und badischer Seite der Gewährung der geeigneten Anschlüsse nicht entziehen. Dadurch, daß man aber eine beschleunigte Führung auf der Strecke Eberbach—Jagstfeld erschwerte, wurde der Vorteil der Abkürzung wieder zum Teil illusorisch gemacht. Die Frequenz des Zuges blieb daher, wie die der ganzen Verkehre auf dieser Linie, eine mäßige, so sehr man sich auch bemühte durch Ausgabe von Rundreisebilletten über diese und die badische Odenwaldbahn in Verbindung mit der Main-Neckarbahn und den pfälzischen Bahnen, durch Erwirkung der Aufnahme in den süddeutschen Rundreiseverkehr und den Rundreiseverkehr nach der Schweiz die Frequenz zu heben. Ähnlich war die Entwicklung auf den nassauischen Linien, auf denen man den Touristenverkehr durch Ausgabe von Sonntagskarten zu beleben suchte. Alle diese Maßnahmen trugen wesentlich dazu bei, wenn von 1880 bis 1884 sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 5,27 auf 6,2 Millionen Mark erhöhten, aber sie hatten auch großen Anteil an der Steigerung der Ausgaben von 6,3 auf 7,75 Millionen Mark. Immerhin war damit dem

Unternehmen die Behauptung seiner Stellung im internationalen Verkehr erleichtert.

Die schwierigste Aufgabe war der Verwaltung im Güterverkehr gestellt. Aber auch hier brauchte man, um Ersatz zu finden für die entgangenen Beförderungen, nur weiter zu bauen, was in den früheren Jahren bereits begonnen war, die Ausgestaltung des Umschlagsverkehrs an den Rheinhäfen insbesondere in Gustavsburg und die Hebung des inneren Verkehrs, namentlich der von und nach den Industrierevieren um Frankfurt und Mannheim gehenden Verkehre.

Die Wasserstraße als Bundesgenossin der Eisenbahn, das war die Erscheinung, welche wie dem Verkehr der süddeutschen Bahnen überhaupt so auch jenem der hessischen Ludwigsbahn in den achtziger Jahren sein Gepräge gab. Begünstigt durch den erneuten Aufschwung im deutschen Wirtschaftsleben, nicht minder aber durch die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse im Osten stieg gerade dieser kombinierte Verkehr überaus rasch in der ersten Hälfte der achtziger Jahre. Wie für die hessische Privatbahn der Rhein, so bildete für die bayerischen Staatsbahnen die Donau eine natürliche Zu- und Abfuhrstraße. Hier stand noch die Schifffahrt in lebhafter Konkurrenz mit den Bahnen, insbesondere den österreichisch-ungarischen Linien. Beide Verkehrsstraßen suchten nun um die Wette Anschluß nach Westen. Das kam dem hessischen Unternehmen zustatten. Mit der Donaudampfschifffahrt bestanden bereits Beziehungen, Sie wurden nun umgestaltet und ausgebaut. So kam von 1880 ab rasch eine ganze Anzahl neuer Tarife zustande, unter anderen mit den Stationen der Donaudampfschifffahrt Ausnahmetarife für Eisen und Holz nach Rheinland, Westfalen, Belgien und England. Gleichzeitig wurden aber auch mit den österreichisch-ungarischen insbesondere böhmischen Bahnen neue Tarife für den Umschlagsverkehr mit Belgien und Holland über Gustavsburg eingerichtet. Bayern stellte für die gleichen Verkehre neue Tarife sowohl für Gustavsburg wie für Ludwigshafen und die neue Station Mannheim her. Auch für Getreide kamen mehrere Ausnahmetarife von Osten zustande. Die dort konkurrierenden Verkehrsstraßen gewährten, um den Wettbewerb mit dem über die belgischen und holländischen Seehäfen im Rheinschiffahrtsverkehr bezogenen amerikanischen und russischen Getreide aufnehmen zu können, für die Rheinumschlagshäfen erhebliche Refaktien. Dank der so bestehenden Interessengemeinschaft hatten die Bestrebungen der hessischen Privatbahn raschen Erfolg. Die Erweiterungen der Hafeneinrichtungen in Gustavsburg zeigten, in welcher erfreulicher Weise sich dieser Verkehr entwickelte. Die vorhandenen beiden Hafen-Bassins mußten erweitert werden, ein drittes Bassin wurde neu angelegt, mit dem Bau eines vierten begonnen. Dem entsprach die

Erweiterung der übrigen Hafeneinrichtungen. Die Zahl der vorhandenen Dampfkranen mußte vermehrt werden, neue Güter- und Lagerhallen, darunter solche speziell für Getreide, Petroleum und Öl wurden errichtet. Rasch stieg der Hafenverkehr. Mit 4 211 400 Zentnern im Jahr 1881 erhob er sich um $1\frac{3}{4}$ Millionen Zentner über den Verkehr des Jahres 1880 und 1 Million des seither verkehrsreichsten Jahres 1877. Diese Höhe wurde auch im Jahr 1882 behauptet, trotzdem ein niederer Wasserstand im Mai, Hochwasser im November und Dezember einen erheblichen Ausfall, besonders im Kohlenverkehr, zur Folge hatten. 1883 brachte ein erneutes Steigen um über die Hälfte. Einschließlich des Verkehrs im Hafen von Mainz erreichte der Umschlag in diesem Jahr die Höhe von 7 260 000 Zentnern und 1884 nach weiterem Steigen trotz ungünstigen Wasserstandes 8 920 000 Zentner. Die finanzielle Bedeutung dieser Steigerung für die Privatbahn trat in den Einnahmen der Station Gustavsburg zutage. Von 365 000 Mark im Jahr 1879 und 327 000 Mark im Jahr 1880 stiegen diese auf 547 000 Mark im Jahr 1881, 742 749 Mark im Jahr 1883 und 896 869 Mark im Jahr 1884. In ähnlicher Weise wurden in Bingen und Worms die Hafeneinrichtungen, wenn auch den kleineren Verhältnissen entsprechend in kleinerem Umfang, erweitert und durch Aufstellung von Dampfkranen verbessert.

So entwicklungsfähig dieser kombinierte Verkehr war, so sehr er die Stellung der Bahn stärkte, ihre Zukunft vermochte er allein doch nicht zu tragen. Mit jedem Fortschritt in der Kanalisation des Mains wurde auch der Mainzer Umschlagsverkehr stets mehr gefährdet.

Die Bahnen im Osten, insbesondere die österreichisch-ungarischen Linien, hatten sich zur Beseitigung der für Gustavsburg gegenüber anderen Rheinhäfen bestehenden Vergünstigungen im Umschlagsverkehr verstehen müssen, als 1882 die preussischen Staatsbahnen auch gegen sie durch Tarifikündigungen vorzugehen drohten. So blieb die sicherste Stütze des Unternehmens doch immer der innere Verkehr. Das hatte die Verwaltung der Bahn auch nie übersehen. Alle jene großzügigen Projekte, wie die Transitlinien nach Westfalen, nach Berlin, nach Mannheim, sie waren nicht lediglich auf den Erwartungen eines großen Transitverkehrs aufgebaut, sie schlossen gleichzeitig bereits bestehende oder noch in der Entwicklung begriffene Industriereviere an das Netz der hessischen Privatbahn an. In Mannheim mündete die Linie der Bahn mitten in das Industriegebiet am Neckarufer. In Frankfurt war die Entwicklung noch zurück, auch hatte man hier mit der Konkurrenz der Staatsbahn zu rechnen. Der Besitz des über 300 ha umfassenden Gutleuthofs im Westen der Stadt, den die Privatbahn, eine günstige Gelegenheit benutzend, schon 1872 für 3,6 Millionen Mark (für über $7\frac{1}{4}$ Millionen Mark

wurde er später parzelliert weiter veräußert) erworben hatte, sollte hier neben der Anlage des Güterbahnhofes gleichzeitig die Ansiedelung und den Anschluß industrieller Niederlassungen erleichtern. Doch konnte dies alles erst nach der Vollendung der Frankfurter Bahnhofsanlagen zur Geltung kommen. So war die Tätigkeit der Bahn auf diesem Gebiet in Frankfurt zunächst noch gehemmt, um so mehr konnte man sich aber dem übrigen Verkehrsgebiet zuwenden. Auch hier galt es nur, das fortzusetzen, was man in früheren Jahren schon begonnen. Durch Erleichterung von Geleisanschlüssen, Überlassung von Spezialwagen, die man teils neu herstellte oder aus Güterwagen umbaute, hatte man seither schon die Errichtung industrieller Niederlassungen unterstützt. Der Aufschwung im Wirtschaftsleben bot hier nun ein ausgedehntes Feld zu weiterer Betätigung in dieser Hinsicht. Durch Förderung des Arbeiterverkehrs wurde die Beschaffung der notwendigen Arbeitskräfte erleichtert. Dem Bezug der Rohstoffe, wie dem Absatz der Fabrikate kamen die bestehenden und neu zur Einführung gelangenden Ausnahmetarife zustatten. Der Kleinverkehr wurde gefördert durch Ausdehnung der 1876 auf den eigenen Linien eingeführten Expresgutbeförderung auf den Verkehr mit den pfälzischen, badischen und bayerischen Bahnen. Im Wettbewerb mit den Staatsbahnen mußte besonders auf den Konkurrenzstationen die Erweiterung der Güterbestätterei auf die Abholung der Güter zur Bahn auch die Heranziehung des Stückgutverkehrs auf die Linien der Privatbahn erleichtern. So wurden auch die kleineren Verkehrsquellen nach Möglichkeit ausgenutzt, und das trug nicht unwesentlich dazu bei, daß namentlich im Lokalverkehr und im Verkehr nach fremden Bahnen von 1880—1884 eine Steigerung der Erträge um 50 und 57 % eintrat, während der direkte Verkehr von fremden Bahnen nur um 30 % stieg. Wenn dabei im Transitverkehr 1884 nahezu die Höhe der Einnahmen von 1880 wieder erreicht war, so konnte man den Stand des Unternehmens als günstig bezeichnen. Die durch die Verkehrsentziehungen erlittenen Verluste schienen ausgeglichen, ja im direkten Verkehr, besonders in dem nach fremden Bahnen, hatte sich der Verkehr ganz erheblich gesteigert. Das zeigten besonders die Einnahmen auf den größeren Stationen. So waren die Einnahmen der Station Wiesbaden von 176 110 Mark im Jahr 1882, und 197 126 Mark im Jahr 1883 auf 334 740 Mark im Jahr 1884 gestiegen. Der Ertrag der Station Hanau, der 1882 noch 269 484 Mark, 1883 273 694 Mark betrug, erreichte 1884 den Betrag von 436 256 Mark. In derselben Zeit wuchsen die Einnahmen der Station Höchst a. M. von 311 002 Mark im Jahr 1882 und 320 295 Mark im Jahr 1883, auf 403 252 Mark im Jahr 1884 an. Dieselbe Erscheinung zeigten die Einnahmen der Station

Mannheim mit einer Steigerung von 287745 und 281020 Mark auf 571510 Mark, der Station Darmstadt mit einer Steigerung von 552714 und 575145 Mark auf 996043 Mark, und endlich der Station Frankfurt, deren Einnahmen von 2,139 Millionen Mark im Jahr 1882 und 2,252 Millionen Mark im Jahr 1883 auf 3,211 Millionen Mark im Jahr 1884 anwuchsen. Mainz zeigte eine Steigerung von 1,953 und 2,017 Millionen auf 3,022 Millionen Mark. Diese erhebliche Zunahme des Verkehrs blieb nicht etwa auf die Konkurrenzstationen beschränkt. Auch Worms hatte ein gleiches Anwachsen der Einnahmen aufzuweisen von 445275 und 471156 Mark auf 772871 Mark. Aschaffenburg verzeichnete eine Zunahme von 393539 und 430478 Mark auf 640727 Mark, Bingen von 236194 und 254977 Mark auf 473707 Mark, endlich Alzey von 153877 und 169306 Mark auf 261117 Mark. Es war überall dieselbe Erscheinung, ein Beweis, daß der treibende Faktor hier wie dort derselbe war, die günstige wirtschaftliche Entwicklung. Daß diese die Verwaltung der Bahn ausgenutzt hatte, ließ sich nicht leugnen. Mochte daher für viele der Aufschwung des Unternehmens ein neuer Beleg sein für die Rührigkeit seiner Verwaltung und ihrer Beliebtheit in weiten Kreisen des Publikums, die preußische Staatsbahnverwaltung sah darin nur die nackte Tatsache, daß die hessische Ludwigsbahn zum Teil auf Kosten der preußischen Bahnen wieder Verkehre an sich riß, die man ihr entziehen wollte. Man hatte ja noch nicht endgültig mit der Nachbarbahn abgerechnet. Das Abkommen von 1880 war nur auf die Dauer von zwei Jahren getroffen, und als 1882 die Verstaatlichung weiterer Privatbahnen insbesondere der thüringischen und Berlin-Anhalter Bahn der preußischen Staatsbahnverwaltung Anlaß gab, für sich günstigere Verkehrsleitungen zu beanspruchen, zwar durch eine neue Vereinbarung mit nur unwesentlichen Änderungen ersetzt worden, aber und das war das bedenkliche, man hatte sich auf preußischer Seite auf eine Bindung für bestimmte Zeit nicht eingelassen, sondern jederzeitige vierteljährliche Kündigung verlangt und auch durchgesetzt. Das kennzeichnete treffend die prekäre Lage, in der sich das hessische Unternehmen befand. Die Herstellung des zweiten Geleises auf der rechtsrheinischen Schienenstraße wies darauf hin, daß man sich hier auf einen stärkeren Verkehr einrichtete. Die Kanalisierung des Mains und der Ausbau des Frankfurter Hafens waren im Gang, ihre volle Bedeutung konnten diese Bauten für Frankfurt und die preußische Staatsbahn nur entfalten, wenn es gelang, den neuen Frankfurter Hafen gleichzustellen mit dem Hafen zu Gustavsburg, der ebenso wie Mainz gegenüber Mannheim und Ludwigshafen in verschiedenen Beziehungen nach Bayern noch Vergünstigungen im Tarifwesen besaß, die ihm die Konkurrenz mit diesen beiden Rheinhäfen erleichtern sollten.

So bestanden neben finanziellen noch andere wichtige Gründe, welche ein die neuen Verhältnisse berücksichtigendes Abkommen mit der hessischen Ludwigsbahn wünschenswert erscheinen ließen. Das war schwierig bei der Taktik, wie sie die Privatbahn verfolgte. Ohne eine Machtprobe waren auch hier Konzessionen nicht zu erlangen. Zu einem Abbruch der Beziehungen fehlte nur der Anlaß, diesen aber suchte man in Mainz nach Möglichkeit zu vermeiden. Das gelang zwar auch, aber nur schwer, die komplizierten Vertragsbestimmungen ließen gar zu oft verschiedene Auslegungen zu, die jeder Teil, wie sie ihm günstig waren, benutzte und in der Praxis befolgte. Wich man da auch immer, so gut es ging, aus, so konnte man doch nicht hindern, daß das Verhältnis zu der preussischen Staatsbahnverwaltung mit jedem Tag gespannter wurde.

Bezeichnend für die ganze Lage ist ein Streit der Privatbahn mit der Eisenbahndirektion Frankfurt, zu dem die im Sommer 1884 eröffnete Westerwaldbahn den Anlaß gab. In Mainz glaubte man besondere Berücksichtigung verlangen zu dürfen, da man ja 800 000 Mark zum Bau der Bahn beigetragen und dabei die Versicherung von dem preussischen Handelsminister erhalten hatte, daß die Interessen der hessischen Privatbahn tunlichst berücksichtigt werden sollten. Die Eisenbahndirektion Köln hatte nun für die neu eröffnete Bahn rechtsrheinische direkte Gütertarife zum 1. Juni 1884 im Transit über die Staatsbahnstationen Staffel und Limburg und über die Limburger Strecke der hessischen Ludwigsbahn mit Baden und Württemberg beantragt und bearbeitet. Dabei war die Leitung des Verkehrs auch über die südlichen Linien der Privatbahn Griesheim—Mannheim und Griesheim—Mainkur—Eberbach vorgesehen, analog wie dies im Verkehr der gleichmäßig belegenen Bahnstationen mit Abzweigungen z. B. nach Hadamar zwischen der Staatsbahn und der hessischen Ludwigsbahn vereinbart war. Die Eisenbahndirektion Frankfurt beanstandete die getroffene Anordnung und verlangte, daß die Privatbahn die Transporte, welche ihr in Limburg zukämen, in Frankfurt an die Main-Neckarbahn als die kürzeste Route nach Süden abgäbe, statt sie auf der eigenen Route zu fahren. Dazu verstand man sich in Mainz nicht, man wies auf den zum Bau der Bahn geleisteten Beitrag und die dafür erhaltenen Versicherungen einer tunlichsten Berücksichtigung vor allem aber darauf hin, daß die preussische Staatsbahnverwaltung ja selbst den Grundsatz aufgestellt habe, daß jede Bahn soweit als möglich die Transporte auf eigenen Routen fahren könne. Die analoge Behandlung der gleichmäßig gelegenen Bahnstationen rechtfertige zudem die getroffene Anordnung. Die Einwendungen blieben unbeachtet. Die Instradierungstabelle wurde im Sinne des Verlangens der Eisenbahndirektion Frankfurt geändert, und da die hessische Ludwigs-

bahn auf ihrem Standpunkt beharrte, der Verkehr am 1. Oktober 1884 über die um 83 % längere Linie Gießen—Frankfurt geleitet. Eine Beschwerde an den preußischen Minister blieb ohne Erfolg.

Ein Tag vorher war nicht ganz unerwartet die Kündigung des ganzen Abkommens von 1883 bei der Verwaltung der hessischen Ludwigsbahn eingetroffen. Man konnte wieder einmal über eine einheitliche Auslegung einzelner Vertragsbestimmungen nicht zu einem Ergebnis kommen, und dem machte die preußische Staatsbahnverwaltung durch Kündigung des ganzen Abkommens ein Ende. Es wurden sämtliche direkten Tarife mit den Strecken der preußischen Staatsbahnen und über dieselben hinaus sowie die Instradierung des Transitverkehrs über die hessische Privatbahn mit wenigen Ausnahmen gekündigt, ohne daß eine sachliche Andeutung geworden wäre, ob und in welcher Weise der Abschluß eines neuen Konkurrenzvertrags gewünscht resp. zugelassen würde. Es stand nun nicht nur die Wiederherstellung des Zustandes in Aussicht, wie ihn die im Jahre 1880 erfolgten Kündigungen geschaffen hatten, also Ausschluß der hessischen Ludwigsbahn von allen niederrheinischen, rechts- sowie linksrheinischen Verkehren nach Osterreich und Süddeutschland, sondern es kam jetzt auch noch hinzu die Entziehung der mittel-südwestdeutschen Verkehre und Umleitung derselben über die Main-Neckarbahn.

In Mainz machte man zunächst den Versuch, mit der Eisenbahndirektion Frankfurt direkt zu einer Verständigung zu gelangen. Es mißlang.

Man behauptete auf preußischer Seite, man sei getäuscht worden, warf der Privatbahn vor, sie treibe unlauteren Wettbewerb, gewähre heimliche Vergünstigungen und schlug dabei einen so schroffen Ton an, daß die hessische Ludwigsbahn von weiteren Verhandlungen Abstand nahm¹⁾. Gleichzeitig hatte man die Intervention des Reichseisenbahn-

¹⁾ Das Verhalten der Eisenbahndirektion Frankfurt ist wohl nicht mit Unrecht in Zusammenhang gebracht worden mit damals vorhandenen Kaufabsichten, die ja auch ihren Ausdruck fanden in dem kurz darauf der hessischen Regierung gemachten Kaufangebot (siehe S. 303). Über die vorgebrachten Beschwerden selbst heißt es in dem Vortrag des Berichterstatters der Zweiten Kammer, dem der ganze zwischen den Verwaltungen geführte Schriftwechsel vorlag, u. a. etwa: „Hauptbeschwerdepunkt scheint die Frage der Tarife nach den Rheinhäfen der hessischen Ludwigsbahn besonders nach Gustavsburg zu sein. Dann aber wird der Privatbahn vorgeworfen, sie treibe illoyale Konkurrenz, biete zu viele Vergünstigungen und zu wohlfeile Leistungen dem Publikum an und veranlasse es dadurch, die preußische Staatsbahn mit der Güterbeförderung zu umgehen. Bestimmte Fälle zu nennen, wie die hessische Ludwigsbahn es verlangte, ist die preußische Staatsbahn nicht in der Lage, wie auch ein Beweis ihrer Behauptungen in dem vorliegenden Schriftwechsel nirgends erbracht ist. Es scheint über-

amtes angerufen, als dieses Aufklärung über eine öffentliche Aufforderung der Bahn zur Routenvorschrift verlangte. Man berief sich auf Artikel 44 der Reichsverfassung, danach bestehende wichtige Verkehrsbeziehungen nicht willkürlich ohne Ersatz aufgehoben werden dürften, zumal wenn sie die kürzeste Route bedeuteten, deren Existenz ja allein die billigste Fracht hervorgerufen habe. Auf diese Eingabe und eine am 4. November 1884 abgegangene Erinnerung kam keine Antwort. Am 23. Januar 1885 erkundigte sich ein hessischer Reichstagsabgeordneter nach dem Schicksal der Eingaben. Ein Vertreter des Amtes erklärte, daß eine Beschwerde nicht erhoben sei. Darauf wurde sofort am 26. Januar 1885 die Eingabe wiederholt und nunmehr ausdrücklich als Beschwerde bezeichnet. Schon am 4. Februar traf die Antwort ein, daß es nicht Aufgabe des Reichseisenbahnamtes sei, die finanziellen Interessen eines Unternehmens wahrzunehmen. Ein Einschreiten auf Grund des Artikel 44 der Reichsverfassung erfordere den Nachweis der Schädigung allgemeiner Verkehrsinteressen, jedenfalls lasse sich aus den Bestimmungen dieses Artikels kein Recht einer Bahnverwaltung ableiten, die anderen Verwaltungen zur Gewährung direkter Tarife in Anspruch zu nehmen. Von seiten der Privatbahn wurde in einer erneuten Eingabe auf das Interesse der Bevölkerung insbesondere derjenigen ihres Verkehrsgebietes an der Erhaltung leistungsfähiger Transitlinien, vor allem aber an der Einhaltung der kürzesten Route hingewiesen. Darauf verlangte das Reichseisenbahnamt die Vorlage weiteren Materials, welches dafür spreche, daß die Linien, welche bei den seitens der preußischen Staatsbahn in Aussicht genommenen Tarifänderungen die hessischen Linien ersetzen sollten, dazu zum großen Teil weniger geeignet und ihre Leistungen nicht so gut seien, als dies seither der Fall gewesen. Damit war ein Beweis gefordert, der nicht zu führen war. Gewiß, für den großen Verkehr war es einerlei, ob er über die linksrheinische oder rechtsrheinische Route geführt wurde, die Frachtsäcke wurden ja nach wie vor nach der kürzesten

haupt alles, was Preußen irgendwie gegen die hessische Ludwigsbahn herbeiziehen konnte, herbeigezogen worden zu sein. In verschiedenen Fällen mußte die preußische Verwaltung nachträglich selbst zugeben, daß die Sache keine große Bedeutung habe, man habe sie nur betont, um zu zeigen, daß die hessische Ludwigsbahn sich nicht streng an den Vertrag halte. Ganz ähnliche, oft noch weit schwerere Anklagen werden von der hessischen Ludwigsbahn gegen die preußische Verwaltung erhoben, die denn auch nicht selten die Tatsache zuzugestehen gezwungen ist, sich aber dann gewöhnlich dahinter verschanzte, zu sagen, man messe der Sache eine Bedeutung bei, die ihr nicht zukomme. Alle Versuche der Privatbahn, zu einer Einigung zu gelangen, werden kurz abgelehnt mit der Begründung, man sei nicht derjenige, der die Forderungen zu präzisieren habe, denn eine Vereinbarung mit der hessischen Ludwigsbahn habe man auf preußischer Seite nicht nötig.“

Route berechnet, der Bevölkerung des Verkehrsgebietes der Privatbahn aber konnte das nicht gleichgültig sein, denn sie hatte ja darunter zu leiden, wenn durch die finanziellen Verluste der Bahn ihre Leistungsfähigkeit gemindert wurde. Darum nahm man sich in diesen Kreisen besonders seitens der Vertretungen des Handels und der Industrie entschieden der Bahn an. Da durch die absolute Entziehung der rheinisch-westfälisch südwestdeutschen Durchgangsverkehre auch der hessische Staat als Garant eines Teiles der rheinhessischen Linien direkt geschädigt war, bestand für die hessische Regierung Veranlassung, selbst unmittelbar in den Streit einzugreifen. Nach Verhandlungen mit der preußischen Regierung fand am 6. und 7. Februar 1885 eine Besprechung zwischen den Kommissionen beider Staaten statt, zu welcher Vertreter der streitenden Bahnverwaltungen zugezogen waren. In der Sache selbst konnte in diesen Verhandlungen zwar kein Ergebnis erzielt werden, es wurde aber ein Aufschub der zum 1. April beabsichtigten Tariffkündigungen auf Veranlassung der hessischen Regierung erreicht, während die am 1. Januar 1885 eingetretenen Verkehrsentziehungen fortbestehen blieben. Auf Grund neuer Vorschläge der hessischen Ludwigsbahn wurden dann am 10. und 11. April die Verhandlungen fortgesetzt, auch hier zunächst noch ohne Ergebnis. Die preußische Staatsbahnverwaltung wollte die Routen Bingen—Nischaffenburg, Bingen—Worms und Frankfurt—Worms, wie der Verwaltungsrat erklärte, vom Transitverkehr fast ganz ausgeschlossen wissen und verstand sich erst in der Schlussverhandlung vom 23. Juni 1885 zu einer Reduktion ihrer Ansprüche. Aber auch in dieser Form war die Regelung für die Privatbahn noch so ungünstig, daß die hessische Regierung ihre Annahme nicht empfehlen zu können glaubte. Indes bei der Haltung der preußischen Staatsbahnverwaltung, die nun einmal Übermacht genug besaß, um auf ihrem Standpunkt beharren zu können, hielt man in Mainz einen weiteren Widerstand für nutzlos, und so kam denn eine neue Ordnung zustande, die mit dem 1. August 1885 in Kraft trat.

Danach blieben die vor dem 1. Oktober 1884 erfolgten Verkehrsentziehungen bestehen. Neu hinzu kam die Entziehung aller Transitverkehre, welche die Punkte Frankfurt—Sachsenhausen und Ludwigshafen berührten. Sie wurden der Main-Neckarbahn zugewiesen. Es handelte sich dabei im wesentlichen um den mittel- und westdeutschen Verkehr, insbesondere den Verkehr mit dem Elsaß und dann mit der Pfalz via Ludwigshafen einschließlich Ludwigshafen selbst. Für diese Verkehre bedeuteten die Linien Frankfurt—Mannheim—Ludwigshafen 183 + 12 km und Frankfurt—Worms—Ludwigshafen mit 72 + 23 km eine Abkürzung von 4 km gegenüber der Route über die Main-Neckarbahn. Gerade

auf den Verkehr mit dem Elsaß glaubte die hessische Ludwigsbahn um so eher ein Anrecht zu haben, als dieser Verkehr sofort nach dem Krieg von 1870 unter wesentlicher Mitwirkung von ihr, aber ohne Zutun der Main-Neckarbahn, hergestellt worden sei. Nicht minder empfindlich traf die Bahn, daß sie jetzt auch noch den Rest des rheinischen Verkehrs mit Bayern und Österreich, der ihr 1881 geblieben war, verlor. Er bestand überwiegend aus dem belgischen und linksrheinischen¹⁾ Verkehr, der, den Teil südlich Koblenz ausgenommen, von Bingen—Mainz—Schaffenburg nunmehr auch auf die rechtsrheinische Linie und Hanau—Schaffenburg geleitet wurde. Endlich wurde der rheinisch-westfälische Verkehr mit der Reichsbahn und Südpfalz der Route Münster am Stein unter Ausschluß der Privatbahn aber unter gleichmäßiger Behandlung der Anschlußverkehre übertragen.

Wiederhergestellt wurden nur der am 1. Januar 1885 entzogene rheinisch-westfälische Verkehr mit der Nordpfalz, Baden und Württemberg via Bingen und der am 1. April 1885 entzogene Verkehr zwischen Nassau und Bayern, Baden und Württemberg. Im Verkehr der Konkurrenzstationen traten wesentliche Entziehungen dadurch ein, daß derselbe bezüglich der Stationen Wiesbaden, Höchst a. M. und Hanau auf das eigens konstruierte Verhältnis der Lokoübergaben, das bei dem ausgedehnten Bereich der preussischen Staatsbahn stets zu deren Vorteil gereichte, — der Verwaltungsrat berechnete den Verlust der Privatbahn auf 200 000 Mark —, verwiesen wurde.

Mit ein Gegenstand der Verhandlungen zwischen der preussischen Staatsbahnverwaltung und der hessischen Ludwigsbahn bildeten die Tarife, insbesondere die Umschlagstarife mit den Bahnen im Osten. Hier waren, nachdem Bayern lange Zeit Gustavsburg besondere Vergünstigungen gewährt hatte, für die Stationen Gustavsburg—Mainz und Mannheim—Ludwigshafen von den beteiligten Bahnen bestimmte Tarifvergünstigungen festgesetzt worden, die den Wettbewerb der Häfen erleichterten. So stand der Tarif von Mannheim—Ludwigshafen nach Nordbayern nur um die feste Differenz von 5. Pfg. pro 100 kg in allen Klassen höher als jener von Gustavsburg—Mainz. Umgekehrt waren die Frachtsätze von Gustavsburg—Mainz nach Südbayern nur um 5 resp. 10 Pfg. pro 100 kg höher gehalten als die Fracht von Mannheim. In einer Reihe anderer Verkehre waren die Tarife für sämtliche vier Rheinhäfen gleichgestellt.

Die Aufhebung dieser Umschlagstarife hatte die preussische Staatsbahnverwaltung bereits 1883 gefordert und von der Privatbahn ver-

¹⁾ Es handelte sich im wesentlichen um den Verkehr von und nach der Saar, dessen Leitung nach der inzwischen erfolgten Verstaatlichung der Rhein-Nahebahn nun ebenfalls ganz im Belieben der preussischen Staatsbahnverwaltung stand.

langt, daß sie auch zur Aufhebung der für die Rheinhäfen bestehenden Ausnahmetarife von und nach Bayern mitwirke. Die Zusicherungen, welche die Privatbahn damals gab, um sich vor weiteren Verkehrs-entziehungen zu schützen, mußte sie nun erfüllen, als die bevorstehende Eröffnung des neuen Frankfurter Hafens der preussischen Staatsbahnverwaltung Veranlassung gab, die Einbeziehung dieses Hafens in den Umschlagsverkehr nach Osten zu verlangen. Das Ergebnis der Verhandlungen zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen war, daß von jetzt ab alle Tarife jeder Art einschließlich der Wasserumschlagstarife auf Grund kilometrisch gleicher Einheitstaxen nach Maßgabe der wirklichen kürzesten Bahnlängen berechnet werden sollten. Diese Regelung entsprach den Wünschen Frankfurts, dem damit im Verkehr nach dem Osten eine paritätische Behandlung mit den Rheinhäfen gesichert war. Als am 16. Oktober 1886 der Main-Kanal und der Hafen in Frankfurt dem Verkehr übergeben wurden, waren die Verhandlungen über die Einbeziehung Frankfurts in den Umschlagsverkehr bereits so weit gediehen, daß noch im Laufe des Jahres die wichtigsten Tarife in Kraft treten konnten. An den Frankfurter Mainhafen war die hessische Privatbahn über die städtische Verbindungsbahn angeschlossen, der Expeditionsdienst aber stand der preussischen Staatsbahn zu.

Damit war nunmehr der Friede gesichert. Nur einmal noch trat eine Störung ein, es war, als 1894 die Nebenbahn Langenschwalbach—Wiesbaden eröffnet wurde. Mit dieser Bahn stand der preussischen Staatsbahnverwaltung eine neue Linie von der Lahn nach Wiesbaden zur Verfügung. Daraus, daß die neue Strecke zwischen Wiesbaden und Schwalbach die ganz außergewöhnliche Steigung von 1:30 hatte, so daß sie nur mit Personenwagen besonderer Bremskonstruktion befahren werden konnte, folgerte man auf seiten der Privatbahn, daß im Güterverkehr ihre Benutzung über die Bedürfnisse der eigenen Stationen hinaus ausgeschlossen sei. Trotzdem wurde ein ansehnlicher Teil des seither über Limburg—Höchst gehenden Verkehrs gekündigt und an die neue Nebenbahn übertragen, so daß die Privatbahn von den Verkehren aus dem Westerwald fast völlig ausgeschlossen wurde. Nach den Angaben des Verwaltungsrats trat dadurch im Transit ein Ausfall von 20 000 Mark ein. Zwei Jahre vorher war auch im Personenverkehr zugunsten der rechtsrheinischen Linien eine wichtige Änderung eingetreten. Die Eröffnung des Hauptbahnhofs in Frankfurt und der Übergang der bayerischen Staatsbahnverwaltung zur Beschleunigung ihrer Züge gaben Veranlassung zur Verlegung des rheinisch-bayerisch-österreichischen Schnellzugverkehrs auf die rechtsrheinische Route, über die von da ab fast bei allen Zügen allein noch Anschluß gegeben wurde.

So im West-Ostverkehr beschränkt auf die Beteiligung mit der kleinen Strecke Hanau—Schaffenburg, zum Teil auch Frankfurt—Schaffenburg, im Nord-Südverkehr konkurrenziert von der im Mitbesitz der im Norden und Süden anschließenden Staatsbahnen befindlichen Main-Neckarbahn mußte, zumal nach Beseitigung des Rechts der Routenvorschrift seitens des Absenders (1885), der Transit rasch die Bedeutung verlieren, die er seither für die Bahn gehabt hatte. Wohl erreichte er im Güterverkehr unter dem Einfluß der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung wieder die Höhe von 1880, ja überschritt sie sogar, aber das Verhältnis zwischen Leistung und Vergütung hatte sich wesentlich zu ungunsten der Bahn verschoben. 1891 ertrug im Transit jede beförderte Tonne mit 1,42 Mark fast nur noch die Hälfte wie 1880. Der von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Weg sank bis 1895 bei Stückgütern von 64 auf 52 km, bei Wagenladungen von 58 auf 49 km. Der Transitverkehr hatte aufgehört, für die Bahn eine Stütze zu sein. An seiner Stelle mußte nunmehr in dem inneren Verkehr eine Grundlage geschaffen werden, welche die weitere Entwicklung des Unternehmens zu tragen geeignet war.

Das Großherzogtum selbst bot, von den größeren Städten Mainz, Worms und Darmstadt abgesehen, nur hie und da Ansätze zu industrieller Entwicklung. Im Durchschnitt waren es nur kleinere Fabrikbetriebe, die sich in einzelnen von der Bahn berührten Orten gebildet hatten. Selbst da aber, wo wie in Rüsselsheim, Groß-Gerau, Gernsheim, Lampertheim sich größere Niederlassungen befanden, waren ihrer weiteren Vermehrung, sei es in dem zur Verfügung stehenden Kapital, sei es in den vorhandenen Arbeitskräften, enge Grenzen gezogen. Gerade auf dem Arbeitsmarkt machte sich der Wettbewerb der aufstrebenden Industriezentren in Mannheim und Frankfurt fühlbar. Hier war Kapital und Arbeit konzentriert und damit auch die Vorbedingung für eine zukunftsreiche industrielle Entwicklung dieser Städte gegeben. Ihnen wandte denn auch in dieser Zeit die Verwaltung der Privatbahn vorwiegend ihre Aufmerksamkeit zu.

In Mannheim konnte es sich nur darum handeln, die bestehenden Anschlüsse weiter auszubauen. Eine Seitenbahn von Waldhof nach den dortigen Fabriken und dem Dorfe Sandhofen bildete die wichtigste Erweiterung der Anlagen bei Mannheim.

Vor neue Aufgaben stellte die Neuordnung der Bahnhofsverhältnisse in Frankfurt. Der am 18. August 1888 dem Verkehr übergebene Hauptbahnhof vereinigte nunmehr sämtliche in Frankfurt einmündenden Linien mit Ausnahme der rechtsrheinischen Strecke Frankfurt—Hanau. Das machte sich vor allem in einer Zunahme des Transitverkehrs auf der

Strecke Frankfurt—Mannheim bemerkbar. Wichtiger aber war die mit der Zusammenlegung bedingte Veränderung in der industriellen Ansiedlung, die nunmehr den Bahnen folgend sich im Westen der Stadt um die neuen Güterbahnhofe gruppierte. Da kam nun der Besitz des Gutleuthofs zufließen. In Parzellen zerlegt wurde das Gelände zur Anlage von Fabriken und Lagerhäusern abgegeben, die zum Teil mit dem neuen, bereits 1884 in Betrieb genommenen Güterbahnhof der Privatbahn durch Anschlußgeleise verbunden wurden. Auf diese Weise half man einer ganzen Anzahl gewerblicher Anlagen bei der Niederlassung im neuen Industrieviertel Frankfurts. Bis 1893 wurden hier 19 Anschlußgeleise gelegt. So war auch in Frankfurt der Anschluß an das entstehende Industriegebiet gesichert.

Der rasche Aufschwung des Verkehrs in Frankfurt und Mannheim gibt denn auch der Entwicklung der Bahn in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre sein Gepräge. Mit einer Einnahme von 2 378 109 Mark im Personenverkehr und 1 623 557 Mark im Güterverkehr übertrafen 1891 die Stationen in Frankfurt, dank der Steigerung auf den Westbahnhöfen um 440 000 und 400 000 Mark, die Erträge des Jahres 1885. Der Verkehr in Mannheim hatte sich in demselben Zeitraum nahezu verdoppelt. Es ertrug 1891 die Station Mannheim Hauptbahnhof mit 310 049 Mark im Personenverkehr und 651 742 Mark im Güterverkehr etwa 143 000 und 332 000 Mark mehr als 1885, die Station Waldhof, die 1891 nahezu 94 575 + 364 453 Mark vereinnahmte, hatte im Personenverkehr eine Zunahme von etwa 81 000 Mark, im Güterverkehr eine solche von 275 000 Mark gegen 1885 erfahren. Neckarvorstadt brachte, dank einer Steigerung im Güterverkehr von etwa 55 000 Mark, mit 175 301 Mark nahezu 77 000 Mark mehr ein als 1885. Käferthal endlich ergab bei einem Ertrag des Güterverkehrs von 134 601 Mark mit etwa 140 000 Mark nahezu 35 000 Mark mehr als 1885. So hatte der Verkehr der Mannheimer Stationen bei einer Steigerung des Ertrags im Personenverkehr um 240 000, im Güterverkehr um 700 000 Mark 1891 jenen von Darmstadt (1 445 223 Mark), Gustavsburg (1 068 055 Mark), Worms (1 012 212 Mark), Achaffenburg (814 694 Mark) überholt. Der Mannheimer Verkehr aber war auch ergiebig, denn im Verkehr nach Norden ging sein Versand über längere Strecken, während im Verkehr nach Süden der Nachteil der Kürze der Strecke durch den Anfall der Expeditionsgebühr ausgeglichen wurde.

Mainz hatte mit 3 270 402 Mark gegen 1885 dank einer Zunahme im Güterverkehr von 1 248 114 auf 1 469 442 Mark nur eine Steigerung von etwa 270 000 Mark zu verzeichnen. Dem war allerdings eine Zunahme um 1 Million Mark im Jahre 1884 vorangegangen. In diesem Jahr war der neue Hauptbahnhof, für dessen Bau die Privatbahn unter

Aufgabe des Brückenbaues sich entschieden hatte, dem Verkehr übergeben worden. In Verbindung mit dem neuen, am 6. Juni 1887 in Betrieb genommenen Hafen, der durch direkte Geleise an die Bahnhöfsanlagen angeschlossen war, bot er nunmehr einen geeigneten Spielraum für die weitere Entfaltung des Verkehrs in Mainz.

Gewissermaßen eine Ergänzung des Mainzer Hafens für den Umschlag von Massengütern waren von jeher die Hafenanlagen in Gustavsburg mit ihren ausgedehnten Einrichtungen zur Erleichterung des Umschlages derartiger Sendungen. Hier hatte sich auch die Eröffnung des Mainhafens in Frankfurt empfindlich geltend gemacht. Allerdings unter den Rückwirkungen eines gleichzeitigen ungünstigen Wasserstandes in der zweiten Hälfte des Sommers 1887 waren in diesem Jahr die Einnahmen der Hafenstation Gustavsburg um nahezu 225 000 Mark unter jene des Vorjahres gesunken. Indessen gab auch hier bald Ersatz die rasche Besiedelung mit industriellen Anlagen, welche der von der Bahn erleichterte Anschluß an die Wasserstraße anzog. Die Firmen Haniel, Stinnes und andere errichteten Niederlassungen auf der Gustavsburg, letztere mit eigenem Hafen und eigener Hochbahn. Neben mehreren Kohlenaufbereitungsanstalten entstanden Brikettsfabriken und eine Imprägnieranstalt. Eine weitere Maschinenfabrik wurde erbaut. So erreichten die Einnahmen der Hafenstation schon 1891 wieder die Höhe des Jahres 1885.

Wie in Frankfurt, Mannheim und Gustavsburg, so wurde auch an anderen Orten die industrielle Entwicklung nach Möglichkeit gefördert. Die Zahl der Spezialwagen, zum größten Teil für Zwecke der chemischen Industrie bestimmt, stieg von 60 im Jahre 1885 auf 184 im Jahre 1895. An Geleisanschlüssen bestanden 1886 erst 40, 1889 = 67, 1895 = 84. Sie führten in letzterem Jahr der Bahn mehr als $\frac{1}{5}$ ihres Güterverkehrs zu.

Die veränderte Stellung der Bahn fand ihren Ausdruck in der von ihr nunmehr eingeschlagenen Tarifpolitik. Der Transitverkehr trat auch hier zurück. Ohne Zustimmung der preussischen Staatsbahnverwaltung war ein Wettbewerb selbst im Umschlage über die Rheinhäfen nur noch in beschränktem Maße möglich, zumal bei der Konkurrenz der anderen Umschlagsplätze. Von ihnen war nunmehr dank der neu eingeführten Tarifberechnung Frankfurt im Vorteil gegenüber Mainz, was sich von Jahr zu Jahr mehr bemerkbar machte. Noch mehr schädigte die stetige Erweiterung der zugunsten der deutschen Seehäfen bestehenden Seehafenausnahmetarife, deren Wirkungen man mit Aussicht auf einen Ertrag über die Selbstkosten hinaus nur bei einzelnen Artikeln z. B. Petroleum durch Einführung gleicher Ermäßigungen für den Rheinumschlagsverkehr abschwächen konnte. An Transittarifen kamen daher nur zustande ein

besonderer Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Eisen nach Stationen der Donau-Dampfschiffahrt, insbesondere den unteren Donauländern, in umgekehrter Richtung wurden verschiedene Ausnahmetarife für Obst von Österreich-Ungarn nach den Niederlanden und Belgien, zum Teil im Umschlag über die Main- und Rheinhäfen eingeführt. Die Vorgänge in der Kohlenproduktion endlich gaben Veranlassung, die Einfuhr belgischer Kohlen durch Ausnahmetarife sowohl nach eigenen Stationen wie nach Bayern und Württemberg zu erleichtern.

Dem inneren Verkehr kam zugute die Einführung einer zweiten Stückgutklasse in Form eines Ausnahmestückguttarifs sowohl im Lokalverkehr, wie im Verkehr mit den preußischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn und den Reichsbahnen. Dieser Tarif beschränkte sich zunächst zwar auf metallurgische Erzeugnisse, Düngemittel und Produkte der Landwirtschaft, wurde aber 1889 auch auf Holzwaren ausgedehnt. Man folgte damit, ebenso wie mit der (1891) Einführung ermäßigter Staffeltarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Kleie und Mühlenfabrikate für die preußischen Stationen, sowie für Bingen, Mainz, Gustavsburg, Bischofsheim und Kelsterbach dem Beispiel der preußischen Staatsbahnverwaltung. Ebenso wie diese suchte man der 1893 eingetretenen teilweisen Mißernte durch 20 % billiger befördernde Notstandstarife für Streu und Futtermittel, die 1895 auch auf Düngemittel ausgedehnt wurden, zu begegnen. Die Ausfuhr von Getreide nach der Schweiz ab Gustavsburg wurde durch einen besonderen Ausnahmetarif erleichtert. Die Erschließung der Eisenerzgruben in Nassau sollte ein besonderer Ausnahmetarif von nassauischen Stationen fördern. Den bestehenden industriellen Niederlassungen kamen eine ganze Reihe von Tarifermäßigungen zustatten. Größere Bedeutung erlangte von diesen der Ausnahmetarif für Schleifholz aus Bayern und Württemberg. Der wachsenden Bedeutung der Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern trug eine Reihe von Ausnahmetarifen Rechnung, die meist im Anschluß an das Vorgehen anderer Bahnverwaltungen insbesondere der preußischen Staatsbahnen eingerichtet wurden. So führte man, wie die preußische Staatsbahnverwaltung besondere Ausnahmetarife für Stückgut ein, die eine Ermäßigung der Fracht um etwa 30 % brachten. Eine gleichartige Bestimmung wurde für die Ausfuhr von Stückgut aber auch über die hessischen Rheinhäfen, Worms, Gustavsburg, Mainz und Bingen getroffen. Der Versuch, die Main-Neckarbahn zur Einführung der gleichen Maßnahmen zu bewegen, scheiterte an der ablehnenden Haltung Preußens. Im Verkehr nach der Levante und Deutsch-Ostafrika wurden über Hamburg seewärts 1892 und 1895 ausgedehnte Erleichterungen eingeführt. Sie bestanden im wesentlichen neben einer Ermäßigung der Fracht in der direkten Abfertigung ohne Expeditionsvermittlung in Hamburg. Dieselben

Vorteile im Verkehr über die ungarischen Bahnen bot auch der 1893 für Stückgüter eingeführte deutsch-orientalische Tarif für Sendungen nach Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Die Bedeutung einer großen Anzahl dieser neuen Verkehrserleichterungen lag mehr darin, daß sie zeigten, wie auch in der neuen Gruppierung im deutschen Eisenbahnwesen die hessische Ludwigsbahn ihre Stellung zu behaupten wußte, finanziell waren sie von keinem ausschlaggebenden Einfluß auf die Entwicklung des Unternehmens. Die Ermäßigungen, die mit ihrer Einrichtung verknüpft waren, fanden bei den engen Grenzen, auf die ihre Wirkung beschränkt war, nicht in demselben Maß mehr wie früher im Transitverkehr einen entsprechenden Ausgleich in der Zunahme der Beförderungen. Das kam zum Ausdruck in der Gestaltung der direkten Verkehre. Von dem Jahr 1886 bis 1891 trat im Gewicht der von fremden Bahnen kommenden Sendungen eine Zunahme von 50 % ein, der Ertrag stieg aber in dieser Zeit nur um 45 %. Stärker war die Zunahme im Verkehr nach fremden Bahnen. Hier stieg das Gewicht in demselben Zeitraum um 54 %, der Ertrag nur um 36 %. Die Steigerung von 1891 bis 1895 in ersterem Verkehr um 0,76 und 0,28 %, in letzterem um 13 und 11 % zeigte, daß das Mißverhältnis fortbauerte. Es beruhte einmal in dem Sinken des Ertrags der Beförderungen von Stückgut, die per Tonne und Kilometer im gesamten direkten Verkehr 1891 und 1895 nur noch 0,095 Mark ertrugen gegen 0,11 Mark im Jahre 1886, dann aber in einem Rückgang der von den Wagenladungen zurückgelegten Weglänge, die pro Tonne von 48,81 km im Jahre 1886 auf 43,71 km im Jahr 1891 und 43,06 km im Jahr 1895 abnahm, während der Ertrag pro Tonne und Kilometer sogar stieg von 0,02950 Mark 1886 auf 0,02951 Mark 1891 und 0,02999 Mark 1895. Unverändert blieb mit 0,22 Mark pro Tonne und Kilometer nur der Eilgutverkehr. Im Lokalverkehr ergab die Eilgutbeförderung pro Tonne und Kilometer 1886 0,219, 1891 0,219 und 1895 0,220 Mark, die Stückgutbeförderung in den gleichen Jahren 0,109, 0,096, 0,096 Mark, die Wagenladungen 0,0310, 0,0321, 0,030 Mark. Nicht wesentlich anders war auch das Bild im Transitverkehr. Auch hier stieg der Ertrag für Eilgüter pro Tonne und Kilometer (1885 0,215, 1886 0,211, 1891 0,212 und 1895 0,216 Mark), die Einnahmen aus Stückgutsendungen aber sanken von 0,104 auf 0,101 und 0,096 Mark, während die Wagenladungen sich nach einem Rückgang von 0,03 auf 0,029 Mark wieder auf 0,03 Mark erhoben.

Eine gleichzeitige Intensivierung des Betriebs hätte dieser ungünstigen Entwicklung begegnen können. Aber gerade das Gegenteil war der Fall. Von 3,75 Tonnen in beladenem und 2,65 Tonnen in beladenem und

leerem Zustand 1880 sank die Durchschnittsbelastung jeder Achse auf 2,82 und 1,97 Tonnen 1886, ohne später wesentlich zu steigen. So bietet der Güterverkehr trotz der Zunahme der Einnahmen von 9 072 055 Mark 1885 auf 12 131 553 Mark 1891 und 13 429 368 Mark im Jahre 1895 in seinem Ertrag in Wirklichkeit das Bild eines Stillstandes ohne Aussicht auf eine Steigerung, sei es durch Erhöhung der Tarife, sei es durch Erweiterung des Verkehrsgebietes.

Nicht minder ungünstig war die Entwicklung der Ergebnisse im Personenverkehr. Auch hier war ja eine Belebung des Verkehrs nur durch Ermäßigungen zu erzielen. Diese hatte man bereits in weitgehendem Maße schon früher eingeführt. Ihre Erweiterung war daher nur in sehr beschränktem Umfang möglich. Sie bestand denn auch im wesentlichen in der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten von 2 auf 3 Tage und der Einführung von Jahresabonnements mit Gültigkeit für sämtliche Strecken der Bahn. Es waren aber weniger diese neuen Einrichtungen als die durch den mit dem Jahre 1887 einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung beförderte Benutzung der bestehenden Ermäßigungen, die sich in der Gestaltung des Personenverkehrs geltend machten. Das kam zum Ausdruck im Lokalverkehr, in dem eine Steigerung der Einnahmen um 35 %, einer Steigerung der Frequenz um 76 % gegenüberstand. Auf ihn entfielen denn auch von den 1,44 Millionen Mark, um welche der Ertrag des Personenverkehrs von 1884 bis 1891 zunahm, nahezu 800 000 Mark, während der Transit nur um 400 000 Mark, der direkte Verkehr nur um 200 000 Mark stiegen. Es war der Nahverkehr, der hier die Ergebnisse beeinflusste. Auf die in ihm vorherrschende III. Klasse entfielen denn auch von jenen 1,44 Millionen Mark über eine Million, auf die II. Klasse 270 000 Mark, während die I. Klasse um 5000 Mark zurückgegangen war. Der Nahverkehr war bei den kurzen Strecken, auf die er sich erstreckte, den weitgehenden Ermäßigungen, die gerade hier gegeben wurden, der wenig rentabelste, ja, wie wohl nicht mit Unrecht die Verwaltung versicherte, bei den Linien mit schwierigen Betriebsverhältnissen direkt verlustbringend. Immerhin bot sich noch ein Ausgleich in der raschen Entwicklung des großen Reiseverkehrs insbesondere des Durchgangsverkehrs. Um so empfindlicher mußte es daher die Bahn treffen, als ihr 1892 dieser Verkehr auf der rheinisch-bayerisch-österreichischen Route zum großen Teil entzogen wurde. Der Transit auf den beiden neuen Linien konnte für die erlittenen Ausfälle keinen hinreichenden Ersatz bieten. Einen nennenswerten Aufschwung nahm er zudem nur auf der Linie Frankfurt—Mannheim. Dies und die mit der Ausdehnung des Reiseverkehrs zunehmende Benutzung der III. Klasse, der auch die Bahnverwaltungen durch erweiterte Einführung der III. Klasse in

den Schnellzügen entsprechen mußten, machten sich auch in den Erträgen geltend. Ein mit dem Stillstand in dem Aufschwung eintretender allgemeiner Rückgang im Reiseverkehr in den Jahren 1892 und 1893 verschärfte diese Entwicklung noch. So gingen die Einnahmen bei einer Zunahme im Lokalverkehr von 3603146 Mark im Jahr 1885 auf 4462476 Mark im Jahr 1891 und 4685000 Mark im Jahre 1895 im direkten und Durchgangsverkehr zurück, in ersterem von 1,91 Mill. Mark im Jahr 1891 auf 1,871 Mill. Mark im Jahr 1894 und 1,885 Mill. Mark 1895, in letzterem von 1,143 Mill. Mark 1891 auf 1,108 Mill. Mark 1894 und 1,126 Mill. Mark 1895. Gleichzeitig waren auch in den einzelnen Klassen die Erträgnisse pro Person und Kilometer gesunken. Sie betragen:

	1886	1891	1895
in der I. Klasse	0,82 Mark	0,82 Mark	0,80 Mark
" " II. "	0,497 "	0,494 "	0,479 "
" " III. "	0,264 "	0,256 "	0,254 "

Der von jeder Person zurückgelegte Weg betrug:

	1886	1891	1895
in der I. Klasse	53,79 km	47,81 km	42,23 km
" " II. "	34,14 "	31,14 "	29,42 "
" " III. "	18,53 "	17,94 "	17,32 "

Ein Rückgang in der zurückgelegten Strecke begleitet von einem gleichzeitigen Sinken des Ertrags war so die Erscheinung, welche die Entwicklung des Personenverkehrs kennzeichnete.

So zeigte sowohl der Güterverkehr wie der Personenverkehr einen Stillstand ja zum großen Teil einen Rückgang in der Vergütung für die Leistungen der Bahn. Diese Bewegung wäre an sich ohne Bedenken gewesen, wenn die Aufwendungen der Bahn für ihre Leistungen sich ermäßigt oder doch wenigstens auf der seitherigen Höhe gehalten hätten. Gerade das Gegenteil aber war eingetreten, die Ausgaben waren recht erheblich gestiegen. So weit man sie erniedrigen konnte, war es bereits geschehen. Ersparungen waren in dieser Weise nicht mehr zu erzielen. Die neuen Bahnhöfe in Mainz und Frankfurt brachten neben der erheblichen Erhöhung des Anlagekapitals auch eine nicht unwesentliche Steigerung der Betriebsausgaben, die erst allmählich einen Ausgleich in der Vermehrung der Einnahmen fand. In der gleichen Richtung wirkten die mit dem wachsenden Verkehr immer wieder neu auftretenden Anforderungen in bezug auf die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Betriebs, die ja ebensowenig einen Ausgleich in den Frachtsätzen erhielten. Das trat jetzt um so mehr hervor, als jede Steigerung des inneren Verkehrs

sich auf alle Linien und Stationen gleichmäßig erstreckte und so die Aufwendungen in einer Weise erhöhte, die in keinem Verhältnis stand zu der dadurch hervorgerufenen Steigerung der Beförderungen und ihrer Erträge. Ebenso war im Personenverkehr der Erhöhung der Ansprüche, welche die Reisenden in bezug auf die Einrichtung des Betriebsmaterials, der Stationsanlagen, insbesondere aber der Fahrgelegenheiten an die Bahnverwaltung stellten, keine gleichmäßige Erhöhung der Fahrpreise gefolgt. Zu einer relativen Erhöhung der Betriebskosten, wie sie an sich schon die Schmälerung des Verkehrs auf den großen Transitlinien und die gleichmäßige Verteilung der Steigerung des Verkehrs auf alle Strecken mit sich brachte, war daher auch eine absolute Vermehrung getreten. Sie wurde noch verschärft durch die Ende der achtziger Jahre einsetzende Steigerung der Preise und Besoldungen. So stiegen die Ausgaben pro 1000 Achsenkilometer von 58 Mark 1880 auf 66 Mark 1894. Die Kohlen allein verursachten 1889 fast einen Mehraufwand von etwa 120000 Mk., 1890 sogar von 294000 Mk. In ähnlicher Weise wirkte die Erhöhung der Eisenpreise. Trat auch später hier wieder ein Rückgang ein, so blieb man doch noch weit von den früheren Sätzen entfernt. Noch einschneidender auf die Gestaltung der Ausgaben wirkte die Erhöhung der Löhne und Gehalte, zu der man sich erst zögernd entschloß, um sie dann auf mehrere Jahre verteilt durchzuführen. Und selbst damit konnte man nicht einmal von den Wünschen der Angestellten jene auf Gleichstellung mit den Löhnen und Gehalten bei den Staatsbahnen erfüllen, die auch in der Öffentlichkeit als berechtigt anerkannt wurden. Am schwierigsten lagen die Verhältnisse der Pensionskasse, für deren Leistungen die Gesellschaft haftete. Hier hatte man versäumt, eine der gestiegenen Zahl der pensionsfähigen Angestellten entsprechende Dotierung des Fonds rechtzeitig vorzusehen. Das rächte sich jetzt, als in den achtziger Jahren die Bahn in eine Periode stärkerer Pensionierungen eintrat. Anfangs half man sich dadurch, daß man die Beiträge der Mitglieder erhöhte und die Leistungen der Kasse herabsetzte. Auch damit reichte man nicht aus. Von 1890 ab mußte der jährliche Zuschuß aus den Betriebseinnahmen von 100000 auf 150000 Mark erhöht werden, um wenigstens den dringendsten Bedürfnissen abzuhelpfen.

So sehr man sich aber auch im einzelnen einschränkte, man konnte dadurch nur das weitere Anwachsen der Ausgaben zwar hemmen, aber nicht verhindern. Mit 10 774 778 Mark überstiegen die Ausgaben im Jahr 1895 um nahezu 3,2 Millionen Mark jene des Jahres 1886. Sie absorbierten damit zu einem großen Teil die Steigerung der Einnahmen, die von 15 943 872 Mark im Jahre 1886 auf 21 996 484 Mark im Jahr 1895 gestiegen waren. Während die Einnahmen sich um 30 %

vermehrt hatten, betrug die Zunahme der Betriebsausgaben 40 %. Der Betriebskoeffizient, der von 48,02 % im Jahr 1885 auf 45,46 % im Jahr 1888 zurückgegangen war, stand 1895 wieder auf 48,984 %.

Trotz dieser wenig erfreulichen Entwicklung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben, vermochte die Rente nach einem Rückgang von 4,836 % im Jahr 1884 auf 4,067 % und 4,02 % in den beiden folgenden Jahren, der im wesentlichen neben den Verkehrsentziehungen der Erhöhung des Anlagekapitals um die Baukosten des Mainzer Bahnhofes zuzuschreiben war, sich wieder auf 4,817 % im Jahr 1891 und 4,924 % im Jahr 1894 zu erheben. Die günstige Gestaltung des Geldmarktes erleichterte die Konversion der Anleihen von 1876 bis 1878 auf 4 %, was eine jährliche Zinsersparnis von 350 000 Mark bedeutete. Die Herabsetzung des Zinsfußes sämtlicher Anleihen auf 3 oder doch wenigstens $3\frac{1}{2}$ % fand nicht die Zustimmung der hessischen Regierung. So mußte man sich mit dem Erlangten begnügen. Die Dividende, die 1885 auf $3\frac{1}{4}$ % gesunken war, stieg langsam wieder auf $3\frac{5}{6}$, $4\frac{1}{2}$ und $4\frac{2}{3}$ %. Letzteren Satz behauptete sie 3 Jahre, bis 1892 eine Erhöhung auf $4\frac{3}{4}$ % eintrat, auf die nach einem Rückgang auf $4\frac{1}{4}$ % im Jahre 1893 eine weitere Steigerung auf 5 % im Jahr 1894 folgte. Die Aufteilung des seitherigen Vortrags im nächsten Jahre ermöglichte für 1895 die Festsetzung einer Dividende von 5,45 %¹⁾.

B. Die Staatsbahnen.

1. Die oberhessischen Bahnen.

Bei den oberhessischen Bahnen hatte sich zu Beginn der achtziger Jahre dasselbe Schauspiel wiederholt, wie es sich in den beiden südlichen Provinzen abgespielt hatte, nur daß es hier hessische Staatsbahnen waren, die unter den durch den Erwerb der Main-Weserbahn ermöglichten Konkurrenzmaßnahmen der preussischen Staatsbahnverwaltung zu leiden hatten, und bei denen Hessen wieder das verlor, was ihm Preußen beim Verkauf der Gemeinschaftsbahn nachgegeben hatte.

¹⁾ Die Zuschüsse der hessischen Staatskasse, die im wesentlichen von der Odenwaldbahn und der Strecke Bensheim—Worms erfordert waren, während die Erträge der rheinhessischen Linien nahezu die Garantiesumme erreichten, betragen

1880: 491 398 Mark	1887: 379 712 Mark
1881: 678 704 "	1888: 289 436 "
1882: 558 989 "	1889: 266 197 "
1883: 508 754 "	1890: 254 736 "
1884: 389 705 "	1891: 202 559 "
1885: 534 788 "	1892: 241 840 "
1886: 474 202 "	1893: 275 337 "

Der Transit, den die oberhessischen Bahnen dank der Unterstützung der Köln-Mindener und auch der rheinischen Bahn sich errungen hatten, war gewiß bescheiden und verdient, aber selbst er blieb ihnen nicht erhalten bei der Neugestaltung des Eisenbahnwesens in Preußen. Und auch hier war es wieder eine Bahn im eigenen Land, ja eine solche, zu deren Geländekosten Hessen später noch einen Zuschuß von etwa 50 000 Mark leisten mußte ¹⁾, die Hanau-Friedberger Bahn, die der preußischen Staatsbahnverwaltung dank der Abkürzung, die sie im Verkehr nach Osten gewährte, das unbestreitbare Recht gab, die sämtlichen Transite, welche seither über Gießen—Gelnhausen—Hanau gingen, nunmehr über die 14 km kürzere Route Gießen—Friedberg—Hanau zu leiten. So verlor die Linie Gießen—Gelnhausen nach Eröffnung der neuen Bahn gegen Ende 1881 die sämtlichen Transite nach Bayern, Osterreich und Italien, damit nahezu den gesamten Transitverkehr.

Ein Recht auf Rückgabe der verlorenen Verkehre besaß man bei der bestehenden Sachlage nicht, man hatte ja jetzt die längere Route. Freilich man konnte sich auf das in anderen Fällen von Preußen durchgeführte Prinzip der Konkurrenzaufnahme bis zu einer Mehrlänge des Wegs von 20 % berufen, und man tat das auch, nur einen Teil der in Frage kommenden Verkehre sollte man wenigstens der seitherigen Route belassen, die preußische Staatsbahnverwaltung ging auch darauf nicht ein. Man habe das Recht, so wurde auf preußischer Seite erwidert, die Transporte über die Routen zu leiten, die diesseits konvenierten. Nicht einmal bei Routenvorschrift des Versenders gab man eine Leitung über die oberhessischen Bahnen zu, obwohl ihre Verwaltung sich bereit erklärt hatte, die Ausfälle allein zu tragen. So blieben die hessischen Bahnen im Transitverkehr vollständig angewiesen auf das, was die sie rings umschließenden preußischen Staatsbahnen ihnen zukommen ließen. Es waren das im wesentlichen Transite nach und von Stationen der Linie Bebra—Hanau, deren Leitung über Friedberg—Hanau oder Treyja—Bebra einen zu großen Umweg bedeutet hätte. Ihr Ertrag schwankte im Durchschnitt zwischen 6—10 000 Mark und nur in den Jahren 1892/93 überschritt er mit 12 157 Mark diesen Betrag.

Im direkten Verkehr konnten die preußischen Staatsbahnen nur an den drei Endstationen Konkurrenz machen, aber mit Ausnahme von

¹⁾ Preußen hatte auf der im Staatsvertrag von 1868 zugesagten Erleichterung des Geländeerwerbs nach Maßgabe des hessischen Gesetzes vom 14. Juli 1867 bestanden. Dies Gesetz konnte nicht gleichmäßig durchgeführt werden (S. 176) und war bei Beginn des Baus längst aufgehoben. Am nun den einzelnen Gemeinden die Stellung des Geländes zu erleichtern, gewährte ihnen später die hessische Regierung ein Darlehn von 115 000 Mark, das jährlich zu 2% zu verzinsen und mit 2% zu tilgen war.

Gießen war dieser Verkehr gering und auch kaum zu entziehen. In Fulda kamen 1880/81 an 7010 Tonnen und gingen ab 297 Tonnen, in Gelnhausen im gleichen Jahr 458 und 1907 Tonnen, während in Gießen 3060 Tonnen ankamen und 1352 Tonnen abgingen. Es handelte sich zudem bei Fulda und Gelnhausen meist um Kohlentransporte, die über Bebra und Friedberg nur mit Umwegen zu leiten waren. Hingegen konnte im direkten Verkehr von und nach Gießen die preußische Staatsbahnverwaltung, soweit ihre neu erbaute Bahn Treysa—Malsfeld bestehende Routen abkürzte, einen Anspruch auf Neuordnung der Verkehre geltend machen. Das geschah auch. Nicht nur die direkten Verkehre der Station Gießen nach Berlin und der Berlin-Stettiner Bahn wurden gekündigt, sondern später auch die nach den thüringischen Bahnen und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt bestehenden Tarife. Alle Reklamationen waren vergebens. Nur für den Verkehr mit den wichtigsten Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, der Weimar-Geraer Bahn, der Saale- und Nordhausen-Erfurter Bahn wurde die Wiederherstellung der früheren Beziehungen erreicht, nachdem die Verwaltung der oberhessischen Bahnen sich verpflichtet hatte, den gegenüber der um 24 km kürzeren Route Treysa - Malsfeld—Bebra entstehenden Frachtausfall zu tragen. Immerhin betrug der Verlust im direkten Verkehr über 25 % der seitherigen Beförderungen der Station Gießen.

So war die eine Zeitlang berechtigt scheinende Hoffnung auf Erlangung eines Transitverkehrs wieder vernichtet. Die Bahnen waren von nun ab in ihrer Entwicklung auf den Personenverkehr und die gebliebenen Verkehre im Güterverkehr angewiesen.

In dem an sich verkehrsarmen Land einen größeren Reiseverkehr hervorzurufen oder es dem Verkehr der Vergnügungsreisenden zu erschließen, war von vornherein aussichtslos, da alle Voraussetzungen fehlten, die hier unerlässlich sind zu einem Erfolg. Die von der Bahn berührten Städte waren zu klein, mit Ausnahme von Gießen besaßen sie nur vereinzelt industrielle Unternehmungen, die meist landwirtschaftliche Bevölkerung war zu arm, als daß sich hier ein größerer rentabler Reiseverkehr entfalten konnte. So mußten auch die Versuche, welche die Verwaltung unternahm, um den Bahnen einen rentableren Personenverkehr zuzuführen, zum großen Teil scheitern. Die Aufnahme der Linien in die Routen der zusammenstellbaren Fahrscheine brachte auch nach Einlegung eines Schnellzuges Fulda—Gießen zur Vermittlung des Verkehrs zwischen Berlin und dem Rhein ebensowenig die erwartete Belegung des Reiseverkehrs, wie die zur Rundfahrt über die ganze Bahn und zum Besuch des Vogelsbergs ausgegebenen Rundfahrtarten. Mehr Erfolg hatten schon die nach und nach an fast allen größeren deutschen

meist preussischen Stationen zur Einführung gelangten direkten Billette, insbesondere nach Salzschlirf, dann aber auch nach Midda, die den Besuch der Bäder Salzschlirf und Salzhausen fördern sollten. Aber auch ihr Ertrag blieb bescheiden. Am besten rentierten noch die zwischen größeren Stationen der oberhessischen Bahnen und solchen der Nachbarbahnen eingeführten einfachen und Rückfahrkarten. Jedes Jahr wurden auf diese Weise neue derartige Verkehrsbeziehungen angeknüpft, allerdings ebenso regelmäßig andere wegen mangelnder Benutzung wieder aufgehoben. So blieb die Steigerung, die im direkten Verkehr zu erlangen war, gering. Um etwas über 17 000 Mark, nämlich von 31 383 Mark auf 48 723 Mark, vermehrten sich in den 14 Jahren von 1881 bis 1895 die Erträge dieses Verkehrs. Noch langsamer entwickelte sich der Transit. Mit 14 311 Mark im Jahr 1889/90 hatte er seinen höchsten Stand erreicht, von dem er in den nächsten Jahren wieder auf 11 222 Mark zurückging. Davon entfielen etwa $\frac{4}{5}$ auf zusammenstellbare Fahrscheine.

Der Lokalverkehr blieb daher der ausschlaggebende Teil des Personenverkehrs. Wollte man ihn fördern, so mußte man sich vor allem in den Fahrpreisen den bestehenden wirtschaftlichen Verhältnissen anpassen und sich zu Ermäßigungen verstehen, die auch weiteren Kreisen des Publikums die Benutzung der Bahnen ermöglichten. So wurden die Ausflüge von Gesellschaften durch mannigfach abgestufte Ermäßigungen mit 30—50 % erleichtert. Seit 1880 wurden Sonntagskarten zwischen einzelnen Stationen zum Preis von 2 Pfennig pro Kilometer ausgegeben. Eine ganz wesentliche Verbilligung bedeuteten die seit 1885 ausgegebenen Arbeiter-Wochenkarten und die seit 1892 eingeführten Arbeiter-Rückfahrkarten mit sechstägiger Gültigkeit. Erst zu $1\frac{1}{2}$, dann seit 1890 zu 1 Pfennig pro Person und Kilometer wurde hier befördert. Bei den schon in den siebziger Jahren eingeführten Abonnementskarten fuhr man allerdings noch billiger, zu 0,8 Pfennig pro Kilometer. Der erwartete Erfolg der Maßnahmen blieb nicht aus. Schon 1887/88 wurden für über 50 000 Fahrten Sonntagskarten ausgegeben, gegen 30 000 im Jahre 1881/82. Stärker noch war die Zunahme bei den Abonnementskarten, von den 1886/87 nur 584 Stück zu 35 040 Fahrten, 1895/96 1443 Stück zu 76 892 Fahrten genommen wurden. Die größte Zunahme hatte aber der Arbeiterverkehr zu verzeichnen. Noch 1886/87 wurden 1279 Karten zu 10 668 Fahrten, 1890/91 5022 Karten zu 39 348 Fahrten ausgegeben, als die 1891 eingeführte Ermäßigung schon in den ersten Jahren ihres Bestehens eine rasche Steigerung auf 8514 Karten zu 64 692 Fahrten hervorrief, die sich bis 1895/96 auf 14 815 Karten zu 135 480 Fahrten, nahezu ein Sechstel sämtlicher Fahrten,

fortsetzte. Ein Teil dieses Verkehrs entfiel allerdings auf die 1888 eröffneten Nebenbahnen Nidda—Schotten, Stockheim—Gedern und die seit 1890 in Betrieb befindliche Nebenbahn Hungen—Laubach. Dank dieser Ermäßigungen, mit denen die Verwaltung der Bahnen noch unter den Tarif der Main-Neckarbahn ging, welcher als niedrigsten Satz 1,20 Pfennig für Schülerkarten, 1,33 Pfennig für Wochenkarten, 1,50—1,80 Pfennig bei Monatskarten hatte, gelang es, den Lokalverkehr von 487 516 Personen im Jahre 1881/82 auf 609 728 Personen im Jahre 1887/88 und 996 540 Personen im Jahre 1895/96 zu steigern. Die Einnahmen stiegen in derselben Zeit aber nur von 363 948 auf 534 843 Mark, der Ertrag pro Person und Kilometer ging von 3,46 auf 3,03 Pfennig zurück, dabei in der am meisten benutzten dritten Klasse von 3,29 auf 2,92 Pfennig. So brachte man der Bevölkerung ein Opfer, welches nur durch Verringerung der Fahrgelegenheiten hätte gemindert werden können. Das hatte man auch schon einmal versucht zu Anfang der achtziger Jahre durch Herabsetzung der Zahl der Züge von vier auf drei. Nach einigen heftigen Debatten in der Zweiten Kammer mußte man aber den früheren Zustand wieder herstellen. Bei der gestiegenen Frequenz kam dieser Ausweg jetzt ebensowenig in Frage wie eine Erhöhung der Fahrpreise. Eine Vereinfachung des Betriebs durch Einführung von Dampfwagen, wie sie die hessische Ludwigsbahn auf einigen Strecken verkehren ließ, erwies sich bei den starken Kurven als nicht durchführbar. Den Übergang zum Sekundärbahnbetrieb, der von Abgeordneten der anderen Provinzen im Landtag auch angeregt worden war, lehnte die Regierung ab. Das Anlagekapital war nun einmal aufgewendet, das Betriebspersonal konnte nicht ohne weiteres entlassen werden. So war unter den gegebenen Verhältnissen auch von einem Sekundärbahnbetrieb keine nennenswerte Besserung der finanziellen Ergebnisse zu erwarten, wirtschaftlich aber hätte seine Einführung einen Rückschritt bedeutet, der außer Verhältnis stand zu den erlangten finanziellen Vorteilen. Durch Übergang zu dem für die Personenbeförderung überaus lästigen Betrieb mit gemischten Zügen suchte man wenigstens die Betriebskosten zu mindern. So war die Entwicklung gerade im Personenverkehr eine überaus unerquickliche.

Nur wenig besser war die Gestaltung des Güterverkehrs. Hier war es der direkte Verkehr, der 1882/83 mit einem Ertrag von 243 713 Mark nahezu das Doppelte des Lokalverkehrs ergab. In seiner Förderung lag denn auch der Schwerpunkt der Tätigkeit der Verwaltung. Landwirtschaft, Forstwirtschaft und zu einem kleinen Teil auch Bergbau gaben vorwiegend der Bevölkerung ihren Erwerb und auf diesen Gebieten galt es nun, die Produktivität des Landes zu heben durch Erweiterung bestehender und Erschließung neuer Absatzwege. Die Einrichtung einer

ganzen Reihe neuer Tarife, insbesondere Ausnahmetarife, legte Zeugnis ab von dem unermüdliehen Bestreben der Verwaltung, in dieser Richtung die Bahnen dem Lande nutzbar zu machen. In den deutsch-italienischen und deutsch-französischen Verkehr, letzteren via Lothringen, wurden die oberhessischen Bahnen aufgenommen. Wichtiger waren die eingerichteten Ausnahmetarife für die Ausfuhr der wichtigsten Produkte des Landes. Von diesen hatten seit Jahren die größten Hoffnungen die Eisensteine erweckt, deren Ausfuhr in den siebziger Jahren, schon unterstützt durch Ausnahmetarife, ansehnlichen Umfang gewonnen hatte. Gerade hier aber trat um die Mitte der achtziger Jahre infolge des Wettbewerbs der seewärts billiger angebrachten ausländischen Eisenerze ein Rückschlag ein, der einen Rückgang der Transporte bis auf 9014 Tonnen im Jahre 1886 zur Folge hatte. Erst unter dem belebenden Einfluß des 1887 auch für die oberhessischen Bahnen eingeführten Ausnahmetarifs für Beförderungen von Eisenerzen aus der Lahn-, Sieg- und Dillgegend nach den Hochofenstationen dieser Gebiete und des Ruhrgebiets hob sich der Abbau der Erze wieder. Im Jahre 1889/90 wurden 56107 Tonnen gefördert. Darauf trat allerdings ein Rückgang auf 44554 Tonnen ein, auf den aber in den folgenden Jahren ein langsames Aufsteigen bis auf 49118 Tonnen im Jahre 1894/95 folgte. Stetiger war die Entwicklung im Braunkohlenbergbau, die Gestaltung der Kohlenpreise wirkte hier günstig. Doch blieb der Absatz auf Deutschland, insbesondere Süddeutschland, die Schweiz und Belgien beschränkt, wohin durch Ausnahmetarife die Ausfuhr erleichtert wurde. Der Versuch, in Italien und Frankreich festen Fuß zu fassen, mißlang. Die nach diesen Ländern eingeführten Tarife wurden wieder aufgehoben. Von den 1895/96 beförderten 45688 Tonnen, gegen 2175 im Jahre 1881, entfielen 26500 Tonnen auf den Lokalverkehr. Größere Bedeutung im direkten Verkehr gewannen hingegen die Beförderungen von Holzkohlen und Brennholz, bei denen von 42145 beförderten Tonnen nur 4481 im Lokalverkehr versandt wurden. Auch bei diesem Artikel hatte man versucht, durch Herstellung eines direkten Tarifs nach den wichtigsten italienischen Verbandsstationen, sowie nach der k. k. priv. österreichischen Südbahn und der Istrianer Staatsbahn via Pustertalbahn neue Absatzgebiete zu schaffen, es mißlang, 1890 wurden die Tarife wieder aufgehoben. Schwankend, je nach dem Bedarf, war der zu drei Viertel im direkten Verkehr gehende Transport von Nutzholz, das zum Teil als Gruben-, zum Teil als Schwellenholz, nach Belgien vorwiegend als Schwellenholz, sowie nach Frankreich und Elsaß-Lothringen befördert wurde. Auch hier bestanden direkte Tarife. Der Landwirtschaft, insbesondere der im Vogelsberg betriebenen Viehzucht, kamen die mit der hessischen Ludwigsbahn und der Main-

Neckarbahn, den preußischen Staatsbahnen und im mitteldeutschen Verband bestehenden Viehtarife zugute. Mit einem Ertrag von 42 911 Mark im Jahre 1894/95 bildete der Viehverkehr einen nicht unerheblichen Teil der Einnahmen. Einen raschen Aufschwung zeigten die Beförderungen von landwirtschaftlichen Produkten. Neben Getreide, das 11 847 Tonnen, davon drei Viertel im direkten Verkehr, und Kartoffeln, die 2140 Tonnen zu den Beförderungen der Bahn 1894/95 stellten, wurden in diesem Jahr 48 706 Tonnen an Feld-, Garten- und Walderzeugnissen, davon zwei Drittel im Lokalverkehr, gegen 1512 Tonnen im Jahre 1881, auf den Bahnen zum Versand gebracht. Zu einem guten Teil beruhte diese Zunahme allerdings auf dem gestiegenen Bedarf einer bei Stockheim errichteten Zuckerrfabrik, deren Absatz ebenfalls unterstützt wurde durch Einführung direkter Tariffätze und Ausnahmetarife für Beförderungen von Rohzucker nach badischen und württembergischen Stationen sowie nach Italien und der Schweiz. Der italienische Tarif wurde allerdings, ebenso wie der gesamte italienische und französische Verkehr, zu Beginn der neunziger Jahre wieder aufgehoben. Dem Lokalverkehr kam zustatten die durch Ausnahmetarife erleichterte Beförderung der Abfälle bei der Zuckerproduktion. An Rohzucker wurden versandt 1895/96 5665 Tonnen gegen 1704 Tonnen im Jahre 1881/82.

So stieg dank der gewährten Erleichterungen der Ertrag im direkten Güterverkehr von 243 713 Mark 1882/83 auf 491 727 Mark im Jahre 1894/95, während er im Lokalverkehr sich nur von 120 683 Mark auf 181 113 Mark vermehrte. Der Steigerung in den Einnahmen stand indes ein Rückgang im Ertrag pro Tonne und Kilometer von 5,98 Mark im Jahre 1882/83 auf 4,97 Mark im Jahre 1894/95 gegenüber. Dieser Rückgang des Ertrags war bei den oberhessischen Bahnen umso tiefgreifender, als der Steigerung des Verkehrs, wie sie bei der hessischen Ludwigsbahn jede Ermäßigung dieser Art immer noch mit sich brachte, bei den Staatsbahnen enge Grenzen in der natürlichen Beschaffenheit des Landes gesetzt waren, an denen sich auch in absehbarer Zeit nichts änderte. Das Mißverhältnis zwischen der Steigerung der Einnahmen und jener der Ausgaben war darum auch bei den Staatsbahnen noch bedenklicher wie bei der Privatbahn. Während die Einnahmen um etwa 624 000 Mark gestiegen waren, hatten die Ausgaben um etwa 380 000 Mark zugenommen. Dabei hatte sich das Anlagekapital um 1 195 936 Mark, die für Erweiterungen der Hauptbahnen ausgegeben worden waren und um das Anlagekapital der anschließenden Nebenbahnen in Höhe von etwa 1 900 000 Mark vermehrt. An den Ausgaben aber war, soweit wie möglich, gespart worden. Die Wünsche der Angestellten auf Gleichstellung in der Besoldung mit jenen der preußischen

Staatsbahnen und der Main-Neckarbahn konnten nicht erfüllt werden. Man stellte sie zurück, ohne sich darüber im Zweifel zu sein, daß in absehbarer Zeit eine Erhöhung der Besoldungen nicht zu umgehen war.

So boten die oberhessischen Linien das Bild einer Bahn, bei der zwar die Erträge, nicht aber die Ausgaben allmählich zum Stillstand kamen. Daran konnten auch die neuen beschlossenen Nebenbahnen nichts ändern, die mehr dem Nord-Südverkehr dienten und dank der Abkürzung, die sie hier darstellten, wieder vielfach entzogen, was sie zutrugen.

2. Die Main-Neckarbahn.

Für die Main-Neckarbahn hatte mit dem Jahre 1880 eine Epoche glänzender Entwicklung begonnen. Die Vereinigung des norddeutschen Eisenbahnnetzes in der Hand des einen Teilhabers, die Erweiterung des Verkehrsgebietes im Süden durch die Eröffnung der Gotthardbahn trafen zusammen mit dem erneuten Aufschwung im deutschen Wirtschaftsleben und ließen dessen Rückwirkungen auf den Verkehr der Gemeinschaftsbahn mehr wie jeder anderen Bahn zugute kommen.

Veränderungen in der Ausdehnung der Bahn brachte diese Periode nicht. Im Lokalverkehr blieb nicht ohne Einfluß die am 20. Dezember 1886 erfolgte Eröffnung der Nebenbahn Eberstadt—Pfungstadt, welche, wie die im Juli 1895 in Betrieb genommenen Nebenbahnen Weinheim—Fürth und Bickenbach—Seeheim, mit eigenem Betriebsmaterial unter der Oberleitung der Direktion der Main-Neckarbahn stand. Kurz vorher, im März 1895, war für den Personenverkehr der Betrieb auf der Verbindungsbahn Louisa—Sachsenhausen wegen ungenügender Frequenz wieder eingestellt worden, so daß diese Verbindungsstrecke von da an nur noch für die Überleitung der von Hanau kommenden Güterbeförderungen nach Süden und umgekehrt Verwendung fand. Die Schwefinger Zweigbahn hatte sich sowohl im Personen- wie im Güterverkehr bewährt. 1887 wurden etwa 116 000 Personen über die Bahn befördert. Seit 1883 ging ein direkter Schnellzug Frankfurt—Basel über diese Route, der die seitherige Fahrtdauer von 7½ Stunden auf 6 Stunden 10 Minuten herabzusetzen ermöglichte. Auch im Güterverkehr erlangte die Bahn eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. 260 500 Tonnen Güter wurden 1887 über Schwefingen geleitet, und seit 1889 lief ein fahrplanmäßiger direkter Güterzug täglich zwischen Frankfurt und Schwefingen.

Die neuen Verkehrsbeziehungen, welche in dieser Periode zustande kamen, besaßen, wenn man vom deutsch-italienischen Verkehr absieht, nur geringe Bedeutung. Eine Erwähnung überhaupt verdienen unter ihnen

nur die für beide Verkehre hergestellten direkten Beziehungen mit Österreich-Ungarn über die Arlberg-Route und dann die direkten Gütertarife mit den französischen Nord- und Westbahnen via Rheinroute und Belgien, sowie mit der belgischen Prinz-Heinrich-Bahn. Auch die in der Expreßgutbeförderung erfolgten Erweiterungen der Beziehungen auf den Verkehr mit der hessischen Ludwigsbahn, Württemberg, Pfalz, Bayern und Elsaß-Lothringen führten größere Erträge nur von Württemberg und der Pfalz zu. Aber auch diese standen mit 5945 und 3635 Mark weit zurück hinter den Einnahmen, welche diese Beförderung im Lokalverkehr und im Verkehr mit Baden in Höhe von 19770 und 29273 Mark erbrachte.

Der Schwerpunkt der Entwicklung lag daher in der weiteren Entfaltung der bestehenden Verkehre. Das galt vor allem im Personenverkehr. Der erneute Aufschwung im Wirtschaftsleben machte sich hier vorwiegend in zwei Verkehren, im Lokal- und im Durchgangsverkehr bemerkbar. Die rasche Entwicklung der Industriegebiete in den beiden Großstädten Frankfurt und Mannheim, dann aber auch in Darmstadt und Heidelberg, die ihren Arbeiterbedarf zu einem großen Teil aus den an der Bahn gelegenen Orten deckten, hatte diese mit einem Nahverkehr belastet, dessen Erträge gerade bei der Main-Neckarbahn mit den kurzen Strecken, die dabei in Frage kamen, mehr wie bei anderen Bahnen im Gegensatz zu den Leistungen standen. Vorzugsweise waren es in dieser Periode die badischen Stationen, denen die gewährten Erleichterungen des Arbeiterverkehrs, die durch Einführung billiger Arbeiterrückfahrkarten erweitert wurden, zugute kamen. Die Zahl der ausgegebenen Arbeiterwochenkarten stieg im Durchschnitt bei ihnen von 1000 im Jahr 1882 auf 5000 im Jahr 1895. Auf den hessischen Stationen war die Entwicklung etwas langsamer, aber auch stetig wachsend, die 1887 und 1888 neu eröffneten Stationen Erzhausen und Wirhausen brachten fast nur Wochenartenverkehr. Mit 1336000 Personen gegen 762546 im Jahr 1885 wurde 1895 etwa $\frac{1}{3}$ der gesamten beförderten Personen auf Wochenkarten befördert. Diesem Wochenverkehr nach den Städten entsprach ein stetig steigender Sonntagsverkehr von ihnen, insbesondere nach der Bergstraße. Bei der Konkurrenz der hessischen Ludwigsbahn auf der Strecke Frankfurt— und Darmstadt—Mannheim konnte die Main-Neckarbahn hier nun nicht länger zurückbleiben. Die an und für sich schon billigen Sätze der Rückfahrkarten mußten abermals herabgesetzt werden auf 1,5, 2,3 und 3,5 Pfg. pro Kilometer in den zur Einführung gelangten Sonntagskarten. So wichtig diese Entwicklung des Nahverkehrs für die von der Bahn berührten Orte in wirtschaftlicher Beziehung war, auf die Dauer wären diese Zustände ohne eine Änderung

der Tarife ¹⁾ kaum zu halten gewesen, wenn sie nicht ein Gegengewicht gefunden hätten in dem gewaltigen Anwachsen des durchgehenden Reiseverkehrs. Es war weniger der Verkehr mit Italien, obwohl auch er 1895 schon nahezu 27 000 Mark einbrachte, als die gegen Ende der achtziger Jahre zur Wirkung kommende Erschließung der Alpen für den Fremdenverkehr, die mehr und mehr dem Reiseverkehr sein Gepräge gab. Gefördert durch die weitere Ausdehnung der Rundreisefarten, insbesondere aber durch die Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheine seit dem Jahr 1884 ging ein dank der gestiegenen Wohlhabenheit der Bevölkerung mit jedem Sommer stärker werdender Strom von Reisenden nach dem Süden, teils über Basel, teils über die badische Schwarzwaldbahn. Von 71 062 Mark im Jahr 1885 war der Ertrag aus den zusammenstellbaren Fahrscheinen auf 417 894 Mark im Jahr 1895 gestiegen. Daneben hatten auch die Einnahmen aus dem mitteldeutschen Schweizerverkehr von 19 364 Mark im Jahr 1885 auf 22 053 Mark im Jahr 1895 sich vermehrt. Die Einnahmen im Verkehr mit der badischen Bahn waren in derselben Zeit von 601 629 Mark auf 750 253 Mark angewachsen. Die anderen Verkehre treten hinter diesen zurück. Im rheinischen Verkehrsverkehr, der unter dem Wettbewerb der hessischen Ludwigsbahn zu leiden hatte, kam man bis zum Jahre 1891 kaum über die im Jahre 1885 erreichte Höhe der Einnahmen von 19 108 Mark hinaus, erst mit dem Jahr 1892 setzte, wohl unter dem Einfluß der veränderten Verkehrsleitung im rheinischen Personenverkehr, eine langsame Besserung ein, so daß hier das Jahr 1895 mit 244 954 Mark abschloß. Der Verkehr nach Württemberg mit einem Ertrag von 151 097 Mark, sowie der mitteldeutsche und westdeutsche Verkehr mit Erträgen von 114 915 Mark und 96 113 Mark waren neben demjenigen mit der hessischen Ludwigsbahn, der 64 482 Mark eintrug, die wesentlichsten Stützen im Personenverkehr.

Vollständig anders gestaltete sich die Entwicklung im Güterverkehr. Der Lokalverkehr und der direkte Verkehr waren hier schon in der vorhergehenden Periode stets mehr und mehr hinter dem rasch anwachsenden Durchgangsverkehr zurückgetreten. Sie konnten sich nicht in demselben Maße entfalten wie dieser. An und für sich betrachtet zeigte der Lokal-

¹⁾ Die mit der Umrechnung in die Markwährung verbundene (1874) kleine Erhöhung der Fahrpreise war die einzige Tarifreform, welche die Direktion vornahm. Danach betragen bis 1907 die Fahrpreise pro Kilometer:

	einfach		Rückfahrkarten	
	Schnellzug	Personenzug	Schnellzug	Personenzug
I. Klasse	8,4	7,0	6,6	5,6
II. „	5,6	4,6	4,7	3,7
III. „	4	3	3,3	2,3.

verkehr mit 63486 Tonnen im Jahr 1895 gegen das Jahr 1882, in dem nur 24261 Tonnen befördert wurden, eine erhebliche Zunahme. Auch der direkte Verkehr war erheblich gewachsen. Während 1882 nur 58789 Tonnen versandt wurden, wurden 1895 164331 Tonnen aufgegeben. Der Empfang stieg in derselben Zeit von 167753 Tonnen auf 326216 Tonnen. Von beiden Verkehren zusammen entfielen auf Darmstadt allein etwa 124000 Tonnen, auf die übrigen hessischen Stationen 192046 Tonnen gegen 116845 Tonnen im Jahr 1882. Die Zunahme beschränkte sich hier im wesentlichen auf die Station Neu-Isenburg, deren Verkehr von 10128 Tonnen im Jahr 1882 auf 40610 Tonnen im Jahr 1895 angewachsen war, und auf die Stationen der hessischen Bergstraße, deren rasch aufblühende Steinindustrie der Bahn stets steigende Transporte an Hau- und Pflastersteinen zuführte. Im Gesamtgüterverkehr der Main-Neckarbahn verschwanden freilich diese Transporte. Den Ausschlag gaben hier die Transporte, und zwar die von Norden nach Süden gehenden. Von 366461 Tonnen im Jahr 1882 waren sie gestiegen auf 627192 Tonnen im Jahr 1895, während die in umgekehrter Richtung gehenden Transporte von 108427 Tonnen auf 273430 Tonnen angewachsen waren. Den überwiegenden Teil stellten hier die rheinisch-westfälischen Verkehre nach Süddeutschland. Mit einem Gesamtertrag von 863300 Mark überstiegen die Einnahmen aus diesen Verkehren um nahezu 207080 Mark diejenigen des mitteldeutschen und um 164892 Mark diejenigen des westdeutschen⁹ Verkehrs. Diese Entwicklung war im wesentlichen eine Folge der 1885 eingetretenen Änderungen in der Leitung der Güterverkehre. Von den übrigen neu zugewiesenen Verkehren waren es nur noch die sächsisch-südwestdeutschen und niederländisch-südwestdeutschen Transporte, die mit einem im Durchschnitt zwischen 20 und 25000 Mark schwankenden Ertrag mehr als 10000 Mark zu den jährlichen Einnahmen beitrugen. Andererseits mußte die Main-Neckarbahn wieder die niederländisch-schweizerischen Verkehre an die rheinpreussische Staatsbahnroute via Saargemünd abgeben. Indes die rasche wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz schuf bald Ersatz in anderen Verkehren. In erster Linie war es der norddeutsch-schweizer Verkehr, der gegen Ende der achtziger Jahre sich zu entwickeln begann. Von 45538 Mark im Jahre 1888 stiegen die Einnahmen aus ihm rasch auf 137309 Mark im Jahr 1895. Der Ertrag des südwestdeutsch-schweizer Verkehrs stieg von 2981 Mark im Jahr 1882 auf 19328 Mark im Jahr 1895. Der deutsch-italienische Verkehr mit einem Ertrag von 41486 Mark, einschließlich der Kohlentransporte von etwa 57000 Mark, reichte auch hier nicht an die Bedeutung der Schweizer Verkehre heran. Neben diesen glänzenden

Ergebnissen fehlte es freilich auch nicht an Rückgängen in einzelnen Verkehrslinien, und zwar war es vor allem die hessische Ludwigsbahn, welche nach Vollendung ihrer Konkurrenzlinien und deren Angliederung an das nassauische Eisenbahnnetz recht empfindliche Konkurrenz zu machen verstand. Nicht nur in den Transitlinien zwischen Nassau und Süddeutschland, auch in den direkten Verkehrslinien nach Baden und Württemberg machte sich die Eröffnung der Konkurrenzlinien im Osten und Westen bemerkbar. Im Gesamtertrag des Güterverkehrs verschwanden allerdings auch diese Ausfälle vor der gewaltigen Steigerung, welche der Durchgangsverkehr erfuhr. Mit insgesamt 4 026 076 Mark überstiegen die Einnahmen aus dem Güterverkehr des Jahres 1895 um über das Doppelte diejenigen des Jahres 1880 und um über $\frac{1}{2}$ Million diejenigen des Personenverkehrs im gleichen Jahr. Der durchgehende Güterverkehr, der mit 900 000 Tonnen nahezu 62 % der gesamten Beförderungen der Bahn im Jahr 1895 stellte, gab nunmehr dem Güterverkehr und damit dem Verkehr der Bahn überhaupt sein Gepräge.

Ihren entsprechenden Ausdruck fand diese Entwicklung der Bahn in den finanziellen Ergebnissen. Wenn man von den Jahren 1884 und 1885 abieht, in denen die Rente nur 7,63 % und 8,15 % betrug, rentierte die Bahn nicht unter $8\frac{3}{4}$ %. Mit dem Jahr 1886, in dem die Verkehrsänderungen voll zur Wirkung kamen, stieg die Rente auf 10,01, 11,10 und 11,50 %. 1889 und 1890 brachte einen Rückgang auf 9,75, 9,85 %, auf die nach einer kurzen Steigerung im Jahr 1891 auf 10,15 % ein abermaliges Sinken auf 9,41 % eintrat. Von da ab aber begann eine rasche Steigerung auf 10,74 % im Jahr 1893 und 12,26 % im Jahr 1894. Mit 13,58 % im Jahr 1895 hatte die Rente eine Höhe erreicht, wie sie bisher keine andere mitteldeutsche Bahn ergeben hatte. Nur noch um $2\frac{1}{2}$ % stand sie zurück hinter der, unter dem Einfluß der gesteigerten Transporte der Jahre 1870 und 1871 in dem Jahr 1872 entfallenen Rente von 17,13 %.

Das Baukapital verteilte sich 1895 auf Hessen mit 10 233 154 Mark, Baden 8 486 366 Mark, Preußen 5 657 799 Mark.

Fünfter Abschnitt.

Die Nebenbahnen.

Die Bewegung der sechziger Jahre hatte ihren Abschluß gefunden in der Erbauung der im Jahre 1868 vom Landtag bewilligten Linien. Die Agitation, der diese Projekte ihre Ausführung verdankten, war ausgegangen von der Bevölkerung selbst. Nachdem die großen durchgehenden Strecken gebaut, sollte auch den Bedürfnissen des inneren Verkehrs Rechnung getragen, vor allem die industrielle Entwicklung gefördert werden, und diesem Zweck zu dienen, waren die neuen Linien bestimmt. Von den maßlos übertriebenen Vorstellungen über die Bedeutung des inneren Verkehrs, wie sie allenthalben unter dem Einfluß der heftigen Agitation bestanden, hatte sich die Regierung freigehalten. Daß der innere Verkehr nicht stark genug war, um eine Vollbahn, zumal bei den schwierigen Bau- und Betriebsverhältnissen und der wirtschaftlichen Lage in den in Frage kommenden Gegenden allein zu stützen, hatte die hessische Regierung nicht verkannt. Darum auch ihr Bestreben, die neuen Bahnen möglichst so zu legen, daß sie zugleich Transitlinien waren oder werden konnten. Bei einem Teil der neuen Linien war eine beiden Verkehren entsprechende Tracierung möglich, bei anderen nicht. Hier sollte der eine Verkehr sich nach dem anderen Verkehr richten. Von diesem Standpunkte aus mußten die Interessen des durchgehenden Verkehrs vorgehen, denn hier bestand ein Wettbewerb anderer Linien, im inneren Verkehr hingegen nicht. Wie verfehlt diese Politik war, hatte sich an den oberhessischen Bahnen gezeigt. Der erwartete Transit blieb aus, und der nach Süden gravitierende innere Verkehr vermied den Umweg über Gießen oder Hanau und strebte auf dem kürzesten Weg wie früher nach der Main-Weserbahn. Für den Verkehr der fruchtbaren Wetterau, des wohlhabendsten Theiles der Provinz, hatten die oberhessischen Bahnen nur wenig Wert. Das hatten oberhessische Abgeordnete schon vor der Annahme des Vertrags mit Erlanger prophezeit, ja, es hatte bereits damals Anlaß zur Anregung eines neuen Projekts, nämlich einer Bahn quer

durch Oberhessen von Nordosten nach Südwesten mit Einmündung in die Main-Weserbahn bei Friedberg gegeben. Die Regierung hatte das Projekt damals entschieden abgelehnt. Nichtsdestoweniger kehrte es in den folgenden Jahren fast in jeder Tagung des Landtags wieder, die Enttäuschungen, die man an den neuen Linien erlebt hatte, waren indes nicht dazu angetan, zu weiteren Bauten zu begeistern. So lehnte auch die Regierung immer wieder ab, auf die Ausführung einzugehen, wie wohl sie das Bedürfnis an sich nicht leugnete. Die Schwierigkeit lag nur darin, wie man den bestehenden Bedürfnissen gerecht werden konnte mit Aufwendungen, die auch im Verhältnis standen zu den Vorteilen, die damit gewährt wurden. Daß eine Vollbahn hier nicht angebracht war, darüber täuschte man sich nicht. Hatte die Entwicklung doch nicht nur bei den oberhessischen Bahnen und der Odenwaldbahn, sondern auch bei einigen von den garantierten rheinhessischen Linien gezeigt, daß die 1868 beschlossenen Strecken allein bei weitem nicht die Steigerung der Konsumtion und Produktion hervorzurufen vermochten, die zu ihrer Rentabilität erforderlich waren. Das mahnte zur Vorsicht, um so mehr, als die 1868 gebauten Linien mit nahezu $1\frac{3}{4}$ Millionen Mark jährlich die Staatskasse belasteten. Nach Württemberg hatte Hessen für die bereits bestehenden Bahnen die verhältnismäßig größten Opfer in jährlichen Zuschüssen aus Steuererträgen zu bringen. So war es verständlich, daß die Regierung schon aus finanziellen Gründen den oberhessischen und anderen neuen Bahnprojekten zunächst ablehnend gegenüberstand.

Den wiederholten Anregungen zum Ausbau des Eisenbahnnetzes trat man in Darmstadt erst näher, als mit der Entwicklung des Neben- und Straßenbahnwesens sich die Möglichkeit eröffnete, den bestehenden Bedürfnissen in geeigneterer Weise gerecht zu werden. Freilich, das Kleinbahnwesen war erst am Anfang seiner Entwicklung. Erfahrungen auf diesem Gebiet standen noch nicht zu Gebot, man hatte es daher auch für angebracht gehalten, bevor man selbst vorging, erst die Erfahrungen in anderen Ländern zu beobachten und zu sammeln. Denn wie bei dem weiteren Ausbau des Hauptbahnnetzes, so war auch hier zu erwarten, daß der Ausbau dem Staat überlassen blieb. Die Bevölkerung des Großherzogtums war gewohnt, das vom Staat zu verlangen als dem einzigen Faktor, den die Interessenten angehen konnten. Für das Großherzogtum war die Frage der Herstellung von Kleinbahnen daher nicht nur in ihrer wirtschaftlichen sondern auch in ihrer finanziellen Seite von Bedeutung. Es mußte mit geringen Aufwendungen möglichst viel erreicht werden. Darum galt es hier vor allem einen Typ zu finden, der den Verhältnissen des Landes, den vorhandenen Bedürfnissen so an-

gepaßt war, daß selbst bei verhältnismäßig geringem Verkehr neben der Deckung der Betriebskosten noch eine mäßige Verzinsung des rechnungsmäßigen Anlagekapitals erzielt wurde. Andererseits erforderten die finanziellen Verhältnisse des Landes, daß man mit Maß vorging und sich auf die Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse beschränkte. Bei dem Bau von Kleinbahnen konnte es sich ja nur darum handeln, die einzelnen, dem bestehenden Eisenbahnnetz entfernt liegenden Landesteile diesem näher zu bringen und sie so den bestehenden Hauptverkehrsadern zu erschließen. Wo hier das dringendste Bedürfnis nach solcher Erschließung vorhanden war, mußte schwer zu entscheiden sein, zumal in einem kleinem Staate wie Hessen, in dem die einzelnen Gemeinden und Kreise ihre besonderen Wünsche durch ihre Abgeordneten geräuschvoller zur Geltung bringen konnten, als den tatsächlichen Verhältnissen entsprach. Hatte doch schon die Nachricht von der Erklärung der Regierung, daß sie der Frage des Sekundärbahnwesens näher treten wolle, eine ganze Anzahl von Projekten hervorgerufen, die, wenn sie alle ausgeführt worden wären, allein ein Anlagekapital von 35 Millionen Mark erfordert hätten. Dazu der immer noch bestehende latente provinzielle Partikularismus, der ein Vorgehen nur aussichtsvoll erscheinen ließ, wenn gleichzeitig alle drei Provinzen bedacht wurden. Sollten nicht die Vorgänge der sechziger Jahre sich wiederholen, so mußten von vornherein Garantien geschaffen werden, die dafür bürgten, daß die Wünsche der Bevölkerung sich auf wirklich berücksichtigungswerte Projekte beschränkten. Diese allgemeine Auslese zu erleichtern, war der Zweck eines Gesetzesentwurfs, den die Regierung den Ständen im Herbst 1882 vorlegte. Er sollte die Bedingungen festlegen, unter denen überhaupt eine Beteiligung des Staates eintrat, sodann, wie diese Beteiligung gestaltet sein könnte. In dieser Beschränkung seines Zwecks ließ der Entwurf die Frage, ob Staats- oder Privatbahnsystem, folgerichtig offen, ebenso die technischen Fragen, insbesondere ob Normal- oder Schmalspur. Der Ausbau des hessischen Kleinbahnnetzes wurde also grundsätzlich der Initiative der Interessenten überlassen. Das Gesetz bestimmte, unter welchen Voraussetzungen eine Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb einer Nebenbahn eintreten konnte. Diese Voraussetzungen waren, einmal, daß das in Frage kommende Projekt den Lokalverkehr mit einer bestehenden Hauptbahn oder zwischen mehreren Hauptbahnen vermittelte, dann, daß die beteiligten Kommunalverbände das erforderliche Gelände kostenfrei zur Verfügung stellten. Daneben wurde der Regierung noch das Recht gegeben, einen baren Beitrag zu den Baukosten zu fordern. Die Opfer, welche die Interessenten so zu bringen gewillt waren, sollten ein Prüfstein sein für die Größe der Bedürfnisse und vor Belästigung

mit aussichtslosen Projekten schützen. Die genannten beiden Voraussetzungen waren daher unbedingt zu fordern. Für die Beteiligung des Staates selbst waren verschiedene Modalitäten vorgesehen. Entweder sollte der Staat die betreffenden Bahnen selbst bauen und betreiben, oder ein Dritter bauen und der Staat nur den Betrieb übernehmen. Die Beteiligung an Privatbahnen war vorgesehen durch Zulassung eines staatlichen Beitrags à fonds perdu, der im Maximum bei Normalspur 20 000 Mark, bei Schmalspur 15 000 Mark pro km betragen sollte, oder durch Beteiligung am Aktienkapital bei Aktiengesellschaften. Die Ausführung aussichtsloser Projekte auf Privatkosten, ohne Unterstützung des Staates, war damit nicht gehindert. Um die Wiederholung von Vorgängen, wie sie sich bei den oberhessischen Eisenbahnen abgespielt hatten, zu verhindern, wurden gleichzeitig die Bedingungen festgesetzt, unter denen die Übernahme des Betriebs einer bestehenden Privatbahn erfolgen konnte. Sie sollte nur zulässig sein, wenn die Bahn an eine Staatsbahn unmittelbar angeschlossen, unter spezieller Kontrolle des Staates so gebaut war, daß die Wagen der Hauptbahn auf sie übergehen konnten, und wenn die beteiligten Kommunalverbände sich an dem Anlagekapital mit mindestens $\frac{1}{6}$ beteiligten, dabei aber auf die Verzinsung dieses Anteils über den Betrag von 2% ihres Anteils hinaus so lange verzichteten, als nicht den übrigen Beteiligten eine 4%ige Verzinsung ihres Anteils zuteil geworden sei. Für die Anlage von Straßenbahnen wurde die kostenfreie Benutzung des Straßenkörpers gestattet, nur zu den Unterhaltungskosten sollte der Unternehmer beitragen. Wenn im öffentlichen Interesse die Überlassung des Betriebs der Bahn verlangt wurde, wozu die Regierung berechtigt war, sollte, falls keine anderweite Übereinkunft möglich, eine Rente von mindestens $4\frac{1}{2}\%$ des Anlagekapitals zu Grunde gelegt werden. Durch die beiden letzten Bestimmungen gedachte man das private Kapital für den Bau von Nebenbahnen zu interessieren.

Inwiefern der Staat sich im einzelnen Fall beteiligte, darüber sollte je nach Lage der Verhältnisse durch ein besonderes Gesetz bestimmt werden.

Mit einigen kleinen Abänderungen wurde der Entwurf sowohl in der Zweiten wie in der Ersten Kammer einstimmig angenommen.

Noch während der Beratung im Landtag hatte die Regierung auf Drängen der Stände bereits ein Gesetz ausarbeiten lassen, das die Herstellung folgender Nebenbahnen vorsah:

1. Stockheim—Ortenberg—Gedern,
2. Hungen—Laubach,
3. Nidda—Schotten,
4. Ranstadt—Nieder-Wöllstadt,

5. Eberstadt—Pfungstadt,
6. Reinheim—Reichelsheim,
7. Dsthofen—Westhofen,
8. Sprendlingen—Wöllstein.

Die vorgeschlagenen Linien waren im wesentlichen sogenannte Stichbahnen nach größeren Orten und gewerblichen Unternehmen, die seither ohne Anschluß an die Hauptbahnen waren. So sollten die größeren Orte und Sammelpunkte des wirtschaftlichen Lebens des Vogelsbergs, Laubach, Schotten, Ortenberg, Gedern und die in ihrer Nähe befindlichen industriellen Betriebe, wie die Friedrichshütte bei Laubach, die Hirzenhainer Hütte bei Gedern den Hauptbahnen näher gebracht werden. In ähnlicher Weise wurde Pfungstadt durch eine Nebenbahn Eberstadt—Pfungstadt an das bestehende Verkehrsnetz enger angeschlossen. Mehr eine Erleichterung des Absatzes landwirtschaftlicher Produkte sollten die Linien Ranstadt—Nieder-Wöllstadt, dann aber auch Reinheim—Reichelsheim und Westhofen—Dsthofen bezwecken.

Alle vorgeschlagenen Projekte waren zum großen Teil schon Gegenstand von Vorstellungen bei Regierung und Landtag gewesen und daher auch mehr oder weniger vorbereitet, so daß sie die Regierung zu diesem ersten Versuch auf dem Gebiet des Nebenbahnwesens recht wohl benutzen konnte, denn mehr als ein vorsichtig tastender Versuch sollte die Vorlage nicht sein. Es handelte sich darum, ohne allzu großes Risiko zunächst Erfahrungen zu sammeln zum Ausbau des Nebenbahnnetzes und dazu sollten die vorgeschlagenen Projekte dienen. Daß ohne Unterstützung des Staates eins von ihnen zur Ausführung komme, war ausgeschlossen, jedenfalls für Oberhessen. Daß dort der Staat bauen mußte, war mit Sicherheit vorauszusehen. Es war das auch zweckmäßig, da die Bahnen im Verkehrsgebiet der oberhessischen Bahnen belegen mit diesen gemeinsam betrieben und verwaltet werden konnten und so eine intensivere Ausnutzung von Personal und Material der Hauptbahnen gestatteten. Ebenso nahe lag es, in den beiden anderen Provinzen Bau und Betrieb der Bahnen, mit Ausnahme von Eberstadt—Pfungstadt, der hessischen Ludwigsbahn zu übertragen, in deren Verkehrsgebiet die Bahnen lagen, falls, was hier nicht ausgeschlossen war, sich keine besonderen Unternehmer fänden. Der Standpunkt der Regierung, die projektierten Nebenbahnen in Oberhessen und die Linie Eberstadt—Pfungstadt, die im Verkehrsgebiet der Main-Neckarbahn lag, auf Staatskosten zu bauen und zu betreiben, war daher ebenso folgerichtig, wie für die übrigen Bahnen den Bau durch Privatunternehmer gegen Zusicherung eines bestimmten Beitrags à fonds perdu vorzusehen. Diese Lösung entsprach nicht nur den Verhältnissen, wie sie nun einmal im hessischen

Eisenbahnwesen lagen, sie hatte auch den Vorteil, daß sie die hessische Staatskasse nicht allzusehr belastete. Raum 3,2 Millionen Mark betrug der Kredit, den die Regierung verlangte. Freilich das tatsächliche Ergebnis war, daß die Ausführung der oberhessischen Projekte gesichert wurde, hingegen die der anderen davon abhängig blieb, ob und wann sich ein Unternehmer für sie fand. Mit der Möglichkeit, daß Oberhessen seine Bahnen erhielt, die beiden anderen Provinzen nicht, war also zu rechnen. Das Mißtrauen gegen die oberhessischen Abgeordneten tat das Seine noch dazu, daß die Vorlage ganz unerwartet auf Widerstand in der Zweiten Kammer stieß. Der alte provinzielle Partikularismus trat wieder hervor. Auch jetzt spielte sich der eigentliche Streit zwischen den Rheinhesen und Oberhesen ab. Man rechnete sich wieder einmal gegenseitig vor, was man vom Staat erhalten und, was man ihm geleistet. Nicht ohne Grund fürchtete man auf rheinhesischer Seite, daß, wenn die Oberhesen einmal ihre Bahnen hätten, sie zu weiteren Linien in den anderen Provinzen nur schwer ihre Zustimmung geben würden. So war die Stimmung in der Zweiten Kammer der Vorlage nicht günstig. Alle nur denkbaren Einwände wurden gegen die Projekte vorgebracht. Den einen schien die Bedürfnisfrage nicht richtig geklärt, sie nannten die Vorlage, auf die sie so lange gedrängt hatten, übereilt. Die anderen verlangten ein bestimmtes System mit Festsetzung der Reihenfolge, in der die Projekte zur Ausführung kommen sollten. Das eine widersprach ebenso sehr wie das andere den Grundgedanken des kurz vorher beschlossenen Normativgesetzes. Nach einer mehrtägigen Debatte kam es zu einem Vergleich. Erleichtert wurde das durch das Verhalten der oberhessischen Abgeordneten selbst, die sich über die Tracierung der vorgeschlagenen Transversalbahn durch die Wetterau nicht einigen konnten, und teils gegen die Führung der Bahn nach Hanstadt, teils gegen die Einmündung in Nieder-Wöllstadt waren. Das ermöglichte die Ausschcheidung dieses allerdings etwas übereilt ausgearbeiteten Projektes und seine Rückverweisung an die Regierung zur nochmaligen Prüfung. Die Ausführung der nicht auf Staatskosten zu erbauenden Projekte in den beiden anderen Provinzen aber sicherte man dadurch, daß man der Regierung die Verpflichtung auferlegte, diese Bahnen auf Staatskosten zu bauen, wenn sich binnen Jahresfrist kein Unternehmer für sie fände.

Die Besorgnis erwies sich als unbegründet. Mit der hessischen Ludwigsbahn kam es allerdings nicht zu einer Verständigung. Die Gegenleistungen, welche die Privatbahn für die Übernahme des Baues und Betriebs der Bahnen, die zum Teil schon von der Generalversammlung genehmigt waren, verlangte, erschienen der Regierung zu weitgehend. Schon während der Landtagsverhandlungen konnte sie

erklären, daß man auf eine Ausführung durch die hessische Ludwigsbahn keinen Wert lege, es stand schon die Gründung einer besonderen Unternehmung zum Bau von Kleinbahnen in Sicht, die denn auch bald mit finanzieller Unterstützung der Bank für Handel und Industrie von dem Bahnunternehmer Simon Bachstein in Berlin ins Leben gerufen wurde. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, so wurde später das neugegründete Unternehmen genannt, schien berufen zu sein, in den beiden südlichen Provinzen des Großherzogtums auf dem Gebiete des Nebenbahnwesens dieselbe Aufgabe zu lösen, welche die hessische Ludwigsbahn bei dem Ausbau des hessischen Hauptbahnnetzes geleistet hatte. Sie erhielt denn auch die Konzession für die drei vom Landtag genehmigten Strecken Reinheim — Reichelsheim, Westhofen — Osthofen, und Sprendlingen — Wöllstein, gleichzeitig aber auch für zwei weitere Nebenbahnen Worms — Offstein und Heidelberg — Weinheim — Mannheim, welche letztere hessisches Gebiet auf eine kurze Strecke bei dem Orte Biernheim berührte. Da diese Bahn schmalspurig gebaut wurde, verzichtete die Gesellschaft auf einen Staatszuschuß. Geringegen erhielt sie für die anderen normalspurig auszuführenden Linien einen Zuschuß à fonds perdu, wenn auch nicht in der feinerzeit im Gesetz vorgesehenen Höhe.

Der verheißungsvolle Anfang, den die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft mit dem Bau der fünf Linien begann, fand keine Fortsetzung in der späteren Entwicklung des Unternehmens im Großherzogtum. Nur noch um zwei vollspurige Nebenbahnen erweiterte sich das hessische Nebenbahnnetz der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft, nämlich um die 5,12 km lange 1904 eröffnete Strecke Hezbach — Beerfelden, und um die in demselben Jahr dem Verkehr übergebene 21,46 km lange Selztalbahn Ingelheim — Frei-Weinheim — Jugenheim — Partenheim¹⁾. Neben diesen Linien be-

1) Es rentierten mit ihrem Anlagekapital:

	Worms— Offstein	Reinheim— Reichelsheim	Westhofen— Osthofen	Sprendlingen— Wöllstein— Fürfeld	Hezbach— Beerfelden	Ingelheim— Partenheim
	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o	o/o
1894	10	5	9	5 $\frac{1}{2}$	—	—
1895	6 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{2}$	9	4 $\frac{3}{4}$	—	—
1896	10 $\frac{1}{2}$	5	9	4	—	—
1897	9 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	7	4 $\frac{1}{4}$	—	—
1898	10	4 $\frac{3}{4}$	9	2	—	—
1899	10 $\frac{1}{4}$	4	6	2	—	—
1900	5 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{4}$	5	2	—	—
1901	6	3 $\frac{1}{4}$	5 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	—	—
1902	3 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{1}{4}$	—	—
1903	4 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{4}$	4 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{3}{4}$	—	—

trieb die Gesellschaft in Hessen noch die schmalspurigen Vorortbahnen Darmstadt—Oberstadt (seit 1886), Darmstadt—Griesheim (seit 1886), Darmstadt—Arheilgen (seit 1891), Mainz—Hechtsheim (seit 1891) und Mainz—Gonsenheim—Finthen (seit 1892).

Wenn die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft auf diese Bahnen beschränkt blieb, so lag das wohl weniger an ihr, wie an anderen Umständen, die ihre Ausdehnungsfähigkeit im Großherzogtum hemmten, vor allem an dem Umschwung, der gegen Ende der achtziger Jahre in der Politik der hessischen Regierung eingetreten war. Der Zeitpunkt, an dem die Linien der hessischen Ludwigsbahn verstaatlicht werden konnten, rückte näher. Mit Ausnahme der 1878 begonnenen Strecken, die erst 1900 rückkauffällig wurden, trat für alle übrigen auf hessischem Gebiet belegenen Strecken das Rückkaufsrecht des Staates mit dem Jahr 1893 ein. Die Durchführung der Verstaatlichung war zwar schwierig, aber man war auf seiten der gesetzgebenden Faktoren fest dazu entschlossen. Wurde aber der Staat Eigentümer der Hauptbahnen, so hielt man es für natürlich und zweckmäßig, daß er auch die Nebenbahnen baute und betrieb. Deren Übertragung an eine Privatgesellschaft hielt man um so weniger für angebracht, als unter den nunmehr zur Ausführung in Aussicht genommenen Projekten mehrere waren, die nach allgemeiner Auffassung eine gute Rentabilität versprachen. Schon darum glaubte man nicht wieder in den alten Fehler verfallen zu dürfen, die rentablen Linien an Privatgesellschaften zu übertragen und die unrentablen dem Staat zur Ausführung zu überlassen.

Das waren die eisenbahnpolitischen Erwägungen, auf denen die

	Worms— Oßstein	Reinheim— Reichelsheim	Westhofen— Osthofen	Sprendlingen— Wöllstein— Fürfeld	Heßbach— Beerfelden	Ingelheim— Partenheim
	%	%	%	%	%	%
1904	5	4 ¹ / ₄	5 ¹ / ₂	3	2 ² / ₃	1 ¹ / ₃
1905	4 ³ / ₄	3 ¹ / ₄	6 ¹ / ₄	3	4 ¹ / ₅	1
1906	4 ¹ / ₂	3 ³ / ₄	5 ¹ / ₄	3 ¹ / ₄	2 ² / ₃	1 ¹ / ₃
1907	4 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	6	2 ⁴ / ₅	1 ¹ / ₃	3 ³ / ₅
1908	4 ² / ₃	3 ³ / ₄	7 ¹ / ₁₀	2 ¹ / ₂	—	1
1909	5	4 ¹ / ₂	1 ⁹ / ₁₀	2 ⁷ / ₁₀	—	1

Staatliche Zuschüsse wurden geleistet zu Worms—Oßstein 150 000 Mark, zu Westhofen—Osthofen 74 500 Mark, zu Reinheim—Reichelsheim 200 000 Mark und zwar unter der Bedingung, daß bei einer jährlichen Einnahme von mehr als 6000 Mark für das Kilometer der hessische Staat mit 20% an der Mehreinnahme teilnimmt. Danach waren zurückgezahlt bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1909 bei Worms—Oßstein 126 489 Mark, bei Westhofen—Osthofen 36 571 Mark, bei Reinheim—Reichelsheim (1908 und 1909) 2945 Mark.

am 5. März 1889 den Ständen unterbreitete Regierungsvorlage beruhte. Sie schlug den Bau folgender Nebenbahnen vor:

1. von Grünberg nach Londorf,
2. von Gubern nach Lauterbach,
3. von Friedberg nach einem Punkt der Eisenbahn Gießen—Gelnhausen zwischen Hungen und Nidda,
4. von Offenbach nach Reinheim,
5. von Ober-Roden nach Station Neu-Hsenburg der Main-Neckarbahn,
6. von Lorsch über Heppenheim nach Fürth,
7. von Worms nach Nieder-Elm,
8. von Alzey nach Odernheim,
9. von Wöllstein nach Neu-Bamberg,
10. von Flonheim nach Wendelsheim,

letztere im Anschluß an die von der hessischen Ludwigsbahn vorzugsweise zur Erleichterung der Ausbeutung der Steinbrüche bei Flonheim gebaute Nebenbahn Armsheim—Flonheim.

Von diesen Strecken sollten nur die beiden letzteren als Fortsetzungen bereits bestehender Bahnen von den Unternehmern derselben, alle übrigen auf Staatskosten gebaut und betrieben werden. Soweit die Linien im Verkehrsgebiet der hessischen Ludwigsbahn belegen waren, war bis zur Verstaatlichung der Privatbahn die pachtweise Überlassung des Betriebs an diese in Aussicht genommen. Die Baukosten der auf Rechnung des Staates herzustellenden Linien waren auf 10,893 Mill. Mark beziffert. In einem Nachtrag vom 5. März 1890, der die Erweiterung der sub. 5 vorgeschlagenen Linie um eine Abzweigung Dreieichenhain—Langen vorsah, wurde unter Berücksichtigung der durch diese Erweiterung entstehenden Mehrkosten, im wesentlichen aber infolge der inzwischen eingetretenen Steigerung der Preise und Arbeitslöhne eine Erhöhung des Kredits auf 13 275 000 Mark verlangt.

Die Linien, welche der Entwurf vorschlug, waren nur eine Auslese aus der großen Anzahl von Projekten, welche die Regierung inzwischen hatte prüfen lassen. Angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn mit ihren Folgen für die finanzpolitische Lage des Großherzogtums mußte bei vorhergehenden neuen Belastungen des Staates die größte Vorsicht geboten erscheinen. Beschränkung auf die Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse war daher der Grundton, auf den die Vorlage gestimmt war.

Wirtschaftlich bedeutete der Entwurf eine Fortsetzung der Gedanken, wie sie zum Teil schon in dem Gesetz von 1882 niedergelegt waren, nämlich Erleichterung in der Erreichung des Absatzmarktes nach den

aufblühenden größeren Städten mit ihrer konsumkräftigen Bevölkerung. Hinzu trat jetzt noch ein neuer Zweck mehr sozialpolitischer Natur, nämlich die Erleichterung in der Auffuchung des Arbeitsmarktes. In den fern von den Industriebezirken liegenden Gebieten hatte der Rückgang der Landwirtschaft und der gleichzeitige Aufschwung der Industrie zu einer Abwanderung der Arbeiter in die Großstädte geführt. In den diesen näher liegenden Gebieten machte sich zwar die gleiche Entwicklung bemerkbar, aber die Arbeiter konnten hier wenigstens den Wohnsitz in der Heimat beibehalten, wenn sie auch nur an Sonn- und Feiertagen dorthin zurückkehrten. Das war besonders im südlichen Teil von Oberhessen und im nordöstlichen Teil der Provinz Starkenburg, dann aber auch im südöstlichen Teil von Rheinhessen der Fall. In allen diesen Gegenden verlangte man direkte Bahnverbindung mit der Arbeitsstätte, um täglich an den Wohnort zurückkehren zu können.

Im Vordergrund des Interesses stand hier die Stadt Frankfurt. Verbindung mit Frankfurt, so lautete die Losung in Oberhessen. Ihr entsprach die Richtung der wichtigsten dort vorgeschlagenen Bahnen, vor allem der in Friedberg ausmündenden Bahn. Die Linie Lauterbach—Gedern war gedacht als das obere Schlußglied einer Bahn von Stockheim nach Frankfurt, deren Bau nur an der Haltung der preussischen Regierung scheiterte, welche trotz der Sympathien, die das Projekt in Frankfurt fand, seine Ausführung auf preussischem Gebiet ablehnte, ja nicht einmal Vermessungen gestattete, angeblich, weil die Linie auf Staatskosten gebaut werden sollte. Erstrebte in Oberhessen vorzugsweise die Landwirtschaft eine Verbindung mit Frankfurt, so waren es im nördlichen Starkenburg die in Frankfurt beschäftigten Arbeiter, die auf dem kürzesten Weg nach dieser Stadt befördert sein wollten. Dem entsprach die Richtung der Linie Oberroden—Jfenburg, der auf die Beschwerde der Städte Darmstadt und Langen die Regierung eine Zweigbahn Dreieichenhain—Langen einfügte, um die völlige Ablenkung des Verkehrs der beiden interessierten Orte mit dem Hinterland von Langen nach Frankfurt zu verhindern. In den weiter östlich gelegenen Orten gravitierte der Verkehr wesentlich nach Offenbach, das von dort seine Arbeiter bezog. Dem trug die Linie Offenbach—Dieburg Rechnung, deren Fortsetzung bis Reinheim eine Verbindung Offenbachs mit dem Odenwald darstellte.

Was Frankfurt für Oberhessen und das nördliche Starkenburg war, war Worms für den südlichen Teil von Rheinhessen und sollte es werden für den südwestlichen Teil des Odenwaldes. Worms—Nieder-Olm erhielt Worms sein Hinterland in Rheinhessen. Soweit diese Linie den Verkehr der Stadt Alzey mit ihrem Hinterland gefährdete, sollte die Linie Alzey—Odernheim Schädigungen der Interessen der Stadt Alzey

verhindern. Wichtiger war der Versuch, durch die Linie Lorsch—Heppenheim—Fürth der Stadt Worms den Verkehr des südwestlichen Odenwaldes zurückzugeben, den sie seit Erbauung der Straße im Weschnitzthal, deren Vollendung zeitlich etwa mit dem Bau der Main-Neckarbahn zusammenfiel, an Weinheim und Mannheim verloren hatte. Mit der Strecke Lorsch—Worms stellte das Projekt die kürzeste Verbindung dieses Theils des Odenwalds mit dem Rhein dar, und schien die Aussicht zu eröffnen, daß der Hafen zu Worms wieder die Bedeutung für den südwestlichen Odenwald erlangte, die er einst besaß.

Die beiden übrigen für Rheinhessen vorgesehenen kleinen Strecken waren als Fortsetzungen bereits bestehender Kleinbahnen nur von lokalem Interesse.

So bildete die Regierungsvorlage eine durchaus gewissenhafte Auswahl der zu berücksichtigenden Projekte, freilich nur ein kleiner Teil von den vielen in Vorschlag gebrachten, die man, so gut es ging, prüfte. Eine derartige Prüfung war gewiß berechtigt, aber die Ausdehnung, welche diese Vorarbeiten annahmen, trug unzweifelhaft dazu bei, Hoffnungen zu stärken oder zu erwecken, an deren Erfüllung gar nicht zu denken war. Eine Masse von Vorstellungen, Eingaben und Gutachten an Regierung und Stände lieferten Zeugnis davon, wie stark die Erregung im Lande war. Jeder Kreis hatte besondere Wünsche vorzubringen. Daß die Regierungsvorlage da viele enttäuschte, war natürlich. Mit neuen Vorstellungen und Eingaben suchten die nicht bedachten Gegenden von der Notwendigkeit ihres Projektes und seiner Einstellung in den Gesetzentwurf zu überzeugen. Aber nur zum geringsten Theil fanden sie Gehör bei dem vorbereitenden Ausschuss, der die Regierungsvorlage nur um so viel erweiterte, als er Abstriche vornehmen konnte.

Um so ungestümer kam die Erregung des Landes bei der Beratung im Plenum der Zweiten Kammer zum Durchbruch. Die Vorgänge des Jahres 1868 wiederholten sich, nur daß die verschiedenen Wünsche zu einer einzigartigen Harmonie führten. Zum ersten Mal in der Geschichte der hessischen Eisenbahnpolitik verschwand der alte provinzielle Hader. Jeder half ohne Unterschied der Provinz gern dem andern, wenn er nur dafür auch ihm half. So entstand eine Art von Koalition, wie sie der Staatsminister nannte, die eine Stimmung in der Zweiten Kammer schuf, welche, je weiter die Beratung vorschritt, um so bewilligungsfreudiger wurde, ja schließlich so unheimlich bewilligungsfreudig, daß selbst der Finanzminister meinte, nun sei genug des grausamen Spiels.

Schon das Ergebnis der Beratung der oberhessischen Projekte war bezeichnend. Drei Bahnen hatte die Regierung für diese Provinz vor-

gesehen. Fünf, ja, einschließlich der später bewilligten Linie Niedergemünd—Homburg sechs, wurden in der Zweiten Kammer bewilligt.

Die nördlichste Bahn war diejenige von Grünberg bis Londorf. Sie sollte die im Lumdatal gelegenen Steinbrüche, welche den Arbeitern in der dortigen Gegend den einzigen Verdienst gab, konkurrenzfähig machen mit den am Rhein befindlichen bereits an Bahnen angeschlossenen Konkurrenzbetrieben. Die Bahn fand denn auch einstimmige Annahme in der Zweiten Kammer. Zweifel konnte man schon eher haben über die Dringlichkeit der zweiten Linie Lauterbach—Gedern, wenigstens in dem Umfang, in dem sie vorgeschlagen war. Mit Gedern—Stockheim stellte diese Linie eine Verbindung der östlichen Teile der oberhessischen Bahnen dar. Das war aber auch der einzige Vorteil, den sie in der vorgeschlagenen Ausdehnung bot, denn der Verkehr nach Süden bewegte sich doch rascher und besser über die Bebraer Bahn als über eine Nebenbahn bis Frankfurt. Wollte man die Erschließung des östlichen Vogelsbergs, so wurde die ebenso gut erreicht durch eine Verlängerung von Stockheim—Gedern und eine Stichbahn von Lauterbach. Das Verbindungsstück zwischen beiden, das nach der Regierungsvorlage etwa 20 km über ein meist von Wald bestandenes unproduktives Hochplateau, eine der ärmsten Gegenden des Vogelsbergs, führte, war nicht nur kostspielig zu bauen, sondern auch kostspielig zu betreiben und gegen die Ungunst der Lage war mit einer Nebenbahn nicht aufzukommen. Der einzige Artikel, der dort ausgeführt werden konnte, war das Holz aus den staatlichen Waldungen. Der Ausschuß hatte daher das Projekt zur nochmaligen Prüfung durch die Regierung vorgeschlagen und statt seiner eine Nebenbahn Salzschlirf—Schlitz, welche das gewerbereiche Städtchen Schlitz an die oberhessischen Bahnen angeschlossen, in die Regierungsvorlage eingestellt. Bei der Beratung in der Zweiten Kammer wurde nicht nur die Regierungsvorlage wieder hergestellt, sondern auch noch die Linie Salzschlirf—Schlitz eingefügt. Es mußte eben, das war die allgemeine Auffassung, für die arme Gegend etwas geschehen, dasselbe galt von Schlitz, und so stimmte man für beide Linien.

Am meisten Zukunft von allen Linien hatte die von Friedberg ausgehende bei Trais-Horloff in die Linie Gießen—Gelnhausen einmündende Nebenbahn. An der Rentabilität dieser Linie durch die fruchtbare Wetterau zweifelte Niemand. Schwieriger war hier nur, eine geeignete Führung dieser Bahn zu finden. Der in Aussicht genommene Einmündungspunkt in die Linie Gießen—Gelnhausen lag 4 km von der Station Hungen und 10 km von der Station Nidda entfernt, die Regierung hatte sich aber auch zur Annahme eines anderen Einmündungspunktes bereit erklärt. Das gab Veranlassung zu einer Fehde zwischen

den beiden oberhessischen Städtchen Hungen und Nidda. Hungen hatte für sich, daß es Endpunkt der Bahn Hungen—Laubach war, deren Fortsetzung nach einer Station der Linie Gießen—Fulda nur eine Frage der Zeit war. Demgegenüber machte Nidda geltend, daß ihm bei der projektierten Führung der Bahn sein Hinterland genommen werde. Schließlich einigten sich beide Städtchen auf ein Kompromiß, danach die Bahn nach Hungen geführt aber 14 km hinter Friedberg bei Echzell eine Abzweigung nach der 6 km von Nidda entfernten Station Ober-Widdersheim der Linie Gießen—Gelnhausen erhalten sollte. Dies Kompromiß auf Kosten des Staates fand auch in der Zweiten Kammer Annahme auf Wunsch der Regierung aber mit der Erweiterung, daß auch eine frühere Abzweigung stattfinden könne. Damit konnte auch den Interessen anderer Orte, die Anschluß erstrebten, Rechnung getragen werden. Tatsächlich aber waren so aus der einen vorgeschlagenen Linie zwei getrennte Linien geworden, und es war später ganz folgerichtig, wenn auf Vorschlag der Ersten Kammer die Führung direkt nach Hungen und Nidda bestimmt wurde.

Was man Oberhessen gewährt hatte, durfte Starkenburg nicht versagt werden. Hier galt es, vor allem den Interessen der Stadt Offenbach gerecht zu werden. Der alte Wettbewerb zwischen Frankfurt und Offenbach hatte auch unter den neuen Verhältnissen nicht aufgehört. Weniger auf dem Absatzmarkte als auf dem Arbeitsmarkt übte die reiche Nachbarstadt eine ungleich stärkere Anziehungskraft aus als Offenbach. Hier war man im wesentlichen auf den nördlichen Teil der Provinz Starkenburg angewiesen, der nach Ansicht der Regierung auch genügte, nicht aber nach Ansicht der Offenbacher, die einen Anschluß auch an die westlichen Bezirke verlangten, um wenigstens die Möglichkeit zu haben, mit Frankfurt in Wettbewerb zu treten. Durch eine Abzweigung der Linie Oberrodens—Hessenburg, und zwar von Hessenburg nach Offenbach glaubte man dies erreichen zu können. So wurde denn diese Strecke von dem Ausschuss in den Gesetzentwurf eingestellt, dafür aber die Fortsetzung der Linie Offenbach—Dieburg nach Reinheim gestrichen. Bei der Beratung in der Zweiten Kammer wurde die Regierungsvorlage wieder hergestellt, außerdem aber auch Offenbach—Hessenburg eingesetzt, dazu noch eine zweite Verbindung mit Langen über Sprendlingen letztere allerdings unter der Voraussetzung, daß Offenbach, Langen und die Sparkasse daselbst auf 10 Jahre Garantie zu den Betriebskosten dieser Strecke leisteten. Man wollte dadurch den Anschluß Offenbachs nach Süden erleichtern, da der Umweg über Frankfurt besonders bei eilenden Sendungen immer noch zu Klagen Anlaß gab, so daß man es gar oft vorzog, die Güter in Frankfurt aufzugeben.

Die schwierigste Aufgabe stellte die Erschließung des südwestlichen Odenwalds. Die Regierungsvorlage trug gewiß den rheinischen Interessen Rechnung, aber nach den Erfahrungen mit den oberhessischen Bahnen mußte sich von selbst unwillkürlich die Frage aufdrängen, ob es nicht ein gewagtes Experiment sei, zu versuchen, den Verkehr von seinen gewohnten natürlichen Wegen künstlich abzuleiten. Der Ausschuß hatte daher empfohlen, das Projekt nochmals zur Prüfung an die Regierung zurückzuverweisen. Inzwischen hatte man sich auch in Baden mit dem hessischen Projekt befaßt. Noch bevor der hessische Landtag über den ihm vorgelegten Gesetzentwurf beriet, traf eine Mitteilung der badischen Regierung ein, danach diese wegen des Baues einer Bahn im Weshnitztal bereits mit einer Privatgesellschaft in Verhandlung getreten war, ja sogar schon die Konzession für das badische Gebiet zugesagt hatte und jetzt nur noch anfragte, ob Hessen den Weiterbau über die hessische Grenze nach Fürth zulasse. Damit war die hessische Regierung in eine prekäre Lage versetzt. Im Weshnitztal erstrebte man naturgemäß die Führung in der seither gewohnten Richtung des Verkehrs, und in erster Linie sollte ja auch die Nebenbahn die Interessen des Odenwaldes fördern. Wurde aber einmal eine Bahn bis an die hessische Grenze entgegengebaut, so mußte sie nicht nur einen beträchtlichen Teil des Verkehrs im Weshnitztal an sich ziehen, noch bedenklicher war, daß ihr Weiterbau dann nur schwer aufgehalten werden konnte. In der Fortsetzung bis Fürth aber bildete die Bahn im Weshnitztal eine gefährliche Konkurrenz der im Gesetzentwurf vorgesehenen Linie, deren Verkehrsgebiet sie zu einem großen Teil aufnahm. Um daher nicht wieder eine, wie man annahm, rentable Linie in fremde Hände gelangen zu lassen, mußte man sich zum Bau entschließen. So erklärte die Regierung im Landtag, daß sie auch dem Bau einer Bahn Weinheim—Fürth auf Staatskosten geneigt gegenüber stehe. Der badischen Regierung teilte man mit, daß man die Linie selbst bauen wolle. Diese brach daher die Verhandlungen mit dem Privatunternehmer ab, im hessischen Landtag aber setzte man, um die Interessen von Worms nicht zu verletzen, beide Linien in den Gesetzentwurf ein, Lorsch—Fürth allerdings in der Beschränkung Heppenheim—Fürth.

Am geringsten von allen Provinzen war Rheinheffen mit neuen Bahnen bedacht worden. Nur 4 Millionen erforderten die für diese Provinz vorgesehenen Bahnen gegen je 7 Millionen, die bereits für Oberheffen und Starkenburg genehmigt waren. Man durfte also Rheinheffen gegenüber erst recht nicht zurückhaltend sein bei Bewilligungen. Diese Stimmung fand denn auch beredten Ausdruck bei der Beratung der wichtigsten Linie Worms—Nieder-Olm, die der Ausschuß mit Zu-

stimmung der Regierung in ein Projekt Bodenheim—Obernheim—Worms umgeändert hatte. Die Mehrheit des Ausschusses beantragte die Genehmigung des Projektes in dieser Fassung. Eine Minderheit hielt die Führung nach Worms für zu kostspielig und schlug vor, die Bahn kürzer und rascher über Bechtheim nach Osthofen zu führen. Das Ergebnis der Beratung in der Zweiten Kammer war die Einstellung beider Linien in das Gesetz. Außer diesen und den übrigen von der Regierung vorgeschlagenen Projekten wurden noch zwei weitere vom Ausschuss empfohlene Linien Osthofen—Rheindürkheim und Köngernheim—Friesenheim—Oppenheim, letztere, um Oppenheim seinen von der Linie Worms—Bodenheim bedrohten Verkehr mit dem Hinterland zu erhalten, angenommen und in die Vorlage eingestellt.

Bei der Beratung der noch weiter auf Eingaben und Vorstellungen hin zur Erörterung gebrachten Projekte wurden schließlich noch drei weitere Nebenbahnen und zwar in Oberhessen Londorf—Lollar und Niedergemünd—Homburg, in Starkenburg Fürth—Wald-Michelbach in den Gesetzentwurf aufgenommen. Mit diesen neu eingestellten Linien, für die überhaupt keine Voranschläge vorhanden waren, stieg das mutmaßliche Baukapital auf 24 Millionen Mark.

Umsonst warnten die Regierung und einige Abgeordnete unter Hinweis auf die finanziellen Folgen vor der Einstellung so vieler neuen Linien, die zum Teil gar nicht genügend vorbereitet waren. Man achtete nicht darauf. Nachdem einmal die eine Provinz so reichlich bedacht war, forderte die andere Provinz das Gleiche. Je mehr neue Linien aber in den Gesetzentwurf eingestellt wurden, um so mehr schwand die Aussicht auf die baldige Vorlage weiterer Nebenbahnen. Darum suchte jeder seine Bahn noch rasch unterzubringen. An den Grundzügen der Vorlage an sich wurde wenig geändert. Die Erweiterungen, die man vorgenommen hatte, entsprangen zum größten Teil der Agitation der kleinen Landstädtchen, die, von der neuen Bahn nicht berührt, den Verlust ihres Verkehrs mit dem Hinterland befürchteten. Diese Besorgnis war in den meisten Fällen nicht unberechtigt. In dem Streben eine möglichst kurze und rasche Verbindung nach den größeren Städten herzustellen, hatte man, nicht etwa dem seitherigen Gang des Verkehrs folgend, die nächsten Berührungspunkte mit der Hauptbahn, die ja immer noch eine viel raschere und bessere Verbindung bot, aufgesucht, sondern möglichst im Gelände abgekürzt und neue Berührungspunkte geschaffen. Letztere aber fühlten sich in der Regel nur als Durchgangspunkte und machten später mehrfach Schwierigkeiten in der Geländestellung. Die kurzen Verbindungsstrecken aber, die man im Landtag einsetzte, statt eine folgerichtige Korrektur vorzunehmen, mußten, selbst da, wo sie ihre Auf-

gabe erfüllten, lebensunfähige Linien bleiben, die in unverhältnismäßiger Weise das Baukapital erhöhten.

Was die Zweite Kammer begonnen, setzte die Erste Kammer fort. Es war, wie der Berichterstatter ausführte, jetzt, wo die Stimmung vorhanden war, angezeigt, ein möglichst vollkommenes Netz gesetzlich festzulegen. Ihren ursprünglichen Charakter hatte die Vorlage längst verloren. Aus einem vorsichtigen Versuch war ein vollständiges Bauprogramm geworden, das die Reihenfolge festlegte, in der das hessische Nebenbahnnetz demnächst auszubauen war. In dieser Bedeutung aber enthielt das Gesetz in der Ausdehnung, welche ihm die Zweite Kammer gegeben hatte, noch einige Lücken. Sie wurden dadurch ausgefüllt, daß man noch zwei weitere Bahnen einsetzte, eine Linie von Hungen—Laubach nach der Hauptbahn Gießen—Fulda bei Station Mücke, eine doch nicht ausbleibende Verbindung, und endlich eine Bahn Worms—Rheindürkheim—Eich—Guntersblum, die dem Arbeiterverkehr dieser Gegend nach Worms dienen sollte. Ebenso wurde Heppenheim—Lorsch wieder eingesetzt. Die Erweiterungen fanden die Zustimmung der Zweiten Kammer mit Ausnahme der Linie Worms—Rheindürkheim—Guntersblum, an deren Stelle beide Kammern sich schließlich auf eine Linie Osthofen—Rheindürkheim—Guntersblum einigten.

Über ihre Stellung zu der Fassung, die im Landtag der Entwurf erhielt, insbesondere der finanziellen Tragweite hatte die hessische Regierung nicht im Zweifel gelassen. Sie erklärte:

„Wir sind der Ansicht, daß das Land die finanziellen Folgen tragen kann, daß sie aber unter Umständen schwer zu tragen sein werden, wenn nämlich die Zeiten schwieriger sein werden, und daß sich dann die Regierung darauf berufen wird müssen, daß die Vertreter der Steuerpflichtigen selbst es waren, welche hierzu die Veranlassung gegeben haben.“

Damit war das Zustandekommen des Gesetzes gesichert. Abänderungen im einzelnen ließen sich freilich nicht vermeiden, denn nicht nur die von den Ständen eingesetzten Strecken beruhten auf rein willkürlichen Kostenvoranschlägen, auch die von der Regierung vorgeschlagenen Linien entbehrten vielfach einer genaueren Vorbereitung, da bei dem Mangel an Personal man sich zum Teil mit oberflächlichen Untersuchungen begnügen mußte. Dazu kam noch eine Steigerung der Preise und Löhne, so daß Nachforderungen nötig wurden. So ergab sich für die Linie Offenbach—Reinheim, die man, um eine Zweigbahn Bieber—Dießenbach erweitern mußte, damit den Wünschen der Stände entsprechend die für den Arbeiterverkehr nach Offenbach wichtigen Orte Heusenstamm und Dießenbach angeschlossen wurden, das Doppelte des vorgesehenen Baukapitals. Auch

bei anderen Linien mußte die Voranschlagssumme erhöht werden, bei einigen in Rheinhessen um 30 %. So war bald das Baukapital schon im Voranschlag von 24 auf 30 Millionen Mark gestiegen. Zwar gaben die Stände noch ihre Zustimmung zu dem Bau zweier weiteren Bahnen, der 13 km langen Linie Darmstadt—Groß-Zimmern und der 4 km langen Strecke Bickenbach—Seeheim, es geschah das aber nur aus Billigkeitsrücksichten. Groß-Zimmern—Darmstadt erleichterte den regen Arbeiterverkehr der berührten Orte nach Darmstadt, die schon längst gewünschte und vorbereitete Bahn Bickenbach—Seeheim sollte den lebhaften Touristenverkehr nach der vorderen Bergstraße fördern. Von beiden Bahnen versprach man sich daher zumal bei den geringen Anlagekosten eine gute Rentabilität. Damit war aber das Programm abgeschlossen. Einer Reihe weiterer in der Zweiten Kammer beantragter und dort genehmigter Projekte wurde von der Ersten Kammer die Zustimmung versagt, weil sie der Auffassung war, daß dem Bedürfnis nach Nebenbahnen vorläufig genügt sei und eine weitere finanzielle Belastung des Landes vermieden bleiben müsse. Nur dem in ihr angeregten Antrag auf Ersatz der Linie Fürth—Lorsch durch eine Linie Weinheim—Lampertheim hatte sie stattgegeben. Damit sollte eine Fortsetzung der Nebenbahn Fürth—Weinheim nach Worms geschaffen werden. Veranlassung dazu gab die rasche Vollendung dieser Bahn.

Nach dem am 4. Juni 1890 mit Baden abgeschlossenen Staatsvertrag sollte deren Bau begonnen werden, sobald die nach den hessischen Gesetzen dazu erforderlichen Vorbedingungen erfüllt seien. Die Bahn versprach zudem Rentabilität, man nahm sie daher vor der Linie Lorsch—Fürth in Angriff. Bei letzterer beschränkte man sich zunächst auf genauere Vorarbeiten, die nach Mitteilung der Regierung nicht nur eine Überschreitung des Voranschlags um eine Million Mark, sondern auch eine Trace ergab, die sie als schwierig zu betreibende Gebirgsbahn erscheinen ließ, die schon darum gegen die Bahn im Wechnitztal nur schwer aufkommen konnte. Dazu gab es Schwierigkeiten in der Geländestellung besonders bei den Orten, die auch zu der Linie Weinheim—Fürth herangezogen wurden. Der rasche Fortschritt in der Ausführung dieser Bahn, die, wenn sie auch noch zuerst eröffnet wurde, völlig den Verkehr an sich reißen mußte, entmutigte noch mehr. Worms zog seinen in Aussicht gestellten Beitrag zurück. Zuletzt trat nur noch die Stadt Heppenheim für die Ausführung ein. Die hessische Regierung trug daher nur den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung, als sie, der Anregung der Ersten Kammer folgend, 1896 die Bahn, die bei dem engen Verkehrsgebiet, auf das sie angewiesen war, zumal bei den schwierigen Betriebsverhältnissen kaum die Betriebskosten aufzubringen versprach, durch eine

Nebenbahn Weinheim—Lampertheim zu ersetzen vorschlug, damit auf diese Weise eine Verbindung mit Worms hergestellt werde. Die Vorlage stieß auf Widerstand in der Zweiten Kammer. Die Angst vor weiteren Abänderungen der nun einmal gesetzlich festgelegten Projekte, bei einem Teil der Abgeordneten wohl auch der Unwille über die Haltung der Ersten Kammer gegenüber den von der Zweiten Kammer befürworteten weiteren Nebenbahnen gaben der Zweiten Kammer Veranlassung zur Ablehnung der Regierungsvorlage. So blieb denn die Linie Vorsch—Fürth als lebensunfähiges Projekt weiterbestehen, bis der Vorschlag der Regierung, allerdings dahin abgeändert, daß Vorsch—Heppenheim ausgeführt, im übrigen aber die Bahn durch eine Linie Weinheim—Lampertheim¹⁾ ersetzt werden sollte, im Jahr 1900 auch die Zustimmung der Stände fand.

Schon früher aber war auch in der Zweiten Kammer ein Umschwung eingetreten. Er machte sich geltend, als die Regierung nach Vermessung der im Landtag eingesetzten beiden Linien Laubach—Mücke und Waldmichelbach—Fürth eine Vorlage einbrachte, welche die genauere Richtung der ersteren festlegte, für Waldmichelbach—Fürth aber den Ersatz dieser Linie, die ja den Verkehr aus dem Odenwald heraus auf dem kürzesten Weg vermitteln sollte, durch eine Zweigbahn Mörtenbach—Waldmichelbach—Wahlen vorsah. Soweit die Regierung gleichzeitig den Ersatz der Teilstrecke Worms—Obernheim durch eine Stichbahn Gundersheim—Worms vorschlug, fand sie die Zustimmung der Zweiten Kammer, im übrigen aber nahm man bedeutende Abstriche vor. Die Linie Laubach—Mücke, die den Verkehr vom nordöstlichen Teil Oberhessens nach dem Süden erleichtern sollte, wurde kurzer Hand in die kürzere und darum billigere Linie Laubach—Grünberg umgeändert, die Zweigbahn Mörtenbach—Wahlen aber wurde auf Mörtenbach—Waldmichelbach beschränkt.

¹⁾ Schon vor Inangriffnahme des Baues dieser Bahn wies die badische Regierung gegenüber den in Mannheim gehegten Befürchtungen darauf hin, daß der Zentralgüterbahnhof Mannheim und der Bahnhof Neckarvorstadt nach dem vorgesehenen Projekt gegenüber Worms einen Vorzug von 13 km, der Industriehafen Mannheim einen solchen von 5 km haben werde, was zur Sicherung des Umschlagsverkehrs, namentlich noch im Hinblick auf die höheren Rheinfrachten für Worms ausreiche. Da das Projekt, wie es vorgesehen, zur Ausführung kam, traten diese Wirkungen auch ein. Der Verkehr nach dem südwestlichen Odenwald blieb auch nach der Eröffnung der Bahn dem Wormser Hafen entzogen. Die Transporte ab Worms Hafen werden über Worms Bahnhof befördert. Dadurch erhöht sich die Entfernung Worms Rhein—Lampertheim—Weinheim von 29 auf 33,8 km. Damit ist die Nebenbahn nicht wettbewerbsfähig gegenüber der 27 km langen Hauptbahn Weinheim—Mannheim, da die 21 km lange Nebenbahn Weinheim—Mannheim die Reduzierung der Tariflänge der Hauptbahn auf 21 km ermöglicht.

Schließlich einigte man sich aber doch mit der Ersten Kammer auf die Annahme der Regierungsvorlage.

Der Betrieb der neuen Linien, die bis auf die Bahn Offenbach—Neu-Isenburg—Oberroden alle gleichzeitig in Angriff genommen wurden, sollte, soweit nicht die Direktion der Main-Neckarbahn die Leitung der in diese Bahn einmündenden Nebenbahnen übernahm, unter Oberleitung der Direktion der oberhessischen Bahnen, die von nun ab den Titel „Direktion der hessischen Staatsbahnen“ führte, stattfinden. Die neue Organisation war aber nur von kurzer Dauer. Inzwischen war jene Umwandlung im hessischen Eisenbahnwesen vor sich gegangen, in deren Gefolge die Verwaltung in der preussischen Staatsbahnverwaltung aufging, unter deren Leitung auch die neuen Nebenbahnen dem Verkehr übergeben wurden¹⁾.

¹⁾ Der weitere Ausbau des hessischen Nebenbahnnetzes ist inzwischen zum Stillstand gekommen. Von den angeregten Projekten hat die preussische Staatsbahnverwaltung nur bei der 1901 beschlossenen Nebenbahn Wilbel—Stoekheim und der 1908 als Teilstrecke einer Bahn Alsfeld—Herzfeld beschlossenen Linie Alsfeld—Niederanla den Betrieb auf preussische Rechnung übernommen, ebenso wird die aus strategischen Gründen erbaute Bahn Gau-Algesheim—Münster a. St. auf preussische Rechnung betrieben. Alle anderen vorgeschlagenen Projekte wurden Hessen zum Bau und Betrieb auf eigene Rechnung überlassen. Die abgelehnten Projekte erschienen auch der hessischen Regierung so unrentabel, daß sie zu ihrer Ausführung im Sinne des Artikel 11 des Staatsvertrags von 1896 sich nicht verstehen konnte, zumal sie das Land schon bedenklich genug durch die beschlossenen Nebenbahnen belastet glaubte. So kam man von selbst wieder zu den Grundsätzen zurück, von denen man bei dem Erlaß des Normativgesetzes von 1883 ausgegangen war. Ihre Durchführung ist aber jetzt insofern erschwert, als die in Betracht kommenden Stammlinien im Besitz des Staates sind, ein auf Kosten anderer daneben erbautes Kleinbahnnetz immer Stückwerk bleiben muß, das jetzt selbst bei Übergang zu einem entsprechenden Typ nur schwer rentieren wird. Daher gelang es auch trotz Erhöhung des im Gesetz von 1882 vorgesehenen Staatszuschusses auf 30% der Baukosten, nur wenige Linien zur Ausführung zu bringen. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft hat nach Vollendung der von ihr übernommenen Nebenbahnen Hezbach—Beerfelden und Ingelheim, Frei-Weinheim, Jugenheim, Partenheim die Ausführung der weiter von ihr behandelten Projekte aufgegeben. In Oberhessen hat die Firma Lenz & Cie zu Berlin die Kleinbahn Buzbach—Sich gebaut, deren wenig befriedigende finanzielle Entwicklung 1906 2,11%, 1907 1,5%, 1908 1,07%, 1909 1,23% durch Fortsetzungen von Sich nach Grünberg und Buzbach nach Wehlar behoben werden soll, wie es scheint, aber ohne Erfolg. Nach neueren Zeitungsmeldungen reichten bisher die Überschüsse nicht einmal aus, um die Zinsen der ausgegebenen Obligationen, durch deren Übernahme die beteiligten Gemeinden die Aufbringung der Mittel zu erleichtern hatten, zu decken.

Sechster Abschnitt.

Die Liquidation.

Als letzte der großen Privatbahnen Deutschlands hatte die hessische Ludwigsbahn sich behauptet. Der Konkurrenz, welche die neue Gruppierung im deutschen Eisenbahnwesen mit sich brachte, hatte man sich in Mainz zähe zu erwehren gewußt. Was man aber nicht verhindern konnte, war das Übergreifen jener Tendenzen, wie sie im Gefolge des stets schärfer werdenden Mißverhältnisses zwischen Leistung und Vergütung sich im deutschen Eisenbahnwesen geltend machten, und darin lag der Keim zum Niedergang. Weit entfernt von der Möglichkeit, einen Ausgleich zu finden in der Erweiterung des Verkehrsgebietes oder einer Erhöhung der Tarife, im Gegenteil, stets zu neuen Ermäßigungen und Ausgaben durch das Vorgehen der konkurrierenden leistungsfähigen Staatsbahnen gezwungen, konnte das Aufgehen der hessischen Privatbahn in einem oder dem anderen der großen Staatsbahnnetze nur noch eine Frage der Zeit sein. Damit hatte vor allem Preußen in seiner Verkehrspolitik zu rechnen, wenn es nicht nutzlose Kapitalien auf dem rechten Rheinufer aufwenden wollte. Von den beiden in Betracht kommenden Staatsbahnen war es ja in erster Linie die preußische Staatsbahn, für die der Besitz des hessischen Eisenbahnnetzes und seiner Rheinhäfen von großer Wichtigkeit für die Leitung und Tarifierung der Verkehre war. Nicht minder wichtig war der für Bayern durch das hessische Bahnnetz vermittelte Anschluß an den Rhein und das pfälzische Eisenbahnnetz, aber über das Gerücht eines beabsichtigten Erwerbs kamen die Kombinationen in dieser Richtung nicht hinaus. Um so fester griff Preußen zu. Zwar ließ die wirtschaftliche Entwicklung der 80 iger Jahre die Frage nicht brennend werden, aber der Zustand der Ungewißheit hinderte. Freilich, ein unmittelbarer wirklich zweckmäßiger Erwerb der Bahn war nur durch Hessen möglich, denn nur die hessische Regierung besaß ein demnächst fällig werdendes Verstaatlichungsrecht für einen großen Teil des hessischen Bahnnetzes. Die in Preußen belegenen Linien waren nur streckenweise rückkauffällig, und zwar als erste von Frankfurt—Mainz die Strecke Frankfurt—

hessische Grenze ab 3. Januar 1888, die übrigen Strecken 1898, 1904, 1906, 1909, 1910, 1913, 1918. In diesem Sinn benutzte man auf preussischer Seite die Machtprobe im Jahre 1884, die den Wert des hessischen Eisenbahnnetzes für sich allein deutlich zu zeigen Gelegenheit gab, um für den Verkauf der Privatbahn an die preussische Staatsbahn Stimmung zu schaffen. Man gab Hessen zu erkennen, daß man die Bahn auf eigene Rechnung erwerben und Hessen noch eine Rente gewähren wolle. In Hessen aber wollte man ein eigenes Staatsbahnsystem begründen, man lehnte daher das Anerbieten ab, weil ein derartiges Heruntergehen des Großherzogtums sich politisch nicht rechtfertigen ließe. Darauf kam dann das Abkommen der preussischen Staatsbahnverwaltung mit der hessischen Ludwigsbahn vom Jahre 1885 zustande. Es bedeutete zwar eine starke Einschränkung der über die Privatbahn gehenden Verkehre zugunsten preussischer Staatsbahnstrecken, aber die Vorteile, welche die preussische Staatsbahnverwaltung von der Veränderung der In-Stradierungen hatte, entsprachen bei weitem nicht dem, was man nach den Einbußen, welche das hessische Unternehmen erlitt, erwarten durfte. Die Umleitung, wie sie in vielen Verkehren auf Kosten der Staatsbahn stattfand, beeinträchtigte erheblich den daraus entspringenden Gewinn. Empfindlicher noch machte sich der Wettbewerb der Privatbahn an den Konkurrenzstationen fühlbar. Die ungehemmt und erheblich steigenden Erträge besonders in den Industriebezirken zeigten, wie fest hier die hessische Ludwigsbahn saß dank der engen Beziehungen zu den interessierten Kreisen¹⁾, die auch ihrerseits den Wert einer Konkurrenz im Verkehrswesen zu schätzen wußten. So konnte man hier der Privatbahn nur schwer beikommen, sie war und blieb eben für die preussische Staatsbahn eine wenn auch nicht gefährliche, so doch recht unbequeme Konkurrentin, die in der Gestaltung der Tarifpolitik beständig hemmte. Inzwischen hatte sich das Abkommen von 1885 in seinen vollen Wirkungen auf das hessische Bahnnetz geltend gemacht. Die Entwertung, die es infolge der damaligen Verkehrsänderungen zugunsten der preussischen Strecken der Privatbahn erfahren hatte, mußte seinen Erwerb durch Hessen als zwecklos erscheinen lassen. Einen Erwerb der Bahn durch Preußen hielt man auch auf seiten der Privatbahn für das allein Zweckmäßige. Nur sollte sich die Verstaatlichung auf das ganze Unternehmen erstrecken. Ohne die Zustimmung der hessischen Regierung war das indes nicht möglich. Preußen machte daher jetzt einen Vorschlag dahin, daß die

¹⁾ Wie mir berichtet wurde, erloschen mit der Verstaatlichung eine Reihe von Geschäftsbeziehungen nach der Schweiz und Oesterreich, die nur durch die niedrigen Frachtsätze der Privatbahn vorher gehalten werden konnten.

hessischen Strecken zunächst eine Zeitlang auf preußische Rechnung allein betrieben und Hessen später in geeigneter Weise beteiligt werden sollte. Auch dafür fand sich in Hessen keine Geneigtheit. Man mußte also in Preußen mit einem gemeinschaftlichen Erwerb der Bahn rechnen. In diesem Sinn eine Verständigung anzuregen, hatte die hessische Regierung schon im Jahr 1884 bei den Verhandlungen anlässlich der Konkurrenzkämpfe ihre Kommission instruiert. Man dachte sich die Regelung in der Weise, daß beide Staaten zum Zweck des gemeinschaftlichen Erwerbs und Betriebs ihrer Bahnen einen Eisenbahnverein bildeten. Auf preußischer Seite hatte man damals eine derartige Erledigung für unausführbar erklärt, einmal weil beide Staaten ja Bahnen von ungleichem Wert hineinwürfen und dann, weil keiner von beiden Teilen wisse, was er noch baue. Bei jedem neuen Bau aber wäre dann eine neue Verständigung über Verteilung des Gesamtertrags nötig, was jedem der beteiligten Staaten zu sehr den Ausbau seines Eisenbahnnetzes erschwere. Der Gedanke war daher fallen gelassen worden, bis ihn Preußen einige Jahre später wieder aufnahm allerdings nur der Form nach. Die Konzentration des preußischen Eisenbahnnetzes war inzwischen zum Abschluß gekommen, nach dieser Hinsicht waren also die früher geltend gemachten Bedenken erledigt. Jetzt galt es nur noch, eine Verständigung zu finden über die Art des gemeinschaftlichen Betriebs. Auf hessischer Seite regte man eine engere Gemeinschaft der hessischen Bahnen mit einem Teil der umliegenden preußischen Bahnen an. Preußen machte dagegen geltend, daß eine derartige Regelung die Bildung eines besonderen selbständigen Verwaltungsapparates mit ausgeschiedenem Rechnungswesen innerhalb der preußischen Staatsbahnverwaltung voraussetze, auf die man sich nicht einlassen könne, nachdem man jetzt erst nach unendlichen Bemühungen zu einer einheitlichen, den Verkehr erleichternden Organisation des preußischen Eisenbahnwesens gelangt sei. Damit schienen die Verhandlungen wieder ins Stocken zu geraten.

Inzwischen war eine wesentliche Verschiebung in der Lagerung der Interessen beider Staaten am Erwerb der hessischen Ludwigsbahn eingetreten. Seither war es ja Preußen, dessen Interessen im Vordergrund standen. Mehr und mehr aber wurde jetzt Hessen derjenige Staat, der sich zum Erwerb der Bahn gedrängt sah.

Der Übergang der großen Bundesstaaten zum Staatsbahnsystem hatte allmählich auch im Großherzogtum den Gedanken eines gleichen Vorgehens entstehen lassen. Bei den drückenden Lasten, wie sie die oberhessischen Bahnen und die garantierten Strecken der Privatbahn der Staatskasse auferlegten, verschaffte sich diese Auffassung bald überall Eingang. Der Buntscheckigkeit, welche das hessische Eisenbahnnetz zeigte,

solte mit einem Mal ein Ende gemacht und dabei gleichzeitig eine glänzende Rente, wie sie die anderen Staaten von ihren Eisenbahnen bezogen, geschaffen werden. Das waren die Ansichten, welche die öffentliche Meinung von der bevorstehenden Verstaatlichung der Privatbahn hatte, und so begrüßte man es mit Freude, als gelegentlich der Beratung der neuen Nebenbahnen im Jahr 1890 die Regierung, um den vielen Anfragen in der Zweiten Kammer ein Ende zu machen, erklärte, daß sie fest entschlossen sei, zum Staatsbahnsystem überzugehen. In seinem Kern war dieses Bestreben wohl begründet. Die Macht, welche das Privatunternehmen auf allen Gebieten des politischen Lebens in dem kleinen Staat auszuüben imstande war und auch mehr oder minder versteckt ausübte, machte sich oft recht unangenehm bemerkbar. Der Staat hatte ein Interesse daran, die der Gesellschaft zustehenden Machtmittel in seiner Gewalt zu haben. Nicht minder nötig war dem Land eine neue Einnahmequelle. In seiner Finanzpolitik war ja das Großherzogtum stets in letzter Linie auf die direkten Steuern angewiesen, die sich aber bei den Wählern nie großer Beliebtheit erfreuten, dann aber auch mit Rücksicht auf die Grenzgebiete nach den Nachbarstaaten gerade in Hessen mehr wie sonst bestimmte Grenzen nicht überschreiten konnten. Früher gab es noch Zuschüsse aus der Reichskasse. Nach der Entwicklung, welche jetzt die Reichsfinanzen nahmen, fielen diese allmählich weg. Dagegen stiegen die Bedürfnisse ständig. Der Ausbau des Nebenbahnnetzes stellte neue Opfer in Aussicht. Gerade da sah man, wie anderwärts die Staaten aus den Überschüssen der Hauptbahnen den Bau ihrer Kleinbahnen förderten. Der Gedanke, in gleicher Weise die Verstaatlichung der Privatbahn auszunutzen, lag also nahe. Freilich über die Tragweite der damit verbundenen ungeheuren finanziellen Belastung des Staates war man nicht im Zweifel, wie die vorsichtige Taktik der Regierung bei dem Ausbau des Nebenbahnnetzes zeigte. Das war berechtigt. Für einen kleinen wenig wohlhabenden Staat wie Hessen war die Übernahme einer derartigen gewaltigen Schuld, ohne daß man eine Gewähr bieten konnte für eine gedeihliche Entwicklung des allein als Sicherung gegenüberstehenden Eigentums an den Bahnen, ein Unternehmen, das nicht nur die gegenwärtigen noch mehr die zukünftigen mit einem derartigen Eisenbahnbesitz untrennbar verbundenen finanziellen Operationen beeinflussen mußte. Wer nicht lediglich nach der verteilten Dividende urteilte, für den mußte der Erwerb der Privatbahn ein gerade finanziell sehr riskantes Beginnen sein, denn nur in ihrer ganzen Ausdehnung bildete die Privatbahn ein fest geschlossenes, selbständiges Reg. Freilich ihr Erwerb war in diesem Umfang nur auf gutlichem Weg möglich, ein Vorgehen, das, nachdem man die dazu gebotenen Gelegenheiten zu

Anfang der achtziger Jahre hatte unbenutzt verstreichen lassen, bei der Spekulation, die von da ab den Kurs der Aktien beherrschte, wenig Aussicht auf Erfolg versprach. Ein Erwerb sämtlicher Aktien oder eines großen Teils war aber die einzige Möglichkeit, sich mit einer Nachbarbahn auf gleicher Grundlage zu verständigen. Beschränkte man sich auf den Erwerb der hessischen Strecken, und nur für diese war eine zwangsweise Verstaatlichung möglich, so war das zwar billiger, aber was man da erhielt, war nur ein Torso, dem die wichtigsten Glieder, die Verbindung mit Mannheim und Frankfurt und damit jeder Einfluß auf die Leitung der von dort ausgehenden Verkehre fehlte. Diese aber brachten gerade die ertragsreichsten Transporte im Güterverkehr. Über $\frac{1}{3}$ sämtlicher Einnahmen entfielen auf außerhessische Stationen. Von den 34 im Jahr 1889 in außerhessischen Gebieten vorhandenen Anschlußgleisen gingen der Bahn 1280 000 Tonnen zu, während die 20 in Hessen belegenen Anschlußgleise nur 240 000 Tonnen zuführten. Dabei konnten 1893 nur die vor 1875 konzessionierten Strecken verstaatlicht werden. Wollte man also hier nicht ein Experiment versuchen, über dessen finanziellen und wirtschaftlichen Erfolg man nicht einmal im Zweifel sein konnte, so blieb nichts übrig als der Anschluß an eine Nachbarbahn. In Frage kamen zunächst diejenigen Staaten, denen im Falle einer zwangsweisen Verstaatlichung der hessischen Linien die übrig bleibenden Reste zufallen mußten, Baden und Preußen. Baden hatte keine Veranlassung sich mit dem hessischen Bahnnetz zu belasten, dessen Erwerb es nur in dieselbe Lage gebracht hätte, in der die Privatbahn steckte, dann aber waren die Gegensätze der Interessen beider Länder zu groß. Es blieb also nur die preußische Staatsbahn, von deren Wohlwollen ohnedies die weitere Entwicklung des hessischen Bahnnetzes mehr oder weniger abhing. Diese Sachlage wurde weder von der Regierung noch im Landtag verkannt. Eine Verständigung mit Preußen betrachteten beide als die erste Voraussetzung der Verstaatlichung. Aber man hatte, so lange einer Aktion in dieser Richtung kein Nachdruck verliehen werden konnte durch Androhung der zwangsweisen Verstaatlichung, auch keine Veranlassung zu drängen. Man gab den Anregungen Preußens gegenüber seinen Standpunkt zu erkennen, verhielt sich aber im übrigen im Vertrauen auf die zustehenden Verstaatlichungsrechte abwartend.

Diese Politik ließ sich halten, so lange die Privatbahn den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes nachkam, sie mußte unmöglich werden, sobald die hessische Ludwigsbahn hier versagte. Und das begann gegen Ende der achtziger Jahre einzutreten.

Unmerklich, aber stetig hatte sich der Schwerpunkt des Unternehmens nach den Industriegebieten verschoben. Dort machte man Geschäfte und

nicht auf dem Land. Es war ganz natürlich, daß als kaufmännischer Betrieb die Bahn den Geschäftszweig pflegte, der am meisten einbrachte und etwas schwerhörig wurde da, wo nichts verdient wurde, wie im Lokalverkehr. So wurden Gesuche um Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere Vermehrung der Zuggelegenheiten meist ablehnend beschieden. Vom kaufmännischen Standpunkt war das berechtigt. In vielen Fällen, insbesondere bei Vermehrung der Züge, stand ja meist die Steigerung der Frequenz und des Ertrags in gar keinem Verhältnis zu den erforderlichen Aufwendungen. Dazu machten nunmehr auch die Rückwirkungen des seit der Mitte der siebziger Jahre geübten Sparsystems sich geltend und um so schärfer, je stärker der wirtschaftliche Aufschwung wurde. Den damit sich mehrenden Bedürfnissen des Landes gerecht zu werden, dazu war die Bahn nicht imstande, denn gerade in dem Augenblick, als sie so dringend einer Besserung ihrer Reinerträge bedurfte, um gründlich all' das wieder einholen zu können, was man unter den ungünstigen Ergebnissen der letzten 10 Jahre hatte zurückstellen müssen, waren neue Verluste eingetreten, gleichzeitig mit ihnen eine erhebliche Steigerung der Ausgaben. Nun kam noch die Verstaatlichung in Sicht. Daß ihre Durchführung nur von einer Verständigung zwischen Hessen und Preußen abhing, wurde auch auf seiten der Privatbahn nicht verkannt. So mußte man mit der Verstaatlichung rechnen. Als Erwerbspreis war mit Ausnahme der Linie Mainz—Worms, die zum nachgewiesenen Anlagekapital verstaatlicht werden konnte, in den Konzessionsurkunden für die einzelnen Strecken das 20fache des Reinertrags der letzten 5 Jahre vor der Verstaatlichung vorgesehen. Es galt also vor allem den Reinertrag zu steigern, und das konnte man nur dadurch, daß man nach Möglichkeit weiter sparte, insbesondere bei den der Verstaatlichung ausgesetzten Strecken.

Die Folgen der Fortsetzung des seither schon geübten Sparsystems machten sich bald bemerkbar. Der vielfach schon längst zu enge Zuschnitt der Bahn zeitigte von Tag zu Tag, je mehr der Verkehr stieg, stets neue und immer schärfer sich geltend machende Mißstände. Die Bahnhofs-einrichtungen an vielen Orten erwiesen sich als unzulänglich. Seit zwei und mehr Jahrzehnten war nichts zu ihrer Erweiterung geschehen. An manchen Stationen standen noch provisorische Bauten. Am meisten zu Klagen Anlaß gaben vor allem die Bahnhofsverhältnisse in dem rasch industriell sich entwickelnden Worms, wo das Fehlen einer Konkurrenz eine gewisse lässige Behandlung dortiger Wünsche erleichterte. Hier und da beseitigte man auch die schlimmsten Mißstände, aber zu durchgreifenden Änderungen verstand man sich nicht. Angesichts der vagen Bestimmungen der Konzessionsurkunden hatte man ja auch gar keine Gewähr dafür,

daß im Falle der Verstaatlichung für derartige neue Aufwendungen Ersatz geleistet wurde. Das sprach man auch offen aus. Nicht besser war der Zustand des Betriebsmaterials, dessen Ergänzung und Erneuerung nicht Schritt gehalten mit dem gestiegenen Verkehr. Im Güterverkehr konnte man sich allerdings mit gemieteten Wagen behelfen, im Personenverkehr aber mußte man mit dem alten Betriebsmaterial den erheblich gestiegenen Verkehr zu bewältigen suchen, so gut es ging¹⁾. Dabei zeigte das Personal vielfach Lässigkeit, die man, gewiß nicht mit Unrecht, auf die im Vergleich zu den benachbarten Staatsbahnen schlechte Bezahlung²⁾ und Überlastung zurück-

¹⁾ Über Wagenmangel im Güterverkehr wurde im übrigen damals auch bei den oberhessischen Bahnen und der Main-Neckarbahn geklagt. Jedenfalls wurde später der im wesentlichen aus dem Bestand der hessischen Ludwigsbahn gebildete Wagenpark der Eisenbahndirektion Mainz, die außer 543 km Strecken der Privatbahn 153 km preussische Staatsbahnstrecken umfaßte, nur um 28 Güterwagen vermehrt, während die Zahl der überwiesenen Personenwagen (wohl mit Rücksicht auf die Einführung der IV. Wagenklasse) 57 und jene der Lokomotiven 73 betrug. Der starke Aufschwung des Verkehrs, dann auch die den erhöhten Fahrpreisen entsprechende Verbesserung der Einrichtungen machte in den nächsten Jahren eine Vermehrung der Personenwagen um 807 nötig, während an Güterwagen nur 77 neu beschafft wurden. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß gerade im Güterverkehr jetzt die größere Ausnutzungsmöglichkeit des Betriebsmaterials der übrigen preussischen Direktionsbezirke sehr zu statten kam. Während die entladenen Güterwagen früher nur für Ladungen nach ihrem Heimatsbezirk oder dem Bezirk der einführenden Verwaltung beladen werden durften, konnten sie jetzt unbeschränkt benutzt werden.

²⁾ Klagen über schlechte Bezahlung und Überlastung der Beamten sind bei der Privatbahn seit Mitte der sechziger Jahre nie von der Bildfläche verschwunden. Je größer das Unternehmen und damit der für Besoldungen aufzuwendende Betrag wurde, um so schwieriger wurde hier jede Abhilfe zumal in der kritischen Lage, in der die Bahn seit Mitte der siebziger Jahre sich befand. Neu war jetzt nur, daß dank der sozialen Bewegung der achtziger Jahre die Öffentlichkeit sich mehr mit dieser Frage beschäftigte. Dabei standen — das zog die Anwärter an — in ihren Mindestsätzen die Besoldungen zum Teil noch über den Sätzen der Staatsbahnen, nur die Höchstsätze blieben vielfach hinter jenen zurück. Den bestehenden Ungleichheiten suchte die Verwaltung durch Gewährung von Prämien oder Vergütungen für besondere Dienstleistungen abzuwehren, ein Verfahren, das allerdings vielfach wohl nur auf Erhöhung der Arbeitslast hinauslief, in vielen Fällen aber bei der Verkehrsichte der Bahn durchaus nicht so ohne weiteres zu verwerfen war, ganz abgesehen davon, daß andere deutsche Bahnen mit gleicher Verkehrsichte in derselben Weise verfahren. Der Privatbetrieb, zumal wenn er kleiner ist, vermag hier von jeher die ganze Persönlichkeit des einzelnen wirtschaftlicher auszunutzen wie ein großer Staatsbetrieb, bei dem das im Interesse der Einheitlichkeit fest umschriebene und geordnete Tätigkeitsgebiet des einzelnen die an sich schon vorhandene Neigung, einen mehr bürokratisch veranlagten besonderen Beamtentyp zu erziehen, noch verstärkt. Das darf bei einem Vergleich zwischen den einzelnen Bahnen sowie der Zeit vor und nach der Verstaatlichung nicht übersehen werden. Ob und inwieweit das Personal der Privatbahn wirklich überlastet war bei dem vorhandenen Verkehr, wird sich daher nicht mit Sicherheit feststellen lassen. Persönliche

führte, die sich aber gerade im Personenverkehr bemerkbar machte und gegen die Bahn verstimmt. Es fehlte überall.

So bot das ganze Unternehmen trotz der scheinbaren finanziellen

Schilderungen vorgekommener Härten besagen da ebensowenig wie statistische Angaben. Auf zwei Punkte wird man hier aufmerksam machen dürfen, einmal auf das eigene Interesse der Verwaltung an der Verhütung von Unfällen, dann auf die bei Privatbahnen noch eher als bei Staatsbahnen gegebene Möglichkeit des Einschreitens einer uninteressierten Aufsichtsbehörde. Von den vorhandenen statistischen Angaben ist eine bezeichnend, es ist jene über die Höhe der an das Lokomotivpersonal gezahlten Fahrtgelder und Materialersparnisprämien. Sie betragen durchschnittlich bei der hessischen Ludwigsbahn 54 und 22% des etatsmäßigen Gehalts, gegen 60 und 8% bei den pfälzischen Bahnen, 40 und 10% bei den bayerischen Staatsbahnen, während die preussischen Staatsbahnen nur 25 und 14% zahlten. Insgesamt aber wendete damit die Privatbahn nur 20–30 Mark weniger auf pro Kopf als Preußen. Wenn hiev Klagen über Überlastung vorgekommen sind, so darf nicht übersehen werden, daß gerade bei diesem Personal eine gleichmäßige Einteilung von Dienst- und Ruhezeit am schwierigsten ist, darum auch heute noch Klagen über bestehende Härten immer wiederkehren.

Am billigsten wirtschaftete die hessische Ludwigsbahn in der Bahnbewachung und Unterhaltung. Aber wenn die Privatbahn hier an einzelnen Strecken mit einem täglichen Zugverkehr von kaum größerer Stärke und Geschwindigkeit wie bei vielen Nebenbahnen heute, die Bahnwärter in der freien Zeit zur Bahnunterhaltung, ihre Frauen zur Ablösung im Schrankendienst (1893: 200) heranzog, so folgte man damit nur dem Beispiel anderer deutscher Bahnen mit gleicher Verkehrsichte. Ja, man zahlte mit einer jährlichen Vergütung von 150 Mark noch mehr wie diese. Mit Ausnahme von Preußen gaben die Verwaltungen durchschnittlich nur 100 Mark. Württemberg begnügte sich sogar mit 80 Mark. Baden hielt die freie Überlassung der Dienstwohnung und einiger Grundstücke für eine ausreichende Vergütung.

Nur sehr schwer zu beurteilen sind die Verhältnisse in den anderen Dienstzweigen, die meist einer Staatsaufsicht nicht unterstanden. Die Grenzen, innerhalb deren ein bestimmter Beamtenapparat einer vorhandenen oder steigenden Verkehrsichte noch genügt, werden überhaupt kaum zu bestimmen sein. Darum ist auch der Zustand nach der Verstaatlichung unter der Staatsbahnverwaltung nicht ohne weiteres zu einem Vergleich geeignet. Die gegenseitige Benutzung von Personal und Material ist zwischen preussischen Eisenbahndirektionen eine weit freiere, wie sie vorher im Verkehr mit der Privatbahn gewesen. Dasselbe gilt auch für den Dienst innerhalb des neuen Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, der über jenen der Privatbahn weit hinausgeht. Ein Unterschied zwischen Personal, das nur auf hessischen und solchem, das nur auf preussischen Strecken tätig ist, das allein wäre das Entscheidende, ist daher hier ernstlich kaum zu konstruieren. Aus der zudem in die schwierige Zeit der Überleitung in die neuen Verhältnisse fallenden Vermehrung des Personals um 666 Köpfe mit einem Aufwand von 700 000 Mark, die übrigens zusammentraf mit einer nicht unerheblichen Steigerung des Verkehrs und der Eröffnung neuer Nebenbahnen, wird daher nicht ohne weiteres ein Schluß auf die Größe der Lücke im Personalbestand der Privatbahn zu ziehen sein. Das einzige, was daher unumstritten feststeht, ist die mangelhafte Bezahlung des Personals, und deren Ausgleich auf die preussischen Sätze erforderte nach Mitteilung der Eisenbahndirektion Mainz einen jährlichen Mehraufwand von 550 000 Mark.

Besserung das Bild einer Bahn, die in der ihr gestellten Aufgabe versagend, von Tag zu Tag in ihren Leistungen für das Land sank. Nicht nur in den Kreisen des Personals, sondern auch im Publikum sehnte man sich nach Abhilfe, die allein eine Verstaatlichung bringen konnte. In der Presse, dann auch im Landtag drängte man wiederholt die Regierung zu einer Beschleunigung des Erwerbs und der erforderlichen Verhandlungen mit Preußen. Wiederholte Debatten im Landtag ¹⁾

¹⁾ Die in der Presse wie im Landtag an den bestehenden Zuständen geübte Kritik übertrieb allerdings gar oft bei der nun einmal gegen die Privatbahn bestehenden Stimmung. Das zeigen die Aufwendungen für die einzelnen Strecken in den ersten zehn Jahren der Gemeinschaft.

Von den Seite 347 f. angegebenen Bewilligungen kamen außer den dort sub a verzeichneten nur jene für zweite Geleise sowie für Mainz, Worms, Monsheim, Goddelau, Mannheim, Bingen, Ingelheim, Bischofsheim und die Linie Mombach—Bischofsheim in diesem Zeitraum zur Ausführung. Außerdem hat in diesen zehn Jahren für außerordentliche Unterhaltung und kleinere Ergänzungen (unter 100 000 Mark) die Eisenbahndirektion Mainz (einschließlich von etwa 300 000 Mark für die Main-Neckarbahn und 125 000 Mark für Nebenbahnstrecken) 8 526 321 Mark zu Lasten der Betriebsrechnung aufgewendet. Davon entfielen:

I. auf die größeren Bahnhöfe und zwar in:

- | | | |
|--------------|----------------|------|
| 1. Mainz | etwa 1 300 000 | Mark |
| 2. Darmstadt | 700 000 | " |
| 3. Bingen | 275 000 | " |
| 4. Alzey | 205 000 | " |
| 5. Worms | 90 000 | " |

II. auf die übrigen Stationen der nachstehenden Strecken:

1. Worms—Mainz 600 000 Mark (davon für Osthofen 96 000 Mark, für Mettenheim 30 000 Mark, Guntersblum 67 000 Mark, Bodenheim 67 000 Mark, Alsheim 70 000 Mark, Rierstein 44 000 Mark, Weifenau 61 000 Mark),
2. Worms—Bingen 400 000 Mark (davon für Wiederherstellung des Selztalviadukts 195 000 Mark, Befestigung der Böschung zwischen Monsheim und Nieder-Flörsheim 90 000 Mark, Überholungsgeleise Spremlingen 69 000 Mark),
3. Mainz—Armsheim (Alzey) 84 000 Mark,
4. Mainz—Bingen 525 000 Mark (davon für Überholungsgeleise Budenheim 101 000 Mark, Nhlborn 73 000 Mark, Gau—Algesheim 48 000 Mark, Verlegung Gaulsheim 40 000 Mark, Ingelheim 25 000 Mark),
5. Mainz—Darmstadt 1 070 000 Mark (davon für Gustavsburg 300 000 Mark, Bischofsheim 365 000 Mark, Nauheim 65 000 Mark, Weiterstadt 36 000 Mark, Groß-Gerau 40 000 Mark),
6. Darmstadt—Mischaffenburg 450 000 Mark (davon für Kranichstein (Wohngebäude) 115 000 Mark, Überholungsgeleise Messel 67 000 Mark, Dieburg 51 000 Mark, Stockstadt 34 000 Mark, Haltestelle Hergersthaußen 58 000 Mark),
7. Frankfurt—Bischofsheim 60 000 Mark,

zeigten, wie notwendig eine baldige Beseitigung der eingerissenen Zustände war.

Das verkannte auch die hessische Regierung nicht. Ein Einschreiten im Aufsichtsweg konnte nichts helfen. Man setzte zwar eine Erneuerung der Geleise auf einigen Strecken durch, mehr aber war nicht zu erreichen. Denn jeder Eingriff bedingte, daß die Sicherheit des Verkehrs gefährdet war. Gerade aber da ließ sich die Bahn direkt keine Verstöße zuschulden kommen, dann aber besaß man ja keine Zwangsmittel, am allerwenigsten, wenn die Privatbahn Verbesserungen zwar in Aussicht stellte, die Ausführung aber verzögerte.

Man stand also ziemlich machtlos der täglich zunehmenden Verschlechterung der Bahnverhältnisse gegenüber. Man mußte zusehen, wie bei steigendem Reinertrag und damit steigendem Erwerbspreis die Spannung zwischen Wert und Preis sich ständig zu ungunsten des Käufers vergrößerte, dabei täglich die Verkehrsverhältnisse im Großherzogtum unbefriedigender wurden. Je länger der Erwerb sich hinauszog, um so größer mußte wirtschaftlich und finanziell der Schaden werden, den man erlitt. Zwar schloß man, um wenigstens den ganz unhaltbaren Zuständen in Worms abzuhelpen, noch einmal im November 1894 mit der hessischen Ludwigsbahn einen Vertrag¹⁾, der den Bau einer Eisenbahn-

8. Frankfurt—Mannheim 515 000 Mark (davon für Erweiterung Mörfelden 55 000 Mark, Unterführung Dornberg—Groß-Gerau 92 000 Mark, Erweiterung Dornheim 80 000 Mark, Erweiterung Goddelau—Erfelden 85 000 Mark, Unterführung daselbst 85 000 Mark, Erweiterung Gernsheim 85 000 Mark),
9. Darmstadt—Goddelau, Biblis—Worms 160 000 Mark,
10. Worms—Bensheim 150 000 Mark,
11. Hanau—Eberbach 500 000 Mark (davon für Trennung des Schranken- vom Bahnwachungsdiens 125 000 Mark, Erweiterung Wiebelsbach—Heubach 114 000 Mark, Übernachtungsgebäude Eberbach 42 000 Mark),
12. Darmstadt—Wiebelsbach 280 000 Mark (davon 103 000 Mark für Trennung des Schranken- vom Bahnwachungsdiens),

der Rest verteilt sich auf den ganzen Direktionsbezirk.

Beachtet man, daß nach Ausführung dieser Aufwendungen über die Strecken der doppelte und mehrfache Verkehr ging, für den die bestehenden Anlagen eben nicht berechnet waren, so können die Zustände noch nicht so schlecht gewesen sein, wie vielfach behauptet wurde. Mit einer Million Mark für Gießen—Julda und 750 000 Mark für Gießen—Gelnhausen hat übrigens die Eisenbahndirektion Frankfurt kilometrisch fast ebensoviel an außerordentlicher Unterhaltung und Ergänzung für die oberhessischen Bahnen aufgewendet wie die Eisenbahndirektion Mainz für die Privatbahnstrecken.

¹⁾ Nach dem Vertrag ersetzte der Staat von Eröffnung der Brücke ab die (später mit 3% berechneten) Zinsen ihres Baukapitals (etwa 5½ Millionen Mark) abzüglich eines als Ausgleich für den Wegfall der hohen Betriebskosten des Trajekts zu 85 000 Mark vereinbarten Betrags sowie eines weiteren als Ersatz für alle anderen

brücke bei Worms nebst der Erweiterung des dortigen Bahnhofes zum Gegenstand hatte und der Gesellschaft Ersatz der dafür gemachten Aufwendungen zusicherte, über die tatsächliche Lage konnte man dadurch nicht hinwegtäuschen. Jetzt, wo man auf hessischer Seite, wie in recht überflüssiger Weise noch die Debatten im Landtag zeigten, so dringendes Interesse hatte, zu einer Verständigung mit Preußen zu gelangen, war noch weniger zu erwarten, daß Preußen von seinen immer noch zähe festgehaltenen Grundbedingungen eines Übereinkommens abginge. Nur die Form hatte es in seinen letzten Vorschlägen geändert. Hessen sollte danach das Eigentum an den hessischen Strecken behalten, aber dann auch an dem Risiko teilnehmen. Die ihm angebotene Rente sollte sich nach dem jeweiligen Reinertrag des gesamten unter preussischer Verwaltung stehenden Eisenbahnnetzes berechnen. Im Kern seiner Vorschläge hatte Preußen nichts geändert. Die Frage war für die hessische Regierung bei dieser Sachlage nur, ob man die preussischen Vorschläge annehmen oder die hessische Ludwigsbahn weiter wirtschaften lassen solle. Das letztere Übel war unzweifelhaft das größere, es sei denn, daß man zu der Privatbahn in ein ähnliches Verhältnis trat, wie Bayern zu den pfälzischen Bahnen¹⁾. Das war aber bei den Finanzen des Großherzogtums völlig ausgeschlossen.

Betriebsvorteile festgesetzt im Laufe der ersten zehn Jahre des Betriebs von 4500 Mark auf 45 000 Mark steigenden Betrags. Zu den auf 2 500 000 Mark geschätzten Kosten des Umbaues des Bahnhofes Worms leistete der Staat mit Rücksicht auf die Einführung seiner Nebenbahn einen Barbeitrag von 300 000 Mark, zur Deckung der Verzinsung des Restes trug er zwei Fünftel bei mit der Maßgabe, daß dieser Zuschuß sich jedes Jahr um ein Zehntel vermindern sollte, so daß er also nach zehn Jahren ganz entfiel. Gleichzeitig wurden die staatlichen Zuschüsse zu den garantierten Linien in der Weise festgelegt, daß 1894 der Betrag von 250 000 Mark in jedem folgenden Jahr ein um 25 000 Mark gegen das vorhergehende Jahr sich mindernde Betrag gezahlt werden sollte, so daß mit einem Beitrag von 25 000 Mark im Jahre 1904 die Verpflichtung des Staates aus der Garantie erlosch. Der Vertrag blieb im wesentlichen bei der Verstaatlichung der Privatbahn bestehen, in die ihr zustehenden Rechte gegen den hessischen Staat trat die preussische Verwaltung ein.

¹⁾ Bayern hatte 1869 den pfälzischen Bahnen den damaligen durchschnittlichen Satz der Dividende (Ludwigsbahn [Landau—Germersheim, Worms—Ludwigshafen—Neunkirchen, Schifferstadt—Germersheim] 9%, Maybahn [Neustadt—Landau—Weißenburg, Landau—Germersheim] 5½%, Nordbahn [Hochspeier—Alsenz—Münster a. St., Neustadt—Monsheim, Kaiserslautern—Alzey] 4%) auf 35 Jahre garantiert gegen die Verpflichtung der Bahnen, die von der Regierung bis 1890 verlangten Linien unter bestimmten Bedingungen zu bauen und den die Garantiesumme übersteigenden Betrag der Überschüsse zur Hälfte an die Staatskasse abzuliefern. Auf Grund dieser Vereinbarung mußte Bayern bis 1887 über 19 Millionen Mark zuschießen, erhielt von da ab indes wieder etwa 12½ Millionen Mark zurück. Die 1908 erfolgte Verstaatlichung (810 km) war zum nachgewiesenen Anlagekapital (1909: 257 Millionen Mark) vorbehalten.

Ein Aufschub des Erwerbs indes bedeutete ein bedenkliches finanzielles Experiment. Nicht nur, daß die vor der Eröffnung stehenden Nebenbahnen den Reinertrag des Unternehmens und damit den Erwerbspreis zum Schaden des Staates steigerten, noch mehr mußte eine Verschiebung in der Lage des für den Erwerb damals so überaus günstigen Geldmarktes einen späteren Erwerb erschweren, ein Gesichtspunkt, der gerade für Hessen, auf das ja der überwiegende Teil des Erwerbspreises, etwa $\frac{3}{4}$, voraussichtlich entfiel, von ausschlaggebender Bedeutung war. Jede Verzögerung steigerte daher nicht nur das wirtschaftliche, sondern noch mehr das finanzielle Risiko.

So gab man denn nach. Im Januar 1895 konnte der hessische Staatsminister im Landtag erklären, daß man in den wesentlichsten Grundzügen zu einer Verständigung mit Preußen gelangt sei und demnächst die Verhandlungen mit der Gesellschaft über den Erwerb der Bahn aufgenommen würden.

Die Schwierigkeiten, die sich bei den Verhandlungen mit der Privatbahn, die schon 1890 eingeleitet worden waren, ergaben, beruhten lediglich in der Feststellung des Erwerbspreises. Hier wurden von den Aktionären Forderungen gestellt, auf die beide Regierungen nicht eingingen. Als deren Offerte gegen je 600 Mark Aktien 700 Mark 3%ige Staatsobligationen zu überlassen auf Widerstand stieß, entschloß man sich zu schärferen Maßregeln. Die hessische Regierung erklärte, daß sie ein Gesetz vorbereite, durch das die rückauffälligen Strecken mit Wirkung vom 1. Januar 1897 ab für Eigentum des hessischen Staates erklärt werden sollten. Der Privatbahn gab man anheim, etwaige Wünsche, die tunlichste Berücksichtigung finden sollten, bis zum 15. Juli 1896 zu erklären. Das Vorgehen der hessischen Regierung gab der preussischen Staatsbahnverwaltung Veranlassung, sämtliche noch bestehenden Transsitarise zum 1. Januar 1897 zu kündigen. Gleichzeitig erließen beide Regierungen unter Hinweis auf die schwierige Lage, in die das Unternehmen durch die Maßnahmen beider Staaten gekommen sei, den Rat zu einer gütlichen Verständigung. Diese kam denn auch nach mehrfachen Verhandlungen zustande, nachdem für jede Aktie eine bare Zuzahlung von 41 Mark zu der 3%igen Obligation von 700 Mark zugesichert worden war.

Auf dieser Grundlage wurde der Verkauf der Aktien an beide Staaten von der Generalversammlung der Aktionäre am 6. Juli 1896 genehmigt. Drei Tage später legte die hessische Regierung die den Ankauf und die Verständigung mit Preußen betreffenden Verträge dem hessischen Landtag zur Zustimmung vor.

Der Vertrag über den Erwerb der Privatbahn war in den wichtigsten finanziellen Bestimmungen bereits bekannt, er brachte daher im wesentlichen

nichts neues. Auch der Staatsvertrag mit Preußen entsprach, soweit er den Erwerb der hessischen Ludwigsbahn betraf, dem, was man erwarten konnte. Danach sollte die hessische Ludwigsbahn gemeinsam von den beiden Staaten erworben und der Erwerbspreis im Verhältnis der Erträge der preußischen Strecken zu denen der hessischen Strecken auf beide Staaten verteilt werden. Das Eigentum an den einzelnen Strecken sollte dem Staat zustehen, in dessen Gebiet sie lagen.

Um so mehr mußte die Regelung überraschen, die über die zukünftige Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnnetzes getroffen war. Danach sollten die sämtlichen im hessischen Staatseigentum befindlichen Linien, also die hessischen Strecken der Privatbahn, die oberhessischen Bahnen und die nicht unter Leitung der Main-Neckarbahn stehenden Nebenbahnen für die Zukunft unter die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen treten, die sie nach Maßgabe des preußischen Stats durch die Direktion in Frankfurt und eine besondere in Mainz zu errichtende Direktion zu verwalten und zu betreiben hatte. Sobald ein Abkommen mit Baden getroffen, sollten auch die Main-Neckarbahn und die unter ihrer Leitung stehenden hessischen Nebenbahnen unter die preußische Staatsverwaltung treten. Das nannte man Betriebsgemeinschaft. Als Ertrag sollte Hessen lediglich eine jährliche, als Ausgabe im preußischen Stat einzustellende Rente erhalten, die nach bestimmten, im Vertrag näher festgelegten Grundsätzen nach dem jährlichen Reinertrag des gesamten, unter Verwaltung der preußischen Staatsbahnen stehenden Eisenbahnnetzes sich berechnete. Als Finanzgemeinschaft war diese Regelung bezeichnet.

Für einen Einfluß der hessischen Regierung auf die Verwaltung der in Hessen belegenen Bahnen war danach kein Raum geblieben. Nur Wünsche sollte man äußern dürfen, deren tunlichste Berücksichtigung zugesagt wurde. Das galt auch in bezug auf die Aufstellung des Stats, der Projekte von Um- und Neubauten, die der hessischen Regierung nur rechtzeitig zur Kenntnismahme mitzuteilen waren.

So bedeutete der abgeschlossene Vertrag im Grunde nichts anderes als die völlige Einverleibung des hessischen Eisenbahnnetzes in das preußische Eisenbahnnetz. Das einzige, was man dabei retten konnte, war, daß das hessische Verkehrsgebiet nicht hinter den benachbarten preußischen Gebieten bei Verfolgung seiner Interessen zurückgesetzt war. Da bot die wichtigste Garantie, welche die hessische Regierung durchgesetzt hatte, die Bildung einer selbständigen Direktion in Mainz, welche vor allem die in den beiden südlichen Provinzen belegenen Strecken und einige im Westen angrenzenden preußischen Linien umfassen sollte, während man den nach Frankfurt gravitierenden Interessen Oberhessens durch

Zuweisung der oberhessischen Linien an die Eisenbahndirektion in Frankfurt gerecht zu werden suchte. Damit waren Interessenkonflikte zwischen preußischen und hessischen Verkehrsgebieten so gut wie ausgeschlossen. Man war in Hessen damit für die Zukunft bei Verfolgung seiner Verkehrsinteressen durch einen gleichwertigen Verwaltungskörper der preußischen Staatsbahnen mit eigenen Zwecken und Zielen vertreten, gegen den die rivalisierenden preußischen Nachbargebiete nun nicht mehr ihre Übermacht geltend machen konnten. Das bot die beste Garantie für die Einhaltung der in dem Vertrag niedergelegten Grundsätze, danach die preußischen und hessischen Linien als einheitliches Netz verwaltet und in jeder Beziehung gleichmäßig behandelt werden sollten, so daß die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen der hessischen Gebiete in gleicher Weise Berücksichtigung fanden, wie diejenigen der preußischen Gebiete. Für die Festsetzung der Tarife, die völlig im Ermessen der preußischen Staatsbahnverwaltung stand, sollten die allgemeinen Tarifvorschriften und Tarife, welche auf den westlichen preußischen Staatsbahnen galten, einschließlich der allgemeinen, auf den preußischen Staatsbahnen geltenden Ausnahmetarife eingeführt werden. Von Änderungen der Tarife und der Festsetzung der Fahrpläne sollte der hessischen Regierung nur zur Äußerung etwaiger Wünsche Kenntnis gegeben werden. Endlich war, wie in den früheren Staatsverträgen mit Preußen, vorgesehen, daß weder die bestehenden Personenzüge, noch die derzeitigen Schnellzugstationen vermindert werden dürften.

Winder wichtig war daneben die weitere Verpflichtung der preußischen Staatsbahnverwaltung, eine verhältnismäßige Anzahl hessischer Beamter in ihren Dienst zu übernehmen, ohne daß diese die hessische Staatsangehörigkeit aufzugeben brauchten, sowie die Bestimmung, daß eine bestimmte Anzahl von Stellen in den Eisenbahndirektionsbezirken Frankfurt und Mainz mit diesen hessischen Beamten besetzt werden sollte. So waren mindestens zwei Verwaltungsstellen in Mainz und eine in Frankfurt mit Verwaltungsbeamten hessischer Staatsangehörigkeit zu versehen, außerdem die Stellen der Vorstände der in Hessen belegenen Betriebsinspektionen, sowie die Hälfte der in Hessen tätigen Verkehrsinspektionen. Von dem mittleren und unteren Personal sollten mindestens 75% in den Eisenbahndirektionsbezirken Mainz und Frankfurt, zum Teil auch in benachbarten Direktionsbezirken verwendet bleiben. Vorgesetzte Behörde aller dieser Beamten war allein die preußische Staatsbahnverwaltung, die auch die Stellen sowohl wie das Gehalt verlieh. Die unwiderrufliche Anstellung und Pensionierung, wie Rang und Titel gewährte die hessische Regierung. Lediglich formeller Natur endlich war die Bestimmung, daß die auf hessischem Gebiet belegenen Dienststellen sich als Großherzoglich hessische

bezeichneten, und die Eisenbahndirektion Mainz die Firma Königlich Preussische = Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion Mainz führen sollte. Damit waren die von Preußen hinsichtlich der zukünftigen Verwaltung des hessischen Teils seines Eisenbahnnetzes gemachten Zugeständnisse, soweit man sie im Staatsvertrag niedergelegt hat, erschöpft.

Für die weitere finanzpolitische Entwicklung des Großherzogtums war vor allem die Regelung der finanziellen Frage von großer Wichtigkeit. Der Gedanke einer festen Rente, wie ihn Preußen zuerst angeregt hatte, war aufgegeben worden. Die Rente, die im Vertrag vereinbart war, sollte sich berechnen nach dem jeweiligen Reinertrag des gesamten, unter preussischer Staatsbahnverwaltung stehenden Eisenbahnnetzes, der zu diesem Zweck nach bestimmten Teilziffern, aber nur rechnerisch geteilt wurde. Die dabei anzusetzende preussische Teilziffer sollte gebildet werden von dem gesamten Reinertrag der preussischen Staatsbahnen, dem preussischen Anteil am Reinertrag der Main-Neckarbahn und dem auf die preussischen Strecken entfallenden Teil am Reinertrag der hessischen Ludwigsbahn, sämtlich im Geschäftsjahr 1894/95, die hessische Teilziffer von dem auf die hessischen Strecken entfallenden Reingewinn der Privatbahn, wobei aber der nach Maßgabe des Vertrags mit der hessischen Ludwigsbahn vom 3. XI. 1894 (siehe S. 311) weiter zu zahlende Garantiezuschuß des hessischen Staates nur zur Hälfte zur Anrechnung kam, dem hessischen Anteil am Reinertrag der Main-Neckarbahn und den Überschüssen der oberhessischen Bahnen und der in Betrieb befindlichen Nebenbahnen im gleichen Jahr, sowie $1\frac{1}{2}\%$ der Kosten der von Hessen auf eigene Rechnung zu erbauenden Nebenbahn Flonheim—Wendelsheim. Mit Rücksicht darauf, daß gerade in den Ausgaben die hessische Ludwigsbahn wesentliche, auf die Dauer erst recht von einer Staatsbahnverwaltung nicht zu haltende Minderungen aufwies, wurde an dem Reinertrag der Strecken der hessischen Ludwigsbahn ein Betrag von 8% , in Abzug gebracht¹⁾. Danach ergab sich nach vorläufiger Berechnung als

1) Es betragen in Millionen Mark:

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
A. Bei den preussischen Staatsbahnen:							
1. Die Verkehrseinnahmen	816,599	838,799	864,635	876,337	906,503	916,337	971,107
2. Die Gesamteinnahmen	856,038	881,212	919,691	920,949	961,323	955,938	1039,420
3. Die Ausgaben:							
a) insgesamt	470,846	548,074	601,847	581,052	590,959	570,523	580,453
b) in Prozent der Verkehrseinnahmen	57,65	65,33	69,62	66,99	65,1	63,3	59,7
c) in Prozent der gesamten Einnahmen	53,99	61,11	65,44	63,09	61,3	59,6	55,8

preußische Teilziffer der Betrag von 410 689 508 Mark, als hessische der Betrag von 8496 309 Mark. Diese Zahlen waren gewissermaßen die Grundzahlen, die je nach der Erweiterung des hessischen oder preußischen

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
B. Bei der hessischen Ludwigsbahn:							
1. Die Verkehrseinnahmen	17,900	18,887	19,782	19,277	19,887	20,228	21,127
2. Die Gesamteinnahmen	18,926	19,982	21,108	20,433	21,070	21,360	22,310
(nach Abzug der zu Lasten des Erneuerungsfonds gehenden)	(18,642)	(19,709)	(20,623)	(20,138)	(20,786)	(21,091)	(21,996)
3. Die Ausgaben:							
a) insgesamt	8,638	9,410	10,027	10,0	9,979	10,199	10,774
b) in Prozent der Ver- kehrseinnahmen	48,0	50,0	50,7	50,2	50,0	50,4	51,0
c) in Prozent der gesamten Einnahmen	46,3	47,7	48,6	49,6	48,0	48,30	48,98
C. Der Betriebskoeffizient der preußischen Staatsbahnen überstieg jenen der Privatbahn:							
in 3b	9,65	15,33	18,9	16,7	15,1	12,9	8,7
in 3c	7,69	13,4	16,8	13,49	13,3	11,3	6,9

Die Entwicklung der preußischen Staatsbahnen in den ersten Jahren der Gemein-
schaft spricht sich in folgenden Zahlen aus:

	1896	1897	1898	1899	1900
1. Verkehrseinnahmen	1024,841	1105,071	1178,320	1243,563	1306,806
2. Gesamteinnahmen	1099,449	1188,605	1263,437	1339,754	1392,335
3. Ausgaben:					
a) insgesamt	595,549	656,927	726,807	776,336	828,118
b) in Prozent der Verkehrs- einnahmen	58,1	59,54	61,71	62,42	63,40
c) in Prozent der Gesamtein- nahmen	54,1	55,27	57,53	57,95	59,48

Preußen hatte entsprechend dem Verhältnis, wie es sich in dem der Bildung der Teil-
ziffer zugrunde gelegten Jahre 1894/95 stellte, einen Abzug an den Überschüssen der
hessischen Ludwigsbahn in Höhe von 12% verlangt. Bei den wesentlichen Erspar-
nissen, welche die Zusammenlegung der Betriebe der preußischen Verwaltung er-
möglichte, wollte man auf hessischer Seite nur einen Abzug von 4% zugestehen.
Schließlich verglich man sich auf 8%. In den hohen Ziffern der preußischen Ver-
waltung machten neben der Preissteigerung der Materialien sich noch die 1890/91
erfolgten Gehaltserhöhungen geltend. Die Wahl eines späteren Jahres hätte aller-
dings bei der — wohl vorwiegend unter dem Einfluß der Vereinfachung der Ver-
waltung — abnehmenden Tendenz des Betriebskoeffizienten der preußischen Staats-
bahnen einen geringeren Abzug ermöglicht, der in seiner Wirkung auf die Teilziffer
aber durch die inzwischen gestiegenen Überschüsse der preußischen Staatsbahnen wieder
ausgeglichen worden wäre. Ist der Abzug an sich berechtigt, so kann daher jedenfalls
aus der Wahl des Jahres 1894 kein Angriff gegen ihn hergeleitet werden. Anderer-
seits ist es aber ebenjowenig angängig, aus den notwendig gewordenen Mehr-

Teils des Eisenbahnnetzes sich veränderten. Es sollten nämlich bei Erwerb bestehender Bahnen der Teilziffer des erwerbenden Staates eine Zinsvergütung von 3,25% des Erwerbspreises, bei dem Bau neuer

aufwendungen für Besoldungen in Höhe von über eine Million Mark zu schließen, daß der Satz von 8% zu niedrig gewesen sei. Eine solche Folgerung übersieht, daß diesen Mehraufwendungen die erheblichen Ersparnisse aus der Zusammenlegung der Betriebe gegenüberzustellen sind.

Seite 1366 ff. seiner Abhandlung „Ein Kapitel preußischer Verkehrspolitik“ berechnet Quaak aus dem Unterschied in den Aufwendungen beider Bahnen für Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen, der Betriebsmittel und der persönlichen Ausgaben Summen von 1400000 Mark, 340000 Mark und 1400000 Mark, die addiert einen Betrag von 3140000 Mark ergeben, um den der Aufwand der preußischen Staatsbahnen nach der Verstaatlichung jenen der Privatbahn überstiegen haben soll. Die Vereinfachung der Verwaltung mit der Zusammenlegung der Betriebe wird dabei nicht berücksichtigt. Aber auch an sich vermag der Vergleich nicht das zu beweisen, was er beweisen soll. Es werden dabei Voraussetzungen als gegeben angenommen, die doch nicht so ohne weiteres als vorhanden angesehen werden dürfen. Zu beachten wäre die gezogene Parallele nur, wenn die Durchschnitte, die verglichen werden, aus Faktoren resultierten, die auf beiden Seiten gleich gelagert wären. Dehnt man den Vergleich auf die Aufwendungen der anderen Bahnen aus (Anlage 9 G III 3), so findet man, daß alle voneinander abweichen, auch bei gleicher Verkehrsichte und selbst Bahnen wie die pfälzischen, mit fast gleicher Verkehrstärke wie die preußischen Staatsbahnen (Anlage 9 E), erheblich hinter ihnen zurückbleiben. Hier äußert sich zunächst die Verschiedenheit in der Stärke des Oberbaues, der Ausführung der Kunstbauten, die sich statistisch nicht verfolgen läßt. Einen Anhaltspunkt bieten da vielleicht die Anschaffungspreise der Materialien (Anlage 9 G III 3 B), deren Unterschied die Frachtkosten allein kaum restlos erklären. Soweit es sich verfolgen läßt, deckt im allgemeinen gerade der größere Betrieb seinen Bedarf billiger. Der billigere Preis, wie ihn die hessische Privatbahn und andere süddeutsche Bahnen anlegten, muß also wohl im Material seinen Grund haben, das auch in billigerer Ausführung den gestellten Anforderungen genügt.

Selbst bei gleicher Anlage sind aber doch die Abnutzung und die Reparaturbedürftigkeit bekanntlich sehr verschieden, je nach dem Alter der Strecke und den vorhandenen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen. Die Privatbahn hat vor 1866 etwa 215 km in Betrieb genommen, 1870/72 etwa 240 km, 1879/80 etwa 190 km 1882 55 km. Von den 1890 vorhandenen 24000 km der preußischen Staatsbahnen wurden etwa 10000 km vor 1867, 7000 km in den Jahren zwischen 1867 und 1875, 7000 km nach 1875 in Betrieb genommen. Über die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der preußischen Staatsbahnstrecken ist ein zum Vergleich geeignetes Bild kaum zu gewinnen. Dagegen führten die älteren Strecken der Privatbahn durchweg durch ebenes Gelände und ihre Kunstbauten beschränkten sich im wesentlichen auf die Rhein- und Mainbrücke. So waren bei der Privatbahn die ältesten und zugleich verkehrsreichsten Strecken am billigsten zu unterhalten, hingegen die schwierigeren Strecken noch neu und verkehrärmer, was den aus beiden Gruppen gebildeten Durchschnitt günstig beeinflussen mußte.

Das alles würde Unterschiede zwischen beiden Bahnen rechtfertigen, selbst wenn die Verkehrsichte die gleiche wäre. Dies war aber nur im Personenverkehr der Fall

Bahnen eine solche von $1\frac{1}{2}\%$ der Baukosten der Teilziffer des betreffenden Staates zugerechnet werden. In dieser Beziehung waren Hessen und Preußen völlig gleichgestellt, nur in der Frage der Zulässigkeit des

im Güterverkehr kam auf 1 km der Privatbahn kaum die Hälfte des Verkehrs der Staatsbahn. Dabei konzentrierte sich zu einem großen Teil der Personenverkehr auf die Nachbarschaft der größeren Städte, der Güterverkehr auf die Linie Frankfurt—Hanau—Aschaffenburg. Wie die Privatbahn bei dieser Gestaltung des Verkehrs auf den verkehrsarmen Strecken in der Unterhaltung der Bahnanlagen sich geholfen hat und auch helfen konnte ist bereits S. 308 Anm. 2 geschildert.

Nun darf aber weiter an einem Punkt nicht vorübergegangen werden, der Unterhaltungspraxis überhaupt. Die Schattenseiten der großen Staatsverwaltung haben sich bei der Main-Weserbahn ja gezeigt. Was dort gesagt ist, gilt auch hier. Die zur Sparsamkeit genötigte Privatbahn war zu einer wirtschaftlicheren Ausnutzung von Personal und Material gezwungen. Insbesondere in der Ausnutzung des Altmaterials ist hier ein großer Spielraum gegeben. Auch bei der Veräußerung des ausgeschiedenen Materials scheint die kaufmännische Verwaltung bessere Erlöse erzielt zu haben. Bei der Anschaffung des neuen Materials hat die Privatbahn um über 130 000 Mark billiger eingekauft als die Anschaffungspreise der Staatsbahn ergaben. Der Rückgang der Materialpreise nach 1889 erklärt zum guten Teil auch den Rückgang in den Ausgaben für die Unterhaltung.

Was von den Aufwendungen für die Bahnanlagen gilt, ist auch von den Aufwendungen für Betriebsmittel zu sagen. Die Ausbesserungs- und Erneuerungsbedürftigkeit hängt doch ab in erster Linie von dem Grad der Ausnutzung, die in den Leistungen an Wagenachskilometern sich am ehesten prüfen läßt; danach betrachtet (Anlage 9 G III 2 b), verschiebt sich auch das Bild wesentlich. Ein Abstand zugunsten der preußischen Staatsbahn bleibt allerdings wohl bestehen, zum überwiegenden Teil eine Folge der geringeren Entlohnung (Anlage 9 G III 2 b), deren Erhöhung auf die preußischen Sätze einen Mehraufwand von etwa 270 000 Mark erfordert hätte.

Was oben ausgeführt ist, gilt auch für die persönlichen Ausgaben. Die Anforderungen, welche der stärkere Verkehr stellt, spiegeln sich teils direkt, teils indirekt in den Anforderungen, welche die Unterhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel stellt, im Bedarf an Personal wider. Wie aus Anlage 9 G III 3 ersichtlich, unterscheiden sich die Aufwendungen der Privatbahn nicht allzusehr von der an Verkehrsdichtigkeit ihr nahestehenden bayerischen Staatsbahn. Ebenso wendet das verkehrsärmere Württemberg noch weniger auf. Im übrigen gilt auch hier das zu Anm. 2 S. 308 gesagte.

Ministerialdirektor Offenberg berechnet die über den vereinbarten Abzug von Preußen gemachte Mehraufwendung auf 200 000 Mark, eine Zahl, die am ehesten in Einklang zu bringen ist mit den von der Eisenbahndirektion Mainz bekannt gegebenen Ziffern. Was von diesen oben gesagt ist, gilt daher auch von ihr. Es scheinen weiter bei ihrer Berechnung nicht in Berücksichtigung gezogen zu sein, die durch die Vereinfachung der Verwaltung namentlich auf den preußischen Konkurrenzstationen und ihre Verbilligung ermöglichten, oben bereits betonten, Ersparnisse. Deren Feststellung ist im einzelnen allerdings wohl nur schwer möglich, denn bis in ihre letzten Wirkungen auf beiden Seiten läßt sich auf diesem Weg eine derartige Verschmelzung so großer Betriebe nicht verfolgen.

Damit ist aber nicht gesagt, daß es nun gänzlich ausgeschlossen sei, die Wirkungen der Verschmelzung überhaupt festzustellen. Nur ein anderer Weg muß dazu ein-

Erwerbs und des Baues neuer Bahnen war Hessen Beschränkungen unterworfen, insoweit der Betrieb dieser Bahnen für Rechnung der preussischen Staatsbahnverwaltung erfolgen sollte. Da bei derartigen Erweiterungen

geschlagen werden. Wir kennen die Verkehrsleistungen der einzelnen Bahnen nach Wagenachskilometern. Es ist also auch möglich festzustellen, welcher Bruchteil der Ausgaben auf je einen Wagenachskilometer kommt, mit anderen Worten die Selbstkosten eines Wagenachskilometers. So wandte Preußen auf pro 1000 Wagenachskilometer:

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
A. an persönlichen Ausgaben . .	25	27	28	28	28	28,30	27	27	27	29
B. an sachlichen Ausgaben . .	29	33	36	34	32	30,70	27	27	28	31
Insgesamt:	54	60	64	62	60	59	54	54	55	60

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
A. an persönlichen Ausgaben . .	29	29	30	29	29	29	29	30	32	34	35
B. an sachlichen Ausgaben . .	32	34	35	34	34	34	35	36	38	41	37
Insgesamt:	61	63	65	63	63	63	64	66	70	75	72

Die hessische Ludwigsbahn wandte auf pro 1000 Wagenachskilometer:

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
A. Persönliche Ausgaben . .	28	29	29	30	30	30	31	29
B. Sachliche Ausgaben . . .	34	37	38	36	35	36	36	39
Insgesamt:	62	66	67	66	65	66	67	68

Die preussischen Staatsbahnen fuhren also pro 1000 Wagenachskilometer:

1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
8	6	3	4	5	7	13	14

8 6 3 4 5 7 13 14 Mark

billiger als die hessische Ludwigsbahn. Letztere hat für die 1894 gefahrenen 178 Millionen Wagenachskilometer 178×66000 Mark ausgegeben. Die preussische Staatsbahnverwaltung hat im selben Jahr für dieselbe Anzahl Wagenkilometer nur 178×59000 Mark, also 178×7000 Mark weniger aufzuwenden brauchen. Um letzteren Betrag hat unstreitig die preussische Staatsbahn dieselbe Anzahl Wagenachskilometer auf ihren Linien billiger gefahren als sie gleichzeitig die hessische Privatbahn auf ihren Linien fuhr. Hat sie nun nach der Einverleibung der Privatbahn auf deren Linien zu denselben billigen Selbstkosten zu fahren vermocht, wie auf ihren preussischen Linien?

Man wird die Frage bejahen dürfen, wenn sich erweisen läßt, einmal, daß die Betriebsverhältnisse im Durchschnitt die gleich günstigen wie in Preußen, sodann, wenn die Verkehrsichte ebenfalls die gleiche wie in Preußen. Was oben über die Betriebsverhältnisse der Strecken der Privatbahn gesagt ist, gilt auch hier. Von den 550 km Privatbahnstrecken liegen die wichtigsten Transitstrecken mit 300 km in völlig ebenem Gelände, nur etwa 65 km in dem rheinhessischen Hügelland. Die übrigen Linien liegen mit 35 km völlig eben, 33 km in Hügelland und schwieriger ist nur die 80 km lange Linie Darmstadt—Wiebelsbach—Eberbach. Man wird also nach dieser Richtung die Voraussetzungen für einen Vergleich als gegeben annehmen dürfen.

des Eisenbahnnetzes Preußen stets den überwiegenden Teil des Betriebsrisikos zu tragen hatte, war eine Beschränkung der preussischen Regierung ebensowenig nötig, wie sie andererseits bei Hessen gerechtfertigt

Bleibt das zweite Erfordernis, die gleiche Verkehrsichte. Im Personenverkehr hat von jeher die Entwicklung bei der hessischen Privatbahn Schritt gehalten mit jener auf den preussischen Bahnen, auch in den neunziger Jahren (Anlage 9 E a u. b, α β). Daß hier später eine Wandlung eintrat, ist kaum anzunehmen. Zudem hat das gewaltige Anschwellen gerade im Personenverkehr zu einer sehr starken Ausnutzung der hessischen Strecken namentlich im Schnellzugsverkehr geführt, wie denn überhaupt auch hier die großen Transitrouten durch die große Vermehrung der Züge auffallen (Anlage 8), während auf den abseits liegenden Strecken die Vermehrung nur dem lokalen Bedürfnis entsprechend stattfand. Bleibt die Verkehrsichte im Güterverkehr. Gerade hier aber haben wir amtliche Angaben, die über alle Zweifel erhaben sind. Wie die Eisenbahndirektion Mainz in einer Übersicht über die Entwicklung des Güterverkehrs auf den hessischen Strecken von 1896 bis 1906 in durchaus zutreffender Weise berechnet, hat sich der Güterverkehr in diesem Zeitraum auf den hessischen Strecken um 170% vermehrt. Zwei voneinander ganz unabhängige Messer dieser Entwicklung haben wir einmal in den täglich gefahrenen Güterzugkilometern, dann in der Zahl der an den großen Rangierstationen täglich abgefertigten Güterzüge. Erstere stiegen von 3000 km 1896 auf 8100 km im Jahre 1906. In Bischofsheim rangierten 1896 nur 34 Züge, 1906 119, in Worms 1894 39, 1906 79. Für 1896 berechnet die amtliche Statistik auf jeden Kilometer der Privatbahn 352016 Tonnenkilometer. Dabei sind aber 70 km in der zweiten Hälfte dieses Jahres eröffnete Nebenbahnstrecken mitenthalten. Ohne diese stellt sich der Verkehr auf 374000 Tonnenkilometer. Eine Vermehrung um 170% würde also für 1906 etwa 950000 oder richtiger 980000 km ergeben, d. h. nahezu die Verkehrsichte der preussischen Bahnen, die für dieses Jahr auf 1041035 Tonnenkilometer sich stellt. Nach alledem wird man annehmen dürfen, daß somit auch das zweite Erfordernis, die gleiche Verkehrsichte, bei den hessischen Strecken gegeben ist.

Doch sind die beiden Seiten immer noch nicht vergleichbar. Der Wagenachskilometer gibt nur den Weg an. Noch ist also zu untersuchen, ob die Last, die diesen Weg gefahren ist, auch auf beiden Seiten dieselbe ist. Hier sei nun der Güterverkehr vorangestellt. Bei dessen Beförderungen ist (9 E b β) eine durchschnittliche Belastung von 2,11 Tonnen bei der Privatbahn und 2,60 Tonnen bei der preussischen Staatsbahn festzustellen, eine Folge des verdünnten Verkehrs der Privatbahn, die mit der Verdichtung des Verkehrs nach der Verstaatlichung wegfiel. Jetzt konnte man die Achsen besser ausnutzen, stärker beladen. Belud man jetzt nach preussischem Durchschnittsgewicht mit 2,60 Tonnen, so fuhr man mit acht Achsen 20,80 Tonnen, also ebensoviel wie vorher mit zehn Achsen, mit anderen Worten auf je zehn Achsen sparte man zwei Achsen und auf je zehn Achskilometer zwei Achskilometer. Man konnte also — die gemischten Züge außer Acht gelassen — nach der Verstaatlichung dieselbe Last, zu deren Fortbewegung die Privatbahn 103 Millionen Achskilometer 1894 brauchte, mit 80,6 Millionen Achskilometer bewältigen, während der Teilungsziffer die Leistungen der Privatbahn, also 103 Millionen Kilometer zugrunde lagen. Doch diese Ersparnis im Güterverkehr wurde wieder ausgeglichen im Personenverkehr. Hier beobachten wir (9 E a β) eine um 15% stärkere Besetzung bei der Privatbahn als bei der preussischen Staatsbahn, eine Folge vielleicht zum Teil des Dampfswagenverkehrs, überwiegend jedoch wohl eine Rückwirkung der mangelhaften Zuglegenheiten der Privatbahn. Bis 1906

war. Sie bestand darin, daß Preußen sich ein Mitbestimmungsrecht vorbehielt. Es sollte daher Hessen grundsätzlich zwar bestehende Bahnen erwerben können, die Verwaltung auf preussische Rechnung aber durfte

hat sich der Zugverkehr um etwa 40% gesteigert und dies wohl nicht zum geringen Teil unter dem Einfluß des gestiegenen Verkehrs. Nimmt man also an, die Staatsbahn habe, um den Verkehr von 1894 zu bewältigen, 30% mehr Achsenkilometer gefahren, so käme man bei den 70 Millionen Personenzugskilometern gerade auf einen Betrag von etwa 21 Millionen Wagenachskilometer, der die Ersparnis im Güterverkehr wieder ausglich. Also, die beiden Seiten sind doch vergleichbar.

Nun steht einer weiteren Verfolgung des Vergleichs nichts mehr im Wege. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß diese Verdichtung sich nur allmählich vollzog und wohl erst 1905 mit der vollen Rückleitung der rückverlegten rechtsrheinischen Verkehre sich vollendete. Nun will es der Zufall, daß gerade 1906 die Selbstkosten der preussischen Staatsbahnen auf 66 stehen, ja in den folgenden Jahren noch höher steigen. Die Selbstkosten der Privatbahn scheinen erreicht, ja überstiegen. Eine Täuschung. Gewiß ist diese Erscheinung zunächst eine Folge der Verteuerung der persönlichen Ausgaben, mehr noch aber die Folge eines anderen Umstandes, der unten näher erörtert wird. Zunächst sei hier die Frage untersucht, ob die Steigerung der Selbstkosten überhaupt zu berücksichtigen ist. Denn diese Steigerung hat sich nicht nur auf den hessischen, sondern auch auf den preussischen Strecken geltend gemacht. Sie hätte, wenn sie wirklich die Selbstkosten auf den hessischen Strecken auf die Selbstkosten der Privatbahn erhöht hätte, doch gleichzeitig auch die der Teilziffer auf preussischer Seite zugrunde gelegten Selbstkosten erhöht und damit den der Teilziffer auf preussischer Seite zugrunde gelegten Reinertrag entsprechend verringert. Die Steigerung der Selbstkosten müßte also danach außer Acht bleiben. Daß tatsächlich das Bild sich nicht verschiebt, zeigt eine nähere Untersuchung der Entwicklung. Hier greift der andere Umstand ein, der über den Grad der an sich nicht zu leugnenden Steigerung täuscht. Ein Blick auf die durchschnittliche Belastung (9 E b β) zeigt, daß heute zehn Achsen mit 31 Tonnen dasselbe tragen wie 1894 zwölf Achsen mit der damaligen durchschnittlichen Belastung der preussischen Bahnen. Mit dem Aufwand, den heute 66 700 000 Wagenachskilometer mit — die Ziffer des ungünstigsten Jahres 1908 = 75 zugrunde gelegt — 5 Millionen Mark erfordern, wird dasselbe geleistet wie mit 103 Millionen Achskilometer der Privatbahn im Jahre 1894. Im Personenverkehr ist statistisch eine stärkere Besetzung nicht nachzuweisen. In dem besonders für die hessischen Strecken wichtigen Schnellzugsverkehr ist bei der gewaltigen Zunahme des Reiseverkehrs wohl eine stärkere Besetzung zu vermuten. Was aber gerade in diesen Verkehr eingreift, ist die Steigerung der Zugstärke und der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Für letztere haben wir als Maßstab die Vergrößerung der Dimensionen, die wieder ihren Ausdruck findet im Gewicht (9 E c). So sind die Selbstkosten pro 1000 Wagenachskilometer hier kaum so stark gestiegen, wie es scheint. Es sind das aber alles Vermutungen, die zwar begründet erscheinen mögen, statistisch nachweisbar sind sie nicht, sie sollen darum hier wegbleiben. Nimmt man also eine Steigerung auf 75 im Personenverkehr an, so ergäbe sich als Aufwand für die 90 Millionen Personenzugskilometer ein Betrag von 6,75 Millionen Mark. Die gesamten Ausgaben in beiden Verkehren erreichten dann mit 11,75 Millionen Mark in dem ungünstigen Jahre 1908 gerade die Selbstkosten der Privatbahn.

Sind aber die Selbstkosten des von Preußen 1894 eingebrachten Verkehrs die-

es nur verlangen, wenn Preußen für die Zwecke der von ihm verwalteten Bahnen es als erwünscht erachtete. Ebenso sollte es einer besonderen Verständigung bedürfen, wenn Hessen über den bereits bewilligten Kredit

selben geblieben? Keineswegs. Man müßte also dieselbe Berechnung auch für die preußische Seite wiederholen. Sie würde im Ergebnis eine gleichmäßige Erhöhung der Selbstkosten auf preussischer Seite zur Folge haben. Kosten 31 Tonnen heute 75 Mark, dann 1 Tonne 2,50 Mark und 26 Tonnen 65 Mark, gegen 59 Mark im Jahre 1894. Im Personenverkehr wäre ja auch hier die Zahl 75 zugrunde zu legen. Wollte man also selbst die Außerachtlassung als unrichtig bezeichnen, eine eingehendere Untersuchung bestätigt nur ihre Richtigkeit.

Es ist seither die Entwicklung zur preussischen Dichtigkeit zugrunde gelegt und verfolgt. Wäre die Verdichtung geringer, so würden eben die Zahlen kleiner sein, wenn andererseits auch gerade die günstigen Verhältnisse der hessischen Strecken die Annahme größerer Zahlen als wie hier der Durchschnitte rechtfertigen würde. Die Wirkung bleibt dieselbe, die Tendenz zur Herabdrückung der Selbstkosten, die sich naturgemäß auf jeden Teil gleich äußert.

Sollte es anders sein? Der Gesichtspunkt, von dem man bei der Regelung 1896 insbesondere bei der Vereinbarung des 8%igen Abzugs ausging, hätte sich als richtig bewährt, wenn die hessischen Strecken als isolierter Teil des preussischen Netzes weiterverwaltet worden wären und der Verkehr auf ihnen sich weiter entwickelt hätte, wie seither. In der Ermöglichung dieser innigen Verschmelzung lag das Wertvolle des hessischen Verzichts auf die Selbstständigkeit im Eisenbahnwesen. Nur so war die glückliche Kombination der Rückleitungen und des Verkehrsaufschwungs möglich, die den 1894 vorhandenen Verkehr auf einen Bruchteil des heutigen Verkehrs herabdrückte. Und sollte dieser Bruchteil mehr Selbstkosten haben als der entsprechende Bruchteil des über preussische Strecken gehenden Verkehrs? Im Eisenbahnwesen summieren sich zwar die Einnahmen aber nicht die Ausgaben. Das wird mit Recht stets als Rechtfertigungsgrund aller Ermäßigungen betont. Ein Beispiel: Die Privatbahn fuhr ihre Güterzüge mit durchschnittlich 64 Achsen, die preussische Staatsbahn mit 77 Achsen. Beladen war jede Achse bei der Privatbahn mit durchschnittlich 2,93, bei der Staatsbahn mit 3,73 Tonnen. Also fuhr jeder Güterzug durchschnittlich bei der Ludwigsbahn 187,5 Tonnen, bei der preussischen Staatsbahn 287 Tonnen, also drei Güterzüge der ersteren soviel wie zwei Güterzüge der letzteren. Allerdings können wir die Vorspanndienste nicht verfolgen. Sie betragen bei Preußen 5%, bei der Privatbahn 2 1/2% der in Güterzügen geleisteten Kilometer. Indes vollzieht sich ein sehr großer Teil des preussischen Güterverkehrs in den Industrie- und Kohlenrevieren in ungünstigem Gelände, hingegen bei der Privatbahn in ebenem Gelände, das eher noch ein Übersprechen des Durchschnitts gestattet. Aber dann bildet dieser Vorspann doch einen geringen Teil der Ausgaben. Reduzieren ließen sich aber auf alle Fälle die Verkehrsleistungen. Endlich denke man noch an die Ausgaben in der allgemeinen Verwaltung, Bahnbewachung und in anderen Dienstzweigen, die von bestimmten Grenzen der Verkehrsdichte ab sich mehr oder weniger überhaupt nicht ändern, vor allem an die nach 1896 stärkere Ausnutzungsmöglichkeit von Personal und Material, auch die billigere Beschaffung des letzteren. So ließ sich später der Kohlenbedarf der Privatbahn (85 000 Tonnen) im Anschaffungspreis um 0,75 Mark, in der Wasserfracht um 1,40 Mark pro Tonne billiger decken. Die von Ministerialdirektor Offenberg und Quaas aufgestellten Berechnungen mögen daher alle richtig sein, ja noch hinter der Wirklichkeit zurückbleiben,

von 32 Millionen Mark neue Nebenbahnen bauen und auf preußische Rechnung verwaltet haben wollte. So weit Hessen auf seine Rechnung erworbene oder neu erbaute Bahnen betreiben wollte, war es völlig un-

jedenfalls beurteilt werden dürfen sie nicht für sich allein, sondern als Bestandteil der Gesamtausgaben. Berechnete man etwa die Aufwendungen in unseren Industrie- und Kohlenrevieren nur kilometrisch, so würde das doch wohl ein recht schiefes Bild der Wirklichkeit geben. Auch die Mehraufwendungen der Eisenbahndirektion Mainz bis 1906 beweisen daher nur, daß der Verkehr recht erheblich gestiegen sein muß.

Beachtet man dies, so wird das Ergebnis kaum überraschen. Allerdings wer es anerkennt, muß auch die Unwirtschaftlichkeit des kleinen Privatbahnsystems anerkennen und damit auch die Widersinnigkeit eines eigenen Staatsbahnsystems. Ja, er muß die innige Verschmelzung mit dem preußischen Netz als einzig zweckmäßige Regelung bestätigen, denn sie ist ja die Vorbedingung der erlangten Verkehrsdichte. Umgekehrt wird derjenige, welcher die Notwendigkeit dieser innigen Verschmelzung betont, eben auch ihre Wirkungen als naturgemäße Folge zugeben müssen.

Dabei mag eins noch hervorgehoben werden, es handelt sich bei allen diesen Betrachtungen lediglich um die Bewegung innerhalb der Ausgaben oder Selbstkosten der Verkehre, die den Reinerträgen zugrunde liegen, welche beiderseits die Teilziffer bilden. Streng getrennt davon zu halten ist die Entwicklung innerhalb der Einnahmen. Diese fließen ja Preußen und Hessen gleichmäßig zu, einerlei, auf welchen Strecken die Verkehre, die sie erbringen, abgefahren werden. Als besondere Vorteile bleiben auch Preußen die bei den Einnahmen aus der Rückleitung von fremden Strecken auf hessische wie aus der Verlegung von preußischen auf hessische Strecken entspringenden Vorteile, wie sie S. 353 geschildert sind. Als weitere Vorteile kämen hier die durch die Bewegung der Selbstkosten innerhalb des übernommenen Verkehrs ergebenden Ersparnisse hinzu. Immerhin wäre doch denkbar, daß innerhalb der Einnahmen eine Bewegung sich entfaltet hätte, die diese Vorteile auszugleichen geeignet sein könnte.

Darum sei auch die Entwicklung der Einnahmen verfolgt. Die Erträge im Güterverkehr pro 1000 Wagenkilometer stehen bei der Privatbahn trotz der geringeren Durchschnittsbelastung doch erheblich über den preußischen Erträgen, wohl zum großen Teil eine Folge des Fehlens der billigen Transite, damit des Vorwiegens des Lokal- und direkten Verkehrs. Der Ertrag, als Produkt von Last und Fracht, hat sich hier mit der Verstaatlichung nicht verändert. Nicht so ohne weiteres zu übersehen ist die Bewegung im Personenverkehr. Hier wird so oft die große Verbilligung hervorgehoben, die mit der Einführung der IV. Wagenklasse verbunden gewesen sei. Nun könnte man dem entgegen, daß eine derartige Reform mit dem Staatsvertrag selbst überhaupt nichts zu tun habe, ihre ungünstigen Wirkungen daher auch nicht Hessen zur Last gesetzt werden dürften. Aber an sich brachte sie auch kaum einen Rückgang der Einnahmen. Der überwiegende Teil des Personenverkehrs entfiel auf den Nahverkehr und zwar zum größten Teil auf den Arbeiter- und Marktverkehr, in dem die Privatbahn zu Ausnahmefällen beförderte, die nicht wesentlich höher waren als die preußischen Sätze. Stärker ins Gewicht aber fiel hier, daß zu diesen Sätzen in der III. Klasse befördert wurde, während die preußische Staatsbahn zu ihren etwas billigeren Sätzen in der IV. Klasse beförderte, die, was ja namentlich im Nahverkehr zu statten kommt, mit 80 Personen die doppelte Besetzung aufnahm wie die III. Klasse. In den übrigen Klassen aber brachte die Einführung des preußischen Tarifs eine zum Teil nicht unerhebliche Erhöhung der Fahrpreise, insbesondere der Rückfahrkarten und

behindert wie seither, die preußische Staatsbahnverwaltung aber verpflichtet, den Betrieb für Rechnung Hessens zu führen. Über die Notwendigkeit von Erweiterungen und Umbauten hatte lediglich die preußische Staats-

eines Teils der Abonnementskarten. Endlich wird man auch die Erträge der mit der Verstaatlichung eingeführten Bahnsteigsperrre nicht außer Acht lassen dürfen.

So ist ein Rückgang der Einnahmen kaum anzunehmen. Das Ergebnis bleibt also, wie es ist. Die naheliegende Folgerung müßte sein, daß der Maßstab, von dem man bei der Regelung 1896 ausging, der allerungeeignetste wäre. Der Faktor, an dem man verglich, war der Betriebskoeffizient, das Verhältnis von Einnahmen und Ausgaben. Wenn man von ihm ausging, trat man nur in die Fußstapfen so vieler, wenn nicht der meisten, wissenschaftlichen Betrachtungen. Die Ebenmäßigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung der letzten 20 Jahre trug damals unzweifelhaft viel zur Befestigung dieser Betrachtungsweise bei, denn unter ihr trat das rein zufällige in der Gestaltung dieses Faktors zurück. Die Verschiedenheiten der Ernte, bei den mittelhheinischen Bahnen der Stand der Schifffahrt beeinflussten zwar die kleineren Bahnen in ihren Einnahmen mitunter recht erheblich und weit tiefgehender als das große preußische Bahnnetz, in dem solche Schwankungen sich leichter ausglich, aber alle diese Erscheinungen waren einmal selten, dann aber glichen sie sich wie z. B. die Schifffahrt im Lauf der Jahre wieder aus. In der wirtschaftlichen Entwicklung mochten die Schwankungen der Konjunktur eines Industriezweigs die Einnahmen einer Bahn, zu der er besonders starke Beförderungen stellte, tiefer beeinflussen als jene anderer insbesondere größerer Bahnen, aber in dem Auf und Nieder der Konjunktur folgten auf Tiefpunkte wieder Höhepunkte und umgekehrt. Das gab die Berechtigung zum Gebrauch des Betriebskoeffizienten als Vergleichsobjekt bei den wissenschaftlichen Untersuchungen. In der Praxis war leicht zu überschauen, ob diese Faktoren ungleichmäßig die eine oder andere Bahn beeinflussten. Daß in dieser Weise die Entwicklung weiter verlaufe, daran zu zweifeln, lag 1896 kein Anlaß vor, zumal in der Praxis, die mit Tatsachen und dem durch sie begründeten Augenmaß rechnen muß. Da kam kurz nach Inkrafttreten der Gemeinschaft der Beginn jener beispiellosen sich geradezu überstürzenden wirtschaftlichen Entwicklung, die einen Verkehr von ungeahnter Stärke über die deutschen Bahnen fluten ließ. Schon in ihren Anfängen im Jahre 1896 ist diese Bewegung interessant. Der Verkehr der preußischen Staatsbahn steigt erheblich stärker als jener der mittelhheinischen Bahnen, auch der hessischen Ludwigsbahn. Der als Vorbote jeder wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung einsetzende Rohproduktenverkehr war lediglich der preußischen Staatsbahn zu statten gekommen, während er nach den Verkehrsgebieten der mittelhheinischen Bahnen zu Wasser ging. Dort machte sich die starke Wellenbewegung erst mit dem Versand der Fabrikate bemerkbar. Das ist der eine Faktor, der die Verschiedenheit zwischen der preußischen Staatsbahn und den anderen Bahnen verschärfte, die frühere Rückwirkung des wirtschaftlichen Aufschwungs auf den preußischen Verkehr, dem ebenso ein früheres Abbrechen gegenübersteht. Noch tiefgehender aber ist, daß überhaupt im Unterschied zu den mittelhheinischen Bahnen auch der ganze Rohproduktenverkehr und seine Steigerung zu einem großen Teil der preußischen Staatsbahn zu gute kam und ihren Güterverkehr weit gewaltiger steigerte als jenen der übrigen Bahnen (Anlage 9 D). Allerdings ist dieser Verkehr der billigste und ihm darf auf süddeutscher Seite entgegengesetzt werden die starke Zunahme des Personenverkehrs, namentlich im Schnellzugsverkehr (Anlage 7). 1910 gingen über die drei Transitstrecken Frankfurt—Heidelberg, Frankfurt—Mannheim, Mainz—

bahnverwaltung zu entscheiden, die erforderlichen Aufwendungen hatte derjenige Staat aufzubringen, in dessen Gebiet sie nötig wurden. Aufwendungen für Betriebsmaterial sollten nach Maßgabe der Teilziffern auf beide Staaten verteilt werden. In beiden Fällen aber sollte der Teilziffer des betreffenden Staates eine Zinsvergütung von 3% zugerechnet werden¹⁾. Nur für die erstmalige bauliche Instandsetzung der

Ludwigshafen außer den Sonderzügen täglich im Winter 34, im Sommer 40 Schnellzüge, gegen 14 bezw. 15 um die Mitte der neunziger Jahre. Und dieser starke Verkehr, teils eine Folge des gesteigerten Geschäftsverkehrs, teils aber auch des Touristenverkehrs, fand in letzter Linie doch wieder seinen Ursprung in der raschen wirtschaftlichen Entwicklung und der ebenso rasch mit ihr gestiegenen Wohlhabenheit. So hat der rasche Aufschwung in geradezu überstürzender Weise in beiden Verkehren die Beförderungen gesteigert und in kurzen Intervallen zu einer Höhe anschwellen lassen, wie sie nicht zu ahnen war. Und dieser Entwicklung trug die 1896 vereinbarte Regelung nicht Rechnung.

Ein Vorwurf daraus, daß diese Entwicklung nicht vorausgesehen wurde bei Abschluß des Vertrags, wird im Ernst nicht gemacht werden. Er wäre lächerlich. Der Gang der wirtschaftlichen Entwicklung kann niemals vorausgesagt werden. Die Rückleitungen allein hätten jedenfalls niemals genügt, die Verkehrsdrichte herzustellen. Deren Träger bleibt eben immer der starke Verkehrsaufschwung, der, wenn nicht alle Zeichen trügen, sich in dem erreichten Stand der wirtschaftlichen Entwicklung Süddeutschlands eine anhaltende Grundlage geschaffen hat, an der nur partielle Rückschläge, niemals aber ein allgemeiner wirtschaftlicher Rückgang etwas ändern können, denn letzterer würde auch die Selbstkosten der eingebrachten preußischen Verkehre erhöhen.

So führt diese Untersuchung zu einem Ergebnis, das unverhofft eine Erscheinung in den Wirkungen des Gemeinschaftsvertrags zeigt, die in dieser Schärfe kaum sich ahnen ließ, und es wird schwer sein, den 8%igen Abzug, der die Selbstkosten der Privatbahn noch auf 72 erhöht, überhaupt zu rechtfertigen. Seine dauernde Notwendigkeit scheint heute durch die Entwicklung widerlegt.

Wissenschaftlich wertvoller ist ein anderes Ergebnis der Untersuchung. Daß die Privatbahn trotz ihrer Sparsamkeit und teilweise größeren Wirtschaftlichkeit tatsächlich teurer arbeitete, wie die Staatsbahn, scheint unvereinbar mit ihrem niedrigen Betriebskoeffizienten. Ein Irrtum, verdankt der verkehrten Beliebtheit dieses Faktors zu Vergleichen, dem man aber 1896 beiderseits erlegen zu sein scheint mit der Annahme, der niedrige Koeffizient der Privatbahn sei wesentlich eine Folge ihrer Sparpolitik. Die Übertreibungen der vorhandenen Mißstände in Presse und Landtag drängten eine solche Folgerung geradezu auf. Sie war aber falsch, denn sie übersah, daß auch höhere Preise und damit höhere Einnahmen die Ausgaben prozentual kleiner werden lassen. So war es zufällig bei der Privatbahn. Sie nahm 1894 pro Personenkilometer 0,13 Pfg., pro Tonnenkilometer 1,34 Pfg., insgesamt 0,31 + 3,2 Millionen Mark mehr ein als die Staatsbahn für dieselben Leistungen (Anlage 9 F). Die Gründe sind oben dargelegt. Wären ihre Strecken nur so ergiebig gewesen, wie jene der Staatsbahn, so hätte die Privatbahn 1894 nur 17,8 statt 21,3 Millionen Mark Einnahmen und nicht einen Betriebskoeffizienten von 48,3%, sondern von 57,3% gehabt. Dann war aber auch der Abzug anders zu rechtfertigen.

¹⁾ Eine Ausnahme bildeten nach dem Vertrag nur Brücke und Bahnhof Worms, die nicht wie die Aufwendungen Preußens in den gleichen Jahren in voller Höhe mit 3% zur Anrechnung kommen sollten (siehe S. 311).

Anlagen der Privatbahn hatte Hessen einen einmaligen Beitrag à fonds perdu (also ohne Berücksichtigung bei der Bildung der Teilziffer) in Höhe von 3 Millionen Mark, den Preußen mit Rücksicht auf den mangelhaften baulichen Zustand der Privatbahn verlangte, zu leisten¹⁾. Ein Zwang, die für Erweiterungen und Ergänzungen von Preußen verlangten Mittel zur Verfügung zu stellen, sollte für Hessen nicht bestehen. Nur durfte, falls es ablehnte, Preußen die Aufwendungen auf seine Rechnung unter Anrechnung der Zinsvergütung auf seine Teilziffer machen²⁾. Endlich leistete Hessen einen unverzinslichen Zuschuß zum Betriebsfonds von 3 Millionen Mark.

Die Verträge mit der hessischen Ludwigsbahn und Preußen standen in engem Zusammenhang mit einander. Der Erwerb der Privatbahn war die unerläßliche Voraussetzung für das Inkrafttreten der Gemeinschaft, wie umgekehrt die Gemeinschaft den unentbehrlichen Rückhalt für die Verstaatlichung der Privatbahn bildete. Das war zu beachten bei der Würdigung der durch die Verträge gegebenen Neuordnung der hessischen Verkehrsverhältnisse.

Wirtschaftlich bedeutete die getroffene Regelung eine Einverleibung des hessischen Gebietes in Preußen. Die Pflege der hessischen Verkehrsinteressen war von nun ab völlig der preussischen Staatsbahnverwaltung überlassen. Daß diese die hessischen Strecken nicht vernachlässigte, dafür bot die sicherste Gewähr die überwiegende Beteiligung Preußens an der Steigerung ihres Ertrags, vor allem aber die Übertragung des Risikos von Erweiterungen und Neuanlagen auf Hessen, zu dessen Lasten sie gingen, soweit sie nicht nach den preussischen Verwaltungsgrundsätzen aus den laufenden Betriebseinnahmen zu bestreiten sind, und soweit Hessen nicht nach Artikel 12 des Vertrags die Mitwirkung dazu ablehnte. Das eigenste finanzielle Interesse beider Staaten bot somit die sicherste Gewähr für die weitere geordnete Verwaltung der im Großherzogtum belegenen Linien. Bedenken in dieser Hinsicht wurden denn auch ernstlich nicht

¹⁾ Dieser Fonds wurde später zum großen Teil (mit 2,2 Millionen Mark) zur Instandsetzung der Strecke Mainz—Darmstadt verwendet. Außer den Kosten der Einführung der elektrischen Beleuchtung auf den Güter- und Rangierbahnhöfen in Mainz und Bischofsheim (170 000 Mark) und der Verstärkung der eisernen Überbauten des südlichen Geleises der Rheinbrücke oberhalb Mainz (529 000 Mark) wurden auch die Aufwendungen für Erweiterungen des Bahnhofes Kranichstein zu einem Rangierbahnhof (1326 845 Mark) und des Ausbaues des zweiten Geleises Hammelstrift—Kranichstein (158 242 Mark) aus ihm bestritten.

²⁾ Wie bei Eintritt eines solchen Falles verfahren werden soll, ist im Gemeinschaftsvertrag überhaupt nicht geregelt. Die Frage der entstehenden Rechtsverhältnisse ist offen gelassen, insbesondere besteht für die hessische Regierung keine Verpflichtung, das Enteignungsrecht zu verleihen. Aus politischen Gründen schon wird man es aber nur im äußersten Fall zur Anwendung dieser Bestimmung kommen lassen.

aufgestellt. Was man befürchtete, war die Gefahr einer zu schablonenhaften Eisenbahnpolitik zu Gunsten hessischer Plätze. Um eine derartige Politik auszuschließen, hatte die Handelskammer in Mainz unter anderen folgende Forderungen aufgestellt:

1. Alle Tarifbegünstigungen, welche für den Verkehr nach und von den deutschen Seehäfen für die Aus- und Einfuhr von Gütern bestehen und noch eingeführt werden, sind in gleicher Weise auch den deutschen Rheinhäfen zu gewähren.
2. Die hessischen Rheinhafenplätze sind hinsichtlich der Bahntarife, Verlade-, Wiege-, Rangier- und Lagergebühren, der Zollabfertigung, sowie der sonstigen Nebenkosten des Güterverkehrs nach denselben Tarifen zu behandeln, welche die Großherzogliche badische Staatsbahn und die Pfalzbahn für die Häfen in Mannheim und Ludwigshafen, sowie ferner die Königlich Preussischen Staatsbahnen für Rastel und die Frankfurter Häfen gewähren oder noch einführen. Jedenfalls darf in keiner dieser Beziehungen ein Zurückstehen der Stadt Mainz gegenüber den erwähnten anderen Häfen stattfinden.
3. Die von der hessischen Ludwigsbahn eingeführten Verkehrserleichterungen, soweit sich dieselben, wie dies insbesondere hinsichtlich des Paket- und Traglastenverkehrs und der Sonntagsbillette der Fall ist, bewährt haben, sind beizubehalten.
4. Da alle Einzelheiten in Bezug auf die befriedigende Gestaltung der künftigen hessischen Eisenbahnverkehrseinrichtungen unmöglich im voraus festgestellt werden können, ist notwendig, daß der hessischen Regierung das Recht eingeräumt wird, gegen Maßregeln der preussischen Staatsbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen ein unbedingtes Veto einzulegen, in welchen wichtige Interessen Hessens beziehungsweise einzelner hessischer Städte oder Bevölkerungskreise in Frage stehen.

Daß nur wenige dieser Forderungen durchzusetzen waren, konnte man voraussehen. Zugestanden wurde nur die Beibehaltung der von der Privatbahn eingeführten Verkehrserleichterungen, neben den sub 3 angeführten Einrichtungen insbesondere die bestehenden billigen Ausnahmetarife für Steine, Kies, Sand, Ton, Bau- und Nutzholz, sowie Petroleum und Naphta (meist ab Rheinhäfen), deren Sätze billiger als jene der preussischen Tarife waren. Einer Gleichstellung der Rheinhäfen mit den Seehäfen in den Tarifvergünstigungen, wie sie die hessische Ludwigsbahn namentlich im Verkehr nach Bayern und Thüringen durchzuführen bemüht war, widersprach nicht nur das finanzielle Interesse Preußens und jetzt auch Hessens, sondern vor allem der Zweck, den Preußen mit dieser Tarif-

politik verfolgte. Beide Staaten hatten keine Veranlassung die bayerisch-hessische Route vor der preussischen Route zu bevorzugen. Den Häfen in Mainz und Gustavsburg entging allerdings damit ein entwicklungs-fähiger Teil ihres Umschlagsverkehrs. Ebenjowenig ließ sich Preußen auf eine Bindung seiner Tarifpolitik gegenüber den badischen und pfälzischen Bahnen ein¹⁾. Der Gedanke, von dem es bei der Regelung der Ver-

1) Im Verkehr von Mannheim nach Osterreich-Ungarn bedarf schon seit dem Abkommen von 1882 die Einführung besonderer Ermäßigungen der Frachtsätze der Zustimmung der preussischen Staatsbahnverwaltung. Die wichtigen Interessen, welche hier ein Eingreifen der preussischen Staatsbahnen erheischt hatten, bestanden im Verkehr nach Süden, namentlich der Schweiz, Frankreich und Tirol nicht. In diesen Verkehren hatte man 1882 den süddeutschen Bahnen ihre Selbständigkeit im wesentlichen belassen. So hatten vor allem die badischen Bahnen von ihren Rheinhäfen, insbesondere Mannheim, aus nach Süden einen regen Verkehr entwickelt, wie ihn die hessische Privatbahn in ihrer Isolierung für Mainz nicht schaffen konnte. Der Wunsch, die bevorstehende Einverleibung in das preussische und das an dieses anschließende reichsländische Eisenbahnnetz zur Aufnahme des Wettbewerbs auch nach dem Süden für Mainz auszunutzen, mußte naheliegen, seine Erfüllung aber, selbst wenn ihr das 1882 getroffene Konkurrenzabkommen nicht entgegenstand, zu einer nutzlosen Schädigung der badischen Staatsbahnen führen, die mit Recht schon aus politischen Gründen unterblieb. Insofern es sich um Verkehre handelt, die für badische und hessische Rheinhäfen gleich wichtig sind, ist eine Gleichstellung erfolgt, so neben Mainz auch für Bingen und Worms. Bei der finanziellen Leistungsfähigkeit der preussischen Staatsbahnen und dem Übergewicht des preussischen und des mit ihm durch Personallunion (der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten ist gleichzeitig Chef der Reichseisenbahnen) verbundenen reichsländischen Eisenbahnnetzes waren und sind auch hier Schwierigkeiten nicht zu erwarten. Selbst im Verkehr der süddeutschen Bahnen untereinander hat die preussische Verwaltung vielfach eine Bevorzugung anderer Rheinhäfen zu verhindern gewußt. Ein Beispiel bieten die nach 1896 eingeführten Ausnahmetarife, deren Gewährung Preußen meist davon abhängig machte, daß bei Einrichtung von Konkurrenzverkehren die an den Ausnahmetarifen beteiligten Bahnen bei Beteiligung an diesen Konkurrenzverkehren die gewöhnlichen Frachtsätze berechnen, so daß eine wirksame Konkurrenz hier nur möglich ist, wenn die an ihr interessierte Bahn die Differenz zwischen dem gewöhnlichen Frachtsatz und dem Ausnahmetariffsatz trägt. Dies ist bis jetzt meines Wissens nur einmal geschehen, bei der am 1. April 1897 erfolgten Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe. Damals hat die badische Staatsbahn, um Mannheim den bestehenden Kohlenverkehr nach Bayern zu erhalten, sich zu einem derartigen Schritt verstanden, während die Einführung der gleichen Ermäßigung im Mainzer Umschlagsverkehr von der preussischen Staatsbahnverwaltung abgelehnt wurde. So ist das Übergewicht der preussischen Staatsbahnverwaltung auf die süddeutschen Bahnen erdrückend genug, um, es wird kaum zu viel gesagt sein, ihre Tarifpolitik zu bestimmen. Darin liegt die beste Bürgschaft gegen jede Benachteiligung von Mainz. Man wird im Gegenteil behaupten können, daß der Anstoß zu Ermäßigungen meist von der preussischen Verwaltung ausging, die süddeutschen Bahnen aber, selbst wenn sie zunächst ablehnend gegenüberstanden, sich bald gezwungen sahen, in ihrem eigenen Interesse dem preussischen Beispiel zu folgen. (Vgl. Jahresberichte der Handelskammer Mannheim 1888 II S. 28, 1897 I S. 158 f., 170 ff., 1898 II

kehrsverhältnisse von Mainz ausging, war, daß diese Stadt in Zukunft nicht besser und auch nicht schlechter gestellt sein sollte als die preußischen Umschlagshäfen, und in diesem Sinne hatte man Gleichstellung der hessischen Linien mit den westlichen Staatsbahnen und Errichtung einer selbständigen Direktion in Mainz zugesagt. Damit mußte man sich begnügen, dieselbe Entwicklung, welche seinerzeit in der Rheinschiffahrt zum Verlust der erlangten Vorrechte geführt hatte, wiederholte sich jetzt auch im Eisenbahnwesen. Man gab nur hin, was sich auf die Dauer doch nicht halten ließ und trat in gleichen Wettbewerb mit den preußischen Umschlagsplätzen.

So wäre an sich die wirtschaftliche Angliederung des Großherzogtums an Preußen ohne Bedenken gewesen, wenn gleichzeitig den hessischen Gebieten mittelbar oder unmittelbar wenigstens die Möglichkeit eines gleichen politischen Einflusses, wie ihn die preußischen Landesteile auf die preußische Eisenbahnpolitik ausüben konnten, gegeben gewesen wäre. Statt dessen war die hessische Regierung ebenso wie das Publikum nur auf die Äußerung von Wünschen beschränkt, die tunlichst berücksichtigt werden sollten.

Nicht minder tief eingreifend in die Entwicklung des Großherzogtums war die finanzielle Seite der Verträge. Das Übereinkommen mit der hessischen Ludwigsbahn war im Grunde genommen ein Vergleich, der bei der Zweifelhastigkeit der Rechtslage immer noch den zweckmäßigsten Ausweg aus den bestehenden Schwierigkeiten darbot. Angesichts der Höhe des Anlagekapitals und der Bedeutung, welche eine möglichst baldige Überführung der Bahn in den Besitz des Staates für das Land hatte, konnte die Frage, ob man eventuell die Bahn um 1 oder 2 Millionen Mark billiger kaufen könne, nicht ausschlaggebend sein für eine Ablehnung des mit der Privatbahn getroffenen Übereinkommens. Um so wichtiger waren die für die zukünftige finanzielle Regelung getroffenen Bestimmungen. Für die Wertung der Privatbahn bei ihrem Erwerb durch beide Staaten war maßgebend gewesen der bestehende Zustand. Von ihm ging man denn jetzt auch naturgemäß aus bei der Festsetzung des hessischen Anteils am Erwerbspreis und an dem Reinertrag, der als Grundlage für die Berechnung der hessischen Teilziffer gelten sollte. Für beides war maßgebend die Verteilung der seitherigen Reinerträge auf die preußischen und hessischen Strecken. Darnach entfielen auf Hessen, in dessen Gebiet etwa 76% des Anlagekapitals angelegt waren, zwar 79,186% des Er-

§. 70, 1902 I §. 293, 1907 I §. 519, 1909 I §. 375; Jahresberichte der Handelskammer Mainz 1893 S. 21, S. 147 f., 1894 S. 26, 1897 S. 52, S. 56, S. 58, 1900 S. 50 f., S. 186 f., 1902 S. 34 f., S. 50 f., 1903 S. 110; Handelskammer Darmstadt 1898 S. 80, 1899 S. 60—78, 1900 S. 65, 1903 I S. 52.)

werbspreises, durch die gleichmäßige Teilung des Reinertrags erhielt es aber gleichzeitig auch 79,186 % der Überschüsse, die in dieser Höhe der Berechnung der hessischen Teilziffer zugrunde gelegt wurden. Diese im Verhältnis zu dem Anlagekapital hohe Beteiligung an dem Erwerbspreis¹⁾ und dem Reinertrag war um deswillen für Hessen so wichtig, weil in der Differenz zwischen der Rente, wie sie die Überschüsse bedeuteten, und der Verzinsung der zur Bestreitung des Erwerbspreises aufgenommenen Anlehen zunächst der ganze finanzielle Gewinn lag, den das Großherzogtum von der Verstaatlichung hatte. Bei einem Überschuss von 11 221 706 Mark rentierte die Privatbahn 1895 zu 5,078 % gegen 4,9 % 1893, das einen Überschuss von 10 806 178 Mark aufwies. Nach Abzug des hessischen Anteils an dem ungedeckten Jahresbedarf der Pensionskasse und der im Gemeinschaftsvertrag vorgesehenen 8 % für Mehraufwand im Staatsbetrieb minderte sich dieser Satz für 1893 auf 4,19 %, 1895 auf 4,37 %, eine allerdings bescheidene Verzinsung, die nur deshalb einen Gewinn übrig ließ, weil nicht nur die Aktien sondern auch die übernommenen 4%igen

1) Der Erwerbspreis stellte sich für Hessen wie folgt:

1. Anteil an den Aufwendungen für Erwerb der Aktien	103 363 985	Mark
2. Anteil an der baren Zuzahlung	6 053 375	"
3. Anteil an den Prioritäten	72 547 911	"
4. Anteil an der Entschädigung an die Mitglieder des Verwaltungsrats	804 075	"
5. Einmalige Zuschüsse	6 000 000	"
6. Verzugszinsen	11 261	"
7. Rückzahlung der Beiträge von Interessenten staatlicher Nebenbahnen	107 000	"
8. Kosten für Druck und Prüfung der Obligationen	447 613	"
9. Anteil an ungedeckten Bauausgaben der hessischen Ludwigsbahn	1 693 820	"
10. Rückständige Bauverpflichtungen der hessischen Ludwigsbahn	300 000	"
11. Zinsen (35 000 Mark + 112 676 Mark)	147 676	"
	<hr/>	
		191 476 716 Mark
Abzüglich:		
1. Anteil am Reserve- und Erneuerungs- sowie Pensionsfonds der hessischen Ludwigsbahn	5 100 000	Mark
2. Anteil am Reservefonds der Privatbahn-Berufsgenossenschaft	234 794	"
3. Erlös aus verkauften Grundstücken	76 915	"
	<hr/>	
		5 411 709 "
		<hr/>
		186 065 007 Mark

Obligationen der Gesellschaft in 3% ige Staatsschuldverschreibungen umgetauscht werden konnten. So wurden später 175 636 799 Mark mit einem Disagio von nur 4865 301 Mark zu 3% aufgebracht. Man durfte daher mit einem Gewinn in Höhe von etwa 1% des aufgewendeten Kapitals rechnen. Für eine stärkere Amortisation blieb bei diesem Ergebnis kein Raum, um so weniger als die hessische Regierung den von den Strecken der Privatbahn berührten Orten auf Drängen der Zweiten Kammer die Weiterzahlung der von der Privatbahn seither bezogenen Kommunalsteuern aus der hessischen Staatskasse (damals in Höhe von 186 546 Mark) zusichern mußte. Ursprünglich war daher überhaupt keine regelmäßige Tilgung beabsichtigt. Erst später wurde sie in der Art vorgesehn, daß die den für laufende Ausgaben freibleibenden Betrag von 1 Million Mark übersteigenden jährlichen Überschüsse bis zum Betrag von 600 000 Mark zuzüglich der jährlich durch die Tilgung ersparten Zinsen zur regelmäßigen Tilgung verwendet werden sollten.

In Anbetracht der Höhe des Erwerbspreises und des Risikos, welches das Großherzogtum damit übernahm, war daher der finanzielle Vorteil durchaus nicht so glänzend, als es auf den ersten Blick scheinen mochte. Was man als freibleibenden Überschuß ansah, war eigentlich die Amortisationsrate, die bei drei Fünftel Tilgung, wie sie Preußen durchführte, gerade 1,1 Million Mark betrug. Aber mehr war nicht zu erreichen, denn dies Ergebnis war nicht eine Folge des Gemeinschaftsvertrags an sich, sondern der Tatsache, daß man bei dem Erwerb der Privatbahn angesichts der Bestimmungen in den Konzessionen, die den Erwerbspreis der Bahnen auch im Falle einer zwangsweisen Verstaatlichung nicht nach dem kontrollierten Anlagekapital sondern nach dem Ertrag festsetzten, nach dem Ertrag bezahlen mußte, ohne daß er in voller Höhe in die Gemeinschaft eingebracht werden konnte. Daran war nun nichts mehr zu ändern. Die grundsätzliche Regelung der finanziellen Seite der Gemeinschaft konnte daher, soweit man sie zu überblicken vermochte, zu Widersprüchen ernstlich keinen Anlaß geben. In Einzelheiten aber war man völlig auf die Angaben des Partners angewiesen, deren Richtigkeit zu prüfen man gar nicht in der Lage war.

So blieb das einzige Bedenken, das man gegen den Gemeinschaftsvertrag mit Preußen haben konnte, das wirtschaftspolitische, die mit der Einverleibung der hessischen Strecken in das preußische Eisenbahnetz verbundene völlige Ausschaltung des Einflusses der hessischen politischen Faktoren auf die im Großherzogtum betriebene Verkehrspolitik. Wie die Regierung versicherte, und wie auch der Gang der Verhandlungen unverkennbar zeigte, hatte hier Preußen wohl in Erinnerung an die ehemalige Gemeinschaft bei der Main-Weserbahn jedes Zugeständnis ab-

gelehnt. Man stand also im hessischen Landtag vor der Frage, ob man dieses Punktes wegen den Anschluß an das große preussische Staatsbahnnetz und die damit verbundenen Vorzüge preisgeben und es bei den alten Verhältnissen belassen wollte. Die Frage war nur im Rahmen der ganzen verkehrswirtschaftlichen Lage zu beantworten, in der sich das Großherzogtum dem mächtigen Nachbarstaat gegenüber befand. Daß man da völlig abhängig von Preußen war und, so lange beide Staaten politisch nebeneinander bestanden, es auch blieb, bestritten selbst die entschiedensten Gegner des Vertrags nicht. Damit war aber schon die völlige Ausichtslosigkeit jedes Widerstandes gegen den Vertrag mit Preußen zugegeben. Nicht darum handelte es sich, ob die preussische Politik gut oder schlecht sei, auch nicht darum, ob man sich Preußen unterwerfen wolle, sondern nur, wann man sich ihm unterwerfen und damit die letzten Konsequenzen jener unerbittlichen wirtschaftlichen Entwicklung ziehen wollte, die 30 Jahre früher begonnen. Das hessische Verkehrsnetz war ausgebaut. Die oberhessischen Bahnen waren an der Grenze ihrer Entwicklungsfähigkeit angelangt. Die vermutlichen Ergebnisse der vielen neuen Nebenbahnen wurden nicht mit Unrecht vielfach sehr skeptisch beurteilt. Die Steigerung des Verkehrs der Main-Neckarbahn kam nur zum kleineren Teil der hessischen Staatskasse zugute. Die hessische Privatbahn aber konnte bei den Tendenzen, die sich in ihrer aussichtslosen Lage mehr und mehr in den Vordergrund gedrängt hatten, nur noch teurer und schlechter werden. Gewiß, der mittelbare Urheber dieses Zustandes war Preußen. Aber das Recht zu seinen Maßnahmen gegen die hessischen Bahnen bestritt man ihm doch nur im Großherzogtum. Jenseits der rotweißen Grenzpfähle dachte man anders und fand es als selbstverständlich, wenn die preussische Staatsbahnverwaltung die Pflichten gegen ihr Land den Interessen des Großherzogtums und der Privatbahn voranstellte. Das geringe Echo, das die Berufungen auf die Reichsverfassung und andere juristische Argumentationen in der öffentlichen Meinung 1882 und 1885 gefunden hatten, zeigten das deutlich genug. Es war eben ein unnatürlicher Zustand, daß Preußen tatsächlich die Entwicklung bestimmte, ohne dafür verantwortlich zu sein. Allerdings wurde ihm jetzt vollends die unumschränkte Herrschaft übertragen, doch als Rehrseite übernahm es damit auch die volle politische Verantwortlichkeit für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Großherzogtums. Jede Vernachlässigung hessischer oder einseitige Voranstellung preussischer Interessen bedeutete in Zukunft ein Vertragsbruch, den auch nur zu versuchen jede ihrer Verantwortlichkeit ernst bewußte Regierung oder Partei im Interesse ihres politischen Kredits kaum unternehmen wird. In dieser politischen Garantie lag der große Fortschritt, den der Vertrag brachte.

Allerdings war sie kein vollwertiger Ersatz für das gewünschte „suspensive Veto“, aber sie brachte auch nicht die Entlastung, welche mit einem solchen wieder verbunden war. So konnte man auch nach dieser Richtung sich mit dem Vertrage abfinden.

Nach dreitägigen Debatten nahm die Zweite Kammer mit 30 gegen 16 Stimmen die Verträge an. Gleichzeitig stellte sie auch das Ersuchen an die hessische Regierung, bei Preußen die Zulassung neuer Nebenbahnen in ausgedehnterem Maß, als dies im Vertrag vorgesehen war, zu erlangen zu suchen. Dem schloß sich auch am 25. Juli 1896 die Erste Kammer einstimmig an.

Das Ersuchen des Landtags blieb allerdings ohne Erfolg. Am 17. Dezember 1896 gab die hessische Regierung den Abschluß des Staatsvertrags bekannt. Er zeigte keine Verschiedenheit von dem im hessischen Landtag genehmigten Entwurf.

Gewissermaßen eine Ergänzung des Staatsvertrags von 1896 war der zwischen Preußen, Hessen und Baden geschlossene Staatsvertrag vom 18. September 1902, welcher die Verwaltung der Main-Neckarbahn an die preussische Staatsbahnverwaltung übertrug. Die wesentlich günstigere Lage, in der sich hier die hessische Regierung befand, ermöglichte ihr, für Änderungen der Personen- und Gütertarife, soweit sie nicht durch Tarifmaßnahmen allgemeiner Art veranlaßt waren, sowie zur Aufhebung bestehender Erleichterungen des Verkehrs auf der preussischen und hessischen Strecke dieser Bahn, endlich für die Feststellung des Personenzugfahrplans auf den hessischen Strecken das Erfordernis ihrer Zustimmung durchzusetzen.

Siebenter Abschnitt.

Das Ergebnis.

Politik ist die Kunst des Erreichbaren oder richtiger der Erkenntnis der Faktoren, die dessen Grenzen bestimmen. Jedes Urtheil in ihr setzt daher voraus die Erkenntnis nicht nur der eigenen Lebensbedingungen, noch mehr der Kräfte, welche die diesen widerstrebenden oder sie beeinflussenden Entwicklungsreihen beherrschen. Darum läßt sich der Werdegang des hessischen Eisenbahnwesens nur dann richtig würdigen, wenn man ihn betrachtet im Zusammenhang mit der großen Bewegung im deutschen Wirtschaftsleben, dessen Gestaltung auch seine Entwicklung mehr wie in anderen Staaten zwingend bestimmen mußte. Die Schwierigkeit der hessischen Politik lag in den meisten der entscheidenden Fragen in letzter Linie nur darin, rechtzeitig den Anschluß zu finden an die Bewegung in den Nachbarländern, vor allem an den deutschen Norden, das alte Absatzgebiet des Südens mit seinen Zufuhrstraßen nach den deutschen Seehäfen. So war es bei dem Abschluß des Zollvereins mit Preußen, zu dem sehr nüchterne wirtschaftliche Erwägungen zwangen. So mußte es auch werden in der Entwicklung des hessischen Eisenbahnwesens, als die große politische Fusion des Jahres 1866 dem Wettbewerb der kleinen, an Macht gleich starken Staats- und Wirtschaftskörper ein Ende machte und ein einheitliches mächtiges Wirtschafts- und Verkehrsgebiet im Norden schuf.

Die Stellung des Großherzogtums in den deutschen Verkehrsstraßen war zwar an sich günstig, seine Politik aber beengt durch die wirtschaftlich ungünstig gelegenen geographischen Grenzen, dann aber durch seine finanzielle Lage. Die Politik, wie sie ursprünglich das Ministerium du Thil befolgte, war daher die einzig angemessene. Daß man nach den Grundsätzen jener rheinischen Kaufleute mit der Konzessionierung der Taunusbahn das Gute nahm und auf das eventuelle Bessere verzichtete, hat nicht dem Lande geschadet trotz aller Versehen, die im einzelnen vorgekommen sein mögen. Wenn Mainz heute auch an die rechtsrheinische Schienenstraße angeschlossen ist, so verdankt es dies der realen Politik des Ministers du Thil.

Der Bau der Main-Neckarbahn sollte eine neue Aera in der Verkehrspolitik des Großherzogtums eröffnen. Sie war von kurzer Dauer, aber von entscheidendem Einfluß auf die weitere Entwicklung des hessischen

Eisenbahnwesens. Wirtschaftlich haben sämtliche drei Gemeinschaftsbahnen dem Land lange nicht das geleistet, was sie hätten leisten können. Auf der Main-Weserbahn konnte die hessische Regierung für inländische Industriezweige nicht einmal für die hessische Strecke der Bahn jene Ermäßigungen durchsetzen, wie sie den Konkurrenzbetrieben in anderen Ländern auf deren Bahnen gewährt wurden. Auf der Main-Neckarbahn wurden die ersten Fabrikgeleise erst in den achtziger Jahren gelegt. Die im Interesse des Lokalverkehrs so wichtigen Anschlüsse der von der Bahn berührten Orte besonders zwischen Frankfurt, Langen und Darmstadt wurden erst in den siebziger Jahren nach und nach gewährt, meist nur gegen Konzessionen. Es war ein geradezu beschämendes Schauspiel, wenn, und es kam wiederholt vor, die hessische Regierung im Landtag die Wünsche nach Anschluß an die Bahn als berechtigt anerkennen aber gleichzeitig als aussichtslos bezeichnen mußte, weil man in Berlin oder Karlsruhe bereits erklärt habe, man vermöchte sich von der Notwendigkeit neuer Stationen auf der hessischen Strecke nicht zu überzeugen. Die völlige Verkennung der Interessen Offenbachs hatte sich schon vorher gerächt, als man zu den Verträgen des Jahres 1868 sich verstehen mußte. Damit hatte Preußen alle Waffen, deren es bedurfte, um die hessischen Bahnen niederzuzwingen. Nach dieser Richtung lag auch die entscheidendste Bedeutung des mit Baden und Frankfurt geschlossenen Gemeinschaftsvertrags für die weitere Entwicklung des hessischen Eisenbahnwesens. In dem Augenblick, in dem die beiden Nachbarstaaten in die allein unangreifbare Stellung, welche das Großherzogtum im deutschen Verkehrsnetz einnahm, einrückten, war das Schicksal einer selbständigen Eisenbahnpolitik besiegelt.

Allerdings begann man noch einmal eine selbständige Politik auf der Grundlage des Ost-Westverkehrs, aber mehr als ein Versuch konnte es nicht werden, und wenn er vorübergehend so glänzende Erfolge aufzuweisen hatte, so war es vor allem der anormalen Lage in den Konkurrenzverkehren zu danken, die zu keinem Zusammenschluß kommen konnten. In der geschickten Ausnutzung dieser Lage bestand das Geheimnis der Erfolge jener rheinischen Kaufleute, denen die Verwaltung der hessischen Ludwigsbahn anvertraut war. Die Aufgabe, die vielverzweigten Verkehrsbeziehungen im Osten und Westen zu einem einheitlichen Verkehrszug zu verbinden und zu entwickeln, galt allgemein als schwierig zu lösen, und nur bei einer leicht beweglichen Privatbahnverwaltung glaubte man hier Erfolg erwarten zu dürfen. Daß sich kein geeigneter Unternehmer mit den nötigen Mitteln fand, daran scheiterte das um dieselbe Zeit bereits erörterte Projekt einer badischen Odenwaldbahn. Wenn das arme Hessen in dieser Beziehung mehr Glück hatte, wenn sich hier vor allem die nötigen Mittel zur Ausführung fanden, so verdankte man das

freilich in letzter Linie der freien Nachbarstadt am Main. Wie so oft hat auch hier das Großherzogtum aus der engherzigen Politik Frankfurts großen Nutzen gezogen. Ohne Frankfurt keine Darmstädter Bank, ohne Darmstädter Bank keine hessische Ludwigsbahn, diese Gedanken sind untrennbar und die Stadt, in der die günstige Konstellation ausgenutzt wurde, war die alte Konkurrentin der freien Stadt, Mainz. In der Verwaltung des unter so schwierigen Verhältnissen gehaltenen Mainzer Bahnunternehmens fanden sich die Männer, welche der gestellten Aufgabe gewachsen waren. Freilich, die eigentliche Seele des ganzen Unternehmens war ein Einzelner, der Sekretär der kleinen Privatbahn und spätere Direktor der Darmstädter Bank, Dr. Parkus, als dessen Lebenswerk man die hessische Ludwigsbahn bezeichnen darf. Begünstigt von einem seltenen Glück und Geschick hat jener Mann nahezu zwei Jahrzehnte bis zu seinem Tode im Jahre 1874 die Verwaltung der Privatbahn in entscheidender Weise beeinflusst, und ihm sind zu einem großen Teil die glänzenden Erfolge zu danken, welche der Privatbahn so rasch zu der führenden Stellung im deutschen Eisenbahnwesen verholfen. Es war jene Zeit, in der auch dem Unternehmen fernstehende Kreise gespannt seine Generalversammlungen erwarteten, die stets neue Überraschungen brachten. Immer wieder waren die Aktionäre vor ein neues *fait accompli* gestellt, das der Verwaltungsrat wagen konnte, weil er das unbedingte Vertrauen der Aktionäre besaß. Durch die geräuschlose rasch zugreifende Politik, die das erlangbare Gute nahm und auf das in Aussicht stehende Bessere verzichtete, hat man so oft in Mainz Erfolge errungen. So war das auf gegenseitigen Interessen der beteiligten Bahnen ruhende Kartell am Rhein rasch begründet und gesichert. Bald lag man in allen als Abkürzungen auf hessischem Gebiet in Frage kommenden Routen fest und beherrschte damit die weitere Entwicklung des hessischen Eisenbahnwesens. In dieser Stellung trat die Privatbahn Preußen gegenüber. Es mochte wahr sein, was 1868 in Darmstadt geklagt wurde, daß man in Berlin vor den Diplomaten in Mainz mehr Respekt bezeige, als vor jenen von Darmstadt. Daran tat man auch nicht unrecht. Schon der erste Vorschlag, mit dem die hessische Privatbahn rasch auf dem Plan war, noch bevor die preußische Regierung sich über die von ihr am Main einzuschlagende Politik orientieren konnte, mußte mißtrauisch machen gegen den allerdings einfachen und Preußen in den damaligen politischen und finanziellen Verhältnissen so günstigen, aber für die Privatbahn so folgenreichen angebotenen Vergleich. Er wurde abgelehnt, trotzdem, wie es hieß, in Berlin bekannte Matadore der Börse, in Frankfurt ein großer Teil des Publikums und auch ein Teil der Presse wohl noch unter der Rückwirkung der jüngsten politischen Ereignisse seine An-

nahme befürworteten. Noch einmal suchte man 3 Jahre später in Mainz, den gefährlichen Gegner zu bezwingen. Es gelang auch zum Teil, aber nur mit dem Erfolg, daß Preußen den von der Taunusbahn geforderten Kaufpreis zahlen mußte und die in dem Vertrage von 1872 niedergelegten Zugeständnisse machte. Damals, als man fast gleichzeitig mit dem Ersuchen zur Beteiligung an der neuen Bahn Berlin—Frankfurt an das Mainzer Unternehmen herantrat und nahezu einstimmig trotz aller in der Öffentlichkeit geltend gemachten Bedenken die Generalversammlung dem Bau der Bahn zustimmte, stand das Unternehmen auf der Höhe seiner Entwicklung. Eine glänzende Rente, anscheinend gesichert auf längere Zeit durch den sich überstürzenden wirtschaftlichen Aufschwung, schuf jene Atmosphäre in der Gründerperiode, in der die weitausschauenden Pläne dieser Jahre entstanden. Záh war der Umschwung. Der geniale Schöpfer der neuen Projekte wurde mitten aus ihrer Ausführung durch den Tod gerissen. Das Fehlen der gerade ihm eigenen Gabe, mit einer so oft bewunderten Leichtigkeit die Mittel für neue Bauten zu finden, machte sich doppelt empfindlich bemerkbar, als mit der eintretenden, langsam schleichenden Depression die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens sich verschlechterten und der Geldmarkt schwierig zu werden begann. Die Aktien der Bahn sanken auf 67 %. Der heffische Landtag verweigerte die Unterstützung des Staates, obwohl die Privatbahn zu weitgehenden Konzessionen bereit war. Noch im letzten Stadium jenes wirtschaftlichen Niedergangs traten dann die großen Umwälzungen im See- und Landverkehr ein, die sich in der Erstarkung der deutschen Seehäfen und der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen aussprachen. Sie zeigten, was viele prophezeit hatten, daß man in Mainz bei dem Bestreben, die Stellung des Unternehmens zu stärken, in der Überschätzung des wirtschaftlichen Aufschwungs mehr übernommen hatte, als man tragen konnte, und nun, da die jetzt zusammengeschlossene rechtsrheinische Schienenstraße ihre Ansprüche auf Gleichberechtigung geltend machte, war das Schicksal der Privatbahn besiegelt. Sie konnte auch beseitigt werden, denn ihre Aufgabe hatte sie erfüllt.

In einer kurzen Spanne Zeit hatte die heffische Ludwigsbahn die beiden südlichen Provinzen des Großherzogtums mit einer Reihe leistungsfähiger Linien an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen und der wichtigsten Stadt des Landes, soweit dies noch möglich war, die Stellung unter den Rheinstädten zurückerobert, die sie zum Schaden des Landes zu verlieren im Begriff war. Gewiß hat die Privatbahn das nicht ohne Entgelt getan. Wie die wirtschaftlichen, so hat ihre Verwaltung auch die politischen Konjunkturen im Großherzogtum geschickt auszunutzen verstanden. Man hat sein heffisches Netz erweitert auf Kosten des heffischen

Staates und, wenn man noch zulegen mußte, so war das nicht vorgesehen. Aber, selbst wenn es nicht geschehen wäre, um das Unternehmen vor unangenehmen Erschütterungen zu bewahren, die nicht nur das Zustandekommen der übrigen Projekte, sondern unter Umständen die ganze Stellung des Unternehmens gefährden konnten, so liegt das Verdienst jener Männer, die an der Spitze des Unternehmens standen, weniger darin, daß sie die Bahnen bauten, sondern darin, daß sie zur rechten Zeit eingriffen und in unermüdlicher Weise dem Land die weit- ausgedehnten Verkehrsbeziehungen nutzbar machten, deren es zu seiner wirtschaftlichen Entwicklung bedurfte. In einer Zeit, da von dem Staate Hilfe nicht zu erwarten war, war die Privatbahn die einzige Stütze neuer Unternehmen, die sie durch bereitwillige Stellung von Anschlußgleisen, Spezialwagen usw. unterstützte, denen sie vor allem die Absatzgebiete erschloß, deren sie zu ihrer Entwicklung bedurften. So verdankt das Großherzogtum die industrielle Entwicklung seiner beiden südlichen Provinzen der hessischen Ludwigsbahn, und es war bezeichnend für die Beliebtheit, welche die Privatbahn in den in Betracht kommenden Kreisen sich errungen hatte, daß, als 1867 die Betracht eines Verkaufs der Main-Neckarbahn an die hessische Ludwigsbahn erörtert wurde, sämtliche Handelskammern der südlichen Provinzen eindringlich den Verkauf an die Privatbahn empfahlen, um die Konsolidierung eines einheitlichen Netzes dieser Bahn zu ermöglichen.

Die hessische Regierung ist damals andere Wege gegangen, obwohl von ihr am wenigsten die Bedeutung der Privatbahn verkannt wurde. Gerade der Staatsminister Dalwigk galt als der eifrige Förderer des Mainzer Unternehmens. Man sprach von der „warmen Temperatur“, die im Darmstädter Ministerium für die Parkus'schen Projekte herrschte, welche vor allem auch diplomatisch bei den anderen Staaten von Darmstadt aus stets starke Unterstützung fanden. Die Beziehungen Dalwigks zu Mainz waren nicht immer so ungetrübt. Es war im Jahre 1848, da hatte sich Dalwigk als oberster Regierungsbeamter in Mainz bei dessen Einwohnern recht unbeliebt gemacht durch sein schroffes Vorgehen bei den Märzunruhen. Man warf ihm vor, er halte es mit den Preußen und forderte die Abberufung des starren Bureaufraten. Der Wunsch der freiheitlichen Rheinhesen wurde erfüllt, und wenige Monate später war Dalwigk Staatsminister in Darmstadt. Dalwigk ist in gewissem Sinn das Urbild des Darmstädter Bureaufraten. Gewissenhaft und ehrlich hat man sich zu allen Zeiten in Darmstadt bemüht, auch um die Entwicklung des hessischen Eisenbahnwesens, aber es fehlte den Unternehmungen der hessischen Regierung meist das Glück, vor allem aber die frische Initiative, mit der man in Mainz stets von neuem ver-

blüßte. Dann aber mangelte der Regierung der starke Rückhalt in dem ebenso ängstlichen und lange Zeit von provinziellm Partikularismus beherrschten Landtag. Daß unter diesen Verhältnissen eine Regierung nicht viel ausrichten konnte, sah Dalwigk wohl ein. So hielt er sich vorsichtig zurück, um das Feld denen zu überlassen, die es besser zu beherrschen vermochten und dem Großherzogtum zu einer Rolle im mittelhheinischen Verkehrsnetz verhelfen, die dem eitlen Bureaukraten nur schmeicheln konnte. Diese Taktik rächte sich, als die Agitation für die neuen Eisenbahnprojekte begann. Sie auf Staatskosten auszuführen, davor scheute man jetzt zurück, und so zog sich die Erledigung in die Länge. Gewiß mag das schwerhörige Kurhessen hier manche Verschleppung verschuldet haben, aber daß man nicht einmal den Versuch machte, den Bau der ohne Zustimmung fremder Staaten zu bauenden Odenwaldbahn, deren Fortsetzung über Erbach ja aufgegeben war, und der Linie Bensheim—Worms vorzubereiten, sondern angeblich immer noch darauf wartete, bis eine Verständigung mit Kurhessen getroffen sei, läßt die Vermutung als begründet erscheinen, daß es der Regierung um einen Staatsbau gar nicht ernst zu tun war. Als man sich dann allmählich dazu entschließen mußte, warf der Krieg alle Berechnungen über den Haufen. Die Agitation nach dem Krieg verschlimmerte noch die Lage der Regierung, der nunmehr alle Zügel entglitten. Man war in die Enge geraten. In dem Augenblick, in dem die Regierung eines starken Rückhalts im Landtag bedurfte, ließ man sie dort im Stich und drängte noch in ganz unbesonnener Weise zu jenen Verträgen, deren baldigen Abschluß die Regierung zuletzt allein noch als ihre Aufgabe betrachtete, nachdem sie sah, daß die Flut nicht mehr zurückzudämmen war. So kam es, daß dieselbe Regierung, die vor dem Krieg noch ängstlich erklärt hatte, daß sie selbst durch die Zustimmung der Stände sich nicht für befreit erachte von der Verantwortlichkeit für eine Belastung des Landes mit größeren Lasten, als es sie tragen könne, nach dem Krieg mit einer nach ihren früheren Erklärungen kaum verständlichen Sicherheit angab, daß sie von der Rentabilität aller Bahnen, auch der oberhessischen Linien überzeugt sei, obwohl man jetzt kurz vorher Preußen noch mit Hanau—Friedberg eine Konkurrenzlinie der oberhessischen Bahnen konzessioniert hatte; eine Tatsache, von deren Bekanntgabe die Regierung, wie sie später erklärte, damals absah, um das Zustandekommen der Verträge mit Erlanger nicht zu gefährden. Im Landtag kam das im Lande herrschende Eisenbahnfieber zur Geltung. Der die meisten Abgeordneten beherrschende gefährliche Irrtum, als brauche man nur die Bahn zu bauen, der rentierende Verkehr komme von selbst, vermehrte hier noch die Verwirrung, und so kam jene Lösung zustande, die

den rentablen Teil des hessischen Verkehrsnetzes an Preußen auslieferte und den unrentablen auf Kosten des hessischen Staates ausbaute. Als warnendes Beispiel der Politik jener Tage blieben die oberhessischen Bahnen bestehen. Man darf bei Beurteilung ihrer Gründungsgeschichte eins nicht übersehen, es war ein arges Mißgeschick Erlangers, daß er mit seinem ersten Versuch gerade in jene Gegenden kam, deren Bevölkerung die Frankfurter Finanzleute von jeher nichts anderes waren als eine „Horde spekulierender Hebräer“. Tatsächlich sind wohl durch die Generalentreprise die Bahnen immer noch billiger zu stehen gekommen, als wenn sie wieder solide auf Staatskosten gebaut worden wären. Freude aber an ihnen haben weder der Staat noch die Aktionäre erlebt. Selbst die 1875 gegen die Aktien umgetauschten Obligationen sanken wider Erwarten rasch bis auf 93, so daß kaum die ersten Verkäufer einen Gewinn durch die Verstaatlichung machten.

Die verhängnisvollen finanziellen Folgen jener volkstümlichen Politik des Jahres 1868 hat Dalwigk selbst als Leiter der hessischen Politik nicht mehr erlebt. Unter den neuen Verhältnissen, die sich jetzt unter Führung Preußens anbahnten, war kein Raum mehr für ihn. Er ging, kurz bevor der Krieg von 1870 dem die Form gab, was der Krieg von 1866 bereits geschaffen hatte. Die Nachfolger Dalwigks waren vor die schwierige Aufgabe gestellt, die Lasten zu mindern, welche die Politik ihres Vorgängers geschaffen und gleichzeitig die Konsolidation eines hessischen Staatsbahnnetzes vorzubereiten. Ersteres gelang. Fast gleichzeitig, als die große Privatbahn sich konsolidierte, versuchte man ein gleiches auf seiten des Staates. Die Herabsetzung der Garantie, die Verstaatlichung der oberhessischen Bahnen, endlich der Verkauf der Main-Weserbahn brachten wesentliche finanzielle Erleichterungen. Die freigewordenen Überschüsse der Main-Neckarbahn reichten gerade aus, von nun ab die Zubußen zu den übrigen Linien zu decken. Der Verkauf der Main-Weserbahn bedeutete gleichzeitig die Konzentration in der weiteren Verfolgung des Gedankens eines selbständigen Staatsbahnsystems auf die beiden südlichen Provinzen. Das richtigste Urteil über diese Politik lag wohl in dem wenige Jahre nach dem Verkauf der Main-Weserbahn hervorgetretenen Vorschlag Preußens, die als Trägerin des zukünftigen hessischen Staatsbahnnetzes gedachte hessische Ludwigsbahn auf eigene Rechnung wie die Main-Weserbahn anzukaufen und Hessen mit einer Rente abzufinden. Geradezu mit Entrüstung wies man damals noch den preußischen Vorschlag zurück in Verkennung der Entwicklung, die sich ringsum vorbereitete. Mit der Main-Weserbahn war die einzige Gegenleistung, in der Hessen der preußischen Regierung so wichtige Zugeständnisse geben oder verweigern konnte, ohne jede Konzession an

Preußen ausgeliefert worden, sehr gegen den Rat der in der Ersten hessischen Kammer sitzenden Mitglieder des Verwaltungsrats der Privatbahn. So befand man sich denn bei dem Versuch der Begründung eines selbständigen Staatsbahnnetzes Preußen gegenüber in derselben, ja einer noch viel abhängigeren Lage als die Privatbahn. Über die schwachen Seiten des Unternehmens hatte man sich in Mainz zu keiner Zeit getäuscht. Einen offenen Konkurrenzkampf mit anderen Linien hatte man immer zu vermeiden gesucht. Wo man konkurrierte, trat man stets als reeller Konkurrent auf, der die Preise nicht verdarb und nach Möglichkeit sich über die Teilung der Verkehre zu verständigen suchte, wenn auch der Gegner gar oft bald merkte, wie ihm bei der Verständigung der Verkehr unter der Hand entchwand. Diese Taktik versagte gegenüber der preußischen Staatsbahnverwaltung. Wie wenig Rücksicht diese Privatbahnen gegenüber nicht nur in der Konkurrenz, sondern auch beim Erwerb auf die finanziellen Interessen der Aktionäre nahm, zeigten eine ganze Reihe von Verstaatlichungen insbesondere jene der Rhein-Nahbahn. Schon stand der Kurs der Aktien wieder 83, ihn auf 85 zu stabilisieren, wäre man froh gewesen. Am ehesten war Preußen zu Nachsicht noch gezwungen gegenüber den Staatsbahnen der Bundesstaaten. Der Gedanke, der preußischen Staatsbahn eine hessische Staatsbahn unter der Flagge der hessischen Ludwigsbahn entgegenzustellen, mag denn wohl der innere Kern eines Vorschlags gewesen sein, mit dem 1882 die Verwaltung der Privatbahn im Einverständnis mit den damals drei Viertel der Aktien beherrschenden vier Finanzgruppen in Leipzig, Magdeburg, Hamburg und Berlin an die hessische Regierung herantrat. Danach sollte für den Fall der Verstaatlichung jetzt oder später der Einlösungskurs der Aktien auf 85 festgesetzt werden, die Privatbahn dagegen sich verpflichten, falls der Staat nicht selbst den Betrieb übernehmen wollte, die Bahn für Rechnung des Staates gegen eine Vergütung weiter zu betreiben. In Darmstadt war man ängstlich gegen diese Abschiebung eines wohl als nicht übersehbar dünkenden Risikos, man lehnte ab. Der entbrannte Konkurrenzkampf ging weiter. Er endete, wie vorauszusehen war, trotz aller Unterstützung der Regierung und der öffentlichen Meinung mit der Niederlage der Privatbahn. Die Rhein-Umschlagsverkehre konnten gegenüber den Ausnahmetarifen der preußischen Staatsbahnen von und nach den rasch den Seeverkehr an sich reißenden deutschen Seehäfen keinen Aufschwung nehmen, der einen Ersatz geboten hätte für die erlittenen Verluste. Ebenjowenig war der innere Verkehr dazu imstande. So weit man hier namentlich an den Konkurrenzstationen eine erhebliche Zunahme des Verkehrs verzeichnen konnte, war das doch vielfach nur durch geheime Ermäßigungen zu erzielen. Gerade da zeigte sich der fundamentale

Umschwung, der in der allgemeinen Auffassung von dem Wesen der Eisenbahnen eingetreten war. Unterschiedslose Pflege der öffentlichen Wohlfahrt war die alles beherrschende Forderung geworden, ihr untergeordnet der privatwirtschaftliche Erwerbsszweck. Berufen zur Erfüllung dieser Aufgabe aber war in Deutschland jetzt in erster Linie der Staat, die durch andere Interessen beschränkte private Unternehmung darum ein Anachronismus. So erhielt sich die Privatbahn nur mühsam zwischen den Staatsbahnen in ihrer Stellung, die, je länger die mangelnde Einigung der Nachfolger den natürlichen Gang der Entwicklung hemmte, um so unzeitgemäßer wurde. Die Verstaatlichung und mit ihr die Einverleibung in das preußische Eisenbahnnetz kam so eher zu spät als zu früh. Mit ihr ist nunmehr die auf hessischem Gebiet verfolgte Eisenbahnpolitik ein Bestandteil der preußischen Politik geworden.

Man hat die hessische Eisenbahnpolitik gelegentlich eine Politik der verpassten Gelegenheiten genannt. Das war sie gewiß in mancher Beziehung.

Es war ein Fehler, daß man sich 1858 mit der Aufgabe der Beteiligung an der Privatbahn so leicht von dem Weg abbringen ließ, zu dem die Entwicklung selbst gedrängt hatte. Es war kurzfristig gehandelt, daß man sowohl 1879 wie 1882 die Notlage der Privatbahn angesichts der sich ringsum deutlich vorbereitenden Ereignisse unbenutzt ließ für die Erleichterung der späteren Verstaatlichung¹⁾, es war ein folgenschwerer Fehler, daß man den von Preußen 1879 vorgeschlagenen Versuch einer Betriebsgemeinschaft bezüglich der Main-Weserbahn, vielleicht auch des gesamten oberhessischen Bahnnetzes, ablehnte, befangen von einem kaum verständlichen Irrtum über den Wert des bei der Privatbahn vorbehaltenen Verstaatlichungsrechtes, das man anscheinend erst näher prüfte, als man vor die Frage der Verstaatlichung gestellt war. Da sah man, daß man mit der Main-Weserbahn die einzige Kompensation aus der Hand gegeben hatte, und man mußte ohne jede Erfahrung mit einem Kapital von 200 Millionen ein Experiment wagen, das man 16 Jahre früher mit 17 Millionen Mark nicht unternehmen wollte. Diese und andere Fehler mögen im einzelnen begangen worden sein, doch berühren sie nur die finanzielle Seite, in den großen Zügen der Entwicklung teilt und mußte teilen das hessische Eisenbahnnetz das Schicksal der Bahnnetze, die sich in derselben Lage wie das hessische befinden. Jedenfalls war der Ausbau des überwiegenden Teils des hessischen Eisenbahnnetzes als Privatbahnnetz ebensowenig ein Fehler wie in den übrigen deutschen Staaten das Privatbahnsystem überhaupt. In einer Zeit, in der die

¹⁾ Gerade die in diesen Jahren erfolgte Vermehrung des Aktienkapitals, zu der noch in hessischen Landtag in kurzfristiger Weise gedrängt wurde, hat später die Verstaatlichung wesentlich verteuert (siehe S. 250).

junge aufstrebende deutsche Industrie nach Absatzgebieten suchte, da vermochte in den meisten doch kapitalarmen Staaten nur das Privatbahnsystem rasch und vollkommen den Bedürfnissen von Handel und Verkehr abzuhelpfen. Als die deutsche Industrie erstarft war und im Verkehrswesen sich jene Anzeichen geltend machten, die auf die Entstehung eines Monopols hindrängten, da war es für Deutschland ebenso naturgemäß, daß der Staat in die Entwicklung eingriff und jenes Monopol für sich entstehen ließ. Das haben die Gegner des Reichseisenbahnprojektes verkannt, sie haben vor allem aber verkannt, daß bei der Lage, die das Netz eines sich bildenden preußischen Trusts, und ein solcher mußte sich bilden bei den im Eisenbahnwesen hervortretenden Tendenzen — einerlei ob als Privat- oder Staatsbetrieb — einnahm, das Schicksal der süddeutschen Bahnnetz entschieden war¹⁾. Das galt auch für das hessische Netz, nur daß ein konsolidiertes hessisches Staatsbahnnetz größere Widerstandsfähigkeit besessen hätte, als jenes buntschekige Netz, wie es 1896 war, in dem als selbständige Staatsbahnen nur die kaum über die Bedeutung von Sekundärbahnen hinausgehenden oberhessischen Bahnen bestanden.

Mag man indes auch die hessische Eisenbahnpolitik vor 1896 beurteilen, wie man will, eins läßt sich nicht verkennen, sie hat das Großherzogtum mit einem Eisenbahnnetz versehen, wie es wirtschaftlich leistungsfähiger kein zweiter deutscher Staat besaß²⁾. Die oberhessischen

¹⁾ Vgl. die Anmerkungen S. 329 u. 360, sowie Jahresbericht der Handelskammer Ludwigshafen 1892 I S. 106, 1894 S. 49, 1898 S. 194, 1901 I S. 206.

²⁾ An Bahnen besaßen:

	Hessen	Preußen	Baden	Bayern	Württemberg	Sachsen
1881	km	km	km	km	km	km
auf 100 qkm	11,18	5,81	8,76	5,40	7,07	13,93
auf 10 000 Einwohner	8,96	7,51	8,40	7,75	7,21	7,05
1907						
auf 100 qkm	18,66	9,75	13,32	9,93	9,49	17,45
auf 10 000 Einwohner	11,58	8,69	9,74	11,93	7,90	5,66

Ende 1907 besaßen:

	1. Staatsbahnen	a) Vollspurige		b) Schmalspurige Bahnen	2. Privatbahnen
		Hauptbahnen	Nebenbahnen		
	km	km	km	km	km
Preußen	34 544	20 765	13 537	242	2 281
Hessen	1 249	789	460	—	241
Bayern	6 602	4 140	2 422	40	1 137
Württemberg . .	1 983	1 598	284	101	226
Baden	1 720	1 468	224	28	561
Elsaß	1 816	1 329	409	78	206
Sachsen	3 217	1 806	969	442	7

Von außerhessischen Staatsbahnen liegen auf hessischem Gebiet 22 km badische Staatsbahnen und 145 km preußische Staatsbahnen.

Bahnen und ein Teil der garantierten Linien, so unzweckmäßig und kostspielig sie auch gebaut waren, sie haben doch einen wertvollen Rückhalt abgegeben bei dem Ausbau des Nebenbahnnetzes. In der Sicherung eines geeigneten Betriebes¹⁾ seines Bahnnetzes bestand denn auch zunächst für Hessen der große wirtschaftliche Vorteil des Anschlusses an das leistungsfähige preußische Staatsbahnnetz. Die Verschiebung der südlichen Grenze des preußischen Staatsbahnnetzes hat dem Großherzogtum gleichzeitig alle Vorteile einer Lage an der Grenze gebracht. Andererseits haben sich auch für die preußische Staatsbahnverwaltung alle jene Vorteile verwirklicht, welche mit der Beseitigung der Privatbahn und dem Besitzerwerb des hessischen Netzes verbunden waren, dessen Beherrschung ganz besonders bei dem in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre einsetzenden Verkehrsaufschwung, der die Bedeutung des hessischen Bahnnetzes erst wirklich zeigte, sehr zu statten kam.

So ist der Vertrag von 1896 für beide Staaten von großem wirtschaftlichem Nutzen gewesen. Inwieweit diese Vorteile Hessen erhalten bleiben bei etwaigen weiteren Veränderungen im deutschen Verkehrswesen, ist abzuwarten. Es wird hier die Aufgabe Preußens sein, die wirtschaftlichen Interessen des Großherzogtums zu wahren. Die Mitwirkung der hessischen Regierung selbst ist nur erforderlich, wenn von den im Staatsvertrag von 1896 niedergelegten Grundsätzen für die finanzielle Regelung abgewichen werden soll.

Die finanziellen Ergebnisse der Beteiligung Hessens entwickelten sich naturgemäß in den Grenzen, die ihnen im Staatsvertrag gezogen waren. Mit der Steigerung des Verkehrs ging Hand in Hand eine Steigerung der Überschüsse der preußischen Staatsbahnverwaltung, die auch dem hessischen Anteil zugute kam. Er betrug:

1897/98 . . .	10 514 665	Mark
1898/99 . . .	10 622 841	"
1899/1900 . . .	11 145 843	"
1900/01 . . .	11 378 081	"
1901/02 . . .	10 490 956	"
1902/03 . . .	11 021 134	"
1903/04 . . .	12 594 892	"
1904/05 . . .	12 911 012	"
1905/06 . . .	14 005 221	"
1906/07 . . .	14 406 202	"
1907/08 . . .	12 950 123	"
1908/09 . . .	10 610 152	"
1909/10 . . .	13 535 926	"

¹⁾ Vgl. Anlage 7.

Die Teilziffer, die im Dezember 1897 endgültig festgesetzt wurde für Hessen auf 8 273 484 Mark, für Preußen auf 403 121 558 Mark stieg

1. für Hessen:

2. für Preußen:

1897/98	8 504 923 Mk.	2,0272 %	411 031 700 Mk.	97,9728 %
1898/99	8 597 846 "	2,0339 %	414 135 720 "	97,9661 %
1899/1900	8 700 835 "	2,0378 %	418 276 063 "	97,9622 %
1900/01	9 832 872 "	2,0505 %	421 938 595 "	97,9495 %
1901/02	9 024 667 "	2,0730 %	426 317 237 "	97,9270 %
1902/03	9 236 594 "	2,0988 %	430 842 435 "	97,9012 %
1903/04	9 436 722 "	2,1212 %	435 433 093 "	97,8788 %
1904/05	9 624 971 "	2,1148 %	445 490 964 "	97,8852 %
1905/06	9 787 946 "	2,1223 %	451 405 327 "	97,8877 %
1906/07	9 938 802 "	2,1258 %	457 605 044 "	97,8742 %
1907/08	10 098 152 "	2,1203 %	466 164 353 "	97,8787 %
1908/09	10 370 975 "	2,1225 %	478 243 867 "	97,8775 %
1909/10	10 630 058 "	2,1207 %	490 633 411 "	97,8793 %

Bergegenwärtigt man sich, daß die Teilziffer sich zusammensetzt aus den Reinerträgen der in die Gemeinschaft eingebrachten Bahnen und den Zuschlägen von 3 % für Erweiterungen und 1½ % für neue Bahnen, so läßt sich auch der nach der Teilziffer berechnete Anteil Hessens am Reinertrag auf die einzelnen Bestandteile der Teilziffer entsprechend verteilen und darnach feststellen, wie diese im einzelnen in der Gemeinschaft rentieren. Die Zahlen, mit denen die Reinerträge bei Bildung der Teilziffer angesetzt wurden, bedeuten eine Rente:

bei der hessischen Ludwigsbahn (Anlagekapital 186 065 007 Mk.)	=	3,75 %
" " Main-Neckarbahn	"	10 233 154 " = 12,26 %
" den oberhessischen Bahnen	"	42 281 226 " = 0,470 %

Es haben rentiert:

	Die hessische Ludwigs- bahn	Die Main- Neckarbahn	Die oberhessischen Bahnen ¹⁾	Die zu 3% zugerechneten Auf- wendungen	Die zu 1½% zugerechneten neuen Bahnen	Das ganze Anlage- kapital
	%	%	%	%	%	%
1897	4,636	15,153	0,581 (0,779)	3,7089	1,8544	—
1898	4,631	15,141	0,580 (0,779)	3,7062	1,8531	4,249
1899	4,803	15,705	0,602 (0,808)	3,8430	1,9215	4,321
1900	4,338	14,184	0,543 (0,730)	3,4713	1,7356	4,392
1901	4,357	14,246	0,546 (0,753)	3,4872	1,7436	3,837
1902	4,473	14,626	0,560 (0,752)	3,5796	1,7898	3,906
1903	5,002	16,354	0,627 (0,841)	4,0041	2,0020	4,341
1904	5,028	16,440	0,630 (0,846)	4,0242	2,0121	4,338
1905	5,362	17,531	0,672 (0,902)	4,4024	2,1462	4,589
1906	5,433	17,764	0,681 (0,914)	4,3482	2,1741	4,62
1907	4,807	15,717	0,602 (0,808)	3,8472	1,9236	4,098
1908	3,840	12,554	0,481 (0,646)	3,072	1,536	3,152
1909	4,522	14,796	0,567 (0,760)	3,6207	1,8903	3,917

¹⁾ Die in den Klammern beigegebenen Ziffern stellen die Rente der aus der Ver-

An der Zunahme der Teilziffer waren beteiligt die Nebenbahnen im Jahre 1901 mit einem Anlagekapital von 25 466 000 Mark, das sich 1904 um 2 340 000 Mark, 1906 um weitere 5 667 000 Mark erhöhte. Das gesamte Anlagekapital der Nebenbahnen betrug demnach etwa 33 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Es war aufgebracht mit etwa 8 Millionen Mark durch 3 $\frac{1}{2}$ %ige und dem Rest durch 3 $\frac{1}{2}$ %ige Anlehen. Bewilligt, aber noch im Bau begriffen, ist die Nebenbahn (Hersfeld) Niederaula—Msfeld mit Abzweigung nach Schütz, deren Baukosten, veranschlagt zu 8,118 Millionen Mark, durch ein 4%iges Anlehen gedeckt sind.

Für die Hauptbahnen sind bis 31. März 1912 insgesamt 89 377 641 Mark¹⁾ bewilligt, und zwar 23 069 641 Mark für Betriebsmittel und 66 308 000 Mark²⁾ für Neubauten sowie Erweiterungen und

staatlichung dieser Bahnen noch vorhandenen Schuld im Betrag von etwa 31 $\frac{1}{2}$ Mill. Mark (0,631) dar. Der jährlich erforderte Zuschuß zur Deckung des Zinsbedarfs ist danach leicht festzustellen.

¹⁾ In den einzelnen Jahren wurden bewilligt:

1896 (Worms)	8 200 000 Mark
1897 (zweites Geleise Frankfurt—Mannheim)	2 350 000 "
1899 (Betriebsmittel = 2 100 000 Mark)	6 115 400 "
1900 (Kombach — Kostheim — Bischofsheim 4 671 800 Mark), (Worms 3 340 000 Mark)	12 644 600 "
1901 (Betriebsmittel 715 000 Mark)	995 800 "
1902 (Betriebsmittel 1 000 000 Mark)	2 826 700 "
1903 (Mainz und Hauptwerkstätte Darmstadt je 1 000 000 Mark)	4 047 200 "
1904 (Mainz und Hauptwerkstätte Darmstadt je 1 000 000 Mark), (schwerer Oberbau 1 200 000 Mark)	5 704 900 "
1905 (Betriebsmittel 1 330 000 Mark, Oberbau 600 000 Mark)	4 673 258 "
1906 (Betriebsmittel 1 530 000 Mark, Oberbau 600 000 Mark)	2 462 678 "
1907 (Bahnhof Darmstadt 3 000 000 Mark, Betriebsmittel 3 900 000 Mark)	8 849 750 "
1908 (Bahnhof Darmstadt 4 000 000 Mark, Betriebsmittel 4 500 000 Mark)	10 468 800 "
1909 (Bahnhof Darmstadt 3 000 000 Mark, Hauptwerkstätte Darm- stadt 1 262 000 Mark, Betriebsmittel 2 500 000 Mark)	9 707 590 "
1910 (Bahnhof Darmstadt 2 000 000 M.f., Rheinbrücke 1 000 000 M.f.)	4 586 965 "
1911 (Rheinbrücke 1 000 000 Mark, Kranichstein 750 000 Mark, Betriebsmittel 1 850 000 Mark)	5 744 000 "

89 377 641 Mark.

²⁾ Es sind bewilligt:

a) für sämtliche Strecken:

schwerer Oberbau 3 000 000 Mark, Dispositionsfonds für Ge- ländeerwerb 2 100 000 Mark, Schutzvorrichtungen 155 200 Mark, Stellwerke 1 312 400 Mark, Streckenblockierung 797 100 Mark, Signale 694 400 Mark, Fernsprecher und Telegraphen 130 500 Mark, Werkstätten 852 000 Mark	9 041 600 Mark
---	----------------

Ergänzungen der Anlagen. Die erforderlichen Mittel sind mit etwa 19 Millionen Mark durch 3%ige, 33 Millionen Mark durch 3½%ige und (seit 1906) 35 Millionen Mark durch 4%ige Anlehen aufgebracht. Etwa 2½ Millionen Mark sind aus laufenden Einnahmen entnommen.

Übertrag: 9 041 600 Mark

b) für neue Bahnhöfe:

Worms einschließlich Brücke 11 540 000 Mark, Darmstadt (Kosten 17 000 000 Mark) 13 000 000 Mark, Friedberg (Kosten 653 000 Mark) 190 000 Mark, Hauptwerkstätte Darmstadt 4 387 000 Mark 29 117 000 „

c) für einzelne Strecken:

1. Monsheim—Bingen und Monsheim—Darmstadt:

Monsheim 1 000 000 Mark, zweites Geleise Goddelau—Darmstadt 970 000 Mark 1 970 000 „

2. Frankfurt—Mannheim:

Heiße Strecke: Goddelau—Erfelden 217 000 Mark, zweites Geleis 1 547 000 Mark, Lampertheim 337 000 Mark; Badische Strecke: Waldhof 970 000 Mark, Neckarvorstadt 420 000 Mark, Verbindungsbahn 406 000 Mark, zweites Geleis 803 000 Mark 4 700 000 „

3. Bingerbrück—Mainz—Nischaffenburg:

Bingen 262 000 Mark, Jungelheim 220 000 Mark, Mainz 2 622 000 Mark, Rombach—Kostheim—Bischofsheim 4 671 800 Mark, Bischofsheim 2 816 000 Mark, Rheinbrücke, Umbau des nördlichen Teils (Kosten 2 980 000 Mark) 2 450 000 Mark, Umbau des südlichen Teils (außer den auf Kosten des Retabliamentsfonds mit 500 000 Mark bestrittenen Bauten) 139 000 Mark, Stockstadt 165 000 Mark, Kranichstein (Kosten 1 269 000 Mark) 800 000 Mark, (außer den auf Kosten des Retabliamentsfonds mit 1 485 084 Mark bestrittenen Bauten) 14 145 800 „

4. Hanau—Everbach:

Wiebelsbach 197 000 Mark, Babenhäusen (Kosten 1 410 000 Mark) 100 000 Mark 297 000 „

5. Main-Neckarbahn:

Ssenburg 194 700 Mark, Erzhausen 26 500 Mark, Heppenheim 56 200 Mark, Bensheim (Kosten 2 070 000 Mark) 1 700 000 Mark 1 977 400 „

6. Oberheffische Bahnen:

Gießen 300 000 Mark, Hungen 484 000 Mark, Nidda 997 000 Mark, Stockheim 390 000 Mark, Maberzell 240 000 Mark, Grünberg 290 000 Mark, Ehringshausen 185 000 Mark, Alsfeld 666 000 Mark, Lauterbach 210 000 Mark, Fulda (Baufkosten 621 800 Mark) 10 000 Mark, Arbeiterwohnungen 500 000 Mark, Kainstadt 153 000 Mark . . . 4 425 000 „

7. Gau Algesheim—Münster 634 200 Mark 634 200 „

66 308 000 Mark.

Es läßt sich danach schätzen, inwieweit die Aufwendungen für neue Bahnen und Erweiterungen der Hauptbahnen für ihren Zinsbedarf Deckung finden im Anteil Hessens oder noch Zuschüsse dazu auf Kosten der anderen Bestandteile der Teilziffer erfordern. Was danach zunächst die zu 3% zugerechneten Aufwendungen anbetrifft, so haben sie wenigstens für ihren Zinsbedarf meist volle Deckung gefunden, aber auch das nur dank des günstigen Zinsfußes, zu dem die erforderlichen Anlehen untergebracht werden konnten. Zum Teil blieb auch für eine Tilgung dabei etwas übrig. Stellt man das Erfordernis der drei Fünftel Tilgung auch für diese Aufwendungen auf, so ist, insoweit sie zu $3\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen sind, allerdings eine volle Deckung von Zinsen (3,5) + Tilgung (0,6) = 4,1 nur 1905 und 1906 erreicht worden¹⁾.

Dagegen haben die Nebenbahnen bis jetzt stets in Höhe von $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{3}{4}\%$ ihres Anlagekapitals Zuschüsse zur Deckung des Zinsbedarfs erfordert und die ungünstigen Wirkungen der oberhessischen Eisenbahnschuld auf die Rente des gesamten hessischen Bahnnetzes, die ja bestehen blieben auch nach Abschluß der Gemeinschaft, noch verschärft, so daß trotz der Konversion der oberhessischen Eisenbahnschuld (1898) von 4 in $3\frac{1}{2}\%$ die oberhessischen Bahnen und die Nebenbahnen von den auf die anderen hessischen Linien entfallenden Teile des hessischen Anteils wohl zurzeit noch durchschnittlich etwa 1,4 Mill. Mark in Anspruch nehmen.

Die Erleichterung, welche der Wegfall der Garantiezuschüsse vom Jahre 1904 ab brachte, wurde völlig absorbiert von der Steigerung der aus den Reinerträgen weiter zu zahlenden Gemeindesteuern²⁾, die sich

¹⁾ Zu einer Untersuchung, in welcher Richtung eine Änderung des Satzes von 3% wirken würde, fehlen die erforderlichen Zahlenangaben (siehe S. 356 Anm. 1). 1911 ist mit einer Erhöhung des 3%igen Zuschlags auf 4% gleichzeitig eine solche für neue Nebenbahnen von $1\frac{1}{2}\%$ auf 2% eingetreten. Es wird also neben einer eventuell sich ergebenden Ungleichmäßigkeit der beiderseitigen Erweiterungen vor allem auch die Ungleichmäßigkeit des Ausbaues des beiderseitigen Nebenbahnnetzes zu beachten sein.

²⁾ Durch die Vorteile, die eine Eisenbahn den von ihr berührten Orten bringt, sind diese schon so begünstigt vor den abseits von Bahnen liegenden Orten, daß insoweit Staatsbahnen in Frage kommen, man wohl darüber streiten konnte, ob es gerechtfertigt war, durch eine besondere Gratifikation, wie sie in der Zahlung von Gemeindesteuern liegt, die in letzter Linie Verringerung der Rente auf Kosten der Allgemeinheit bedeutet, diese Begünstigung noch zu erhöhen. Je mehr die öffentlich-rechtliche Bedeutung der Eisenbahnen vor der privatrechtlichen in den Vordergrund trat und sie damit den Staatsstraßen vergleichbar machte, je mehr gleichzeitig das Interesse der einzelnen Landesteile und Gemeinden der treibende Faktor zum Bau meist unrentabler Linien wurde, um so mehr schien dieser Streit berechtigt. Die Besteuerung kam zudem in erster Linie den Knotenpunkten zugute, die ohnehin die meisten Vorteile aus dem Bau neuer Eisenbahnen zogen, während die kleineren Gemeinden kaum nennenswerte Beträge erhielten. So ist denn allmählich mehr oder weniger die

von 190 000 Mark im Jahre 1901 auf 354 000 Mark im Jahre 1907 vermehrten.

Das Anlagekapital und die Eisenbahnschuld entwickelten sich wie folgt.

Es stellen sich jeweils zu Anfang der nachstehenden Rechnungsjahre:

	I. Das Anlagekapital	II. Die aufgenommene Eisenbahnschuld	III. Die bereits verausgabte Eisenbahnschuld
1902	282 231 680 Mark	282 865 320 Mark	268 655 317 Mark
1903	289 252 265 "	297 345 122 "	276 478 709 "
1904	297 612 768 "	297 553 361 "	284 176 449 "
1905	305 239 308 "	309 413 826 "	292 283 273 "
1906	311 547 393 "	309 775 526 "	298 583 526 "
1907	315 966 971 "	317 341 209 "	304 205 500 "
1908	326 200 000 "	317 520 906 "	312 653 049 "
1909	336 540 000 "	330 519 657 "	321 747 159 "
1910	345 480 000 "	350 800 000 "	330 383 259 "

Die jeweils zu Anfang des Rechnungsjahres in Betrieb genommenen Anlagen, d. h. die dafür verausgabten Beträge nehmen Teil an dem Reinertrag dieses Jahres.

Danach hat sich die zu Anfang des Jahres verausgabte Eisenbahnschuld rentiert:

1902	. . .	3,994 %
1903	. . .	4,453 %
1904	. . .	4,444 %
1905	. . .	4,644 %
1906	. . .	4,709 %
1907	. . .	4,128 %
1908	. . .	3,256 %
1909	. . .	3,973 %

Besteuerung der eigenen Staatsbahnen durch die Gemeinden beseitigt worden. Nur Preußen läßt seit 1893 durch Zahlung von Einkommensteuer die Gemeinden an seinen erheblichen Gewinnen aus den Eisenbahnen in größerem Maße teilnehmen. In Hessen stand die Fortzahlung der von der Privatbahn entrichteten Gemeindesteuern im Widerspruch mit der 1877 eingeführten Steuerfreiheit der hessischen Staatseisenbahnen. Die so entstandene Ungleichheit glaubte man dadurch beseitigen zu sollen, daß man 1901 die Steuerfreiheit aufhob und nach preussischem Muster sämtliche mit Stationen versehene Gemeinden an den Überschüssen mitgenießen ließ, was eine Minderung derselben um jährlich durchschnittlich 350 000 Mark zur Folge hatte. Es bedeutet dies ein Aufwand pro Kilometer von etwa 290 Mark wie bei Preußen, während Elsaß-Lothringen nur mit 186 Mark, Sachsen mit 140 Mark, Württemberg mit 66,80 Mark, Bayern mit 15,90 Mark, Baden gar nur mit 5,80 Mark pro Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge belastet sind.

Die durchschnittliche Verzinsung der Anlehen beträgt:

1902 . . .	3,215 %	1907 . . .	3,218 %
1903 . . .	3,212 %	1908 . . .	3,218 %
1904 . . .	3,206 %	1909 . . .	3,249 %
1905 . . .	3,198 %	1910 . . .	3,265 %
1906 . . .	3,199 %	1911 . . .	3,296 %

Zur Tilgung verwendet wurden folgende Beträge:

1900 . .	1 055 700 Mark	1905 . .	700 200 Mark
1901 . .	637 900 "	1906 . .	692 000 "
1902 . .	508 000 "	1907 . .	801 147 "
1903 . .	447 400 "	1908 . .	—
1904 . .	688 400 "	1909 . .	834 487 "

Nach Abzug der für die Gemeindesteuern und sonstige öffentliche Lasten, sowie für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld erforderlichen Beträge blieben als freie Überschüsse für die hessische Staatskasse:

1897 . .	2 757 157 Mark	1904 . .	2 753 766 Mark
1898 . .	3 090 337 "	1905 . .	3 375 588 "
1899 . .	2 880 871 "	1906 . .	3 779 213 "
1900 . .	2 425 806 "	1907 . .	1 958 164 "
1901 . .	1 205 410 "	1908 . .	9 405 "
1902 . .	1 425 042 "	1909 . .	1 739 810 "
1903 . .	2 717 513 "		

In allen diesen Ziffern der finanziellen Ergebnisse treten die Wirkungen der Erscheinung schwankende von der Konjunktur abhängige Einnahmen auf der einen Seite, langsames fast ununterbrochenes Anschwellen der Ausgaben insbesondere des Zinsbedarfs auf der anderen Seite, noch verschärft durch ein Anziehen des Zinsfußes, deutlich hervor. Es ist dasselbe Bild, wie es die Entwicklung der hessischen Bahnen vor 1896 bietet, wie es jetzt noch jene der übrigen süddeutschen Bahnnetz zeigt, nur fehlt die Schärfe, mit der diese Wirkungen sich dort geltend machten und noch machen. Die Ursache liegt keineswegs an der Art an sich, wie die Reinerträge des preussisch-hessischen Bahnnetzes zwischen beiden Staaten verteilt werden. Die Handelskammer Darmstadt hatte seiner Zeit das Bedenken geäußert, daß eine Reihe schlechter Verkehrsjahre, die an dem äußerst günstig gelegenen Eisenbahnnetz der beiden Provinzen Starkenburg und Rheinhessen an sich ohne tiefgehende Störung vorbeiziehen würden, infolge der quotiellen Teilung mit dem im Durchschnitt viel weniger wohlstuierten preussischen Eisenbahnnetz Schwankungen und Ausfälle in den an Hessen fallenden Jahresüberschüssen bringen könnten, die für die Finanzen des kleinen Großherzogtums höchst un-

erfreulich ja verderblich werden würden. Den besten Beweis dafür, daß dem nicht so ist, daß vielmehr die hessischen Linien genau so abhängig sind von den Schwankungen der Konjunktur wie die preußischen Linien, bietet die Main-Neckarbahn in ihrer Entwicklung nach Auflösung der Gemeinschaft im Jahre 1902. Für die Verteilung der Erträge dieser Bahn zwischen der preußisch-hessischen Gemeinschaft einerseits, Baden andererseits ist eine andere Regelung gewählt worden, wie jene vom Jahre 1896. Es werden hier die Anteile Badens an den Verkehrseinnahmen für die auf badischem Gebiet belegenen Strecken ermittelt und als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen ein bestimmter Zuschlag¹⁾ zugerechnet, während der Rest der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verbleibt. Als Betriebskoeffizient wird der Betriebskoeffizient der preußisch-hessischen Gemeinschaft angenommen und in seiner Höhe ein entsprechender Betrag als Ausgaben berechnet und an den in vorstehender Weise ermittelten Gesamteinnahmen in Abzug gebracht. Der danach verbleibende Überschuß fällt Baden zu. An dem jeweiligen badischen Anteil läßt sich danach der Reinertrag der Main-Neckarbahn annähernd weiter verfolgen. Danach rentierte die Bahn 1903 zu 11,51 %, 1904 zu 12,10 %, 1905 zu 13,04 %, 1906 zu 11,86 %, 1907 zu 7,10 %, 1908 zu 5,05 %. Die Rückleitungen auf Strecken der früheren Privatbahn hatten 1898—1901 stattgefunden, so daß die Entwicklung den der Bahn zukommenden Verkehr darstellt. Sie zeigt, daß die Bahn denselben Schwankungen unterworfen ist, wie die übrigen preußisch-hessischen Linien. So hätte auch eine andere Regelung der finanziellen Seite der Gemeinschaft an sich die Schwankungen in den Einnahmen nicht beseitigen können. Eine andere Frage ist allerdings, wie die beiden Teilungsmoden im Verhältnis zu ihren finanziellen Ergebnissen für die einzelnen Staaten zu bewerten sind.

Der im Gemeinschaftsvertrag von 1896 gewählte Modus behandelt das ganze beiderseitige Bahnnetz als ein einheitliches Ganze ohne Rücksicht also auf Verkehrsverschiebungen zwischen den beiderseitigen Strecken, oder auch zwischen fremden und der Gemeinschaft angehörigen Strecken. Auf diese Weise war allein die wünschenswerte freie Bewegung der preußischen Staatsbahnverwaltung ohne finanzielle Nachteile für Preußen zu ermöglichen. Aber sie hat auch zur Folge gehabt, daß die Rückleitungen von Verkehren, die früher über die Privatbahn gingen und ihr im Konkurrenzkampf von den Staatsbahnen entzogen wurden, zum

¹⁾ Der Zuschlag beträgt jährlich so viel Prozent des Anteils Badens an den Verkehrseinnahmen als bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft alle Betriebseinnahmen abzüglich der Verkehrseinnahmen und der statutenmäßigen Pensionsstaffelbeiträge von den Verkehrseinnahmen sich in jedem Rechnungsjahr ergeben.

überwiegenden Teil (zu etwa 98 %) nicht Hessen, dessen Verkehrsnetz sie belasten, sondern Preußen zugute kamen¹⁾. Dafür bietet diese Regelung die Möglichkeit, die Rückwirkungen der Aufwendungen für neue Anlagen

¹⁾ Die der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn folgende Einverleibung der hessischen Strecken in das unter preußischer Verwaltung stehende Eisenbahnnetz und die gleichzeitig damit verbundene Regelung der zukünftigen Erträge dieses Netzes beseitigten jeden Grund zu einer unterschiedlichen Behandlung hessischer und preußischer Linien. Die Vorzüge der natürlichen Lage der einzelnen Strecken konnten sich nun wieder geltend machen. Das hatte zur selbstverständlichen Folge, daß eine dementsprechende Änderung in der Leitung der Verkehre, wie sie im Kampf gegen die Privatbahn geschaffen war, eintrat. So wurde die Strecke Bingen—Aschaffenburg nach entsprechendem Ausbau wieder stärker im West-Ostverkehr beteiligt. Die Durchführung des Grundsatzes der weitmöglichsten Führung der Transporte auf eigenen Linien hatte insbesondere in den südwestdeutschen Verkehren eine Rückleitung von Verkehren auf die Strecken Bingen—Mannheim, Frankfurt—Mannheim, Frankfurt—Worms—Monsheim, Darmstadt—Worms—Monsheim, Bingen—Monsheim und Bingen—Mainz—Worms zur Folge.

Auf welchen Vereinbarungen, Maßnahmen und Rücksichten diese Rückleitungen beruhen, ist selbstverständlich gleichgültig. Tatsache ist, daß sie stattgefunden haben, und daß sie dieselben Verkehrsgebiete betreffen, welche früher über diese Strecken die Privatbahn bedient hat. Sie haben, wie, wohl nicht mit Unrecht, behauptet wird, großen Anteil an der Steigerung der auf hessischen Strecken im Güterverkehr durchschnittlich täglich zurückgelegten Zugkilometer von 3000 km im Jahre 1896 auf 8100 km im Jahre 1906.

Nach der finanziellen Seite haben die Folgen dieser Rückleitungen sich bestimmt nach der im Staatsvertrag getroffenen Regelung. Die finanziellen Vorteile dieser Verschiebungen kommen daher den Teilziffern entsprechend fast nahezu ganz (siehe S. 346) Preußen zugute. Im West-Ostverkehr bestehen diese Vorteile allerdings wohl nur in den durch den Wegfall von Umleitungen ermöglichten Ersparnissen, im südwestdeutschen Verkehr aber bringen die Rückleitungen unmittelbaren Verkehrszuwachs, dessen Reinertrag auch nach dem Teilungsschlüssel geteilt wird. Es entfällt daher von allen diesen finanziellen Vorteilen auf Hessen nur ein seiner Teilungsziffer entsprechender geringer Anteil. Zum Ausgleich besitzt Hessen einen finanziellen Vorteil darin, daß sein Anteil am Reinertrag der Main-Neckarbahn nach dem Stand des Jahres 1894, also vor der Vornahme der Rückleitungen, in die Teilziffer aufgenommen ist. Allerdings blieb bei Berechnung dieses Anteils andererseits wieder außer Betracht die später eintretende Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn, denn eine entsprechende Anwendung der Grundätze, wie sie Preußen bei Bewertung des Betriebskoeffizienten der hessischen Ludwigsbahn aufstellte, fand 1902 hier nicht statt. Soweit Preußen dadurch nicht entschädigt ist, hat die bei der Main-Neckarbahn mit einer zum Teil erheblichen Erhöhung der Fahrpreise verbundene Tarifreform von 1907 wohl einen Ausgleich geschaffen.

Eine ziffernmäßige Feststellung der Erträge der Rückleitungen wäre nur nach den Verlusten der betroffenen fremden Bahnen möglich. Diese aber sind nur von den pfälzischen Bahnen angegeben worden, welche die Einbuße an Einnahmen im ersten Jahr der Rückleitungen auf 350 000 Mark schätzen, die von 1899 ab auf hessischen Strecken abgefahren werden.

auf die finanziellen Ergebnisse des Bahnnetzes, die ja gerade in den beiden letzten Jahrzehnten ihres Bestehens bei der hessischen Ludwigsbahn so empfindlich sich geltend gemacht hatten, abzuschwächen durch

An diese Tatsachen knüpft nun der Streit, der neuerdings über die Beurteilung der Teilziffer entstand, und der, soweit er einer Beachtung wert ist, hier kurz dargestellt sei. Man behauptet, die Rückleitungen wären, wenn sie voraussehbar gewesen, bei der Vereinbarung über die Berechnung der Teilziffer berücksichtigt worden. Hessen sei damals von dem status quo und der ihm entsprechenden Weiterentwicklung des Verkehrs auf seinen Strecken ausgegangen. Dementsprechend trage es als Eigentümer auch das Risiko ihrer Ausnutzung und der durch die Entwicklung des Verkehrs erforderlichen, die Rente der Strecken drückenden, Aufwendungen, denen es sich zwar rechtlich aber nicht tatsächlich entziehen könne. Es hätte aber auch eine Berücksichtigung der Rückleitungen eintreten müssen. So wenig der Fall denkbar sei, daß Preußen seine konkurrierenden Strecken ganz zu Lasten der hessischen Strecken und ihres Eigentümers dauernd entlaste unter Benützung der 1896 festgesetzten Teilziffer, so wenig sei eine teilweise einseitige dauernde Belastung durch Rückleitung der nur vorübergehend im Kampf mit der Privatbahn abgeleiteten Verkehre ohne entsprechende Berücksichtigung bei der Behandlung ihrer Erträge angängig. Diese Rückleitungen seien lediglich durch den Erwerb des Besitzes der Privatbahn seitens des hessischen Staates ermöglicht, und die zurückgeleiteten Verkehre seien ebenso zu behandeln wie die ebenfalls früher auf den Strecken der Privatbahn vorhandenen aber nicht abgeleiteten Verkehre. Hessen erhalte damit nur, was sein Verkehrsgebiet in der Gemeinschaft tatsächlich leiste. Dafür trage es auch das Risiko der durch diese anormale Anschwellung des Verkehrs hervorgerufenen anormalen Ausnutzung seiner Strecken und der dadurch erforderlichen Aufwendungen. Diese Anschauung fordert eine Änderung der Teilziffer zugunsten Hessens durch Feststellung und Zurechnung des im Jahr der Rückleitung sich ergebenden Reinertrags der zurückgeleiteten Verkehre, während ihre weitere Zunahme wie jene der zur Zeit der Verstaatlichung auf den Privatbahnstrecken vorhandenen Verkehre nach dem Teilungsschlüssel zu verteilen wäre.

Es wird nun jede Änderung der Teilziffer abgelehnt mit der Begründung, daß die ganze Regelung durch Wahl eines bestimmten Jahres grundsätzlich gerade davon ausgehe, daß die zukünftigen Leistungen der einzelnen Teile des beiderseitigen Eisenbahnnetzes gleichgültig bleiben sollten, daß daher jedes Verlangen einer Änderung der Teilziffer gegen die grundlegenden Gedanken des Vertrags von 1896 verstoße, über die man sich seinerzeit einig gewesen sei.

Demgegenüber wird darauf verwiesen, daß der der ganzen Regelung zugrunde liegende Gedanke gerade der der Verteilung des Reinertrags nach den Leistungen der beiderseitigen Netze sei. Davon sei man ausgegangen und erst in Ausführung dessen habe man ein bestimmtes Jahr, 1894, gewählt. Wie wenig man aber gerade die tatsächlichen Ergebnisse des betreffenden Jahres habe maßgebend sein lassen wollen, ergebe sich daraus, daß nicht etwa die tatsächlichen Ausgaben dieses Jahres angesehen worden seien, sondern, wie im Vertrag bestimmt, die mit der Verstaatlichung erst in Zukunft eintretenden erhöhten Ausgaben. Eine derartige Berücksichtigung einer einmaligen und dauernden zukünftigen Verschiebung auf Seite der Ausgaben erfordere folgerichtig gleiche Berücksichtigung der dem gleichen Grunde entspringenden gleichartigen zukünftigen Verschiebungen auf Seite der Einnahmen, wie es die Rückleitungen seien. Ebenso eng mit der Verstaatlichung wie die Erhöhung der Ausgaben verbunden und mit ihr, zum mindesten insoweit es sich um Rückleitungen von fremden Bahnen

Gewährung einer festen Verzinsung von der Inbetriebnahme ab, wie sie die im Gemeinschaftsvertrag auf 3% festgesetzte, aber veränderliche Zurechnung zur Teilziffer des aufwendenden Staates darstellt. Das ist

handelte, der Richtung nach gegeben, stellten die Rückleitungen als einmalige und dauernde Erhöhung der Leistungen und Erträge der hessischen Strecken nur die normale Lage wieder her. Ihre Berücksichtigung wäre daher, falls die Absichten der preußischen Staatsbahnverwaltung bekannt, selbstverständlich von Hessen mit demselben Recht geltend gemacht worden wie von Preußen die gleichzeitige Verschiebung der Ausgaben, und dem konnte stattgegeben werden, ohne daß damit die Absicht beider Teile, über alle anderen zukünftigen Verkehrsverschiebungen jeden Streit auszuschließen, irgendwie berührt worden wäre.

Die hier gegebene juristische Formulierung der an dem gegenwärtigen Zustand geübten Kritik dürfte eine rechtliche Beachtung nach zwei Richtungen zulassen. Zunächst, hat die Bewegungsfreiheit der preußischen Verwaltung tatsächlich ihre Schranke an dem Risiko Hessens, wie oben angenommen ist, bedurfte etwa deshalb die Belastung der hessischen Strecken mit den Rückleitungen besonderer Regelung, so erscheint die Folgerung naheliegend, daß diese Regelung nicht nur auf die verkehrstechnische, sondern auch auf die finanzielle Seite sich zu erstrecken habe. In zweiter Linie käme dann wohl die Prüfung der Frage eines Dissenses oder eines Irrtums auf seiten Hessens bei Abschluß des Staatsvertrags in Betracht. Ob und inwieweit die Voraussetzungen zu einer rechtlichen Kritik des Vertrags nach der einen oder anderen Richtung vorliegen, wäre von Hessen nachzuweisen. Versucht ist das bis jetzt noch nicht. Eine Untersuchung dieser Fragen wird ohne nähere Kenntnis der dem Abschluß des Vertrags und den Verkehrsänderungen vorausgegangenen Verhandlungen zwischen beiden Staaten, die nicht bekannt gegeben sind, auch kaum durchzuführen sein. Jedenfalls alles, was bis jetzt vorgebracht ist, beschränkt sich auf den Versuch des Nachweises, was Hessen zurückverlangen könnte, ein Streit, der ziemlich müßig ist, solange nicht feststeht, ob überhaupt ein solches Verlangen rechtlich begründet werden kann.

Gewiß, man mag auf hessischer Seite es als Unbilligkeit empfinden, daß Preußen die Vorteile der Rückleitungen zieht, während Hessen in der ihm für die dadurch erforderlichen Aufwendungen zufallenden Rente kaum Deckung für deren Verzinsung und Tilgung findet, Preußen wird aber ebenso darauf hinweisen, daß keine andere Verwaltung außer der preußischen, auch nicht eine eigene hessische, diese Rückleitungen vornehmen konnte, daß darum die Vorteile daraus billigerweise ihm als Verdienst seiner Tätigkeit gehören. Will man sich hier nur auf Erwägungen der Billigkeit beziehen, so wird man eben nicht verkennen dürfen, daß der Begriff des „Billigen“ stets ein subjektiver ist und darum der zu einer Änderung des Vertrags aus solchen Gründen erforderliche gute Wille auf beiden Seiten selten in übereinstimmender Richtung gehen wird, ohne daß aus dem Mangel dieser Übereinstimmung der eine Teil dem anderen einen Vorwurf zu machen berechtigt ist. Nur in einem Punkt muß eine Übereinstimmung vorhanden sein, und zwar darin, daß die getroffene Regelung nicht zu tatsächlichen Schädigungen eines Teiles zugunsten des anderen führt. Selbst wenn Preußen die Vorteile der Rückleitungen als voraussehbare Konsequenz des geschlossenen Vertrags zu Recht zustehen, es kann nicht in der Voraussicht noch weniger im Willen der Vertragsparteien gelegen haben, daß dies auf Kosten Hessens geschehe, daß zur selben Zeit, da Preußen diese Vorteile zufließen, Hessen noch Zuschüsse zur Verzinsung und Tilgung der durch die Rückleitungen erforderlichen Aufwendungen leisten solle, Zuschüsse, die ohne die Rückleitungen wohl Preußen belasten würden. Tritt

seither, wie es scheint, Hessen zugute gekommen. Wäre eine derartige Zurechnung zur Teilziffer nicht vorgesehen, müßte vielmehr jeder Staat ohne jede Vergütung aus der Gemeinschaft diese Ausgaben bestreiten, so hätte Hessen bis jetzt wohl weniger erhalten, als es tatsächlich erhielt¹⁾. Allerdings wäre bei einer solchen Regelung eine Bestimmung, wie sie der Artikel 12 des Gemeinschaftsvertrags enthält, kaum denkbar und darum vielleicht auch manche Aufwendungen, vor allem jene, die vorwiegend dem zurückverlegten Durchgangsverkehr zugute kommen, nicht erfolgt. Inwiefern allerdings lediglich die Interessen dieses Durchgangsverkehrs bestimmte Aufwendungen überhaupt oder ihre Ausführung in größerem Maßstab veranlaßt haben, als die Bedürfnisse der seitherigen Verkehre es erforderten, wird eben doch nur schwer festzustellen sein. Zu beachten

einmal eine solch ungünstige Entwicklung der Rente dauernd ein, so muß unerachtet der Schwierigkeit einer Scheidung der Aufwendungen nach dem bezeichneten Gesichtspunkt ein Ausgleich erfolgen, und er wird auch erfolgen. An den Staatsvertrag von 1896 ist Preußen genau so fest gebunden wie Hessen. Daß der Vertrag, zumal als erster Versuch, in allem und jedem unfehlbar das Richtige traf, das Zweckmäßige und Billige voraussah, wird niemand behaupten wollen. Härten haben denn auch bei der Durchführung des Vertrags wiederholt sich schon ergeben und zwar auf beiden Seiten. Sie sind stets beseitigt worden dank der loyalen Auffassung beider Regierungen von ihren Verpflichtungen aus dem geschlossenen Vertrag. So haben beide Teile die Treue zum gegebenen Wort ausgelegt und gehalten. In diesem Sinn darf, in diesem Sinn muß, auch ohne daß rechtliche Gründe vorliegen, im Interesse einer gedeihlichen Weiterentwicklung der Gemeinschaft der Staatsvertrag von 1896 revidibel sein. Den einen oder anderen Teil hier wehrlos zu machen, kann nicht der Zweck der bedungenen Unkündbarkeit sein.

1) Wie das Ergebnis sein würde, wenn die 3/oigen Zurechnungen auf beiden Seiten unterblieben, ist nicht festzustellen, da die Zusammenfassung der Teilziffern in den einzelnen Jahren nicht bekannt gegeben wird. Würden sowohl die 3/oigen wie die 1½/oigen Zurechnungen wegbleiben, also der Teilungsschlüssel von 1894/95 als unveränderlicher bestehen und danach geteilt werden, so hätte Hessen weniger erhalten:

1897/98 . . .	101 070	Mark	1904/05 . . .	663 000	Mark
1898/99 . . .	122 373	"	1905/06 . . .	753 000	"
1899/1900 . . .	150 216	"	1906/07 . . .	800 074	"
1900/01 . . .	195 658	"	1907/08 . . .	692 114	"
1901/02 . . .	318 150	"	1908/09 . . .	575 395	"
1902/03 . . .	475 049	"	1909/10 . . .	703 754	"
1903/04 . . .	672 000	"			

Wie die Zahlen schon andeuten, sind diese Vorteile gegenüber Preußen nur vorübergehend. Der Umschwung kündigt sich bereits an. Das Anschwellen der preußischen Teilziffer um neun Millionen im Jahre 1907 hat ihre Abschwächung schon zur Folge gehabt. Nach Vollendung der noch im Bau begriffenen neuen Bahnhöfe wird auch die Vorwärtsbewegung der hessischen Teilziffer zum Stillstand kommen, während jene der preußischen Teilziffer ihre seitherige normale Zunahme um 5—6 Mill. gegen 200 000 Mf. der hessischen Ziffer wohl behalten wird. Damit wird auch der Vorsprung Hessens sich allmählich mindern, vielleicht sogar das entgegengesetzte Verhältnis eintreten.

bleibt immerhin, daß ein nicht unerheblicher Teil der Neubauten bereits bei der Verstaatlichung fällig war¹⁾.

Demgegenüber hat die Regelung, wie sie 1902 mit Baden bei der Main-Neckarbahn getroffen wurde, den Vorzug, daß sie dem tatsächlichen Wert der Bahn Rechnung trägt, daher auch dem einzelnen Staat in vollem Umfang wie die Abnahme so auch die Zunahme des Verkehrs in seinem Verkehrsgebiet zugute kommen läßt, gleichzeitig aber auch die Vorteile der Verwaltung in einem großen Bahnnetz. Dafür treffen allerdings die finanziellen Rückwirkungen für neue Anlagen den aufwendenden Staat in vollem Umfang, ganz folgerichtig, denn er bezieht ja auch den vollen Reinertrag.

Wäre also der letztere Modus im Gemeinschaftsvertrag von 1896 trotz des verwickelten Abrechnungswesens, das er bei Anwendung auf ein größeres Bahnnetz mit sich bringen würde, gewählt worden, so wären zwar Hessen allein die finanziellen Vorteile von Rückleitungen zugute gekommen. Die Frage ist aber, ob und in welchem Umfang dann solche Rückleitungen überhaupt vorgenommen worden wären. Jedenfalls waren sie dann zum Teil mit solchen finanziellen Verlusten für Preußen verbunden, daß, wenn es sich überhaupt auf eine solche Regelung eingelassen hätte, es sich sicher nur auf die zur Entlastung der rechtsrheinischen Bahnen nötigen Rückleitungen beschränkt hätte. Diesen

¹⁾ Vgl. S. 347. Im übrigen wird von einem übermäßigen Anwachsen des hessischen Anlagekapitals doch nur sehr bedingt gesprochen werden können. Das eine, was zu Bedenken Anlaß geben kann, ist vielleicht das starke Anwachsen der Aufwendungen für Betriebsmittel, das nicht in entsprechendem Verhältnis zu den Bedürfnissen des hessischen Verkehrsgebiets zu stehen scheint. Bei dieser Ausgabe ist indes wohl der Höhepunkt überschritten. Dann aber kann gerade hier Hessen am ersten sich einer Beteiligung entziehen. Vergleicht man die Aufwendungen Hessens mit jenen der größeren nicht preussischen Staatsbahnen, so steht Hessen durchaus nicht ungünstig da.

Nach Anlage 8 haben sich vermehrt von 1900—1911:

	Hessen	Baden	Württemberg	Bayern	Sachsen	Pfalz	Elfaß
a) die Eisenbahnschuld	25%	70%	35%	50%	5%	—	—
b) das Anlagekapital	25%	52%	35%	50%	21%	30%	33%
c) die Bahnlänge	25%	10%	11%	21%	10%	12%	10%

Von 1897—1911 sind angewachsen für Hessen die Eisenbahnschuld um 48%, das Anlagekapital um 40%, die Bahnlänge um 33%. Von 1896—1900 haben sich Anlagekapital und Bahnlänge vermehrt in Hessen um je 10%, Baden 10 und 2%, Württemberg 7 und 2,5%, Bayern 10 und 9%, Sachsen 15 und 3%. Der status quo in den Verkehrsleitungen blieb bei allen außerpreussischen Bahnen wohl derselbe. Ob und inwieweit im übrigen eine Gleichheit in den Voraussetzungen besteht, die zu bestimmten Folgerungen aus dem Vergleich berechtigt, vermag ich nicht festzustellen. Andererseits ist die Erneuerungsperiode in den genannten Staaten noch nicht abgeschlossen. Baden z. B. rechnet noch mit einem Aufwand von 146 Millionen Mark zur Vollendung der in Angriff genommenen Erweiterungen und Ergänzungen.

zweifelhaften Vorteilen aber stand als sicher eintretender Nachteil gegenüber, daß die finanziellen Rückwirkungen der Ergänzungen und Erweiterungen des hessischen Bahnnetzes den Staatshaushalt des Großherzogtums in ihrer vollen Wucht trafen.

Allerdings, ein abschließendes Urteil darüber, welcher Teilungsmaßstab für ein bestimmtes Land der bessere ist, wird sich wohl niemals geben lassen. Die partikuläre Schwankungen ausgleichende Tendenz des 1896 gewählten Teilungsmaßstabs ist bis jetzt wohl Hessen zugute gekommen, in Zukunft wird sie voraussichtlich wieder mehr Preußen zu- neigen. Im großen und ganzen aber verbürgt sie damit gleichzeitig eine gewisse Stabilität der finanziellen Ergebnisse, ein Vorzug, der gerade für kleinere finanziell weniger günstig gestellte Staaten sie am geeignetsten machen wird. Wohl hat auch eine solche Regelung ihre Rehrseite, vor allem darin, daß sie nicht Rechnung trägt der verkehrsgeographischen Lage der einzelnen Teile des Netzes. So müßte Hessen an Ausfällen, die das dem Wettbewerb insbesondere durch natürliche und künstliche Wasserstraßen stärker ausgesetzte norddeutsche Bahnnetz etwa treffen sollten, teilnehmen, auch wenn das hessische Verkehrsnetz von diesem Wettbewerb unberührt bleibt. Die Gefahr, die hier droht, ist indes, wie wohl zugegeben werden muß, zunächst mehr theoretischer Natur. Sie kann darum bis jetzt ebensowenig wie alle anderen finanziellen Bedenken den 1896 gewählten Teilungsmaßstab als ungeeignet erscheinen lassen.

So hat die 1896 getroffene Regelung trotz einzelner Unbilligkeiten, die sich entwickelt haben mögen oder noch entwickeln können, auch in finanzieller Beziehung sich bis jetzt für Hessen als zweckmäßig erwiesen. Sie hat die notwendigen Erweiterungen und Ergänzungen des hessischen Bahnnetzes ermöglicht, ohne die früher damit verbundenen Schwankungen in den finanziellen Ergebnissen. Was sie allerdings nicht ausschließen konnte, was auch keine Art der Regelung, wie sie auch beschaffen, je wird ausschließen können, das sind die durch die Natur des Unternehmens gegebenen allgemeinen Schwankungen. Von ihnen unabhängig zu machen, vermag nur eine vorsichtige Finanzpolitik. Was immer wieder bei der Beurteilung der Gemeinschaft übersehen wird, ist, daß diese doch nur den Betrieb übernimmt und zwar auf der schwachen Grundlage, wie sie vor 1896 bestand, daß das Eigentum mit allen seinen Belastungen und Risiken Hessen geblieben ist, dieses daher in finanzieller Beziehung sich in keiner besseren Lage befindet, wie die übrigen den Betrieb selbst führenden süddeutschen Staaten, die, obwohl in allgemein viel günstigerer finanzieller Lage als Hessen, durch ihre Tilgungen zeigen, wie ernst man dort die Zukunft des deutschen Eisenbahnwesens gerade in finanzieller Beziehung beurteilt. Nur diese Staaten dürfen daher zum Vergleich

herangezogen werden, nicht Preußen mit seinen reichen anderen fiskalischen Hilfsquellen und einer weniger angespannten Steuerkraft, die beide im Notfall die Zuschüsse der Eisenbahnverwaltung ersetzen und darum auch das Recht geben, die Zukunft optimistischer zu beurteilen, als sie da geschätzt werden darf, wo derartige Reserven fehlen. Die schwache Seite der hessischen Eisenbahnfinanzen ist daher nicht nach 1896 entstanden sondern vorher. Eine hohe Verzinsung der neuen Aufwendungen mag eine kritische Lage verschärfen, herbeigeführt wird sie jedenfalls durch die erheblichen Zuschüsse, welche die Nebenbahnen und die oberhessischen Bahnen zur Deckung ihres Zinsbedarfs erfordern. Steigen die Erträge, so tritt ihre Wirkung in den Hintergrund, sinken sie aber, dann erfüllen sich die Prophezeiungen, die bei der Beschließung dieser Bahnen ergingen. So liegt die Gefahr, daß die Grenze der Verzinsung des Schuldkapitals mit jener der Rente des Schuldkapitals sich berührt, nur in der Höhe der Schuld. Eine dauernde Spekulation auf solch schwankender Grundlage nur mit geliehenem Geld¹⁾, und das ist die seither hier befolgte Finanzpolitik des

¹⁾ Über das Verhältnis von Anlage- zu Schuldkapital siehe S. 350 und Anlage 8. Optimistischer beurteilt Kirchhoff die Tilgungsfrage. Er hält eine regelmäßige Tilgung für nicht dringlich, da sie zur Bildung eines Rentenfonds einseitig zu Lasten der Gegenwart führe. Das wäre richtig für den Staat, in dem ein günstiger Stand der Rente für immer gesichert ist und die Rente der von Anlehen bestrittenen Aufwendungen stets die Schuldzinsen deckt. Das ist jedoch nirgends der Fall. Neben der Unsicherheit der zukünftigen Rente ist es heute gerade der stetige und unvermeidbare Zuwachs an unrentablen Anlagen, der die Tilgungen rechtfertigt. Nicht nur die abgängigen, noch mehr die unrentablen Werte sondert der Kaufmann zur Abschreibung ab. Die Abschreibung allein tut es auch nicht. Gedeihen wird auf die Dauer nur der Unternehmer, der mit einem entsprechenden Eigenkapital arbeitet, und dies dem Staat zu schaffen, ist die nächste Aufgabe jeder Tilgung. Preußen mag das vielleicht erreicht haben. Von seinen Verhältnissen gehen die Kirchhoffschen Vorschläge aus, in ihnen müssen sie sich daher auch zunächst erproben. Ihre schematische Übertragung auf das junge hessische Staatsbahnwesen, dessen Erwerbskosten den Wert der Anlagen, die zum Teil bald nur noch Abbruchswert hatten, überstiegen (S. 330 f.), bedeutete eine unverantwortliche Fortsetzung der seitherigen Mißstände. Insofern die Vorschläge auch für Hessen brauchbare Gedanken enthalten, stimmen diese überein mit den Erwägungen, die den seitherigen Entwürfen zu einem hessischen Tilgungsgesetz zugrunde liegen.

Die Tilgungen der deutschen Staaten auf ihre gesamte Staatsschuld, das allein ist das Entscheidende, sind ebenso wie die Tilgungen gleich zu erachtende außerordentlichen Verwendungen aus laufenden Überschüssen in Anlage 8 zusammengestellt. Eine eigenartige Tilgung wird oft bei Bayern übersehen. Dort hat der Staat Bahnen, für die Gemeinden oder Private die Mittel aufbrachten, in der Weise übernommen, daß er als Pachtzins die Zinsen und Tilgungsraten der aufgenommenen Anlehen aus den Betriebseinnahmen zahlt, so daß nach vollendeter Tilgung die betreffenden Bahnen schuldenfrei dem Staat zustehen. Auf diese Weise fallen bis 1918 etwa 250 km mit einem Anlagekapital von 23,8 Millionen Mark, 1922 54,5 km mit einem solchen von 10,6 Millionen Mark, 1930 31 km mit einem solchen von 5,6 Millionen Mark kostenfrei dem bayerischen Staat zu.

Großherzogtums, kann nicht zu einem guten Ende führen. Da waren die Großväter einer gesünderen Auffassung. Ihnen stand der Staat, der solches unternahm, nicht anders da wie die Privatperson. Darum bestimmten sie in ihrer strengen Art ausdrücklich, daß die Reinerträge ihrer ersten Bahnen zunächst zur Tilgung der Schulden und erst nach deren völligen Abtragung zur Deckung laufender Ausgaben der Staatskasse verwendet werden dürften. An Versuchen, die begehrenswerte Einnahmequelle freizumachen, ließen es die Söhne nicht fehlen, bis sie schließlich zu diesem Zweck die eine Bahn verkauften. Die Enkel endlich sind in das Gegenteil verfallen. Schon 30 Jahre wird im hessischen Landtag über die Zweckmäßigkeit einer Tilgung der oberhessischen Eisenbahnschuld debattiert, ohne daß bis jetzt damit ein Anfang gemacht worden wäre. Dasselbe gilt von der Nebenbahnschuld. Eine stärkere Tilgung der zum Erwerb der Strecken der Privatbahn aufgenommenen Anlehen ist gewiß bei den finanziellen Verhältnissen des Großherzogtums nur schwer möglich. Um so stärker sollte eine Tilgung der unrentablen Eisenbahnschuld stattfinden. Übernimmt der Staat einmal derartige Unternehmungen, wie sie die Eisenbahnen darstellen, so hat er auch die schon von selbst mit ihrer Natur gegebenen Grundsätze in bezug auf die Abschreibung abgängiger oder doch mindestens unrentabler Werte zu befolgen.

Der Gedanke eines selbständigen hessischen Staatsbahnnetzes, wie man im Großherzogtum in den achtziger Jahren von ihm träumte, kann nach der Entwicklung, die das deutsche Eisenbahnwesen nach 1896 genommen hat¹⁾, heute kaum ernstlich mehr erörtert werden. Man kann

¹⁾ Die neuere Entwicklung hat ähnliche Probleme für die süddeutschen Staatsbahnen geschaffen, wie sie vor 1896 für Hessen bestanden. Soweit die Industrie Süddeutschlands auf die Ein- und Ausfuhr zur See angewiesen ist, und das wird sie mehr und mehr, bedingt ihre weitere lebenskräftige Entfaltung eine Tarifpolitik, welche die Nachteile der ungünstigen verkehrsgeographischen Lage, die sich namentlich auch im Wettbewerb mit der norddeutschen Konkurrenz fühlbar macht, auszugleichen in der Lage ist. Die preussische Staatsbahnverwaltung ist diesen Bedürfnissen seither entgegengekommen, soweit sie es den Interessen ihres Landes und seiner Industrie gegenüber verantworten konnte, so namentlich im Rohstoffverkehr. Die tarifarische Gleichbehandlung norddeutscher und süddeutscher Industrien ist wohl allenthalben durchgeführt, aber selbst sie hat vielfach nicht der süddeutschen Industrie die Aufnahme des Wettbewerbs ermöglicht. Eine dementsprechende Gestaltung der Tarifpolitik ist nur durchzusetzen bei einem einheitlichen, wirtschaftlich und finanziell ausgleichungsfähigen, leistungskräftigen Eisenbahnnetz mit einer durch keine partikularen Pflichten behinderten für das Gedeihen aller Landesteile gleich verantwortlichen Verwaltung. Ob sich das in Deutschland erreichen läßt, ist die akute Frage, die wohl den entscheidendsten Punkt der zukünftigen Entwicklung Süddeutschlands in sich birgt. Diese ist wieder abhängig von der Politik, welche in Zukunft unsere Wasserstraßen beherrscht und in ihren Ergebnissen ebensowenig vorauszusagen ist. Zu leugnen ist aber wohl kaum, daß die Lage in den süddeutschen Staaten eine kritische werden kann, wenn etwa das deutsche Eisenbahnnetz

schon kaum darüber streiten, daß der Anschluß an Preußen zu spät erfolgt ist. Die Rückwirkungen der Gemeinschaft als solcher auf Hessen heute endgültig zu beurteilen, wird unmöglich sein. Die kurze Zeit ihres Bestehens fiel zusammen mit einem beispiellosen Aufschwung des deutschen

allein in scharfen Wettbewerb mit einem gleich mächtigen die Vorteile der Geschlossenheit besitzenden Eisenbahnnetz des Auslandes kommen sollte. Man hat hier früher auf Amerika, das Land der Refaktien, hingewiesen, das mit der Vertrustung seines Verkehrs und seiner Industrie wohl am ehesten die Gefahr einer Ausnutzung der Tarifpolitik seiner Bahnen zur Stärkung der Übermacht seiner Industrie auf dem Weltmarkt bietet, eine Gefahr, der am ehesten wieder durch eine geeignete Tarifpolitik der deutschen Bahnen begegnet werden könnte. Theoretischer als diese Befürchtungen sind wohl jene, welche an die Tatsache geknüpft werden, daß von 1953 an der französische Staat nur gegen Ersatz des Wertes der Gebäude und Betriebsmittel die französischen Privatbahnen erwerben kann.

Aber auch die zur Zeit schon bestehenden Konkurrenzen machen sich scharf genug bemerkbar. Es sind die mit dem Ausbau der südlichen Bahnstrecke stets stärker sich entwickelnden Mittelmeerhäfen, gegen welche die preußische Staatsbahnverwaltung ihre Seehäfen, die süddeutschen Staaten ihre Umschlagshäfen und die Verkehre, die sie selbst entwickelt haben, schützen müssen. So wird von Marseille, vor allem aber von Genua das Absatzgebiet in der Schweiz und den anschließenden Ländern stets mehr streitig gemacht und Baden, nicht nur in den eigenen Verkehren, sondern auch bei den Ausnahmetarifen von der See, wenn es an diesen weiter teilnehmen will, zu Ermäßigungen gezwungen, die bei den kleineren badischen Linien eher die Selbstkostengrenze erreichen lassen, als bei dem ausgedehnten preußischen Netz. Ähnliche Verhältnisse, wenn auch nicht in dieser Schärfe, scheint die Tauernbahn mit Triest für die bayerischen Bahnen zu schaffen. Auch gegen diese neue Konkurrenz schießt sich die preußische Staatsbahnverwaltung zur Aufnahme des Wettbewerbs an, wie Ermäßigungen in verschiedenen Ausnahmetarifen von der See andeuten. Trotz aller Rücksichtnahme der preußischen Staatsbahnen bei der Verteilung der Ausfälle, trotz aller für die bayerische Industrie wertvollen Kompensationen in den Tarifen nach der See ist hier in finanzieller Hinsicht das Ergebnis genau dasselbe wie in Baden.

Das Interesse des preußischen Trusts an der Erstarkung seiner Seehäfen ist zu wuchtig, als daß die politischen Grenzen es hindern könnten, sich durchzusetzen. Der Süden muß im eigenen Interesse teilnehmen an dem Krieg und seinen Kosten. Abhilfe brächte nur die Stärkung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Bahnen. Gerade sie aber ist schwierig bei den stark anwachsenden Anlagekapitalien und den unsicheren finanziellen Ergebnissen, bei denen nur ein Faktor sich gleich bleibt, die stets wachsenden Ausgaben. Der Betriebskoeffizient der deutschen Bahnen ist in den letzten Jahrzehnten mit Schwankungen nach unten und oben unverkennbar ungünstiger geworden. Noch am günstigsten ist er bei Preußen. Der Betriebskoeffizient der süddeutschen Bahnen steht durchschnittlich, mit Ausnahme Württembergs, wo der Unterschied 10% beträgt, nur wenige Prozent über dem preußischen, aber bei der Höhe der in Betracht kommenden Summen bedeuten wenige Prozente doch erhebliche Beträge und sie als reine von Preußen in voller Höhe ersparten Mehrausgaben. So muß z. B. bei den Kohlen Baden schon beim Einkauf etwa 1 Mill., Bayern nahezu 1,2 Mill. Mark teurer zahlen als Preußen für die gleichen Mengen. Bei anderen Bedarfsgegenständen wird das Verhältnis ähnlich sein, wenn es auch nicht mit solchen Ziffern ins Auge fällt. (Über die Selbstkosten siehe Anlage 9.) Die Vorteile einer Vereinigung des Betriebs mit Preußen

Wirtschaftslebens, dessen Konjunkturen nicht das Urtheil bestimmen dürfen, wenn es nicht schwankend werden soll, wie diese selbst. Überblicken läßt sich heute nur die Vergangenheit. In dieser aber hat die Gemeinschaft den gewaltigen Aufschwung dem Großherzogtum nutzbar gemacht in einem

auch nach dieser Richtung liegen klar zutage. Sie haben daher, kaum daß ein Vierteljahrhundert seit der Erledigung des Reichseisenbahnprojekts vergangen war, zu einer Wiederaufnahme der in diesem enthaltenen Gedanken geführt, zunächst in Württemberg, dem von allen süddeutschen Staaten am ungünstigsten gelegenen Lande. Bei der isolirten Lage Württembergs haben diese Bestrebungen zu keinem praktischen Ergebnis bisher geführt. Vor allem fehlt die Verbindung mit dem preussischen Staatsbahnnetz, die Baden, das noch am günstigsten gelegene Land, herstellt. Dort aber hat die Frage einer Vereinigung mit Preußen zwar eingehendere Würdigung gefunden, über den Kreis akademischer Erörterungen ist sie indes bis jetzt nicht hinausgegangen. Die sehr interessanten Vorschläge von Regierungsrat Endres-Mannheim gipfeln, soweit ich sehe, in der Schaffung einer alle deutschen Eisenbahnen umfassenden föderalen Union analog der Zollgemeinschaft, eine Form der Vereinigung, die, wenn sie die so oft in der Geschichte des Zollvereins gerade für Preußen fühlbar gewordenen Mängel der Verfassung vermeiden soll, Verzichtleistungen auf preussischer und süddeutscher Seite voraussetzt, an die man zunächst nur schwer glauben kann. Praktische Beispiele von Gemeinschaften bietet die Geschichte des hessischen Eisenbahnwesens ja genug, von echten Gemeinschaften bis zu Verhältnissen, die, wären sie nicht als Gemeinschaften in den Überschriften bezeichnet, man kaum als solche erraten würde. Gerade letztere aber haben seither immer noch am besten sich bewährt. An einer so echten Gemeinschaft, wie der alten Main-Neckarbahngemeinschaft, hat, von den finanziellen Ergebnissen abgesehen, eigentlich keiner der Theilhaber jemals so rechte Freude gehabt. Kam die wirtschaftliche Ausnutzung der Bahn in Frage, so hinderte man gar zu oft sich gegenseitig. Das eigene finanzielle Interesse stand eben jedem näher als das wirtschaftliche Interesse des Nachbarn. So entstand jene verzögernde Politik der Kompromisse, die nur der Kampf mit der hessischen Ludwigsbahn kurze Zeit unterbrach, um die frühere Stagnation wieder folgen zu lassen. Es fehlte die über dem partikularen Interesse stehende ausgleichende Instanz, die allen gleich verantwortlich war. In keiner Gemeinschaft war denn auch die hessische Regierung bei Wahrnehmung der Interessen ihres Landes — man denke nur an die Konkurrenzkämpfe — so hilflos wie just in jener, in der sie den Vorsitz führte. Ein Nothbehelf, mehr nicht, war und blieb die Main-Neckarbahn, ein in den Verbänden mitgeschleppter Teil des süddeutschen Bahnnetzes, der nie eine führende Rolle im deutschen Eisenbahnwesen gespielt oder zu spielen versucht hat, obwohl, sollte man denken, gerade er am ehesten hätte berufen sein sollen, den Kristallisationspunkt einer deutschen Eisenbahngemeinschaft zu bilden. Die Natur des Eisenbahnunternehmens scheint unvereinbar mit dem schwerfälligen Betrieb einer wirklichen Gemeinschaft, darum wird auch kaum in einer solchen die Zukunft des deutschen Eisenbahnwesens liegen. Wie auf so manchen anderen Gebieten wird auch hier ein einheitliches System nur unter einem einheitlichen allen Interessen gleich verantwortlichen Oberbefehl erstehen können. Das scheint am ehesten erreichbar durch eine Ausdehnung der preussisch-hessischen oder der ja nur im Teilungsmodus sich von ihr unterscheidenden neuen Main-Neckarbahngemeinschaft. Erstere Möglichkeit ist im preussisch-hessischen Staatsvertrag von 1896 ausdrücklich offen gelassen. Ob sie indes praktische Bedeutung erlangt, darf doch wohl bezweifelt werden. Was diese Gemeinschaften den süddeutschen Staatsbahnen bringen würden, wäre zunächst allerdings eine radikale Be-

Maße, wie es eine selbständige Staatsbahn nicht vermocht hätte. Und das ist doch der Maßstab, der anzulegen ist. So hat Preußen gehalten, was es 1896 versprochen hat, was auch seine Pflicht war. Gewiß, die Unsicherheit, die in dem Fehlen jedes Einflusses in der politischen Ent-

seitigung vieler unwirtschaftlichen Ausgaben, bei Annahme der Gemeinschaft von 1896 auch eine Stabilisierung ihrer Rente, gewiß Vorteile genug, wenn auch vielleicht nur auf Kosten von Preußen und Hessen. Ihnen stünde aber das gewichtige Bedenken gegenüber, ob die schärfere Eigenart der Verhältnisse in den betreffenden süddeutschen Staaten, der bei aller Gleichheit vieler Interessen doch in vielem wieder weit schärfere Gegensatz wirklich die innige Verschmelzung der Interessen und Verwaltungen, man denke nur an die großen Beamtenheere, zuließe in einer Weise, daß sie alle befriedigte, ohne, und das ist wohl für Preußen der wichtigste Punkt, die Homogenität der Verwaltung zu stören. Vor allem aber, ein wirtschaftspolitisches Protektorat, wie es beide Gemeinschaften mit sich bringen, wird sich auf größere Staatsgebiete nicht ausdehnen lassen, ohne daß das berechtigte Interesse dieser Staaten an der innerpolitischen Entwicklung Preußens in einer Stärke erwacht und mittelbar oder unmittelbar sich geltend macht in einer Weise, daß die störenden Rückwirkungen nicht zu übersehen sind. Hier liegen die Grenzen eines Großpreußens, bestimmt von Problemen, wie sie bei der Einverleibung des kleinen, dazu von jeher auf einen Ausgleich mit den preußischen Nachbargebieten angewiesenen hessischen Verkehrsgebiets gar nicht in Frage kamen. Die weitere Fusion im deutschen Eisenbahnwesen wird sich daher wohl in einer anderen Form vollziehen und zwar in einer Form, welche Preußen die führende Rolle beläßt, gleichzeitig aber auch der Eigenart der beteiligten Staaten Rechnung trägt. Wer heute schon darüber streitet, wie diese Form beschaffen sei, wird nicht übersehen dürfen, daß ohne Nachgaben beiderseits niemals ein Vergleich zustande kommt. Hier liegen ja die größten Schwierigkeiten der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens, Schwierigkeiten, die erst behoben werden können, wenn jeder Teil weiß, was er aufgeben kann, weil er es doch aufgeben muß. Nur eins wird man jetzt schon sagen dürfen. Stellt einmal die Geschichte vor die Wahl einer Form der Vereinigung, so wird man wohl am ehesten zu einer solchen greifen, welche die gegebenen Probleme bereits auf anderen Gebieten gelöst und dort die Belastungsprobe bestanden hat, dann vielleicht gewinnt auch, unterstützt von der Wucht der wirtschaftlichen Entwicklung und einem tieferen Erfassen des Reichsgedankens, der Gedanke der Reichseisenbahnen wieder greifbare Gestalt, und ebensowenig wie bei der Zollgemeinschaft, so wird auch hier die Gemeinschaft die Verwaltung durch die Einzelstaaten wie ihre Teilnahme an den Überschüssen hindern, wenn diese dann wirklich noch ausschlaggebend sind. So ist die Frage der Zukunft wohl die, ob jemals die wirtschaftliche Entwicklung die in Betracht kommenden Staatsbahnen zum Anschluß an Preußen und dieses in seinem eigensten Interesse an der wirtschaftlichen Erstarbung ihrer Verkehrsgebiete zur Aufnahme in seine Verwaltung zwingt. Dann wird es die Aufgabe der Politik Preußens sein, den Weg zu wählen, der zu einer befriedigenden Lösung der Frage führt und zwecklose Erschütterungen vermeidet. Stets ist doch noch die Lösung die beste gewesen, welche die Entwicklung selbst erzwang. So entstand der Zollverein, so entstand das Deutsche Reich, so nur wird auch ein einheitliches Eisenbahnwesen entstehen.

Was heute meist in den Vordergrund der Argumente für eine deutsche Eisenbahngemeinschaft geschoben wird, sind die finanziellen Vorteile, die eine Vereinigung allen beteiligten Staatsbahnen bringen soll. Man verkennet dabei keineswegs, daß die Verschiedenheit der durch die natürlichen Verhältnisse bestimmten Verkehrsbedichte auch von

wicklung Preußens liegt, ist geblieben und wird auch weiter bleiben. Sie ist bis jetzt nicht fühlbar geworden, wird es wohl in absehbarer Zeit auch nicht werden, aber beseitigt ist sie damit keineswegs trotz aller wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Bürgschaften, die der Vertrag bietet. Doch werden die Bedenken, die hier bestehen, sich mindern lassen. Wie eine vorsichtige Finanzpolitik die finanziellen Ergebnisse vor einer ungünstigen Entwicklung bewahren kann, so wird auch eine geeignete Politik auf den dem Großherzogtum noch verbliebenen Gebieten der Verkehrspolitik manches erreichen können, was die hier bestehenden Bedenken zu mindern vermag. In dieser Richtung liegen die Aufgaben, die nunmehr nach dem Staatsvertrag von 1896 der hessischen Politik gestellt sind.

einer Gemeinschaft nicht beseitigt werden kann, daher auch, zumal nach der jetzt überall durchgeführten Vereinfachung der Verwaltung, eine wesentliche Verbilligung der Selbstkosten nach dieser Richtung nicht zu erwarten ist, man erhofft aber eine Beseitigung einer Reihe von unwirtschaftlichen Ausgaben im Betrieb, namentlich im Konkurrenz- und Grenzverkehr, dann auch im Abrechnungswesen. Daß dies die erwünschten finanziellen Folgen einer Vereinigung der Betriebe wären, wird man kaum bestreiten können. Sie in ihrer Höhe aber auch nur annähernd zu bestimmen, wird indes wohl noch weniger möglich sein wie bei der Bildung der preußisch-hessischen Gemeinschaft. Jedenfalls aber setzen sie voraus, daß eine geeignete Form der Betriebsvereinigung gefunden wird, und hier beginnen die Schwierigkeiten, wie sie oben geschildert sind und deren Behebung nicht nur im freien Willen der Verwaltungen liegt. Dann noch eins. Als man 1896 bei der Bildung der preußisch-hessischen Gemeinschaft die aus dieser Gemeinschaft sich ergebenden finanziellen Vorteile in den Vordergrund stellte, da war dies erforderlich, um die im Interesse beider Teile notwendige Gemeinschaft überhaupt zustande zu bringen, denn in ihnen sollte der Gegenwert liegen für die Aufgabe der Selbstständigkeit. Bei der Bildung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft aber derartig unbestimmbare finanzielle Vorteile zu einem der ausschlaggebenden Träger zu machen, hieße auch ihre Wertung abhängig machen von dem Eintreten dieser Vorteile. Darum hat, wohl mit Recht, die Praxis diese Faktoren nicht zu überragender Bedeutung gelangen lassen und begonnen, durch Abschluß besonderer Vereinbarungen wenigstens die unwirtschaftlichsten Ausgaben zu mindern. Der Wettbewerb der Staatsbahnen untereinander ist 1905 durch Beschränkung der Umleitung auf 20% der Tariflänge gemildert worden. Die Bildung der Güterwagengemeinschaft im Jahre 1909 hat die unwirtschaftlichsten Ausgaben im Güterverkehr beseitigt. Inwiefern die Ergebnisse dieser Gemeinschaft die schon im Stadium amtlicher Erörterungen gewesene Frage einer Gemeinschaft aller Betriebsmittel und Bedarfsgegenstände wieder in Fluß bringt, ist nicht abzusehen. Gewiß sind derartige Abkommen heute nur halbe Maßregeln, Notbehelfe, aber darauf ihre Bedeutung für immer beschränken zu wollen, hieß verkennen, daß sie doch auf wichtigen Gebieten bereits die Einheit herstellen und praktisch ihre Vorteile zeigen. Nach dieser Richtung sind sie neue Träger der Einheitsidee. Inwieweit sie dem letzten Ziele näher führen, wird davon abhängen, ob sie die Aufgabe, die sie lösen sollen, auch befriedigend lösen. Gelingt ihnen dies, dann werden sie auch die zentripetalen Kräfte stärken, mit ihnen aber gleichzeitig die Neigung, die Versuchsformen zu Übergangsformen werden zu lassen.

Literatur.

In dem gewählten Zusammenhang ist der behandelte Gegenstand seither noch keiner Bearbeitung unterzogen worden. An Spezialarbeiten lag nur vor die „Geschichte der Main-Neckarbahn“ von F. Scheyrer, Darmstadt 1902, die auch hier benutzt ist.

Neben den an der Großherzoglichen Hofbibliothek zu Darmstadt, der Großherzoglichen Universitätsbibliothek zu Gießen, den Stadtbibliotheken zu Mainz und Frankfurt a. Main vorhandenen, das Thema berührenden kleineren Abhandlungen, deren Aufzählung hier zu weit führen würde, sind als wichtigste Quellen zu nennen:

- die Verhandlungen des hessischen Landtags 1835—1910;
- die Verhandlungen des kurhessischen Landtags 1843—1865;
- die Verhandlungen des badischen Landtags 1841—1876;
- die Verhandlungen des preussischen Landtags 1880, 1896, 1902;
- die Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle der Taunusbahn 1840 bis 1871;
- die Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle der Frankfurt-Hanauer Bahn 1856—1865;
- die Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle der hessischen Ludwigsbahn 1846—1896;
- die Geschäftsberichte der Main-Neckarbahn 1846—1901;
- die Geschäftsberichte der Main-Weserbahn 1863—1879;
- die Geschäftsberichte der Frankfurt-Offenbacher Bahn 1863—1871;
- die Geschäftsberichte der oberhessischen Bahnen 1871—1895;
- die Jahresberichte der pfälzischen Bahnen 1856—1908;
- die Jahresberichte der badischen Staatsbahnen 1896—1906;
- die Jahresberichte der bayerischen Staatsbahnen 1896—1906;
- die Jahresberichte der preussischen Staatsbahnen 1889—1908;
- die Jahresberichte der Handelskammer Mainz 1856—1909;
- die Jahresberichte der Handelskammer Worms 1862—1909;
- die Jahresberichte der Handelskammer Bingen 1879—1909;
- die Jahresberichte der Handelskammer Darmstadt 1863—1909;
- die Jahresberichte der Handelskammer Offenbach 1860—1909;
- die Jahresberichte der Handelskammer Gießen 1879—1909;
- die Jahresberichte der Handelskammer Mannheim 1862—1908;
- die Jahresberichte der Handelskammer Ludwigshafen 1861—1908;
- Denkschrift der Handelskammer Frankfurt 1908;
- die Wochenschrift „Der Aktionär“, Frankfurt 1855—1908.

Der neuerdings entstandene Streit nimmt seinen Ausgangspunkt von verschiedenen Broschüren des Eisenbahndirektors a. D. A. Groß-Darmstadt: „Die hessischen

Eisenbahnen unter preußischer Verwaltung" 1908 und „Die Finanznot Hessens" usw. 1910, sämtlich im Verlag der „Liberalen Wochenschrift" in Darmstadt. Als Erwiderung ist im „Archiv für Eisenbahnwesen" 1910 eine Abhandlung von R. Quag „Ein Kapitel preußischer Verkehrspolitik" erschienen. Weitere Ausführungen finden sich in der „Frankfurter Zeitung" Jahrgang 1911, und zwar in Nr. 78, 80, 83, 156, 157 von Ministerialdirektor Offenbergl und Nr. 101, 108, 109 von Eisenbahndirektor Groß.

Den Ausführungen Seite 360 ff. liegen zu Grunde:

1. die Verhandlungen der Tarifkommission;
2. Dr. G. Müller, Die Rentabilität der badischen Staatseisenbahn, Verlag Cotta, Stuttgart 1909;
3. Dr. Maiholzer, Die Rentabilität der bayerischen Staatseisenbahnen, Verlag Veichert, Leipzig 1911.

Die Anlage 8 ist zusammengestellt aus den in den jährlich erscheinenden Abhandlungen der „Frankfurter Zeitung" über die „finanziellen Unterlagen der deutschen Staatsanleihen" gegebenen Zahlen.

Die Tilgungsfrage wird behandelt in der angegebenen Schrift von Maiholzer S. 26 ff., sowie von Kirchhoff „Zur Neuordnung der preußischen Eisenbahn- und Staatsfinanzen", Münster 1911.

Während des Druckes erschienen:

Biermer: „Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft", Gießen 1911.

Kirchhoff: „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft", Stuttgart 1911.

Anlagen.

1. Die Ergebnisse der Main-Neckarbahn.
2. Die Ergebnisse der Main-Weserbahn.
3. Die Ergebnisse der Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn.
4. Die Ergebnisse der hessischen Ludwigsbahn.
 - a) Die Gesamtergebnisse.
 - b) Die Entwicklung des Lokal- und direkten Verkehrs in der Güterbeförderung von 1874—1895.
 - c) Die Entwicklung des Transitverkehrs in der Güterbeförderung von 1874—1885.
 - d) Die Entwicklung der Ausgaben von 1885—1895.
 - e) Die Entwicklung des Personenverkehrs von 1889—1895.
 - f) Die Bewegung des Güterverkehrs von 1880—1895.
5. Die Ergebnisse der oberhessischen Bahnen.
6. Die finanziellen Ergebnisse der bereits in Betrieb genommenen Nebenbahnen.
7. Der Personenverkehr auf den hessischen Linien 1895 und 1910.
8. Die Entwicklung von Schuld, Anlagekapital, Bahnlänge und Reinertrag nach 1896.
 - a) Preußen.
 - b) Hessen.
 - c) Baden.
 - d) Württemberg.
 - e) Bayern.
 - f) Sachsen.
 - g) Elsaß-Lothringen.
 - h) Pfälzische Bahnen.
9. Die Entwicklung von Leistung, Vergütung und Ausgabe bei den deutschen Bahnen von 1889—1909.
10. Die Entwicklung der Rente der deutschen Bahnen von 1889—1909.

Anlage 2. Main-Weserbahn.

	Zahl der beförderten Personen	Einnahme Mark	Beförderte Zentner	Einnahme Mark	Gesamte Einnahmen Mark	Betriebsausgaben Mark	Überschüsse Mark
1851	704 175	307 086	840 016	86 662	456 818	310 627	146 190
1852	742 172	337 194	1 451 700	291 040	710 389	358 654	351 735 (2,75 %)
1853	634 555	376 421	2 066 412	458 280	909 457	468 165	441 292 (3,4 %)
1854	619 567	408 371	2 741 839	547 394	1 042 861	484 528	558 333 (3,7 %)
1855	642 128	451 900	3 164 310	923 282	1 159 067	574 241	584 827 (3,93 %)
1856	697 212	508 630	3 255 736	650 317	1 259 775	579 330	680 445 (4,57 %)
1857	730 106	588 446	3 959 157	830 142	1 524 024	617 327	906 697 (6,1 %)
1858	711 050	585 173	4 280 381	4 280 381	1 555 282	686 559	868 783 (5,37 %)
1859	729 251	546 560	4 070 825	884 944	1 531 368	630 391	900 977 (6,08 %)
1860	710 747	572 758	4 146 585	879 344	1 567 816	657 279	910 537 (6,1 %)
1861	698 498	577 238	4 546 034	875 653	1 569 118	721 380	847 738 (5,307 %)
1862	753 770	635 037	5 098 476	877 844	1 634 255	707 266	926 990 (6,082 %)
1863	817 876	668 430	5 704 009	913 484	1 710 215	745 574	964 701 (6,88 %)
1864	837 105	681 838	6 584 683	1 014 655	1 863 252	809 528	1 053 725 (6,01 %)
1865	930 140	751 702	7 747 044	991 048	1 899 256	927 473	971 783 (5,267 %)
1866	940 031	714 268	8 844 392	986 859	1 942 168	939 567	1 002 600 (6,27 %)
1867	1 002 365	815 163	11 407 128	1 243 648	2 270 787	1 263 161	1 007 626 (6,26 %)
1868	1 056 563	824 898	12 658 894	1 317 843	2 327 196	1 214 864 (52,2 %)	1 112 331 (6,9 %)
1869	1 075 342	684 042	13 122 107	1 056 771	2 131 192	1 288 072 (60,4 %)	843 120 (5,2 %)
1870	1 222 004	856 023	12 618 681	1 109 867	2 489 363	1 440 318 (57,86 %)	1 049 045 (6,4 %)
1871	1 363 713	971 819	16 498 095	1 375 806	2 880 138	2 146 619 (74,53 %)	733 519 (5,4 %)
1872	1 268 637	835 245	20 623 934	1 532 944	2 802 376	1 973 135 (70,41 %)	829 241 (5,09 %)
1873	1 385 104	860 398	21 522 188	1 687 304	2 907 060	2 371 603 (81,58 %)	535 457 (3,25 %)
1874	1 531 692	873 996	22 400 888	1 798 668	2 972 580	2 440 651 (82,11 %)	531 929 (3,15 %)
1875	1 635 493	948 585	23 075 320	1 785 209	3 120 724	2 166 721 (69,43 %)	954 003 (5,54 %)
1876	1 613 679	951 421	22 641 400	1 626 730	2 863 832	1 929 855 (67,4 %)	933 977 (5,39 %)
1877/78	1 582 237	900 068	21 416 760	1 454 645	2 556 815	1 937 798 (75,79 %)	619 017 (3,54 %)
1878/79	1 535 484	880 692	21 901 420	1 401 685	2 423 677	1 773 360 (73,6 %)	650 317 (3,64 %)

Unlage 3. Frankfurt-Offenbacher Lokalbahn.

	Personenverkehr		Güterverkehr		Gesamte Einnahmen fl.	Ausgabe fl.	Verteilter Reinertrag fl.
	Beförderte Personen	Einnahme fl.	Gewicht Zentner	Einnahme fl.			
1848	597 320	32 363	17 442	599	34 324	23 775 (90,3 ‰)	8 510 (1,24 ‰)
1849	680 510	43 434	4 153	424	45 182	32 077 (71,0 ‰)	19 541 (1,91 ‰)
1850	726 352	48 575	5 569	471	51 203	31 601 (61,7 ‰)	21 871 (2,08 ‰)
1851	630 160	49 173	12 747	430	52 232	32 781 (62,8 ‰)	19 536 (1,72 ‰)
1852	625 228	49 942	43 205	1 650	54 460	31 721 (58,2 ‰)	22 004 (1,93 ‰)
1853	648 232	52 601	69 044	2 776	60 220	34 210 (56,8 ‰)	26 501 (2,34 ‰)
1854	642 293	52 028	94 156	3 708	58 779	35 981 (61,2 ‰)	28 520 (2,54 ‰)
1855	647 184	53 154	120 586	4 950	60 674	43 359 (71,4 ‰)	16 175 (1,44 ‰)
1856	723 967	59 315	135 239	5 850	67 915	40 749 (60,0 ‰)	24 800 (2,21 ‰)
1857	754 461	63 391	167 630	6 996	73 474	43 830 (60,0 ‰)	30 400 (2,70 ‰)
1858	756 807	64 032	185 538	7 042	76 013	47 251 (62,0 ‰)	28 200 (2,52 ‰)
1859	793 550	67 535	175 828	8 067	79 317	45 356 (57,0 ‰)	31 619 (2,82 ‰)
1860	846 004	72 436	189 789	10 726	88 008	55 387 (63,2 ‰)	37 200 (3,30 ‰)
1861	845 484	72 329	218 644	12 474	88 478	58 042 (65,5 ‰)	27 650 (2,36 ‰)
1862	966 343	83 310	279 165	13 858	102 235	52 932 (57,7 ‰)	46 591 (3,91 ‰)
1863	1 011 731	86 677	336 482	15 587	107 677	51 633 (47,9 ‰)	64 000 (5,24 ‰)
1864	1 031 104	89 549	376 607	16 770	111 431	62 071 (55,7 ‰)	51 100 (4,14 ‰)
1865	1 114 951	95 645	536 727	21 427	122 264	60 349 (49,4 ‰)	67 700 (5,48 ‰)
1866	1 065 426	90 370	454 563	18 011	111 258	58 491 (52,5 ‰)	61 650 (4,99 ‰)
1867	1 044 039	90 498	594 493	22 303	117 844	65 840 (55,8 ‰)	56 000 (4,53 ‰)
1868	1 033 181	89 940	666 508	24 313	120 395	67 320 (55,91 ‰)	56 432 (4,57 ‰)
1869	1 055 875	93 838	727 063	24 409	126 789	58 462 (46,11 ‰)	64 740 (5,24 ‰)
1870	1 066 668	92 065	650 281	21 519	116 987	56 100 (47,95 ‰)	57 077 (4,62 ‰)
1871	1 125 302	98 678	1 010 241	29 045	137 149	61 946 (45,16 ‰)	66 450 (5,38 ‰)

Anlagen.

Am 16. April 1848 wurde die Bahn auf der Strecke Sachsenhausen—Offenbach eröffnet.

Am 15. März 1851 wurde die Taxe IV. Klasse zwischen Offenbach und Sachsenhausen von 3 auf 4 Kreuzer erhöht und gleichzeitig ein geregelter Gütertransport eingeführt.

Vom 1. Januar 1857 an wurde die Personenbeförderung in IV. Klasse zwischen Frankfurt und Sachsenhausen aufgehoben.

371

b) Bewegung des Lokal- und direkten Verkehrs von 1874—1895.

(Die eingeklammerten Ziffern geben die Beförderungen in der ermäßigten Klasse an)

	1874		1879		1880	
I. Lokalverkehr.						
A. Gewicht	Zentner (7 776 676) 9 156 649		Zentner (6 176 388) 7 267 157		Zentner (7 167 640) 8 355 800	
B. Ertrag	Mark (782 141) 1 207 741		Mark (739 514) 1 253 111		Mark (825 928) 1 392 574	
II. Direkter Verkehr.						
A. Gewicht.	Zentner		Zentner		Zentner	
a) Abgegangen:						
1. via Bingen	(1 594 401)	2 147 007	(2 011 223)	2 483 853	(2 209 700)	2 640 420
2. via Schaffenburg	(813 291)	1 263 704	(839 062)	1 172 929	(679 900)	934 080
3. via Worms—Alzey	(736 734)	952 518	(1 250 436)	1 410 964	(1 229 100)	1 394 180
4. via Darmstadt—Bensheim	(395 487)	433 565	(296 104)	370 686	(188 640)	235 080
5. via Frankfurt—Hanau	(64 248)	121 404	(48 467)	70 220	(57 340)	80 160
6. via Limburg—Höchst	—	—	(284 965)	322 345	(384 520)	420 960
7. Verbandsverkehr	(842 927)	1 385 204	(1 398 814)	1 873 749	(162 660)	2 202 540
	(4 477 088)	6 353 503	(6 129 072)	7 674 746	(6 375 760)	7 907 420
b) Angekommen:						
1. via Bingen	(6 405 389)	6 855 368	(6 824 988)	7 211 863	(6 458 200)	6 735 580
2. via Schaffenburg	(1 861 185)	2 252 176	(1 796 569)	2 054 905	(1 952 820)	2 057 160
3. via Worms—Alzey	(2 046 923)	2 241 297	(1 688 039)	1 856 364	(2 202 700)	2 281 360
4. via Darmstadt—Bensheim	(191 024)	316 991	(238 955)	310 884	(211 800)	277 960
5. via Frankfurt—Hanau	(484 320)	537 214	(78 502)	90 437	(58 700)	70 400
6. via Limburg—Höchst	—	—	(330 564)	391 549	(1 388 040)	1 448 180
7. Verbandsverkehr	(2 646 384)	3 082 244	(3 226 323)	3 515 492	(3 880 280)	4 285 360
	(13 635 225)	15 285 290	(14 183 940)	15 431 494	(16 052 640)	17 256 000
B. Ertrag.	Mark		Mark		Mark	
a) Abgegangen:						
1. via Bingen	(158 032)	331 877	(224 984)	386 350	(255 191)	404 564
2. via Schaffenburg	(149 768)	303 835	(149 560)	273 256	(137 307)	233 643
3. via Worms—Alzey	(63 659)	124 650	(96 242)	156 142	(97 825)	158 534
4. via Darmstadt—Bensheim	(37 738)	60 525	(34 222)	52 035	(18 870)	30 901
5. via Frankfurt—Hanau	(7 803)	29 119	(6 097)	11 797	(7 154)	14 718
6. via Limburg—Höchst	—	—	(19 648)	28 609	(20 498)	30 753
7. Verbandsverkehr	(120 502)	273 292	(151 703)	287 928	(197 071)	388 688
	(537 502)	1 123 310	(682 457)	1 196 117	(733 918)	1 267 801
b) Angekommen:						
1. via Bingen	(697 190)	831 842	(669 176)	799 156	(634 932)	734 900
2. via Schaffenburg	(257 128)	385 316	(259 221)	353 842	(278 507)	356 595
3. via Worms—Alzey	(227 728)	289 057	(166 272)	225 594	(186 550)	253 516
4. via Darmstadt—Bensheim	(23 956)	58 836	(22 256)	40 125	(20 130)	36 674
5. via Frankfurt—Hanau	(24 779)	42 224	(7 710)	12 115	(6 913)	11 577
6. via Limburg—Höchst	—	—	(29 876)	51 359	(136 162)	158 617
7. Verbandsverkehr	(281 729)	430 180	(311 573)	414 984	(397 459)	551 968
	(1 512 510)	2 037 455	(1 466 084)	1 897 175	(1 660 656)	2 103 847

Bewegung des Lokal- und direkten Verkehrs von 1874—1895 (Fortsetzung).

	1881		1884		1886		1895	
I. Lokalverkehr.								
A. Gewicht	Zentner (7 736 020) 9 024 580		Zentner (12 389 660) 14 087 580		Zentner (12 873 880) 14 835 740		Zentner (20 603 820) 23 329 920	
B. Ertrag	Mark (836 977) 1 461 116		Mark (1 193 364) 2 095 287		Mark (1 251 366) 2 140 154		Mark (1 871 515) 3 115 864	
II. Direkter Verkehr.								
A. Gewicht.	Zentner		Zentner		Zentner		Zentner	
a) Abgegangen:								
1. nach süddeutschen Bahnen	(5 012 320)	5 648 980	(6 587 380)	7 351 540	(6 540 400)	7 318 480	(12 548 060)	13 697 820
2. nach norddeutschen Bahnen	(3 270 740)	4 085 940	(4 145 060)	5 208 940	(4 276 960)	5 383 780	(7 009 600)	8 625 720
3. nach ausländischen Bahnen	(381 600)	489 900	(638 080)	743 360	(711 360)	824 520	(1 119 220)	1 258 820
	(8 664 569)	10 224 820	(11 360 520)	13 303 840	(11 528 720)	13 526 780	(20 686 880)	23 562 360
b) Angekommen:								
1. von süddeutschen Bahnen	(4 567 160)	5 182 320	(6 840 140)	7 575 920	(7 023 540)	7 717 460	(13 387 020)	14 305 380
2. von norddeutschen Bahnen	(11 434 380)	11 951 240	(14 310 600)	15 923 520	(14 037 780)	14 697 160	(18 523 780)	19 618 500
3. von ausländischen Bahnen	(1 134 920)	1 208 140	(1 658 160)	1 714 200	(924 420)	971 220	(1 186 380)	1 241 400
	(17 136 460)	18 341 700	(22 804 900)	24 213 640	(21 985 740)	23 385 840	(33 097 180)	35 165 280
B. Ertrag.	Mark		Mark		Mark		Mark	
a) Abgegangen:								
1. nach süddeutschen Bahnen	(577 459)	808 628	(736 643)	1 034 711	(769 497)	1 051 243	(1 256 840)	1 654 572
2. nach norddeutschen Bahnen	(366 729)	624 645	(424 295)	806 166	(468 346)	818 322	(735 393)	1 203 697
3. nach ausländischen Bahnen	(70 123)	117 191	(134 436)	146 528	(102 104)	149 523	(151 733)	208 568
	(1 014 308)	1 551 465	(1 295 374)	1 987 405	(1 339 947)	2 019 088	(2 143 966)	3 066 838
b) Angekommen:								
1. von süddeutschen Bahnen	(535 355)	755 917	(766 179)	1 184 577	(749 473)	993 275	(1 405 739)	1 732 424
2. von norddeutschen Bahnen	(981 028)	1 154 690	(1 145 741)	1 285 889	(1 100 124)	1 290 788	(1 411 879)	1 708 100
3. von ausländischen Bahnen	(171 157)	206 083	(246 229)	263 834	(122 412)	142 462	(152 299)	179 310
	(1 687 540)	2 117 691	(2 159 149)	2 734 340	(1 972 604)	2 426 525	(2 969 987)	3 619 834

c) Die Entwicklung des Transitverkehrs von 1874—1885.

(Die eingeklammerten Ziffern geben die Beförderungen in der ermäßigten Klasse an.)

	1874		1879		1880	
A. Gewicht.						
	Zentner		Zentner		Zentner	
1. Aschaffenburg—Bingen	(4 389 311)	5 082 312	(4 239 012)	5 224 474	(5 133 940)	5 573 160
2. Aschaffenburg—Worms	(772 523)	844 925	(1 137 866)	1 282 181	(1 362 700)	1 551 600
3. Bingen—Worms	(4 779 402)	5 606 282	(5 421 305)	5 966 755	(5 218 820)	5 727 900
Bingen—Hohensülzen (Neustadt)	—	—	—	—	(1 608 160)	1 706 120
4. Frankfurt—Aschaffenburg	(1 967 845)	2 219 652	(1 132 719)	1 267 930	(1 119 860)	1 213 880
5. Frankfurt—Bingen	(1 075 018)	1 147 204	(934 732)	1 004 083	(834 360)	871 960
6. Frankfurt—Worms	(2 115 832)	2 392 938	(1 842 058)	2 055 453	(1 436 800)	1 593 500
7. Worms—Wachenheim (Kaiserslautern)	—	—	—	—	—	—
8. Limburg—Wiesbaden—Höchst	—	—	(459 303)	510 759	(694 040)	775 000
9. Eberbach—Hanau	—	—	—	—	—	—
	(15 099 931)	17 293 313	(15 164 995)	17 313 635	(17 408 680)	19 013 120
B. Ertrag.						
	Mark		Mark		Mark	
1. Aschaffenburg—Bingen	(880 525)	1 247 560	(776 742)	1 149 762	(955 104)	1 209 521
2. Aschaffenburg—Worms	(72 632)	84 809	(197 418)	270 148	(241 553)	347 898
3. Bingen—Worms	(640 345)	930 680	(511 484)	718 378	(499 804)	698 562
Bingen—Hohensülzen (Neustadt)	—	—	—	—	(117 831)	148 725
4. Frankfurt—Aschaffenburg	(198 580)	241 835	(99 503)	133 049	(136 781)	181 963
5. Frankfurt—Bingen	(135 002)	163 764	(127 767)	152 478	(98 232)	118 268
6. Frankfurt—Worms	(315 130)	449 398	(315 799)	417 190	(258 030)	331 392
7. Worms—Wachenheim (Kaiserslautern)	—	—	—	—	—	—
8. Limburg—Wiesbaden—Höchst	—	—	(44 937)	63 358	(67 338)	95 764
9. Eberbach—Hanau	—	—	—	—	—	—
	(2 242 221)	3 118 048	(2 073 650)	2 904 366	(2 377 684)	3 132 097

Die Entwicklung des Transitverkehrs von 1874—1885 (Fortsetzung).

	1881		1884		1885 ¹⁾	
A. Gewicht.						
	Zentner		Zentner		Zentner	
1. via Aschaffenburg—Bingen—Darmstadt, —Worms—Wachenheim—Hohensülzen	(7 197 880)	7 912 740	(13 010 360)	13 843 060	(12 606 820)	13 449 920
2. a) via Bingen—Mannheim bzw. Hohensülzen— Wachenheim	}	3 409 920	}	3 385 994	}	1 731 680
b) via Worms—Bingen bzw. Wachenheim— Hohensülzen						
3. via Frankfurt—Aschaffenburg—Bingen,—Worms —Wachenheim—Hohensülzen	(2 686 240)	2 931 640	(2 757 780)	3 058 220	(2 129 340)	2 305 420
4. via (Mainz) Höchst—Worms—Hohensülzen— Wachenheim	(82 020)	104 620	(110 880)	135 006	(222 000)	253 800
5. via Hohensülzen und Wachenheim,—Bensheim —Darmstadt	(268 580)	382 000	(471 940)	484 980	(500 440)	513 440
6. via Limburg—Wiesbaden—Höchst	(521 020)	578 880	(964 680)	1 037 840	(1 031 800)	1 090 860
7. via Eberbach—Hanau	—	—	(382 880)	447 160	(320 760)	373 920
	(14 006 240)	15 409 800	(23 746 000)	25 492 980	(19 673 560)	21 046 740
B. Ertrag.						
	Mark		Mark		Mark	
1. via Aschaffenburg—Bingen—Darmstadt, —Worms—Wachenheim—Hohensülzen	(1 033 352)	1 350 860	(1 174 782)	1 493 488	(1 006 348)	1 275 332
2. a) via Bingen—Mannheim bzw. Hohensülzen— Wachenheim	}	462 844	}	379 999	}	208 987
b) via Worms—Bingen bzw. Wachenheim— Hohensülzen						
3. via Frankfurt—Aschaffenburg—Bingen,—Worms —Wachenheim—Hohensülzen	(364 222)	475 681	(390 552)	553 030	(319 074)	399 615
4. via (Mainz) Höchst—Worms—Hohensülzen— Wachenheim	(8 215)	16 009	(9 833)	17 060	(3 571)	5 058
5. via Hohensülzen und Wachenheim—Bensheim —Darmstadt	(8 032)	9 309	(4 530)	5 747	(4 835)	5 937
6. via Limburg—Wiesbaden—Höchst	(51 895)	73 537	(98 482)	130 238	(96 702)	118 355
7. via Eberbach—Hanau	—	—	(62 777)	89 603	(50 498)	77 150
	(1 786 213)	2 392 719	(2 265 855)	3 020 746	(1 773 305)	2 293 458

¹⁾ Von 1886 an werden die Ziffern nur noch für den gesamten Transitverkehr angegeben. 1895 wurden befördert 37 634 800 Zentner, davon 35 351 860 Zentner der ermäßigten Klasse; eingenommen 3 361 100 Mark, davon 2 651 338 Mark in der ermäßigten Klasse.

d) Die Bewegung der Ausgaben von 1885—1895.

	Befolgungen	Anderer persönliche Ausgaben	Allgemeine Kosten	Kosten der Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen	Kosten des Bahntransportes	Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen	Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen	Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	Summa
	Markt	Markt	Markt	Markt	Markt	Markt	Markt	Markt	Markt	Markt
1885	2 151 231	1 894 907	910 007	646 411	1 343 977	1 324 350	43 587	567 597	145 835	7 703 555
1886	2 206 826	1 771 812	928 639	568 320	1 327 179	875 053	22 788	567 219	161 950	7 554 738
1887	2 296 848	1 760 081	927 099	575 443	1 334 452	781 850	107 896	577 270	211 622	7 790 715
1888	2 354 723	1 818 134	1 012 349	633 692	1 388 217	943 918	64 038	541 354	238 471	8 050 982
1889	2 398 395	1 914 557	1 014 625	815 535	1 554 027	1 138 449	61 114	573 712	306 189	8 638 159
1890	2 529 884	2 070 048	1 090 758	801 611	1 941 245	1 519 240	26 357	609 905	367 506	9 410 523
1891	2 578 328	2 176 603	1 142 219	830 721	2 165 539	1 469 384	7 105	725 403	425 511	10 027 631
1892	2 762 531	2 222 851	1 170 962	726 809	2 026 423	1 333 285	1 914	711 973	377 499	10 000 965
1893	2 792 586	2 216 584	1 196 817	642 894	2 036 936	1 361 557	592	728 555	364 999	9 979 967
1894	2 960 127	2 216 897	1 200 090	681 713	2 162 029	1 489 094	7 885	687 077	284 033	10 199 855
1895	3 157 027	2 233 744	1 201 555	693 738	2 417 781	1 490 876	7 249	675 594	388 086	10 774 778

e) Die Entwicklung des Personenverkehrs von 1888—1895.

	A. Zahl				B. Ertrag			
	Lokalverkehr	Direkter Verkehr	Transitverkehr	Summa	Lokalverkehr Markt	Direkter Verkehr Markt	Transitverkehr Markt	Summa Markt
1888	8 031 136	1 263 067	352 887	9 647 090	3 866 814	1 884 600	1 011 624	6 763 039
1889	8 709 681	1 324 623	391 031	10 425 335	4 082 465	1 933 861	1 059 961	7 076 289
1890	9 186 033	1 363 825	464 944	11 014 802	4 287 529	1 932 875	1 197 786	7 418 190
1891	9 539 164	1 451 890	481 490	11 472 544	4 462 476	2 044 352	1 143 886	7 650 716
1892	9 690 101	1 396 498	468 426	11 555 025	4 376 041	1 910 650	1 107 192	7 393 884
1893	9 965 969	1 422 842	458 091	11 846 902	4 467 763	1 892 354	1 036 766	7 396 884
1894	10 374 256	1 452 357	504 981	12 331 594	4 677 871	1 871 438	1 108 208	7 657 518
1895	10 613 109	1 563 286	534 737	12 711 132	4 685 680	1 885 305	1 126 869	7 697 855

f) Bewegung des Güterverkehrs von 1880—1895.

	A. Gewicht					B. Ertrag				
	Lokal- verkehr	Direkter Verkehr		Transit- verkehr	Summa	Lokal- verkehr	Direkter Verkehr		Transit- verkehr	Summa
		von fremden Bahnen	nach fremden Bahnen				von fremden Bahnen	nach fremden Bahnen		
Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	
1880	8 355 800	17 256 000	7 907 420	19 013 120	52 532 340	1 392 574	2 103 847	1 261 801	3 132 097	7 890 327
1881	9 024 580	18 341 700	10 224 820	15 409 800	53 000 908	1 461 116	2 117 691	1 551 465	2 392 719	7 522 992
1882	14 136 640	21 020 740	11 080 060	19 954 440	66 191 881	1 599 859	2 347 093	1 621 929	2 628 025	8 196 907
1883	15 298 360	23 528 980	12 790 240	21 484 060	73 101 640	1 934 350	2 665 919	1 883 999	2 912 132	9 396 400
1884	14 087 580	24 213 640	13 303 840	25 492 980	77 098 040	2 095 287	2 734 340	1 987 405	3 020 746	9 837 779
1885	16 172 220	22 806 160	13 559 340	21 046 740	73 584 560	2 246 133	2 516 606	2 015 857	2 293 458	9 072 055
1886	18 835 740	23 385 840	13 526 780	22 471 600	74 219 960	2 140 154	2 426 525	2 019 088	2 124 031	8 709 800
1887	14 143 120	25 045 940	14 524 820	25 850 820	80 564 700	2 067 956	2 630 664	2 103 724	2 402 236	9 204 581
1888	17 230 440	28 052 520	16 562 500	28 799 720	90 645 180	2 244 281	2 928 910	2 290 924	2 471 886	9 936 002
1889	17 176 100	30 004 200	18 168 936	31 675 600	97 025 260	2 350 594	3 065 078	2 461 999	2 679 259	10 556 931
1890	19 792 040	32 244 940	19 785 780	32 842 620	104 665 380	2 542 934	3 252 832	2 646 250	2 766 821	11 208 839
1891	19 777 440	34 899 040	20 763 520	35 695 000	111 135 000	2 614 313	3 520 032	2 753 387	2 982 552	11 870 285
1892	20 038 820	32 981 480	21 203 580	32 297 160	106 521 100	2 746 516	3 329 416	2 748 591	2 789 513	11 614 037
1893	19 854 900	34 072 460	23 388 440	33 887 440	111 203 240	2 773 453	3 456 180	2 948 937	3 017 239	12 195 810
1894	20 677 500	33 095 300	23 851 200	33 623 240	111 347 240	2 899 431	3 355 493	3 043 683	2 992 609	12 291 218
1895	23 329 920	35 165 280	23 582 360	37 634 800	119 712 360	3 115 864	3 619 835	3 066 838	3 361 100	13 163 639

Anlage 5. Oberhessische Bahnen.

	Personenverkehr		Güterverkehr		Viehverkehr		Gesamte Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
	Beförderte Personen	Einnahme Mark	Güter Tonnen	Einnahme Mark	Vieh Tonnen	Einnahme Mark			
1871	356 464	288 093	93 670	232 286	1 540	14 620	—	—	15 359
1872	415 007	323 102	132 272	301 612	2 000	18 058	720 135	707 125	13 119
1873	481 690	386 219	160 921	370 262	3 043	27 240	845 393	779 025	68 337
1874	541 590	413 052	177 452	430 569	3 348	30 324	936 392	852 181	84 919
1875	545 698	449 902	198 813	496 012	4 417	43 025	1 056 901	913 225	143 676
1876	551 912	455 695	185 312	514 743	4 155	38 464	1 054 043	1 020 760	33 283
1877	553 787	454 245	157 668	465 110	3 388	36 108	1 034 221	931 437	102 784
1878	526 054	431 644	157 593	438 349	3 378	34 173	981 055	903 419	77 635
1879/80	477 485	409 446	181 992	471 335	2 893	30 626	996 272	897 743	98 529
1880/81	470 448	388 808	195 760	482 585	3 158	35 728	982 531	890 178	92 352
1881/82	497 762	398 484	186 018	440 973	6 941	35 912	976 774	857 684	119 090
1882/83	506 627	399 421	170 058	371 705	7 319	33 769	909 986	828 750	81 236
1883/84	529 475	406 765	217 435	445 907	7 189	36 076	1 018 450	852 801	165 649
1884/85	544 606	417 350	226 080	474 521	8 387	37 263	1 041 532	843 084	198 448
1885/86	567 871	414 223	215 869	481 523	8 660	37 958	1 032 877	846 644	186 234
1886/87	592 780	430 450	213 733	491 122	9 556	40 225	1 060 007	922 527	137 480
1887/88	632 862	445 238	222 765	501 835	9 535	39 178	1 094 353	926 540	167 813
1888/89	648 201	459 418	280 269	555 733	10 752	44 456	1 171 479	936 540	244 819
									(mit Nebenbahnen 268 657)
1889/90	702 535	493 644	321 258	616 649	11 874	49 217	1 367 736	1 044 417	289 856
									(mit Nebenbahnen 325 593)
1890/91	755 893	512 310	350 872	638 446	10 341	45 132	1 435 928	1 138 372	297 555
1891/92	810 564	522 350	362 523	650 458	10 626	46 312	1 477 497	1 195 080	282 416
1892/93	846 107	525 356	366 716	671 816	10 475	44 673	1 504 836	1 235 674	269 162
1893/94	890 609	540 086	365 316	659 763	10 943	45 040	1 503 432	1 208 166	295 265
1894/95	913 923	524 647	393 637	685 519	9 212	40 282	1 509 838	1 244 741	265 097
1895/96	1 036 921	584 582	381 680	697 332	9 890	44 454	1 600 801	1 263 244	337 506

Anlage 6.

Die finanziellen Ergebnisse der bereits in Betrieb genommenen Nebenbahnen waren folgende.

Es rentierten:

	Nidda—Schotten (14 km) (Baufapital 530 000 Mk.) %	Stockheim—Gedern (18 km) (Baufapital 670 000 Mk.) %	Hungen—Laubach (13 km) (Baufapital 640 000 Mk.) %
1890	2,08	2,65	0,37
1891	1,80	2,32	0,15
1892	1,27	2,38	0,12
			Mark
1893	1,62	2,30	— 552
1894	1,50	1,88	— 384
1895	0,93	1,49	— 1224

Eberstadt—Pfungstadt (Baufapital 180 000 Mark) rentierte bis 1895 durchschnittlich zu 3 %, 1896 3,97 %, 1897 4,2 %, 1899 6,67 %, 1900 2,06 %, während 1898 und 1901 3700 und 2100 Mark Zuschuß zur Deckung der Betriebskosten erforderlich wurden.

Die 1895 eröffnete und bis 1902 von der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn verwaltete 16,52 km lange Nebenbahn Weinheim—Fürth (Baufapital 1 900 000 Mark) rentierte 1896 zu 2,29 %, 1897 2,63 %, 1898 3,92 %, 1899 3,78 %, 1900 1,12 %, 1901 1,17 %. Die ungünstigste Entwicklung zeigte Bickenbach—Seeheim. Diese ebenfalls bis 1902 von der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn verwaltete Nebenbahn (Baufapital 370 000 Mark), in deren Rentabilität man seinerzeit nicht die geringsten Zweifel setzte, erforderte beständig Zuschüsse zur Deckung der Betriebskosten und zwar 1896 7687 Mark, 1897 6769 Mark, 1898 13 418 Mark, 1899 11 426 Mark, 1900 27 600 Mark, 1901 27 946 Mark. Es zeigt sich somit auch hier wieder die Erfahrung, je kleiner die Strecke, um so schwieriger ein rentabler Betrieb. Darum kann aus den Ergebnissen dieser kleinen Strecken auch kaum auf die Ergebnisse der später eröffneten längeren Nebenbahnen geschlossen werden, ebensowenig wie aus den Ergebnissen der oberhessischen Bahnen und garantierten Linien, deren Fehler doch zumeist darin lag, daß sie als Hauptbahnen gebaut und betrieben wurden, obwohl ihr Verkehr über jenen von Nebenbahnen nicht hinausging.

Anlage 7. Der Personenverkehr auf den hessischen Linien 1895 und 1910.

	1895			1910		
	Personen- züge	Schnell- züge	Zus- gesamt	Personen- züge	Schnell- züge	Zus- gesamt
I. Main-Neckarbahn.						
1. Heidelberg—Darmstadt	9	8	17	13	15	28
2. Darmstadt—Frankfurt	15	8	23	22	15	37
II. Hessische Ludwigsbahn.						
1. a) Mainz—Worms . . daneben	8	3	11	13	9	22
b) Mainz—Oppenheim	1	—	1	8	—	8
2. Mainz—Bingen . . .	9	4	13	19	10	29
3. Mainz—Frankfurt . .	7	7	14	15	17	32
4. Mainz—Alzey	7	—	7	11	—	11
5. Worms—Alzey	6	—	6	13	—	13
6. Alzey—Bingen	5	—	5	10	—	10
7. Mainz—Schaffenburg	4	4	8	9	4	13
7a. Mainz—Darmstadt .	2	2	4	4	2	6
8. Darmstadt—Wiebels- bach	6	—	6	11	—	11
9. Hanau—Eberbach . .	5	1	6	7	1	8
10. Worms—Bensheim . .	6	—	6	11	—	11
11. Frankfurt—Mannheim	4	4	8	8	9	17
12. Mainz—Mannheim . .	3	2	5	7	10	17
13. Darmstadt—Worms . .	6	—	6	9	2	11
14. Frankfurt—Worms . .	4	—	4	6	5	11
III. Oberhessische Bahnen.						
1. Gießen—Gelnhausen .	3	—	3	5	—	5
2. Gießen—Fulda	3	—	3	5	1	6

Anlage 8. Die Entwicklung von Schuld, Unlagekapital, Bahn- länge und Reinertrag nach 1900. a) Preußen.

	Staats- schuld zu Beginn des Jahres	Davon Eisenbahn- schuld	Zins- bedarf der Staats- schuld	Tilgung der Staatsschuld	Anlage- kapital zu Beginn des Jahres	Bahn- länge	Rein- ertrag
	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	km	Mill. Mk.
1901	6 602	5 930	232	39,6 (99,1) ¹⁾	7 895	29 178	517,7
1902	6 720	6 119	235	40,32 (92,6)	8 166	29 660	541,5
1903	6 889	6 088	235	41,34 (84,1)	8 384	30 348	611,7
1904	7 035	6 167	242	42,91 (112,4)	8 585	30 821	632,7
1905	7 208	6 213	247	43 (124,7)	8 693	32 302	680,9
1906	7 373	6 166	252	44 (199,4)	8 863	32 602	698,7
1907	7 764	6 278	264	46,6 (166,4)	9 183	33 229	634,17
1908	7 963	6 402	275	47,4 (102,8)	9 591	34 544	529,07
1909	8 770	6 543	313	52,6 (147,2)	10 013	34 683	629,5
1910	9 421	6 816	333	56,6 (114,8)	10 464	35 630	710,72
1911	9 531	—	336	57,1	10 799	35 925	—

¹⁾ Zuschüsse zum Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung aus laufenden Überschüssen.

b) Hessen.

	Staats- schuld zu Beginn des Jahres	Davon Eisenbahn- schuld	Zinsbedarf		Tilgung der Staats- schuld	Anlage- kapital zu Beginn des Jahres	Bahn- länge km	Rein- ertrag
			a) der Staats- schuld	b) der Eisen- bahn- schuld				
	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.		Mill. Mk.
1901	315 ¹⁾	282	10,459	9,07	0,745	281	993	10,49
1902	321,6	282,8	10,60	9,16	0,791	282,2	1096	11,02
1903	349,3	297,34	11,33	9,52	0,773	289,2	1111	12,59
1904	348,75	297,5	11,72	9,60	1,118	297,6	1140	12,91
1905	381,83	309,4	12,28	9,91	0,881	305,2	1180	14,00
1906	381,31	309,9	12,26	9,91	0,879	311,5	1180	14,40
1907	397,73	317,3	13,00	10,24	0,943	315,9	1247	12,95
1908	400	317,5	13,43	10,51	0,204	326,2	1249	10,61
1909	419,74	330,5	14,21	11,15	1,909	336,5	1249	13,53
1910	438,83	350,5	14,57	11,57	1,301	345,4	1250	15,52
1911	441,2	353,6	—	—	—	357,3	1250	—

c) Baden.

	Eisenbahn- schuld ²⁾ zu Beginn des Jahres	Ver- zinsung	Tilgung ³⁾	Anlage- kapital zu Beginn des Jahres	Bahn- länge km	Reinertrag einschl. M. N. G. ⁴⁾	Überschuß über Zinsbedarf
1900	333	12,4	5,92	515	1590	18,06	5,66
1901	355	12,96	5,92	546	1599	14,65	2,69
1902	385	14,71	6,40	579	1621	14,55	0,16
1903	421	15,64	7,09	611	1621	23,26	7,62
1904	420	15,64	7,09	625	1666	27,4	11,76
1905	442	16,32	7,61	647	1669	26,34	10,02
1906	446	16,41	7,73	674	1700	29,58	13,17
1907	448	16,80	10,19	690	1720	28,35	11,55
1908	470	17,41	8,69	729	1745	14,06	3,35
1909	496	18,29	8,81	753	1746	23,96	5,67
1910	557	20,23	9,13	786	1755	30,55	10,30

¹⁾ Darunter etwa 12,6 Mill. Bundeskreditfahrschuld und 4,62 Mill. Staatsrente. Erstere verändert sich bis 1910 fast nicht, letztere ist jetzt amortisiert. Gegenüber anderen Staaten fällt die recht erhebliche Zunahme der für andere als Eisenbahnzwecke verwendeten Staatsschuld auf. Bei der Tilgung 1909 sind 1 Mill. Mk. aus Grundstückeerlösen genommen.

²⁾ Andere Staatsschulden als Eisenbahnschulden hat Baden nicht.

³⁾ Die Durchführung der Tilgung obliegt in Baden einer besonderen Behörde, der Eisenbahnschuldentilgungskasse. Dieser sind als Einnahmen zugewiesen die Überschüsse der Staatsbahnen einschließlich jener der Bodenseeschifffahrt und des Anteils am Überschuß der Main-Neckarbahn, das badische Aversum aus den Überschüssen der Reichspost (seit 1888 jährlich 500 000 Mk.), endlich jährliche Zuschüsse der Staatskasse (von 1880—1888 je 1³/₄ Mill. Mk., von 1888—1896 je 2³/₄ Mill. Mk., von 1896—1908 je 2 Mill. Mk.). Von diesen Einnahmen sind die Zinsen- und Tilgungsbeträge zu bestreiten.

⁴⁾ Bis 1908 hat Baden Ausgaben für Erweiterungen und Ergänzungen nur insoweit aus laufenden Einnahmen bestritten, als sie den Betrag von je 50 000 Mk. nicht überstiegen. Die Durchführung der bei den anderen Staatsbahnen üblichen 1908 auch in Baden eingeführten Höchstgrenze von 100 000 Mk. für solche Ausgaben hätte 1907 die Ausgaben dieses Jahres um 5 Mill. Mk. erhöht, um den gleichen Betrag, also den Reinertrag gemindert. Bei einem Vergleich der Entwicklung vor und nach 1908 sowie mit anderen Staatsbahnen ist das zu berücksichtigen.

d) Württemberg.

	Staatsschuld zu Beginn des Jahres	Darunter Eisenbahn- schuld	Zinsbedarf der Staatsschuld	Zinsbedarf der Eisen- bahnschuld	Zilgung	Anlagekapital zu Beginn des Jahres	Bahnlänge	Reinertrag ²⁾	Überschuß über Zinsen
	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	km	Mill. Mf.	Mill. Mf.
1900	482,7	448	17,28	15,42	2,81 (5,41 ¹⁾)	571	1826	16,71	1,29
1901	497	461	17,77	15,90	2,83 (6,81)	613	1837	15,28	-0,62
1902	509	475	18,2	16,41	2,9 (?)	627	1879	16,93	0,52
1903	520	486	18,3	16,83	3,0 (1,23)	637	1924	19,44	2,61
1904	529	491	19	17,05	3,2 (1,3)	652	1952	20,23	3,18
1905	535	498	18,6	17,3	3,2 (1,5)	669	1963	21,42	4,12
1906	532	496	19,3	18	3,3 (1,1)	684	1963	22,19	4,19
1907	559	523	19,5	18,24	3,5 (1,5)	700	1982	16,00	-2,24
1908	584	559	20,6	19,72	3,6 (1,3)	722	1982	16,43	-3,29
1909	585	561	20,67	19,83	3,73 (2,3)	746	2014	22,—	2,17
1910	607,45	583,5	21,58	20,74	3,87 (2,82)	772	2074	26,27	5,53
1911	603,70	605,5	21,88	21,31	4,01 (1,95)	795	2061	—	—

e) Bayern.

	Staatsschuld zu Beginn des Jahres	Darunter Eisenbahn- schuld	Zinsbedarf der Staatsschuld	Zinsbedarf der Eisen- bahnschuld	Zilgung	Bahnlänge	Reinertrag ⁴⁾	Überschuß über Zinsbedarf
	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	Mill. Mf.	km	Mill. Mf.	Mill. Mf.
1900	1319	1115	49,34	40,5	2,48 (?) ³⁾	5837	46,60	6,10
1901	1461	1235	50,56	41,90	2,48 (?)	5860	36,65	-5,25
1902	1474	1260	52,17	44,32	2,43 (?)	5916	46,81	2,49
1903	1545	1326	54,65	46,33	2,48 (?)	6147	49,73	3,40
1904	1592	1351	61,70	47,47	2,50 (7,87)	6357	50,70	3,23
1905	1650	1391	63,61	48,9	2,50 (8,80)	6443	57,56	8,66
1906	1707	1451	65,5	51,0	1,32 (3,30)	6513	61,02	10,02
1907	1754	1491	67,26	52,40	1,47 (3,30)	6575	60,19	7,79
1908	1794	1513	68,80	53,28	2,65 (3,50)	6736	58,62	5,34
1909	1854	1551	71,3	54,8	2,65 (3,31)	6895	56,16	1,31
		254 ⁵⁾		8,90 ⁵⁾		823 ⁵⁾	11,14	2,24
1910	2166	1589	82,0	56,32	2,77 (8,37)	7816	95,41	30,20
		254		8,90				
1911	2239	1631	85,4	67,0	2,92 (8,94) ⁶⁾	7949		
		254			2,55			

Das Anlagekapital betrug Ende 1900 1405,7 Mill. Mf., 1905 1624,2 Mill. Mf., 1909 1758,2 Mill. Mf.

¹⁾ Zuschüsse zu dem Extraordinarium aus laufenden Überschüssen der Staatskasse.

²⁾ Von der Pensionslast der Staatsbahnen trägt die Staatskasse etwa 500 000 Mf. Vorhandene Überschüsse verwendet Württemberg zu einer außerordentlichen Tilgung bis zu $\frac{2}{5}$, so 1911 3,51 Mill. Mf.

³⁾ Zuschüsse zu dem Extraordinarium aus laufenden Überschüssen der Staatskasse.

⁴⁾ Die Pensionslast der Staatsbahnen mit etwa 8-9 Mill. Mf. trägt die Staatskasse.

⁵⁾ Schuld aus Erwerb der pfälzischen Bahnen, Zinsbedarf dieser Schuld und Länge der pfälzischen Bahnen.

⁶⁾ Für 1912 und 1913 sind als Tilgung je 2,57 + 3,99 Mill. Mf. vorgesehen.

f) Sachsen.

	Staats- schuld zu Beginn des Jahres	Zinsbedarf der Staats- schuld	Tilgung	Anlage- kapital zu Beginn des Jahres	Bahn- länge	Reinertrag	Überschuß über Zins- bedarf
	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	Mill. Mk.	km	Mill. Mk.	Mill. Mk.
1900	829	25,55	9,75	866	3005	32,21	6,88
1901	940	26,95	9,75	912	3027	33,09	6,14
1902	980	29,95	9,20	945	3082	28,20	1,75
1903	971	29,95	9,20	980	3117	35,70	5,75
1904	961	30,97	10,33	1001	3117	43,06	12,09
1905	945	29,4	11,83	1014	3154	46,93	17,53
1906	941	29,03	11,83	1041	3217	48,50	19,47
1907	921	29,03	11,81	1050	3217	53,03	24,—
1908	917	27,8	11,84	1070	3233	42,18	14,38
1909	896	28,0	11,84	1090	3234	42,76	14,76
1910	893	28,13	11,84	1108	—	52,03	23,90
1911	871	27,8	11,84	1130	—	—	—

g) Elsaß-Lothringen.

h) Pfälzische Bahnen.

	Anlage- kapital im Jahres- durchschnitt in Mill. Mk.	Bahnlänge in Kilometern	Reinertrag in Mill. Mk.	Anlage- kapital im Jahres- durchschnitt in Mill. Mk.	Bahnlänge in Kilometern	Reinertrag in Mill. Mk.
1900	596	1632	26,7	218	725	11,6
1901	612	1669	17,8	222	725	10,4
1902	623	1669	23,6	224	736	11,3
1903	631,4 (57,8 ¹⁾)	1674 (202 ¹⁾)	27,4	227	810	11,7
1904	645 (58)	1737	26,2	230	810	12,6
1905	656 (59)	1737	28,7	234	810	12,1
1906	680 (60)	1738	32,2	239	810	12,3
1907	711 (61)	1738	25,8	246	810	12,5
1908	772 (64)	1782	20,7	244	810	11,3
1909	805 (67)	1792 (202)	27,6	258	823	11,2

¹⁾ Die in Klammern beigefügten Zahlen geben Baukapital und Länge der im Eigentum der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahngesellschaft befindlichen Strecken an.

Anlage 9. Die Entwicklung von Leistung, Vergütung und Ausgabe bei den deutschen Bahnen von 1889—1909.

A. Die Entwicklung der Länge in Kilometern.

	1889	1894	1909
Reichseisenbahnen	1 325 (202) ¹⁾	1 456 (332)	2 000 (435)
Preußen	23 925 (5895)	26 330 (7730)	35 724 (14587)
Bayern	4 733 (769)	5 188 (1194)	6 896 (2685)
Sachsen	2 271 (571)	2 397 (645)	2 809 (1000)
Württemberg	1 593 (86)	1 688 (128)	1 918 (320)
Baden	1 355 (208)	1 434 (203)	1 713 (243)
Main-Neckarbahn	97 (2)	97 (2)	} 1 246 (460)
Oberhessische Bahnen	208 (32)	220 (44)	
Hessische Ludwigsbahn	697	697	
Pfälzische Bahnen	664 (91)	675 (101)	823 (145)

B. Bestand an Fahrzeugen zu Ende des Rechnungsjahres 1909.

	Lokomotiven	Trieb- wagen	Personen- wagen	Gepäck- und Güterwagen
Reichseisenbahnen	1 099 (+45)	—	1 937 (+98)	23 787 (+1392)
Preußen	19 171 (+3752)	155 (—9)	37 088 (+6360)	411 945 (+59926)
Bayern	2 015 (+159)	19 (+1)	5 773 (+1113)	35 142 (+4493)
Sachsen	1 390 (+21)	7	3 700 (+156)	31 622 (+1093)
Württemberg	770 (—13)	2 (—4)	1 994 (+121)	11 346 (+307)
Baden	825 (+23)	20 (—1)	2 048 (—138)	18 114 (+72)
Main-Neckarbahn	—	—	—	—
Oberhessische Bahnen	—	—	—	—
Hessische Ludwigsbahn	—	—	—	—
Pfälzische Bahnen	329	— (—2)	905 (—24)	9 039 (—371)

C. Durchschnittliche Beschaffungskosten im Jahre 1907

	einer Lokomotive Mk.	eines Personenwagens Mk.	eines Güterwagens Mk.
Reichseisenbahnen	(34) 57 872 ²⁾	(54) 12 940	(674) 2993
Preußen	(503) 46 912	(1102) 13 634	(11 910) 2837
Bayern	(46) 49 181	(148) 10 668	(946) 3509
Sachsen	(27) 49 100	(80) 10 471	(500) 2643
Württemberg	(21) 44 348	(55) 12 028	(292) 3593
Baden	(17) 54 215	(41) 11 229	(520) 3182
Main-Neckarbahn	—	—	—
Oberhessische Bahnen	—	—	—
Hessische Ludwigsbahn	—	—	—
Pfälzische Bahnen	—	—	—

¹⁾ Die in Klammern beigefügten Ziffern geben die Länge der Nebenbahnen an.

²⁾ Die in Klammern beigefügten Ziffern geben an, inwieweit die Ergänzung der Fahrzeuge aus Mitteln des Betriebsfonds den Ersatz der ausgeschiedenen Fahrzeuge übersteigt oder hinter ihm zurückbleibt.

³⁾ Die in Klammern beigefügten Ziffern geben die durchschnittliche jährliche Vermehrung der Fahrzeuge in der Zeit von 16 Jahren, von 1894—1910, an.

D. Übersicht über die Steigerung von Leistungen, Einnahmen und Ausgaben.

I. Die Leistungen in Millionen Achskilometern.

	Gesamt- leistung 1889	Zunahme 1889-1894	Zunahme 1894-1899	Zunahme 1899-1906	Zunahme 1906-1909
Reichseisenbahnen	549 (418) ¹⁾	106 (66)	151 (110)	307 (200)	64 (22)
Preußen	8555 (6209)	843 (560)	2605 (1705) ¹⁾	5694 (3524)	1853 (807)
Bayern	1015 (450)	248 (280)	666 (86)	569 (353)	105 (72)
Sachsen	762 (490)	78 (25)	222 (127)	159 (80)	27 (30)
Württemberg	313 (172)	52 (48)	87 (45)	170 (65)	29 (11)
Baden	394 (235)	100 (67)	124 (90)	260 (147)	84 (78)
Main-Neckarbahn	63 (38)	15 (5)	14 (9)	—	—
Pfälzische Bahnen	186 (137)	24 (17)	50 (37)	83 (35)	26 (—7)

II. Die Einnahmen in Millionen Mark.

	Gesamt- einnahmen 1889	Zunahme 1889-1894	Zunahme 1894-1899	Zunahme 1899-1906	Zunahme 1906-1909
Reichseisenbahnen	52 (39)	9 (6)	25 (27)	31 (23)	—3,3 (+2)
Preußen	855 (604)	91 (61)	393 (220)	523 (350)	+34 (+86)
Bayern	102 (70)	13 (6)	46 (24)	46 (26)	—4 (+10)
Sachsen	84 (55)	8 (3)	39 (18)	29 (18)	—4 (+8)
Württemberg	34 (22)	4 (1)	16 (8)	18 (10)	—0,1 ²⁾ (+4)
Baden	43 (26)	6 (4)	23 (13)	24 (13)	—5 (+5)
Main-Neckarbahn	6 (3)	1 (0,8)	1,9 (0,7)	—	—
Pfälzische Bahnen	19 (14)	3 (2,5)	11 (5)	8 (5)	1 (1,7)

III. Die Ausgaben in Millionen Mark.

	Gesamt- ausgaben 1889	Zunahme 1889-1894	Zunahme 1894-1899	Zunahme 1899-1906	Zunahme 1906-1909
Reichseisenbahnen	27	8	18	27	10
Preußen	462	94	208	388	230
Bayern	54	23	28	39	18
Sachsen	45	14	37	7	19
Württemberg	19	4	11	15	7
Baden	24	7	15	9	10
Main-Neckarbahn	4	0,5	1,8	—	—
Pfälzische Bahnen	10	2,7	9	7	1

¹⁾ Die in Klammern beigefügten Zahlen geben die Ziffern für den Güterverkehr an.

²⁾ Württemberg hat den Fahrpreis pro Kilometer in der IV. Klasse auf 2 $\frac{1}{3}$ Pfennig erhöht.

E. Die Entwicklung der Leistungen.

a) Personenverkehr.

	α) Personenkilometer auf 1 km betriebener Strecke			β) Befehung auf 1000 Wagenachskilometer		
	1889	1894	1909	1889	1894	1909
Reichseisenbahnen . . .	214 550	246 483	602 449	(17) ¹⁾ 170	(21) ²⁾ 160	(26) ³⁾ 180
Preußen	290 608	335 924	676 574	(20) 165	(22) 200	(30) 200
Bayern	170 503	200 306	379 393	(23) 118	(20) 104	(26) 148
Sachsen	332 602	379 928	734 400	(23) 173	(22) 174	(25) 249
Württemberg	211 534	242 441	622 979	(21) 180	(21) 206	(23) 280
Baden	284 157	318 090	677 755	(17) 211	(20) 200	(26) 200
Main-Neckarbahn . . .	886 900	1 082 236	—	(26) 180	(26) 166	—
Oberheffische Bahnen .	77 615	173 342	—	(8) 320	370	—
Heffische Ludwigsbahn	306 805	347 784	—	(14) 270	(17) 256	—
Pfälzische Bahnen . .	196 908	243 905	589 680	(17) 237	(12) 224	(27) 238

b) Güterverkehr.

	α) Tonnenkilometer auf 1 km betriebener Strecke			β) Durchschnittsbelastung (leer und beladen) per Achse in Tonnen			
	1889	1894	1909	1889	1894	1908	1909
Reichseisenbahnen . .	(74) ³⁾ 722 145	813 006	1 323 043	(3,98) ⁴⁾ 2,54	(5,25) ⁵⁾ 2,70	3,10	(6,23) ⁶⁾ 3,26
Preußen	(77) 673 787	671 877	1 091 719	(3,73) 2,43	(5,65) 2,60	3,11	(6,93) 3,13
Bayern	(71) 358 251	355 290	575 568	(3,46) 2,26	(5,06) 2,28	2,61	(6,43) 2,79
Sachsen	(63) 531 012	508 755	788 516	(3,85) 2,24	(4,99) 2,23	2,57	(5,90) 2,92
Württemberg	(64) 279 855	287 958	539 709	(3,23) 2,24	(5,18) 2,13	2,65	(6,66) 2,93
Baden	(72) 414 459	441 478	921 574	(3,16) 2,06	(5,23) 1,99	2,46	(6,49) 2,60
Main-Neckarbahn . . .	(89) 757 685	902 820	—	(2,61) 1,80	(5,79) 1,92	—	—
Oberheff. Bahnen . . .	(27) 64 032	68 842	—	(3,25) 2,30	(5,4) 2,35	—	—
Heff. Ludwigsbahn . . .	(64) 295 095	333 071	—	(2,93) 2,05	(5,99) 2,11	—	—
Pfälzische Bahnen . .	(65) 568 456	676 655	1 090 931	(4,54) 2,65	(5,21) 2,94	3,54	(6,07) 4,13

c) Leistungen der Lokomotiven.

	Jede Lokomotive leistete Zugkilometer		
	1889	1894	1909
Reichseisenbahnen . . .	(31 243) ⁶⁾ 24 143	(42) ⁷⁾ 28 494	(58) ⁷⁾ 27 286
Preußen	(35 613) 22 270	(42) 21 521	(52) 25 002
Bayern	(33 522) 25 932	(37) 29 838	(45) 31 446
Sachsen	(39 786) 26 371	(40) 25 415	(47) 25 739
Württemberg	(37 926) 29 133	(40) 28 554	(44) 31 713
Baden	(33 013) 24 386	(42) 26 759	(51) 33 649
Main-Neckarbahn . . .	(31 810) 24 417	(38) 26 056	—
Oberheffische Bahnen .	(26 896) 24 031	(28) 27 206	—
Heffische Ludwigsbahn	(42 536) 29 978	(39) 31 156	—
Pfälzische Bahnen . . .	(40 374) 28 151	(38) 30 316	(48) 29 248

¹⁾ Durchschnittliche Achsenzahle der Personenzüge. Sie erhöht sich bis 1909 nur um 1—2 Achsen. — ²⁾ Durchschnittliche Achsenzahle der Schnellzüge. — ³⁾ Durchschnittliche Achsenzahle der Güterzüge; sie bleibt bis 1909 fast unverändert. — ⁴⁾ Belastung der Güterwagen in beladenem Zustand. — ⁵⁾ Durchschnittliche Tragfähigkeit der Güterwagen. — ⁶⁾ Geleistete Lokomotivkilometer. — ⁷⁾ Durchschnittliches Gewicht einer Lokomotive.

F. Die Entwicklung der Einnahmen.

a) Die Einnahmen im Personenverkehr

	α) auf 1 km betriebener Strecke in 1000 Mk.		β) auf 1 Personenkilometer in Pfennigen		γ) auf 1000 Personentwagenachskilometer in Mk.	
	1889	1909	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen . . .	7,3	14,2	(24) ¹⁾ 3,27	(25) ¹⁾ 2,25	132	97
Preußen	9,2	16,2	(28,5) 3,09	(23) 2,32	145	106
Bayern	6,3	10,2	(36,3) 3,52	(29) 2,53	149	109
Sachsen	10,9	19,7	(24,5) 3,22	(21) 2,58	138	136
Württemberg	7,2	14,6	(21,9) 3,39	(18,7) 2,24	130	117
Baden	10,7	17,1	(20,8) 3,55	(22,1) 2,45	155	107
Main-Neckarbahn . . .	29,8	—	(24) 3,14	—	142	—
Oberhessische Bahnen . .	2,6	—	(19) 3,32	—	211	—
Hessische Ludwigsbahn .	10,1	—	(20,6) 3,13	—	173	—
Pfälzische Bahnen . . .	6,3	12,7	(18,1) 3,10	(17,8) 2,08	132	109

b) Die Einnahmen im Güterverkehr

	α) auf 1 km betriebener Strecke in 1000 Mk.		β) auf 1 Tonnenkilometer in Pfennigen		γ) auf 1000 Güterwagenachskilometer in Mk.	
	1889	1909	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen . . .	26,1	44	(86) ²⁾ 3,53	(72) ²⁾ 3,31	90	106
Preußen	25,0	36	(116) 3,71	(111) 3,56	90	101
Bayern	15,1	20	(138) 4,46	(137) 3,83	94	97
Sachsen	24,5	36	(73) 4,45	(65) 4,46	100	127
Württemberg	13,8	24	(88) 4,83	(82) 4,40	108	123
Baden	18,8	35	(75) 4,60	(84) 3,93	91	97
Main-Neckarbahn . . .	33,8	—	(63) 4,43	—	80	—
Oberhessische Bahnen . .	3,4	—	(35) 5,3	—	119	—
Hessische Ludwigsbahn .	15,1	—	(43) 4,95	—	101	—
Pfälzische Bahnen . . .	21,2	35	(74) 3,7	(81) 3,10	98	127

1) Der durchschnittlich von jeder Person zurückgelegte Weg.

2) Der durchschnittlich von jeder Tonne zurückgelegte Weg.

G. Die Entwicklung der Ausgaben.

I. Gesamte Ausgaben in 1000 M^{ark}.

	A. Persönliche Ausgaben						B. Sachliche Ausgaben					
	auf 1 km be- triebener Strecke		auf 100 Ruh- filometer		auf 1000 Wagen- achsfilometer		auf 1 km be- triebene Strecke		auf 100 Ruh- filometer		auf 1000 Wagen- achsfilometer	
	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen	8,4	23,1	0,97	1,51	23	39	18,2	25	2,1	1,6	27	42
Preußen	9,1	18,6	1,07	1,43	25	35	19,5	19,5	2,3	1,5	29	37
Bayern	6,3	12,6	1,04	1,32	29	39	11,6	12,4	1,9	1,3	24	38
Sachsen	11,2	25,1	1,21	2,02	33	56	20,4	19	2,2	1,5	27	43
Württemberg	5,4	15,7	0,85	1,20	27	46	12	14,2	1,9	1,0	33	41
Baden	8,6	24,2	1,04	1,53	30	44	17,4	20,2	2,1	1,3	31	37
Main-Neckarbahn	15,5	—	1,02	—	23	—	39	—	2,6	—	37	—
Oberheffische Bahnen	2,3	—	0,73	—	48	—	4,8	—	1,5	—	52	—
Heffische Ludwigsbahn	6,2	—	0,77	—	28	—	13,5	—	1,7	—	34	—
Pfälzische Bahnen	8,3	21	1,07	1,76	29	17	14,5	16,4	1,9	1,3	33	36

II. Persönliche Ausgaben.

1. Zahl des Personals.

	A. Allgemeine Verwaltung						B. Bahnbewachung und -Unterhaltung						C. Stations-, Expeditions-, Zug- begleitungs- und Zugförderungsdiens					
	Etatsmäßige Beamte		Auf je 100 etatsmäßige Beamten kommen				Etatsmäßige Beamte		Auf je 100 etatsmäßige Beamten kommen				Etatsmäßige Beamte		Auf je 100 etatsmäßige Beamten kommen			
			diätarische Beamte		Arbeiter				diätarische Beamte		Arbeiter				diätarische Beamte		Arbeiter	
	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen	348	844	60	22	7	16	1232	1840	2	5	274	348	3044	8222	14	22	90	100
Preußen	5460	13631	60	29	2	22	15910	23569	11	5	370	415	49678	138877	17	5	135	113
Bayern	643	2794	50	2	15	5	2477	3131	5	—	200	315	8705	21283	10	—	60	80
Sachsen	529	1690	70	21	25	23	1960	2010	8	1	225	385	6470	12471	30	4	137	150
Württemberg	240	746	25	83	9	15	1213	1369	1	1	160	276	2431	5843	10	10	100	115
Baden	302	802	8	85	5	40	854	886	2	24	200	468	3380	6115	1	48	80	155
Main-Neckarbahn	55	—	100	—	6	—	92	—	8	—	300	—	311	—	15	—	130	—
Oberheffische Bahnen	20	—	40	—	—	—	133	—	1	—	100	—	135	—	5	—	50	—
Heffische Ludwigsbahn	248	—	16	—	14	—	511	—	2	—	220	—	1546	—	5	—	80	—
Pfälzische Bahnen	91	400	35	1	7	8	692	701	20	—	75	330	1746	3168	23	—	50	128

2. Befoldung des Personals pro Kopf in Mark.

	A. Allgemeine Verwaltung						B. Bahnbewachung und -Unterhaltung						C. Stations-, Expeditions-, Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst					
	Etatmäßige Beamte		Diätarische Beamte		Arbeiter		Etatmäßige Beamte		Diätarische Beamte		Arbeiter		Etatmäßige Beamte		Diätarische Beamte		Arbeiter	
	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen . .	4545	4304	1430	2677	—	1276	1216	1777	1660	1500	583	876	1946	2580	1020	2485	1000	1866
Preußen	4050	4438	1600	2923	—	1268	1111	1673	1409	1785	595	857	1725	2261	1146	1980	837	1685
Bayern	5760	3526	1408	1951	—	1763	1320	1751	1146	—	700	927	1862	2384	814	1731	874	1654
Sachsen	3486	3715	1500	2000	—	1302	1170	1812	1289	2202	565	889	1630	2585	860	1701	800	1834
Württemberg	4000	3775	1000	1834	—	1247	1042	1322	1812	1833	601	966	1687	2287	1039	1284	690	1717
Baden	4171	4054	1000	2048	—	1450	1356	1651	1128	1433	700	1064	1750	2506	1176	1783	1000	1881
Main-Neckarbahn . .	3040	—	1000	—	—	—	1190	—	1766	—	618	—	2150	—	1231	—	900	—
Oberheffische Bahnen .	2893	—	1350	—	—	—	1001	—	806	—	520	—	1638	—	900	—	680	—
Hessische Ludwigsbahn	3128	—	900	—	—	—	900	—	1000	—	465	—	1351	—	955	—	812	—
Pfälzische Bahnen . .	5874	3619	800	3685	—	1353	1216	1754	400	616	627	1008	1824	2417	305	908	900	1695

3. Die Leistungen und ihre Kosten.

Es kamen auf 10 Mill. Wagenachskilometer

	A. In der allgemeinen Verwaltung				B. In der Bahnbewachung und -Unterhaltung				C. Im Stations-, Expeditions- und Zugbegleitungsdienst				D. Im Zugförderungsdienst			
	beschäftigte Personen		gezahlte Befoldung		beschäftigte Personen		gezahlte Befoldung		beschäftigte Personen		gezahlte Befoldung		beschäftigte Personen		gezahlte Befoldung	
	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen . .	11	10	361	363	83	70	629	764	87	113	1193	2041	24	30	434	744
Preußen	12	11	396	388	90	63	619	615	112	103	1308	1721	32	33	478	675
Bayern	10	14	430	468	73	60	666	672	116	110	1636	2122	30	43	514	861
Sachsen	13	19	374	597	85	77	612	837	195	192	1981	3091	33	36	563	895
Württemberg	10	23	343	627	100	79	781	842	135	133	1404	2178	32	42	509	953
Baden	9	19	344	534	63	55	588	647	119	135	1605	2262	38	36	600	882
Main-Neckarbahn . .	18	—	391	—	58	—	456	—	75	—	1229	—	26	—	502	—
Oberheffische Bahnen .	32	—	737	—	283	—	2141	—	155	—	1703	—	51	—	824	—
Hessische Ludwigsbahn	21	—	549	—	105	—	631	—	136	—	1500	—	34	—	471	—
Pfälzische Bahnen . .	7	12	290	419	73	83	637	973	114	136	1649	2362	29	37	510	788

G. Die Entwicklung der Ausgaben (Fortsetzung).

III. Sachliche Ausgaben.

1. Die Kosten der Betriebsmaterialien

	auf je 1000 Wagenachskilometer (in Mark)	
	1889	1909
Reichseisenbahnen	(1,98) ¹⁾ 4	(3,91) ¹⁾ 9,89
Preußen	(1,93) 3,71	(3,14) 7,70
Bayern	(2,03) 4,93	(3,70) 10,90
Sachsen	(1,77) 4,29	(3,84) 10,74
Württemberg	(2,29) 6,46	(3,00) 11,33
Baden	(1,86) 4,17	(4,06) 11,66
Main-Neckarbahn	(2,07) 4,35	—
Oberhessische Bahnen	(1,21) 7,11	—
Hessische Ludwigsbahn	(1,76) 5,62	—
Pfälzische Bahnen	(1,64) 3,82	(4,51) 12,03

2 a) In den Werkstätten wurden verarbeitet

	an Material per 1000 Wagenachskilometer (in Mark)	
	1889	1909
Reichseisenbahnen	2,83	2,5
Preußen	4	2,43
Bayern	3,31	2,22
Sachsen	6	4
Württemberg	5,11	3,75
Baden	4,23	2,48
Main-Neckarbahn	2,82	—
Oberhessische Bahnen	4,38	—
Hessische Ludwigsbahn	3	—
Pfälzische Bahnen	2,15	3,25

2 b) Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel.

A. Gesamte Aufwendungen (in Mark)

	bei Lokomotiven auf 1000 Lokomotiv- kilometer			bei Personenwagen auf 1000 Achs- kilometer			bei Güterwagen auf 1000 Achskilometer		
	1889	1894	1909	1889	1894	1909	1889	1894	1909
Reichseisenbahnen	96	96	156	8,15	7,82	9,75	3,60	4,08	5,71
Preußen	88	88	132	6,25	6,16	8,12	2,87	2,96	5,12
Bayern	80	74	119	6,16	4,44	7,48	2,84	3,37	4,93
Sachsen	57	71	163	4,16	4,76	10,60	2,94	2,93	4,90
Württemberg	72	90	98	4,67	4,86	5,32	3,15	2,99	4,11
Baden	130	99	130	6,98	8,46	5,95	3,06	3,28	4,26
Main-Neckarbahn	113	96	—	7,41	7,74	—	5,61	5,62	—
Oberhessische Bahnen	67	77	—	6,98	7,69	—	3,96	4,64	—
Hessische Ludwigsbahn	49	62	—	4,30	4,84	—	2,77	3,43	—
Pfälzische Bahnen	52	54	92	4,49	5,41	11,29	2,15	2,14	5,71

1) Kosten auf 10 Achskilometer.

G. Die Entwicklung der Ausgaben (Fortsetzung).

III. Sachliche Ausgaben.

2b) Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel (Fortsetzung)

B. In den Werkstätten beschäftigte Personen

	Beamte		Handwerker			Arbeiter		
	1889	1894	1889	1894	1909	1889	1894	1909
Reichseisenbahnen . .	110	169	2 033	2 283	3 996	281	296	1300
Preußen	2231	3052	29 435	31 995	60 221	7685	7849	9061
Bayern	152	243	2 890	3 505	4 683	443	454	796
Sachsen	234	470	2 156	2 746	2 925	766	1100	1559
Württemberg	67	76	950	1 266	1 930	224	410	458
Baden	108	140	1 424	1 752	2 884	444	594	1247
Main-Neckarbahn . .	16	14	254	292	—	29	33	—
Oberheffische Bahnen .	5	7	49	60	—	13	14	—
Heffische Ludwigsbahn	37	38	535	664	—	80	120	—
Pfälzische Bahnen . .	35	40	584	679	1 230	165	202	346

C. Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit in den Werkstätten.

	Handwerker			Arbeiter		
	1889	1894	1909	1889	1894	1909
Reichseisenbahnen . .	10,08	10,31	9,02	10,08	10,31	9,21
Preußen	10,04	10	(10,08) 9,07	10,09	10,11	(10) 9,08
Bayern	10	10	9,36	10	10	9,33
Sachsen	10	10	9,14	10	10	9,12
Württemberg	11,30	10,5	9,12	11,08	10,28	9,19
Baden	9,89	9,50	9,18	10,44	9,73	9,23
Main-Neckarbahn . .	9,52	10	—	11,28	10,46	—
Oberheffische Bahnen .	10	10	—	10	10	—
Heffische Ludwigsbahn	11,10	11,11	—	11	11,10	—
Pfälzische Bahnen . .	10,75	10,75	10,70	10,25	10,75	9,17

D. Lohn per Stunde in Mark.

	Handwerker			Arbeiter		
	1889	1894	1909	1884	1894	1909
Reichseisenbahnen . .	0,35	0,38	0,49	0,21	0,21	0,46
Preußen	0,34	0,36	0,48	0,24	0,27	0,41
Bayern	0,33	0,35	0,51	0,26	0,26	0,45
Sachsen	0,38	0,41	0,59	0,25	0,28	0,50
Württemberg	0,32	0,36	0,54	0,20	0,26	0,45
Baden	0,29	0,35	0,51	0,23	0,27	0,43
Main-Neckarbahn . .	0,34	0,35	—	0,26	0,25	—
Oberheffische Bahnen .	0,35	0,37	—	0,24	0,29	—
Heffische Ludwigsbahn	0,26	0,28	—	0,19	0,21	—
Pfälzische Bahnen . .	0,22	0,26	0,50	0,19	0,20	0,45

G. Die Entwicklung der Ausgaben (Fortsetzung).

III. Sachliche Ausgaben.

2 b) Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel (Fortsetzung).

E. Auf 10 Mill. Wagenachskilometer kommen

	beschäftigte Personen		gezahlte Besoldung	
	1889	1909	1889	1909
Reichseisenbahnen	421	452	364	535
Preußen	380	305	354	436
Bayern	328	260	300	340
Sachsen	383	388	371	480
Württemberg	375	365	378	408
Baden	474	430	391	551
Main-Neckarbahn	447	—	473	—
Oberheffische Bahnen	638	—	595	—
Heffische Ludwigsbahn	401	—	313	—
Pfälzische Bahnen	401	427	254	680

2 c) Steigerung von 1889—1909

	des Verkehrs	der Arbeiterzahl	des Wertes des aufgewendeten Materials
Reichseisenbahnen	100 %	130 %	90 %
Preußen	100 %	88 %	40 %
Bayern	101 %	65 %	45 %
Sachsen	65 %	50 %	10 %
Württemberg	100 %	100 %	55 %
Baden	130 %	122 %	50 %
Main-Neckarbahn	—	—	—
Oberheffische Bahnen	—	—	—
Heffische Ludwigsbahn	—	—	—
Pfälzische Bahnen	—	—	—

3. Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen.

A. Gesamtkosten in 1000 Mark

	auf 1 km betriebener Strecke				auf 100 000 Wagenachskilometer			
	1889	1893	1894	1909	1889	1893	1894	1909
Reichseisenbahnen	3,6	4,1	4,6	6,5	1	1,1	1,2	1,1
Preußen	3,6	4,3	3,8	6,9	1	1,2	1,1	1,3
Bayern	1,7	2,1	2	3,6	0,8	0,8	0,8	1,1
Sachsen	3,4	4,7	4,1	5	1	1,3	1,2	1,1
Württemberg	2,4	2,7	2,7	5	1,2	1,3	1,2	1,5
Baden	3	2,9	4,7	5,4	1,1	0,9	1,4	1
Main-Neckarbahn	5	5,8	6	—	0,7	0,7	0,7	—
Oberheffische Bahnen	1,1	1,2	1,2	—	2,4	2,3	2,3	—
Heffische Ludwigsbahn	2,3	1,82	1,88	—	1	0,7	0,7	—
Pfälzische Bahnen	2,3	3,0	3	3,9	0,8	1	1	0,9

3. Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen (Fortsetzung).

B. Verwendetes Material.

a) Gewicht des verwendeten Materials.

	Schienen in 1000 Tonnen					Eiserne Schwellen in 1000 Tonnen					Kleineisenzeug in 1000 Tonnen					Hölzerne Schwellen per 1000 Stück					Bettungsmaterial in 1000 cbm					
	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	
Reichseisenbahnen	6,4	9,8	9,5	8,6	10	4	2,4	5	0,9	0,7	1,7	2	2,2	5,5	5,8	56	159	153	2433	274	92	116	89	183	113	
Preußen	88,2	130,7	119,2	193,1	234	31,6	44,7	51,1	111	136	27,4	40,8	38	80	109,3	2000	2545	2117	635	3013	1620	2124	1947	3770	4770	
Bayern	11,6	15,3	17,2	28	14,3	2,3	1,6	1,7	7	0,5	2,3	5,2	5,2	10,8	6	418	544	544	253	517	180	200	196	586	350	
Sachsen	11,8	20,3	17,5	11,3	12,3	0,03	0,02	0,05	1,5	0,04	3,7	6,9	5,4	6	4,2	306	391	322	112	307	160	190	187	153	172	
Württemberg . .	3,5	6,3	7	4,8	8	2,6	3,7	3,7	3	3,1	1	1,6	1,5	2,4	4	82	122	16	10	170	44	58	47	56	67	
Baden	6,1	5,4	10,4	11,2	6,4	6,2	5,4	6,5	12,8	6,6	1,5	1,2	3,2	2	1,5	43	55	24	—	5	93	85	106	99	81	
Main-Neckarbahn	0,5	1	0,5	—	—	0,4	0,4	0,8	—	—	0,06	0,08	0,1	—	—	10	12	10	—	—	48	10	10	—	—	
Oberhess. Bahnen	0,3	0,5	0,5	—	—	0,01	—	—	—	—	0,05	0,09	1,1	—	—	23	15	17	—	—	1	2	4	—	—	
Hess. Ludwigsbahn	2	2,8	3,1	—	—	2,4	0,25	0,4	—	—	0,33	0,52	0,53	—	—	35	45	46	—	—	10	8	10	—	—	
Pfälzische Bahnen	3,5	3,6	4,8	5,4	1,4	1,8	1,8	1,9	0,02	0,02	0,56	0,6	0,75	1	0,6	48	76	117	—	—	92	121	19	17	19	29

β) Preis des verwendeten Materials.

	Schienen per Tonne					Eiserne Schwellen per Tonne					Kleineisenzeug per Tonne					Hölzerne Schwellen per 1000 Stück					Bettungsmaterial in 1000 cbm				
	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909	1889	1893	1894	1904	1909
Reichseisenbahnen	127	101	127	112	119	130	108	109	123	132	190	213	210	159	186	642	526	586	582	681	190	181	210	137	182
Preußen	128	127	124	116	121	128	119	110	107	113	174	159	161	150	184	429	501	472	449	494	346	312	308	269	312
Bayern	132	121	108	121	123	117	132	136	115	122	176	140	144	155	179	318	355	359	434	505	174	163	177	341	356
Sachsen	125	130	133	126	131	159	469	275	117	123	152	140	146	163	195	300	325	343	392	376	268	300	280	293	297
Württemberg . .	156	123	125	124	132	156	125	118	137	123	213	197	173	160	195	398	311	224	368	505	417	450	530	334	335
Baden	118	110	109	120	126	117	108	103	108	117	171	199	182	194	214	354	435	462	450	783	432	536	534	462	347
Main-Neckarbahn	150	92	148	—	—	125	125	107	—	—	359	209	175	—	—	384	429	319	—	—	424	552	586	—	—
Oberhess. Bahnen	128	134	115	—	—	191	—	—	—	—	240	170	147	—	—	306	390	350	—	—	1184	893	406	—	—
Hess. Ludwigsbahn	122	121	109	—	—	128	129	116	—	—	218	147	137	—	—	396	369	358	—	—	345	329	290	—	—
Pfälzische Bahnen	113	101	86	123	129	119	121	72	125	112	157	159	140	150	187	374	391	406	433	534	138	171	182	290	339

