

PETER BEYER

LEIPZIG UND DIE ANFÄNGE DES DEUTSCHEN EISENBAHNBAUS

Die Strecke nach Magdeburg
als zweitälteste deutsche Fernverbindung
und das Ringen der Kaufleute um ihr Entstehen
1829-1840

Abhandlungen
zur Handels- und Sozialgeschichte

Band
17



HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER WEIMAR

160356

90



ABHANDLUNGEN ZUR HANDELS-
UND SOZIALGESCHICHTE

Herausgegeben von der
Hansischen Arbeitsgemeinschaft
der Historiker-Gesellschaft
der Deutschen Demokratischen Republik

Band 17

1978

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

LEIPZIG UND DIE ANFÄNGE
DES DEUTSCHEN EISENBAHNBAUS

*Die Strecke nach Magdeburg
als zweitälteste deutsche Fernverbindung
und das Ringen der Kaufleute um ihr Entstehen
1829-1840*

Von

PETER BEYER

1978

VERLAG HERMANN BÖHLAUS NACHFOLGER
WEIMAR

Mit 3 Karten und 6 Abbildungen

Copyright 1978 by Hermann Böhlau Nachfolger, Weimar

LSV 0265

272-140/3/78 - E 37/78

Printed in the German Democratic Republic

Gesamtherstellung: VEB Messedruck Leipzig

L.-Nr. 2460

Best.-Nr. 795 538 1

DDR 21,- M

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungen	8
Vorwort	9
Einleitung	11
<i>Erstes Kapitel</i>	
Das Verhältnis von Handel und Gütertransport	23
<i>Zweites Kapitel</i>	
Die Industrielle Revolution und das Entstehen der Eisenbahnen	33
<i>Drittes Kapitel</i>	
Das Projekt einer Strecke Leipzig – Magdeburg von 1829, Bedeutung und Ursachen	49
I. Das Vorhaben als erster Ausdruck des Bedürfnisses der messestädtischen Kaufleute nach einer umwälzenden Verbesserung des Warentransports	49
II. Die Ursachen des Interesses an einer Eisenbahnverbindung mit Magdeburg	52
1. Die zentrale Position Leipzigs im Handelsverkehr des mittleren Deutschland und ihre wachsende Beeinträchtigung	52
2. Das Entstehen des Widerspruchs zwischen den Bedürfnissen des Leipziger Handels und dem Straßenverkehr	58
a) Die Zunahme des Fernhandels mit schweren und voluminösen Waren ausländischer Herkunft	58
b) Die spezifischen Transportanforderungen der genannten Güter – ihr Anteil am Aufschwung der Elbschiffahrt	63
c) Der Aufstieg Magdeburgs zum Zentrum des Handels mit transportaufwendigen ausländischen Waren im mittleren Deutschland – seine negativen Folgen für Leipzig	68
d) Die Einführung der freien Elbschiffahrt und ihre Auswirkungen auf die Messestadt	79
e) Der Bau von Leipzig umgehenden Chausseen auf preußischem Gebiet	80
f) Zölle und andere Handelsabgaben als Hemmnis des Warentransports nach und über Leipzig	81
3. Das Projekt der Eisenbahn nach Magdeburg als Versuch zur Rückgewinnung der früheren Position Leipzigs	83
<i>Viertes Kapitel</i>	
Friedrich List und das erneute Streben der Leipziger Kaufleute nach der Verbindung mit Magdeburg 1833–1835	89
I. Das Interim in den örtlichen Eisenbahnbemühungen 1830 bis Oktober 1833	89
II. Die Stellung der Messestadt in den ersten Plänen Lists für ein nationales Eisenbahnsystem	92
III. Die führenden Eisenbahnförderer – ihre Herkunft und ökonomische Betätigung	105
IV. Strategie und Taktik in der Eisenbahnpolitik der Leipziger Bourgeoisie	115

V. Die Reaktion der sächsischen Regierung und der kommunalen Organe in Leipzig auf die Eisenbahnpläne	122
VI. Der Einstellungswandel bei der Magdeburger Kaufmanschaft – ihr nunmehriges Interesse an einer Strecke nach Leipzig	128
VII. Die Rolle der Konkurrenz bei der Ausbreitung des Eisenbahnbaus und das Verhältnis des Handels- und des Industriekapitals zu ihm	138
VIII. Die Konfrontation zwischen der Bourgeoisie Leipzigs und Magdeburgs einerseits und List andererseits	149

Fünftes Kapitel

Verkehrsaufkommen, Rentabilitätsaussichten und das Verhältnis von unmittelbarer Produktion und Transportwesen	157
I. Das Verkehrsaufkommen zwischen Leipzig und Magdeburg – seine Bedeutung für die Rentabilitätsaussichten des Eisenbahnunternehmens	157
II. Die Rentabilitätsaussichten der ersten größeren Eisenbahnen und das Verhältnis von unmittelbarer Produktion und Verkehr	166

Sechstes Kapitel

Der Bau der „Magdeburg – Cöthen – Halle – Leipziger Eisenbahn“ in seinen Bezügen zur Messestadt (Überblick)	173
Ergebnisse	185
Tabellen	191
Quellen und Literatur	193
Register der geographischen Namen	201
Register der Eisenbahnprojekte und -linien	204

ABKÜRZUNGEN

AdW	Akademie der Wissenschaften der DDR, Berlin
AfE	Archiv für Eisenbahnwesen
BetriebsA RbdDr	Betriebsarchiv der Reichsbahndirektion Dresden
DAW	Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin
HfÖ	Hochschule für Ökonomie „Bruno Leuschner“ Berlin
HfV	Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden
IfG	Institut für Geschichte
IWG	Institut für Wirtschaftsgeschichte
JbWg	Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte
KMU	Karl-Marx-Universität Leipzig
LT	Leipziger Tageblatt
LZ	Leipziger Zeitung
MdI	Ministerium des Innern
MEW	K. Marx u. Fr. Engels, Werke
SH	Sächsische Heimatblätter
StADr	Staatsarchiv Dresden
StAM	Staatsarchiv Magdeburg
StAW	Staatsarchiv Weimar
StadtAL	Stadtarchiv Leipzig
StadtAM	Stadtarchiv Magdeburg
WZ	Wissenschaftliche Zeitschrift
ZfG	Zeitschrift für Geschichtswissenschaft
ZIG	Zentralinstitut für Geschichte
ZStAM	Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg

VORWORT

Wie das Traditionsbewußtsein im allgemeinen, wächst in den letzten Jahren auch das Interesse an der Entwicklung der Eisenbahnen in erfreulichem Maße. An Literatur dazu existieren aus jüngster Zeit jedoch nur das populärwissenschaftliche Buch „Einbaum-Dampflok-Düsenklipper. Streifzug durch das deutsche Verkehrswesen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft“ (Autorenkollektiv der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden unter Leitung von Elfriede Rehbein, 3. Aufl. 1974), spezielle Arbeiten über Dampflokomotiven und einzelne örtliche Veröffentlichungen. Weiter zurück liegen bereits die Festschrift des Ministeriums für Verkehrswesen zum 125jährigen Jubiläum der Eisenbahnen in Deutschland (1960) und das Buch von Eichholtz (1962). Die nunmehr erscheinende Monographie, die nicht nur die zweitälteste deutsche Fernverbindung, sondern auch die ein Jahr früher beendete Leipzig-Dresdner Linie und überhaupt die allgemeine Problematik der Genesis des neuen Verkehrsträgers behandelt, ist nach dem letztgenannten Werk die zweite in der DDR über die Anfangszeit des deutschen Eisenbahnbaus. Trotz der nationalen Bedeutung Leipzigs für das Entstehen der Schienenwege sind auch zur Eisenbahngeschichte der Messestadt in der Vergangenheit kaum größere Arbeiten publiziert worden, wie ein Blick in deren Bibliographie zeigt. Noch immer stellt die Festschrift zur 25-Jahr-Feier der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie von 1864 (154 S.) mit Abstand den umfangreichsten Beitrag dazu dar.

Die vorliegende Monographie ist die überarbeitete Fassung meiner 1974 an der Karl-Marx-Universität Leipzig verteidigten Dissertation zur Promotion A. Sie wurde betreut von Professor Dr. Karl Czok und Professor Dr. Elfriede Rehbein, die mich durch wertvolle Hinweise unterstützten, und sie entstand mit Förderung des Stadtarchivs Leipzig, vor allem seitens seines ehemaligen Direktors Dr. Manfred Unger. Die Fertigstellung für den Druck konnte ich hingegen am Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR, Berlin, vornehmen. Unter den neuen Veröffentlichungen, die ich dabei noch berücksichtigt habe, waren für mich konzeptionell bedeutsam die Gedanken, die Professor Wolfgang Jonas im Meinungsstreit mit den Professoren Jürgen Kuczynski, Hans Mottek und Jaroslav Purš (ČSSR) über Wesen und Periodisierung der Industriellen Revolution entwickelt hat. Hinsichtlich der zentralen Rolle der Arbeitsmaschine bin ich ihnen gefolgt. Was jedoch die umstrittenen Probleme der Zugehörigkeit der Eisenbahnentwicklung zum Umwälzungsprozeß und die Funktion des neuen Verkehrsträgers in ihm betrifft, so habe ich - z. T. daran anknüpfend - eine Auffassung konzipiert, die möglicherweise weiterführt und eine Synthese gegensätzlicher Theorien sein könnte. Anregungen vermittelte mir insbesondere der Meinungs-austausch mit Dr. habil. Karl Lärmer, Professor Dr. Rudolf Forberger, Dr. sc. Hartmut Zwahr und Dr. Heinz Wehner.

Die Veröffentlichung verdanke ich Professor Karl Czok und dem Vorstand der Han-sischen Arbeitsgemeinschaft der Historiker-Gesellschaft der DDR. Die Aufnahme in

die Schriftenreihe wird dadurch gerechtfertigt, daß das Buch den Beitrag des Handels zur Umwälzung des Landtransports beim Übergang zum Kapitalismus analysiert und bis ins 18. Jahrhundert zurückreichende Faktoren berücksichtigt.

Herzlich danke ich auch meiner Frau für ausdauerndes Mitwirken und Verständnis, zumal die Arbeit zum größeren Teil in der Freizeit entstanden ist.

März 1978

Peter Beyer

EINLEITUNG

Umwälzende ökonomische Veränderungen bildeten einen untrennbaren Bestandteil des welthistorischen Prozesses der Durchsetzung, des Sieges und der Festigung des Kapitalismus in den fortgeschrittenen Ländern. 1848 verwiesen Marx und Engels darauf, daß „die Bourgeoisie . . . massenhaftere und kolossalere Produktionskräfte geschaffen (hat) als alle vergangenen Generationen zusammen“. Und sie zählten dazu u. a. die Maschinerie, die Anwendung der Chemie auf Industrie und Ackerbau, die Urbarmachung ganzer Weltteile, aber auch die Eisenbahnen, die Dampfschiffahrt und die elektrischen Telegraphen.¹ Wie in der unmittelbaren Produktion waren auch im Verkehrswesen die Jagd nach Profit und der damit verbundene Konkurrenzkampf die Haupttriebkkräfte des technischen Fortschritts.

Die Möglichkeit eines massenhaften, billigen, schnellen und kontinuierlichen Transportes von Gütern und Personen bietend, wurde die Eisenbahn in England als dem ökonomisch entwickeltsten Staat vor allem aus den Bedürfnissen der „großen Industrie“ geboren und auf der Grundlage des erreichten Standes der Produktion auch geschaffen. Sie entstand durch Kombination der schon seit langem insbesondere im Bergbau zur Verminderung des Rollwiderstandes genutzten Spurbahnen mit der neuerfundnen Dampfmaschine als „erstem Motor . . .“, der mobil und ein Mittel der Lokomotion“ (Marx) war.² Diese Verbindung stellte einen beachtlichen qualitativen Sprung in der Entwicklung des Landverkehrs dar, der eine ähnliche Bedeutung besaß, wie beispielsweise die spätere Erfindung des Verbrennungsmotors und seine Nutzung im Kraft- und im Luftverkehr.³ Jeder dieser historischen Marksteine und auch der Weltraumflug unserer Tage als ein weiterer imposanter Fortschritt der Produktivkräfte bezeugt: „Die Entwicklung der Transportmittel gehört mit zu den bedeutendsten Leistungen der Menschheit.“⁴

Seit 1825 existierte die erste Eisenbahn der Welt auf der 40 km langen Route Stockton-Darlington. Aber die Lokomotive, durch die sie sich von den bisherigen Pferdebahnen unterschied, spielte bei ihr in den ersten Jahren noch eine untergeordnete Rolle, und benutzt wurde sie gegen Gebühr vorrangig von dazu hergerichteten Fuhrwerken und Kutschen, die nicht dem Eisenbahnunternehmen gehörten. Erst als 1830 unter Verwertung der dabei gewonnenen negativen Erfahrungen die Strecke zwischen dem Textilzentrum Manchester und dem (Baumwollimport-)Hafen Liverpool fertiggestellt war,

¹ K. Marx u. Fr. Engels, Werke (MEW), Bd. 4, S. 467.

² MEW, Bd. 23, S. 398.

³ E. Rehbein, Tendenzen der wechselseitigen Bedingtheit in der Entwicklung von Wirtschaft und Verkehrswesen in den vorkapitalistischen Produktionsweisen und der Periode des Kapitalismus der freien Konkurrenz. In: JbWg, 1969, Tl. III, S. 245 ff.; dies., 125 Jahre deutsche Eisenbahn. In: WZ HfV, 1960/61, H. 2, S. 415.

⁴ G. Rehbein u. H. Wagener, Grundlagen der Ökonomik des Transport- und Nachrichtenwesens, 3., vollst. überarb. u. erw. Aufl., Berlin 1967, S. 168.

wurde endgültig die Ära des neuen Verkehrsträgers eingeleitet. Der Eisenbahn entsprach das Dampfschiff auf den Flüssen und Meeren. Auch in der Nachrichtenübermittlung, die ebenfalls eine Form des Verkehrs ist, erfolgte durch die Anwendung der Telegraphie und später des Telefons eine umwälzende Veränderung. Obwohl Deutschland industriell weit hinter der Werkstatt der Welt zurückgeblieben war, wurde die neue Erfindung von seiner Bourgeoisie bereits kurz nach 1830 übernommen und in solchem Maße angewandt, daß es Belgien und Frankreich überholte und 1848 mit England und Nordamerika zu den führenden Eisenbahnländern der Welt zählte.⁵ Der Beginn der für die deutsche Entwicklung sehr wesentlichen Eisenbahngeschichte Leipzigs wird fast durchweg mit dem Jahr 1833 angesetzt, in dem List durch die Veröffentlichung seiner berühmt gewordenen Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlage einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ und seine zielgerichtete Agitation unter der Leipziger Bourgeoisie das Interesse für den Bau der Strecke nach Dresden weckte und in engem Zusammenwirken mit einigen ihrer führenden Köpfe Vorbereitungen begann. Was damit eingeleitet wurde, war die Ausführung der ersten großen Linie in Deutschland (115 km) und erhob Leipzig zum eigentlichen Ausgangspunkt des Eisenbahnbaus im nationalen Rahmen – dies um so mehr, als das zu diesem Zweck gebildete Komitee auf zahlreiche andere Städte und Gebiete ausstrahlte und mit dem aufsehenerregenden Erfolg der Aktienzeichnung vom 14. Mai 1835 den entscheidenden Durchbruch zum allgemeinen Beginn des Eisenbahnbaus erzielte. Zwar wurde die Strecke von dem bayrischen Handels- und Gewerbezentrum Nürnberg nach dem nahegelegenen Fürth bereits im Dezember 1835 vollendet, während das erste Teilstück der Route Leipzig–Dresden 1837 dem Verkehr übergeben werden konnte. Aber nur sechs Kilometer lang, hatte sie den Charakter einer Vorortverbindung, diente zunächst nur dem Personentransport und blieb entgegen den Plänen der Gründer des Unternehmens eine Einzellinie ohne jeden Anschluß, so daß der Grundstein zu dem sich nach und nach über Deutschland ausbreitenden Eisenbahnnetz in Leipzig gelegt wurde.⁶

Über der tiefgreifenden Wirkung und dem nationalen Rang der Vorgänge um die Leipzig–Dresdner Eisenbahn ist weitgehend in Vergessenheit geraten, daß das messestädtische Handelskapital bereits im Jahre 1829 und unabhängig von List intensiv das Projekt einer ebenso großen Strecke nach dem Elbumschlagplatz Magdeburg verfolgte. Die Verbindung zwischen beiden Städten (und darüber hinaus mit dem großen Nordseehafen Hamburg) bildete mit weitem Abstand vor allen anderen Routen die Hauptschlagader des Leipziger Handelsverkehrs. Aus verschiedenen Gründen trat hier das Bedürfnis nach einer Umwälzung des Landtransports sowohl relativ früh als auch besonders ausgeprägt zutage. Zwar konnte das Vorhaben durch den Widerstand der um traditionelle Vorteile besorgten Kaufmannschaft Magdeburgs zunächst nicht verwirklicht werden. Doch es trug nachweisbar dazu bei, die Bereitschaft der Leipziger Bourgeoisie zum Eisenbahnbau zu fördern und somit den Boden für das vier Jahre später beginnende Wirken Lists vorzubereiten. Und durch seine Nichtausführbarkeit kam es bei List überhaupt erst zur Wahl der weniger bedeutsamen Dresdner Route. Dadurch sollte wiederum auch

⁵ D. Eichholtz, Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preußischen Eisenbahngeschichte (=DAW. Schriften des IfG, Reihe I: Allgemeine und deutsche Geschichte, Bd. 11), Berlin 1962, S. 5.

⁶ Ihre Bedeutung bestand vor allem darin, die Muster- und Probefahrt für Deutschland gewesen zu sein, soweit das für eine Strecke dieser Größenordnung möglich war. Fr. Tr. Schulz, Die Ludwigsbahn . . . , Leipzig 1935, S. 59 f.

in Magdeburg das Bedürfnis nach der bis dahin abgelehnten Verbindung mit Leipzig hervorgerufen werden. Unter den weiteren verkehrspolitischen Zielen, die das messestädtische Handelskapital mittels der seit Ende 1833 entwickelten Strategie und Taktik erreichen wollte, stand daher die Verbindung mit Magdeburg obenan. Namentlich unter dem Eindruck der von der Messestadt ausgehenden Aktivitäten wurde 1835 die Magdeburger Kaufmannschaft gezwungen, nunmehr selbst die umstrittene Route zu erstreben und ihren Bau nach Leipziger Vorbild zu betreiben. 1840 vollendet, war diese die zweitälteste große deutsche Eisenbahn (119 km), und durch das Zusammentreffen beider Linien wurde Leipzig zum ersten deutschen Eisenbahnzentrum, als andernorts nur vier kurze, unzusammenhängende Teilstücke mit einer maximalen Länge von 42 km existierten.⁷ Wie noch zu beweisen ist, kann ohne die ältesten Interessensbekundungen des messestädtischen Handelskapitals am Eisenbahnbau wie überhaupt ohne Berücksichtigung des Ringens um die genannte Strecke eine Gesamteinschätzung seiner Eisenbahnpolitik nicht vorgenommen werden. Der hohe Stellenwert, der ihr im Rahmen der Geschichte des deutschen Volkes zukommt, ist leider bisher kaum beachtet worden, so daß selbst in der Wirtschaftsgeschichte Motteks lediglich der Hinweis auf die Aktienzeichnung für sie zu finden ist.⁸ Abgesehen von Leipzigs Rang im nationalen und internationalen Rahmen rechtfertigt er es, der Entwicklung dieses Vorhabens in ihren Beziehungen zu der Stadt im Rahmen der vorliegenden handels- und verkehrsgeschichtlichen Arbeit nachzugehen. So wie im Sport nicht nur eine Medaille vergeben wird, sollte auch bei den Anfängen des deutschen Eisenbahnbaus von der Gepflogenheit abgegangen werden, nur die erste große Linie zu nennen und die zweite und dritte bereits der Anonymität zu überlassen.

Unser Wissen über die Vorgänge von 1829 im Hinblick auf die Magdeburger Strecke beruht vor allem auf einem 1912 von Moltke veröffentlichten Aufsatz über das in Leipzig bis dahin völlig in Vergessenheit geratene Eisenbahnprojekt.⁹ Er erbrachte damit den für die Messestadt überraschenden Nachweis, daß bereits einige Jahre vor Lists Aktivitäten in ihr starkes Interesse an der Verkehrsumwälzung und dadurch zumindest eine wesentliche Vorbedingung für den Erfolg von 1833 vorhanden war. Durch das Fehlen eines tieferen Eindringens in die Zusammenhänge, das viele bürgerliche Arbeiten zur Eisenbahngeschichte charakterisiert, entging ihm allerdings, daß List 1833 durchaus Kenntnis von dem früheren Projekt besaß und lange vor 1912 die von preußischer

⁷ Vgl. Tabelle 2.

⁸ H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß*, Bd. II: Von der Zeit der Französischen Revolution bis zur Zeit der Bismarckschen Reichsgründung, 2., durchgesehene Aufl., Berlin 1976, S. 160.

⁹ S. Moltke, *Zwei Kapitel aus Leipzigs Handels- und Verkehrsgeschichte. I. . . II. Ein Eisenbahnprojekt Leipzig-Magdeburg (1829)*, Leipzig 1912. Als Betreuer der Bibliothek der Leipziger Handelskammer und der Archive der in dieser aufgegangenen kaufmännischen Vereinigungen war Moltke auf eine Akteneinheit gestoßen, die er für weitere Forschung erschließen wollte, indem er den Inhalt „gewissermaßen als Quellenmaterial“ und unter weitgehendem Verzicht auf „eigene Reflexionen“ wiedergab. Ebenda, S. 1. Eine Bespr. siehe LT v. 28. 4. 1912. Moltke, der zahlreiche Publikationen zur Geschichte des Leipziger Handels und speziell der kaufmännischen Vereinigungen verfaßte, hat sich auch in der Folgezeit mit Eisenbahngeschichte beschäftigt. Er war seit 1912 der Vorsitzende des durch ihn mitbegründeten Arbeitsausschusses für die Errichtung eines Friedrich-List-Denkmal in der Messestadt. Vgl. die von ihm verfaßte Werbebroschüre „Was Friedrich List den deutschen Volke war und heute noch ist . . .“, Leipzig 1913.

Seite erschienene Literatur den Plan schon mehrfach genannt bzw. behandelt hatte.¹⁰ Mit Moltkes Aufsatz sind die in Leipzig über die Eisenbahnverbindung mit Magdeburg entstandenen Veröffentlichungen bereits erschöpft, wenn wir von einer zeitgenössischen Broschüre absehen, die noch vor völligem Abschluß der Strecke 1840 erschien.¹¹ Lediglich in den Arbeiten, die der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und der mit ihr verknüpften Kontroverse zwischen List und der lokalen Bourgeoisie gewidmet sind, wird die Linie gelegentlich berührt. Davon sind neben der vom privatkapitalistischen Eisenbahndirektorium zur 25-Jahr-Feier 1864 herausgegebenen Festschrift vor allem Abhandlungen Bökers zu nennen.¹² Ein Verwandter der Harkorts, versucht er – früher in Leipzig und nach 1945 in der heutigen Bundesrepublik – gewissermaßen im Familienauftrag eine Ehrenrettung Gustav Harkorts und anderer führender Bourgeois gegenüber den zahlreichen in der List-Literatur enthaltenen Kritiken. Seine auf intensivem Quellenstudium basierenden Ausführungen haben zweifelsohne zu mancher notwendigen Richtigstellung geführt und auch im Hinblick auf die Magdeburger Strecke die Konturen der Verkehrspolitik der Leipziger Kaufleute sichtbar werden lassen. Im Kampf gegen ein Extrém fällt Böker ins andere und urteilt von seiner Position aus nicht minder einseitig als die von ihm angegriffenen Autoren, so daß Lists nationales Wirken von ihm in vielfacher Hinsicht geschmälert wird. Insgesamt hat die bürgerliche Stadtgeschichte den Eisenbahnbau trotz seiner hohen Bedeutung für die Stadt ebenso vernachlässigt wie andere Themenbereiche der kapitalistischen Epoche.

Während Moltke sich auf die Behandlung des Projektes von 1829 beschränkte, widmete v. der Leyen einen bereits drei Jahrzehnte zuvor im „Archiv für Eisenbahnwesen“ erschienenen Aufsatz vor allem der Ausführung des Unternehmens von den ersten Vorarbeiten seit Mai 1835 bis zum Abschluß 1840. Die Akten preußischer Ministerien und der kurz zuvor verstaatlichten Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft auswertend, bot auch er eine Fülle von erstmals veröffentlichtem Faktenmaterial. Aber im Gegensatz zu Moltke, der vor allem auf ein seiner Meinung nach nicht nur in Leipzig in Vergessenheit geratenes Eisenbahnvorhaben aufmerksam machen wollte, verband er mit seinem Thema ganz gezielt aktuell-politische Absichten und ordnete ihnen auch die

¹⁰ U. a. R. Zwicker, 50 Jahre Magdeburger Kaufmannschaft, Magdeburg 1875, S. 17 ff.; A. v. der Leyen, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. In: AfE, 1880, S. 217–283. Was Moltke für Leipzig belegt hatte, behandelte unter Verwendung seiner Arbeit Uhlich für Sachsen insgesamt. Th. Uhlich, die Vorgeschichte des Sächsischen Eisenbahnwesens. Diss. TH Dresden, München und Leipzig 1913.

¹¹ Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Leipzig 1840.

¹² [E. Hillig], Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünf und zwanzig Jahren ihres Bestehens. Denkschrift zur Feier des 8. April 1864, hrsg. auf Veranlassung des Direktoriums, Leipzig o. J. (1864). R. Böker, Frühe sächsische Eisenbahngründungen. Zum Gedenken an Gustav Harkort und die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vor hundert Jahren am 8. April 1839. In: Familienblätter der Familie Harkort, Nr. 11, März 1939; ders., (Die Unglaublichkeit der in der List-Literatur gegen Gustav Harkort und seine Mitarbeiter in der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie gebräuchlichen Anschuldigungen), vervielf. Ms., 1943; ders. Gustav Harkort, Friedrich List und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (1834–1839). In: Schriftenreihe der Harkort-Gesellschaft e. V. Hagen, Nr. 3 (1966), S. 3–23; B. Lange u. R. Böker, Gedenkblatt für Gustav Harkort. In: Hagener Heimatkalender, 1963, S. 31–40. Vgl. auch Ch. Böker, Gustav Harkort und seine Zeit. In: Deutsches Familienarchiv, 1969, S. 123–147.

gesamte Darstellung unter.¹³ In eindeutigem Widerspruch zum objektiven Tatbestand wollte v. der Leyen die verbreitete Auffassung vom hemmenden Einfluß der preußischen Junkerregierung auf den Beginn des Eisenbahnbaus widerlegen und deren Rolle in möglichst günstigem Lichte darstellen. Durch diese ausgesprochene Apologetik, den Versuch einer Ehrenrettung am untauglichen Objekt, gesellte er sich zu den reaktionären Verfechtern der preußischen Legende.¹⁴ Fallen daher seine Aussagen ganz einseitig aus und richten sich vor allem gegen die Bourgeoisie, am meisten die Leipziger, so ist doch der Materialreichtum des Aufsatzes nach kritischer Prüfung durchaus verwertbar, zumal dieser mitunter ganz andere Schlußfolgerungen zuläßt, als der Autor gezogen hat.

Von marxistischer Seite hat sich Eichholtz vor nunmehr fast zwei Jahrzehnten in seiner 1962 gedruckten Dissertation von 1959 als der bislang einzigen Monographie in unserer Republik zur frühen Eisenbahngeschichte auch etwas mit dem Gegenstand dieser Untersuchung beschäftigt, ist aber zu großenteils kritisch einzuschätzenden Urteilen gelangt, zu denen im jeweiligen Zusammenhang Stellung zu nehmen ist.¹⁵

Wie bereits an den Veröffentlichungen R. Bökers erkennbar, besteht eine unmittelbare Kontinuität zwischen der früheren bürgerlichen Geschichtsschreibung und der BRD-Historiographie zur Frühzeit dieses Verkehrsträgers. Noch stärker als eine personelle ist sie jedoch eine konzeptionell-geschichtsideologische. Unmittelbar eingegangen auf unsere Thematik ist Gisevius in seiner materialreichen Dissertation.¹⁶ Er setzt mit der Vorgeschichte der als Eisenbahnkrieg bezeichneten harten Konkurrenzkämpfe zwischen der preußischen und der sächsischen Staatsbahnverwaltung nach der Reichsgründung bereits vor dem Eisenbahnbau ein und untersucht detailliert die handels- und verkehrspolitische Gegnerschaft zwischen den beiden ungleichen Teilstaaten nach den Befreiungskriegen und deren Auswirkungen auf die Verkehrssituation Leipzigs und die dortigen Eisenbahnbestrebungen. Die für seinen Zweck an sich aussageträchtigen Probleme um das Zustandekommen der Route nach Magdeburg 1834 und in den folgenden

¹³ A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O. Er war als „Geheimer Regierungsrat“ ein höherer preußischer Beamter und übernahm 1880 die Funktion des Chefredakteurs des Archivs für Eisenbahnwesen, das als Beilage zum Eisenbahnverordnungsblatt im Auftrage des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten (= Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten) herausgegeben wurde. Bis 1934 in diesem Amte tätig, entwickelte er sich zu einem der führenden preußisch-deutschen Eisenbahnhistoriker und beeinflusste maßgeblich die Forschung über die frühe preußische Eisenbahngeschichte. Als getreuer Diener und Lobredner des preußischen Staates versuchte v. der Leyen 1880 ebenso wie andere reaktionäre Eisenbahnhistoriker und Nationalökonomien, die Bismarcksche Politik der Eisenbahnverstaatlichung, des Übergangs zum „reinen Staatsbahnsystem“, historisch zu untermauern. D. Eichholtz, a. a. O., S. VI, 10. Die Absicht, gegen das „Eisenbahnmonopol“ von Privatgesellschaften zu kämpfen und für die preußische Regierung eine Traditionslinie zu schaffen, die bis zu den Anfängen des Eisenbahnbaus zurückreichte, lag übrigens auch seinem den Jahrgang 1880 des AfE eröffnenden Aufsatz über eine amerikanische Eisenbahngesellschaft zugrunde.

¹⁴ D. Eichholtz, a. a. O., S. VI. Als Objekt wählte v. der Leyen die älteste große preußische Eisenbahnstrecke, die bis 1879 eine der bedeutendsten und einträglichsten Privatbahnen Preußens und Deutschlands überhaupt gewesen war.

¹⁵ Ebenda.

¹⁶ H.-Fr. Gisevius, Zur Vorgeschichte des Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieges. Verkehrspolitische Differenzen zwischen Preußen und Sachsen im Deutschen Bund (= Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Bd. 24), Berlin (West) (1971).

Jahren als erster preußisch-sächsischer Verbindung werden merkwürdigerweise nur kurz berührt, während Gisevius anderen Projekten wie der ursprünglich Berlin-Sächsischen und später -Anhaltischen Eisenbahn große Aufmerksamkeit widmet. Er entgeht nicht der Gefahr, die bestehende Rivalität in ihrer Bedeutung für List und die Leipziger Eisenbahnpläne zu überschätzen und negiert damit faktisch das Primat der Ökonomie gegenüber der Politik, was später nachzuweisen ist. Wer aber nun erwartet, daß eine vorrangig auf politische Aspekte orientierte Arbeit wenigstens die Klassenposition der den Eisenbahnbau fördernden oder hemmenden Kräfte wie der preußischen Regierung beleuchtet, wird enttäuscht sein.

Während über das Projekt von 1829 seit dem im zweiten Weltkrieg eingetretenen Verlust der von Moltke erschlossenen Akteneinheit an Originalquellen lediglich noch einige Briefe bzw. Entwürfe von solchen existieren, setzt mit dem durch List herbeigeführten neuen Aufschwung der Leipziger Eisenbahnbestrebungen Ende 1833 und der Bildung eines speziellen Eisenbahnkomitees im Frühjahr 1834 nunmehr auch die archivalische Überlieferung in ständig zunehmendem Umfang ein.¹⁷ Im Hinblick auf den Einfluß Lists auf die Leipziger Bourgeoisie und seine Stellung zu dem Vorhaben, eine Strecke nach Magdeburg zu bauen, erwies sich Band III seiner Schriften/Reden/Briefe als wertvolle Quelle, während die kaum noch zu überblickende bürgerliche List-Literatur relativ unergiebig war.¹⁸ Außer unveröffentlichten Dokumenten Lists wurden auch Artikel in dem von ihm herausgegebenen „National-Magazin“ sowie in einem Falle auch in der „Leipziger Zeitung“ herangezogen, die nachweislich oder höchstwahrscheinlich aus seiner Feder stammen.

Der wirtschaftsgeschichtliche Forschungsstand der DDR zu den Anfängen des deutschen Eisenbahnbaus wird vom theoretischen Gehalt her im wesentlichen durch die bekannten Publikationen Motteks bestimmt.¹⁹ Sich mit zu engen Auffassungen Kuczynskis über die Industrielle Revolution auseinandersetzend, ist er auf der Grundlage eines

¹⁷ Erfreulicherweise sind im Betriebsarchiv der Rbd Dresden die bei diesem Komitee sowie dem 1835 gebildeten Direktorium entstandenen Akten einschließlich der von Böker 1939 für verschollen gehaltenen Protokolle seiner Sitzungen vorhanden. Im Staatsarchiv Dresden sind hingegen die ältesten Eisenbahnakten der staatlichen Zentral- und Mittelbehörden nur z. T. erhalten; z. B. zählen einige der wahrscheinlich wichtigsten Bände (Mdi 1710 a-c) zu den Verlusten des zweiten Weltkrieges. Im Staats- sowie im Stadtarchiv Magdeburg ist die Dokumentation des Wirkens der Kaufleutebrüderschaft, des 1835 gegründeten Eisenbahnkomitees und der späteren Aktiengesellschaft als bürgerlichen Organen sowie der Regierung Magdeburg und des zwischen beiden stehenden Magistrats inhaltlich ergiebig und anscheinend auch lückenlos.

¹⁸ Fr. List, Werke, Schriften/Reden/Briefe. Bd. III: Schriften zum Verkehrswesen. Erster Teil: Einleitung und Text, hrsg. von E. v. Beckerath u. O. Stühler, Berlin 1929. Zweiter Teil: Textnachlese und Kommentar, hrsg. u. bearb. von A. v. der Leyen, A. Genest u. B. Meyer, Berlin 1931. Die für diese Arbeit besonders wichtigen Abschnitte über List und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn sowie über die Anfänge des preußischen Eisenbahnwesens mit der extrem abwertenden Beurteilung der Leipziger Eisenbahnförderer sind höchstwahrscheinlich von v. der Leyen bearbeitet worden, worauf auch die z. T. wörtliche Übereinstimmung des Textes im 2. Teil, S. 820 ff., mit dessen Aufsatz von 1880 hinweist. Vgl. auch einen weiteren Aufsatz von diesem: Friedrich List, der Vorkämpfer des Deutschen Eisenbahnwesens . . . In: AfE, 1931, S. 1067 ff.

¹⁹ H. Mottek, Zum Verlauf und zu einigen Hauptproblemen der industriellen Revolution in Deutschland. In: H. Mottek, H. Blumberg, H. Wutzmer u. W. Becker, Studien zur Geschichte der industriellen Revolution in Deutschland (= Veröffentlichungen des IWG an der HfÖ, Bd. 1), Berlin 1960, S. 11 ff.; ders., Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O. (1964 erstmals erschienen; jede Aufl. wurde mehrfach gedruckt).

neuen Kriteriums (Massenanlage von konstantem fixem Kapital) auch zu neuen Aussagen über Umfang und Begrenzung des Umwälzungsprozesses in inhaltlicher und chronologischer Hinsicht gelangt. Im Zusammenhang damit hat er den hohen Stellenwert der Eisenbahnen und der kapitalistischen Transportindustrie überhaupt mit Nachdruck hervorgehoben. Das Entstehen des neuen Verkehrsträgers – bislang nur als Folgeerscheinung der Industriellen Revolution betrachtet – ist von Mottek nicht nur in sie einbezogen, sondern im Hinblick auf Deutschland als erste Massenanlage der genannten Art und damit als ausschlaggebend für den Durchbruch zu ihr bezeichnet worden. Die Verbreitung dieser Konzeption wurde wesentlich durch die als Lehrbuch angelegte „Wirtschaftsgeschichte Deutschlands“, Bd. II, gefördert, in der Mottek der Entstehung der modernen Transportindustrie ein besonderes Kapitel widmete und die Eisenbahn in dessen Mittelpunkt stellte. Erst nach Abschluß der Dissertation des Verf. sind 1973/74 Berichte über eine Stellungnahme zu ihr wie auch zu anderen Auffassungen erschienen, die hinsichtlich der Industriellen Revolution einen weitgehend anderen Standpunkt beinhaltet und in der auch die Umwälzung des Transportwesens einen wesentlich bescheideneren Platz einnimmt. Diese stammt vor allem von Jonas und ist in einem interdisziplinären Arbeitskollektiv zur Erforschung der Geschichte der Produktivkräfte diskutiert worden.²⁰ Dort konnte zwar eine gewisse Annäherung der Standpunkte erreicht werden, aber Hauptvertreter der Mottekschen Richtung beharren im wesentlichen auf ihrer Position, so daß die Ansichten noch kontrovers sind. Soweit die hier zu behandelnde Problematik tangiert wird, soll im folgenden, insbesondere im 2. Kapitel, die Auffassung des Autors zu diesem wissenschaftlichen Meinungsstreit dargelegt werden.²¹

Abgesehen von dem Fragenkomplex des Zusammenhangs mit der Industriellen Revolution sind jedoch Motteks Forschungsergebnisse über die Entstehung und Verbreitung der Eisenbahnen in Deutschland bisher auf keinen Widerspruch gestoßen. Seitens der Verkehrshistoriker hat sich 1969 Wehner umfassend dazu geäußert.²² Er würdigt an der „Wirtschaftsgeschichte Deutschlands“, Bd. II, daß sie „eine in dieser Konsequenz bisher noch nicht vorhandene marxistische Interpretation des Aufkommens und der Verbreitung der Eisenbahnen in Deutschland“ enthält. Es ist ihm nur zuzustimmen, wenn er der Einbeziehung des Verkehrswesens in die Analyse der Industriellen Revolution besonderes Lob zollt und bei anderen wirtschaftsgeschichtlichen Forschungen des 19. und 20. Jahrhunderts die „mitunter etwas zu einseitig(e)“ Konzentration auf die

²⁰ R. Forberger, 4. Jahrestagung der Zentralen Forschungsgruppe „Geschichte der Produktivkräfte in Deutschland“. In: SH, 1973, S. 93–96; K. Lärmer, Vierte Jahrestagung des interdisziplinären Arbeitskollektivs zur Erforschung der Geschichte der Produktivkräfte. Tagungsbericht. In: JbWg 1974, Tl. II, S. 263–271; W. Jonas, Thesen zum Wesen der Industriellen Revolution. In: Ebenda S. 273–275; S. Richter, Fünfte Jahrestagung des interdisziplinären Arbeitskreises Geschichte der Produktivkräfte. In: Ebenda Tl. III, S. 311–319.

Über den von Mottek angefochtenen damaligen Standpunkt Kuczynskis, über dessen Reaktion auf die Kritik sowie zugleich zum internationalen Charakter der Diskussion über die industrielle Umwälzung vgl. J. Kuczynski, Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus, Bd. 23, Berlin 1964, S. 1 ff.

²¹ Die daraus gewonnenen Erkenntnisse waren auch für die Konzeption des Verf. hinsichtlich des Verhältnisses von Industrieller Revolution und Eisenbahnbau von Belang.

²² H. Wehner, Deutschlands Weg zum Industriestaat. Einige Bemerkungen zu den Veröffentlichungen des Instituts für Wirtschaftsgeschichte der Hochschule für Ökonomie Berlin zu Fragen der industriellen Revolution in Deutschland . . . In: JbWg, 1969, Tl. I, S. 353.

Industriegeschichte kritisiert, weil dadurch wichtige Wechselbeziehungen unberücksichtigt bleiben.²³ Nach Wehners Ansicht bedarf die von Mottek gegebene Darstellung des Eisenbahnwesens lediglich einiger geringfügiger Ergänzungen (stärkere Herausarbeitung der Vorteile der neuen Massenverkehrsmittel, breitere Berücksichtigung des Betriebes der Eisenbahnen), während er u. a. die Verkehrsentwicklung in der Mottek'schen Vorbereitungsperiode der Industriellen Revolution sowie die uns hier ebenfalls sehr interessierende Schifffahrt stärker beachtet sehen will und auf einzelne Mängel in ihrer Beurteilung hinweist.²⁴

Bei aller Wertschätzung des durch Mottek erzielten wesentlichen Fortschritts ist der Verfasser jedoch der Meinung, daß neben dem Zusammenhang mit der Industriellen Revolution weitere grundsätzliche Probleme des Eisenbahnbaus diskutiert werden müssen und daß es nicht etwa nur darauf ankommt, das bereits bekannte Bild des Allgemeinen durch die Erforschung des Einzelnen plastischer und einprägsamer zu gestalten. Entsprechend der Aufgabenstellung der Regionalgeschichtsschreibung will er Motteks auf die deutsche Entwicklung bezogene Aussagen und Wertungen an Hand umfangreichen empirischen Materials über die Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig als ein konkretes Objekt prüfen, bestätigen und – falls möglich – auch ergänzen und berichtigen. Die Beschränkung im Gegenstand bietet den methodischen Vorteil, daß der Verfasser – anders als bei einer auf dem Auswahlprinzip beruhenden Arbeit – entsprechend einer Forderung Lenins „den Gesamtkomplex der auf die betreffende Frage bezüglichen Tatsachen . . . betrachten“ kann.²⁵ Da der wissenschaftliche Meinungsstreit ein Wesenselement jeder auf Erkenntnisgewinn bedachten Untersuchung bildet, sollen auch abweichende Ergebnisse vorgetragen und begründet werden.

Welche positiven Voraussetzungen bzw. Bedingungen für den Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland existierten (akkumulierte Geldfonds auf der einen, überschüssige Arbeitskräfte auf der anderen Seite; Vorhandensein technischer Kader usw.), ist bei Mottek gut erkennbar und bedarf deshalb auch keiner weiteren Erörterung. Welche Schwierigkeiten ihm entgegenstanden, wird nach Ansicht des Verfassers bereits nicht voll zutreffend dargestellt, speziell im Hinblick auf das Verhältnis zwischen dem Entwicklungsstand der unmittelbaren Produktion und des Transports (Frage des Vorseilens der Produktion, der sich daraus ergebenden Rentabilitätsaussichten, spekulative Kapitalanlage usw.). Gegenüber der Betonung der in der objektiven Situation begründeten Hemmnisse fällt aber vor allem die anschließend gegebene Antwort auf die Frage nach den Ursachen und Triebkräften für den Beginn des Eisenbahnbaus im Vergleich zu den Aussagen des konkret-historischen Stoffes nicht überzeugend aus. Da die Produktion bei ihrem damaligen geringen Entwicklungsstand nach Motteks Ansicht nicht die ausschlaggebende Rolle spielen konnte, wird die Lösung des Problems von ihm insbesondere in der propagandistischen Einflußnahme Lists und anderer weitblickender Ideologen auf die Bourgeoisie sowie im hier und da vorhandenen Lokalinteresse an bestimmten Bahnen gesucht.²⁶

²³ H. Wehner, a. a. O., S. 373 f. Vgl. als eines der wenigen Beispiele für eine handelsgeschichtliche Untersuchung über das 19. Jahrhundert G. Bondi, Deutschlands Außenhandel 1815–1870 (= DAW. Schriften des IfG, Reihe I: Allgemeine und deutsche Geschichte, Bd. 5), Berlin 1958.

²⁴ H. Wehner, a. a. O., S. 360 f., 374.

²⁵ W. I. Lenin, Werke, Bd. 23, S. 286.

²⁶ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 150 ff.

Mit diesen zunächst nur summarischen Bemerkungen sind bereits die theoretischen Schwerpunktprobleme berührt worden, die einer Lösung entgegengeführt werden sollen. Es geht vorrangig um die noch ungenügend geklärte Kardinalfrage, warum in Deutschland der Eisenbahnbau frühzeitig und intensiv erstrebt wurde und begann, ohne daß eine entwickelte Industrie existierte, die ihn in England in Form eines klassischen Kausalzusammenhangs hervorgebracht hatte. Da der entscheidende Durchbruch zu ihm in Leipzig als deutschem Binnenhandelszentrum erfolgte, liegt hier auch ein besonderer Anlaß zur Untersuchung der Ursachen und Triebkräfte dafür vor, zumal auf Grund der Verschiedenheit des ökonomischen Profils und speziell der Verkehrsbedingungen der einzelnen Städte und Gebiete auch verschiedene Faktoren das Bedürfnis danach erzeugten und die Fortschritte bei den ersten Linien weitere Projekte hervorriefen oder begünstigten. Welche ökonomischen Wurzeln das bereits 1829 sichtbar gewordene Interesse des Leipziger Handelskapitals am Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung mit dem Elbumschlagplatz Magdeburg hatte, ist an Hand umfangreichen empirischen Materials über die Situation in Warenzirkulation und Verkehr zu ermitteln. Soweit als möglich wurde es unmittelbar aus archivalischen Quellen gewonnen, während Mottek sich größtenteils auf Arbeiten bürgerlicher Historiker und Nationalökonomien stützen mußte, die auf die genannten Fragen nur begrenzt Auskunft geben. Im Anschluß daran wird untersucht, welche Faktoren zum Beginn des Eisenbahnbaus in Leipzig und schließlich zur Ausbreitung des neuen Verkehrsträgers im nationalen Rahmen führten. Durch die Schlüsselfunktion Leipzigs ist dieses methodische Vorgehen wesentlich günstiger als das deduktive Forschen nach den Ursachen der Transportumwälzung.

Weil hier das Streben einer noch weitgehend in der Zirkulationssphäre tätigen ökonomischen Gruppierung der Bourgeoisie nach einer qualitativ neuen Produktivkraft im Transportwesen behandelt wird, muß das allgemeine Verhältnis zwischen den beiden Wirtschaftsbereichen Warenaustausch und Verkehr in der kapitalistischen Produktionsweise, speziell im Stadium der freien Konkurrenz, beleuchtet werden, soweit sich daraus Einflüsse auf das Bedürfnis nach Eisenbahnen ergaben.²⁷ Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bilden das spezifische theoretische Fundament der Arbeit. Der konkret-historischen Erörterung ist deshalb ähnlich wie in Forbergers Standardwerk eine zweckbezogene politökonomische Analyse vorangestellt worden.²⁸ Sie beinhaltet zunächst die besonderen Erscheinungsformen und die Wirkungsweise der ökonomischen Gesetze im Handel und im (Güter-) Verkehr. Auf der damit gegebenen Grundlage wird anschließend versucht, die zwischen beiden bestehenden Beziehungen und Unterschiede und schließlich die Herausbildung des Bedürfnisses nach Eisenbahnen zu erfassen. Dabei wie generell in der Arbeit wird berücksichtigt, daß nach Engels die eigentliche

27 Daß in Deutschland die ökonomischen Gesetze des Kapitalismus noch nicht ungehemmt wirken konnten, wird selbstverständlich in Rechnung gestellt.

28 R. Forberger, *Die Manufaktur in Sachsen vom Ende des 16. bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts* (= DAW. Schriften des IfG, Reihe I, Bd. 3), Berlin 1958. Die Analyse ist auch insofern berechtigt, als die ökonomischen Prozesse in diesen Wirtschaftsbereichen teilweise relativ kompliziert sind und zahlreiche Besonderheiten aufweisen; Vertrautheit mit ihnen wie auch mit manchen der benutzten Termini kann in einer geschichtswissenschaftlichen Arbeit nicht vorausgesetzt werden. Marx bezeichnete die Kommunikationsmittel als eine Form des fixen Kapitals, die eigene Verwertungsgesetze hat. K. Marx, *Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie* (Rohentwurf). 1857-1858. Anhang 1850-1859, Berlin 1953, S. 422.

„Produktion . . . das in letzter Instanz Entscheidende“ auch für den Handel war, dieser aber, sobald einmal als Teilbereich entstanden, bei seiner Entwicklung innerhalb der grundlegenden Abhängigkeit von der Produktion eine gewisse Selbständigkeit besaß und teilweise auch auf sie zurückwirkte.²⁹

Von der Warenzirkulation auszugehen, erweist sich nicht nur durch den Gegenstand der Untersuchung – die Eisenbahnbestrebungen der Bourgeoisie einer internationalen Handelsstadt auf der Magistrale ihres Verkehrs – als notwendig und vorteilhaft. Besonders im Falle Leipzigs spiegelte diese sowohl den gewerblichen Entwicklungsstand Deutschlands als auch weltwirtschaftliche Veränderungen in der Übergangsperiode zum Kapitalismus wider, die z. T. viele tausend Kilometer entfernt auf anderen Kontinenten erfolgten und nur auf diese Weise in ihrer Wirkung auf die Produktivkräfte im Transportwesen konkret erfaßbar sind. Da das großbürgerliche Handelskapital in der Messestadt Träger des Bedürfnisses nach dem neuen Verkehrsträger war, muß die Arbeit auch auf seine ökonomische Situation vor und bei Beginn der Transportumwälzung eingehen.³⁰ In ihr finden wir überwiegend die Erklärung für den hohen Anteil der Stadt Leipzig am deutschen Eisenbahnbau – sowohl hinsichtlich der dafür erforderlichen Voraussetzungen als auch des aktiven Bedürfnisses. Nicht minder wichtig ist es, zu erkunden, wie von der örtlichen Bourgeoisie der Kampf um die neue Produktivkraft unter den Bedingungen der teils noch feudalen, teils schon kapitalistischen Produktionsverhältnisse und eines dementsprechend halbfeudalen Überbaus und der territorialen Zersplitterung geführt wurde, welche Bedeutung aber auch die Eisenbahn im Gesamtkomplex ihrer nach 1834 verstärkt einsetzenden Betätigung in der Produktionsphäre i. w. S. besaß. Es handelt sich dabei um einen Ausschnitt aus dem von Mottek in neuem Lichte dargestellten Problemkreis der Rolle des Handelskapitals in der Industriellen Revolution, der noch weiter erforscht werden muß.

Weil hier speziell untersucht wird, wie aus dem Verhältnis von Warenzirkulation und Transportwesen das Bedürfnis nach einer Umwälzung des Verkehrs entstand, werden vorrangig Warengattungen (schwere und voluminöse überseeische Agrarerzeugnisse), eine Handelsrichtung (Nord-Süd innerhalb Deutschlands), ein Handelsweg (Elbe) und schließlich ein Handelsbereich (ständiger Handel) analysiert, die in den von anderen Fragestellungen ausgehenden marxistischen Forschungen zur Leipziger Messe- und Handelsgeschichte verständlicherweise nicht oder nur am Rande berührt worden sind.³¹ Gleiches gilt auch in zeitlicher Hinsicht. Da in der Messestadt das Interesse an der Eisenbahn bereits am Ende der zwanziger Jahre zutage trat und noch weiter zurückreichende Wurzeln hatte, wird relativ stark der in der stadthistorischen

²⁹ MEW, Bd. 37, S. 489.

³⁰ Dabei ist es möglich, sich auf die Kaufleute im engeren Sinne des Wortes zu beschränken und die auch korporativ von ihnen abgehobenen Verlagsbuchhändler mit ihren besonderen ökonomischen Interessen auszuklammern, da diese im Zusammenhang mit dem Projekt von 1829 überhaupt nicht hervortraten und auch 1833/34 nicht zu den führenden Eisenbahnförderern gehörten.

³¹ Vgl. zuletzt die gewichtige Monographie von J. Reinhold, Polen/Litauen auf den Leipziger Messen des 18. Jahrhunderts (= Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. X), Weimar 1971, als Beispiel für eine marxistische Untersuchung der Länderbeziehungen der Warenmesse. Sowohl durch das Dominieren der wertvolleren Waren als auch durch den Charakter der zeitlich begrenzten Verkaufsveranstaltung gingen von den Messen nur in begrenztem Maße Impulse für das Entstehen der Eisenbahnen aus.

chen Literatur meist nur mit einer kurzen Überleitung bedachte Zeitabschnitt zwischen dem Ende der Kontinentalsperre und der Gründung des Zollvereins behandelt. Durch seine Berücksichtigung kann im Rahmen des Gegenstandes der Arbeit der neuen Forschungsaufgabe der Leipziger Stadthistoriker entsprochen werden, analog zur allgemeinen Zäsur für den Übergang vom Feudalismus zum Kapitalismus in Deutschland zu ermitteln, in welchem Umfange zwischen 1789 und 1830 trotz fehlender industrieller Entwicklung bereits kapitalistische Elemente vorhanden waren und eventuell eine veränderte Datierung rechtfertigen. Die Zirkulationssphäre als für das damalige Leipzig bestimmender Teilbereich der Ökonomie ist dazu sehr gut geeignet. Nachdem die kapitalistische Ära aus marxistischer Sicht erstmalig in der unter Leitung von Unger 1965 entstandenen Festschrift zusammenhängend dargestellt worden ist, wird hier ähnlich wie in den zum Teil zeitlich parallelen Arbeiten von Zwahr und Schumann versucht, einen Beitrag zur Genesisproblematik der kapitalistischen Großstadt zu leisten.³² Mit dem Gegenstand der Arbeit wird der Forderung Ungers entsprochen, solche „Ereignisse und Charakteristika der Geschichte Leipzigs herauszustellen“, die der deutschen und der allgemeinen Geschichte angehören.³³

Vom Standpunkt der Regionalgeschichte aus betrachtet, ist diese Monographie vorrangig dem Problemkreis der Wechselwirkung zwischen den Städten als Zentren der außeragrarischen Produktion und des Warenaustausches und dem Verkehrsträger Eisenbahn gewidmet, den erstmals Czok in komprimierter Form umrissen hat.³⁴ Unter den Beziehungen, die zwischen Leipzig und der Route nach Magdeburg, bestanden, müssen im Interesse der Konzentration auf noch unzureichend gelöste Forschungsfragen und einer durch den Stoffumfang gebotenen Beschränkung der Bau der Eisenbahn und seine ökonomischen, sozialen, politischen und städtebaulichen Folgen sowie die des Eisenbahnbetriebs bis auf einige knappe Abschlußbemerkungen ausgeklammert werden, z. B. der tiefgreifende Einfluß auf das Entstehen der Leipziger Industrie, auf die Messe wie allgemein den Handel der Stadt, auf die Herausbildung kapitalistischer Produktionsverhältnisse und die gesamten Veränderungen in den Klassenbeziehungen. Das gilt auch für die damit zusammenhängende Lage und Bewegung der Eisenbahnbauarbeiter. Die für den Vormärz einmalige Konzentration von Proletariern unter dem Kommando privatkapitalistischer oder staatlicher Unternehmer, ihr Einfluß auf den Formierungsprozeß der Arbeiterklasse und vor allem die zu den Anfängen der Arbeiterbewegung zählenden machtvollen, jedoch noch weitgehend spontanen Kampfaktionen der Eisenbahnbauarbeiter sind von den DDR-Historikern in wachsendem Maße beachtet und vom Verfasser selbst auch in anderem Zusammenhang untersucht worden.³⁵

³² Leipzig in acht Jahrhunderten, hrsg. vom Rat der Stadt Leipzig, Leipzig 1965, S. 97 ff.; vgl. auch M. Unger, Bericht der Redaktion über „Leipzig in acht Jahrhunderten“. In: Arbeitsberichte zur Geschichte der Stadt Leipzig, hrsg. vom Stadtarchiv Leipzig, Manuskriptdruck, Nr. 9, 1965, S. 41 ff. E. Schumann, Die Herausbildung der Fabriken in Leipzig. Diss. A KMU 1971; H. Zwahr, Zur Konstituierung des Proletariats als Klasse. Strukturuntersuchung über das Leipziger Proletariat während der industriellen Revolution. Diss. B KMU 1974.

³³ M. Unger, Bericht, a. a. O., S. 43.

³⁴ K. Czok, Die Stadt. Ihre Stellung in der deutschen Geschichte. Leipzig-Jena-Berlin 1969, S. 78–80.

³⁵ Vgl. u. a. E. Wolgramm, G. Puchta u. P. Beyer, Die sozialökonomischen Kämpfe der Eisenbahnbauarbeiter in Sachsen 1844–1848. In: Aus der Frühgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung (=DAW. Schriften des IfG, Reihe I, Bd. 1), Berlin 1964, S. 65–101; K. Obermann, Zur Rolle der Eisenbahnarbeiter im Prozeß der Formierung der Arbeiterklasse in Deutschland.

Der theoretische Ansatzpunkt dieser Arbeit war nicht vorgegeben, sondern hat sich erst allmählich herauskristallisiert, desgleichen die Erkenntnis, daß es notwendig ist, über die Leipzig-Dresdner Eisenbahn hinaus bis zu den frühesten Zeugnissen des Interesses an dem neuen Verkehrsträger vorzustoßen und überhaupt die in der Messestadt von den Historiographen wenig beachtete Linie nach Magdeburg als Gegenstand zu wählen. Wie bereits für die nach Süddeutschland führende Route in gedrängter Form geschehen, wird hier die Vorbereitungsphase des eigentlichen Baus behandelt, bei der die Ursachen des bourgeoisien Interesses an der Eisenbahn am stärksten hervortraten.³⁶

In: JbWg, 1970, Tl. II, S. 129-140. 1961 hat der Verf. in seiner Diplomarbeit an der Fachrichtung Geschichte der KMU u. a. die Lage und den Kampf der Bauarbeiter an der für die Sächsisch-bayrische Eisenbahn errichteten Göltzschtal- und der Elstertalbrücke im Vogtland behandelt; eine gekürzte populärwissenschaftliche Fassung enthält seine Arbeit „Vom Werden der Göltzschtal- und der Elstertalbrücke“, 3. Aufl., Mylau 1977.

³⁶ P. Beyer, Leipzig und der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Bayern. Ein Beitrag zur Rolle der Messestadt in der deutschen Verkehrsgeschichte des Vormärz. In: SH, 1965, S. 98-125.

ERSTES KAPITEL

Das Verhältnis von Handel und Gütertransport

Was in dieser politökonomischen Analyse im Hinblick auf die Periode des Kapitalismus der freien Konkurrenz gesagt wird, fußt vor allem auf einer Vielzahl von Äußerungen der Klassiker des Marxismus-Leninismus, die in ihrer Gesamtheit eine in sich geschlossene wissenschaftlich begründete Theorie von hoher Aussagekraft ergeben.¹ Es ist ein Hauptanliegen des Verf., den Reichtum ihrer Gedanken für die Verallgemeinerung der konkret-historischen Prozesse und Erscheinungen in möglichst großem Umfange zu nutzen.² Auf Grund der klassenbedingten Erkenntnisstränken wie auch der ideologischen Zielsetzung waren und sind die bürgerlichen Wirtschaftstheoretiker außerstande, die Stellung von Handel und Transportwesen im Gesamtsystem der kapitalistischen Wirtschaft objektiv zu analysieren. So wurde von ihnen – z. T. in apologetischer Absicht – der Zusammenhang zwischen Kauf und Verkauf der Waren einerseits und ihrer Beförderung andererseits dazu benutzt, den fundamentalen Unterschied zwischen der materiellen Produktion, zu der nach marxistischer Erkenntnis auch der Verkehr gehört, und der Zirkulation zu verschleiern.³

Jede Geldsumme, die im Kapitalismus entsprechend dem ökonomischen Grundgesetz dieser Gesellschaftsformation zum Zwecke der Erzeugung und Aneignung von Mehrwert in einem Produktionszweig angelegt wird, befindet sich ständig in einem drei Stadien umfassenden Bewegungs- oder Kreislaufprozeß, der zugleich von seiner gesellschaftlichen Seite her der Reproduktionsprozeß bzw. Gesamtproduktionsprozeß des Kapitals ist.⁴ In der Sphäre der Warenzirkulation – auf dem Markt – erwirbt der Kapitalist die lebendigen und gegenständlichen Voraussetzungen der Produktion (die menschliche Arbeitskraft und die aus Arbeitsgegenständen und Arbeitsmitteln bestehenden Produktionsmittel). Durch den Kauf dieser Produktionselemente bzw. -bedingungen verwandelt er sein Geldkapital in Warenkapital (Zirkulationsstadium). Im anschließenden Produktionsprozeß werden die einzelnen Elemente des produktiven Kapitals konsumiert, und es entsteht das Produkt, eine neue Ware, die im Hinblick auf ihren Wert nicht nur das vom Kapitalisten beim Kauf der Arbeitskraft und der Produktions-

¹ Während der Handel zusammenhängend in Bd. III des „Kapital“ (MEW, Bd. 25) dargestellt worden ist, sind die Angaben über den Verkehr auf zahlreiche Werke verstreut. Eine Zusammenstellung enthält G. Rehbein, *Das Transport- und Nachrichtenwesen in den Werken von Marx, Engels und Lenin*. Berlin 1976.

² Vgl. dazu auch die Arbeit von G. Rehbein u. H. Wagener, a. a. O.

³ MEW, Bd. 25, S. 278 f., 290, Anm. 38, S. 335 f.; E. Rehbein, *Tendenzen*, a. a. O., S. 240. Innerhalb der Produktion ist zwischen unmittelbarer oder eigentlicher Produktion als Produktion im engeren Sinne des Wortes und dem Transport bzw. Transportwesen zu unterscheiden. K. Marx, *Grundrisse*, a. a. O., S. 421.

⁴ Da in diesem politökonomischen Abschnitt im Unterschied zu den anderen Teilen der Arbeit abstrakt-theoretische Prozesse und Erscheinungen behandelt werden, ist als Zeitform das Präsens gewählt worden.

mittel vorgeschossene Kapital, sondern auch den durch den Lohnarbeiter neugeschaffenen Mehrwert enthält und damit eine höhere als die vorgeschossene Geldsumme repräsentiert. Aus der Produktions- in die Zirkulationssphäre gelangt, wird das Produkt verkauft, so daß der industrielle Kapitalist das in ihm enthaltene Kapital in Geldform realisiert und damit den Kreislauf auf höherer Stufe von neuem beginnen kann. Ohne diesen Verkauf kann keine Wiedererneuerung der Produktion durch den industriellen Kapitalisten erfolgen.

In den beiden permanent wechselnden Existenzformen des Geld- und des Warenkapitals befindet sich ständig ein Teil des gesellschaftlichen Gesamtkapitals in der Zirkulationssphäre und wird daher im Unterschied zum produktiven Kapital zusammenfassend als Zirkulationskapital bezeichnet. Während durch das Verkaufen der produzierten Waren an den produktiven oder individuellen Konsumenten der in ihnen enthaltene Wert – in Geldform – realisiert wird, erfolgt durch den anschließenden Kauf neuer Waren von einem anderen Produzenten als Ersetzen der Produktionselemente die Formwandlung von Geld in Waren.⁵ Diese Metamorphosen kann der selbständige Warenproduzent selbst vollziehen (durch seine Ein- und Verkäufer, Vertreter als kommerzielle Agenten), indem er direkt an den Konsumenten verkauft und von anderen Produzenten kauft. Er kann sie aber auch einer speziellen Gattung von Kapitalisten, den Kaufleuten, überlassen, die im Zuge der gesellschaftlichen Arbeitsteilung bereits in den vorkapitalistischen Produktionsweisen auf der Grundlage der entwickelten einfachen Warenproduktion entstanden war.⁶ Ist letzteres der Fall, so nimmt der entsprechende Teil des ständig auf dem Markt befindlichen Zirkulationskapitals die Form des kaufmännischen, kommerziellen, Handels- oder Warenhandlungskapitals an, das somit nur eine verselbständigte Form des Warenkapitals des industriellen Kapitalisten ist.

Die spezifische Funktion des Kaufmannes besteht im Kauf und Wiederverkauf von Waren. Wie die Zirkulations- von der Produktionssphäre, das Warenhandlungs- vom produktiven Kapital, so unterscheidet sich auch der Kaufmann auf Grund seiner Eigenschaft als „Zirkulationsagent“ vom Warenproduzenten. Er erwirbt mit seinem Geldkapital (G) als der ersten Form, in der sein Kapital auf dem Markt erscheint, vom Produzenten eine bestimmte Warenmenge (W) und verkauft sie weiter an den Konsumenten zu einem höheren Preis (G'), so daß das vorgeschossene Geld als die selbständige Form des Tauschwertes in vermehrtem Umfange wieder zu ihm zurückfließt und der damit verbundene Zweck erreicht worden ist. Verwandlung von Geld- in Warenkapital und Rückverwandlung in Geldkapital (G-W-G') ist daher die einfache Formel für den Kreislauf des Warenhandlungskapitals, wie er sich für den Kaufmann vollzieht; für das von ihm erworbene Warenkapital erfolgt damit lediglich die Verwandlung in Geldkapital und damit die erste seiner – bereits behandelten – beiden Metamorphosen im Zirkulationsprozeß. Insofern ist der beschriebene Umschlag des Kaufmannskapitals nur die verselbständigte Bewegung des Warenkapitals in der Zirkulationssphäre. Indem die mit diesen Formveränderungen verbundene Funktion durch eine besondere Kapitalart und durch besondere Kapitalisten durchgeführt wird, bildet sie zugleich auch eine besondere Sphäre der Kapitalverwertung.

Der Kaufmann übernimmt lediglich eine Aufgabe, die unabhängig von seiner Existenz innerhalb des Zirkulationsstadiums des Kapitals in jedem Falle durchgeführt

⁵ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 512 f.; MEW, Bd. 25, S. 279, 340.

⁶ Zur historischen Entwicklung des Handels vgl. vor allem ebenda, S. 335 ff.

werden muß. Erwirbt er die Ware vom Produzenten, so ist ihr Wert – gesellschaftlich gesehen – noch nicht realisiert, sondern erst dann, wenn es ihm gelingt, sie an einen Konsumenten weiterzuveräußern und dadurch aus der Zirkulations- in die Konsumtionssphäre zu überführen. Indem der Kaufmann dem Produzenten die Ware mit von ihm vorgeschossenen Geld bezahlt, antizipiert er also deren endgültigen Verkauf, die definitive Verwandlung in Geldkapital. Er verkürzt damit einerseits die Umschlagszeit des industriellen Kapitals, so daß der Produzent es ausschließlich im Produktionsprozeß anwenden kann. Andererseits kann er als Kapitalist, dessen Funktion nur in der Vermittlung des Warenaustausches besteht, dieses Geschäft im Regelfall mit einem geringeren Aufwand an Arbeitskraft und Arbeitszeit durchführen als der Produzent selbst. Es ist daher für den letzteren im allgemeinen vorteilhafter, sich der Vermittlung des Kaufmanns beim Absatz seiner Waren zu bedienen.⁷

Wie jeder andere Kapitalist benötigt auch der Kaufmann einen Profit für das von ihm – im Kauf und Verkauf von Waren – angelegte Kapital. Aber sowohl er selbst als auch die von ihm beschäftigten kommerziellen Lohnarbeiter (Kommis. Handlungsdienner, Markthelfer, Buchhalter usw.) haben nur die Aufgabe, einen bereits vorhandenen Wert zu realisieren. Durch die „Operationen zur Vermittlung der Metamorphosen des Warenkapitals“ wird kein neuer Wert und damit auch kein Mehrwert erzeugt.⁸ Der Profit, den der Kaufmann erhält, stellt – abgesehen von den noch zu behandelnden Zirkulationskosten – die Differenz zwischen Kauf- und Verkaufspreis dar und erscheint daher als ein durch kaufmännische Tätigkeit geschaffener Zuschlag. Er ist aber grundsätzlich ein Teil des bereits im Produktionsprozeß erzeugten Mehrwertes, den der Kaufmann sich mit Hilfe der kommerziellen Lohnarbeiter aneignen kann, indem er dem Produzenten mit dem Kaufpreis die in der Ware enthaltene Mehrarbeit nicht voll bezahlt, aber im Verkaufspreis dem Konsumenten berechnet. Der Kaufmann erwirbt die Ware „unter ihrem Produktionspreis (oder gesamtgesellschaftlich gesehen unter ihrem Wert) und verkauft sie zu ihrem Produktionspreis (oder gesamtgesellschaftlich gesehen zu ihrem Wert)“.⁹ Wie das industrielle Kapital erhält daher auch das kaufmännische einen Profit, ist aber im Unterschied zu ihm nicht an dessen Produktion beteiligt.¹⁰

Der ökonomische Formwandel des Wertes einer Ware, der durch die Tätigkeit des Kaufmannes erfolgt, ist in der Regel an bestimmte konkrete materiell-stoffliche Prozesse und Bedingungen gebunden. Das Produkt muß vor allem gewogen bzw. gemessen, gelagert, sortiert, verpackt und nicht zuletzt transportiert werden, was in der Regel den bedeutendsten Aufwand erfordert. Von Ausnahmen wie dem Verkauf lokal gebundener Produkte (beispielsweise Häuser) und dem von Marx genannten wiederholten Spekulationskauf und -verkauf von transportierbaren Waren abgesehen, setzt die ökonomische Zirkulation normalerweise die physische voraus, die Veränderung der örtlichen Existenz. Produktionsort, Markt und Konsumtionsort einer Ware und damit auch die Punkte ihres Kaufs und Verkaufs durch den kommerziellen Kapitalisten sind räumlich getrennt.

Im Verlauf der historischen Entwicklung wächst durch den Fortschritt der Produktivkräfte die gesellschaftliche Arbeitsteilung in der Produktion und damit auch deren lo-

7 Ebenda, S. 278 ff., 292, 299 ff., 309, 327.

8 Ebenda, S. 292.

9 Ebenda, S. 290 ff., 304, 313, 325.

10 Der Produzent tritt einen Teil seines Mehrwertes an den Kaufmann ab, damit dieser die Funktionen des Warenkapitals in der Zirkulationssphäre übernimmt.

kale Spezialisierung und Konzentration, wobei die unterschiedlichen örtlichen Bedingungen (u. a. Bodenform, -qualität und Klima in der Land- und Forstwirtschaft, Lagerstätten im Bergbau) von wesentlichem Einfluß auf die Standortbildung sind. Durch das – auch darauf beruhende – Ausdehnen der Ware-Geld-Beziehungen, den allmählichen Übergang von der einfachen zur kapitalistischen Warenproduktion wird ein zunehmender Teil des gesellschaftlichen Gesamtprodukts für den Austausch produziert und nimmt somit die Form der Ware an. An die Stelle des lokalen Absatzes tritt immer mehr der entfernte, der nationale und internationale. Durch das Entstehen der „großen Industrie“ während der Industriellen Revolution wird die Ware schließlich zur allgemeinen Form des Produkts; der in ihr enthaltene Wert einschließlich des Mehrwertes kann nur durch den Austausch und damit im Normalfall auch durch die Beförderung realisiert werden. Dadurch wächst die Bedeutung des Transportwesens, das seinerseits im Prozeß der Wechselwirkung vielfach erst diese Fortschritte in Produktion und Zirkulation ermöglicht. Es entsteht der kapitalistische Weltmarkt, in dem das Kapital auf der Grundlage entwickelten Verkehrs alle räumlichen Grenzen überwunden hat. Da die Produkte eines in einem Wirtschaftszweig vollendeten Arbeitsprozesses bei produktiver Konsumtion zugleich Produktionselemente (Arbeitsmittel, Arbeitsgegenstand) eines neuen in einem anderen Wirtschaftszweig sind, bedeutet Vergrößerung ihres Absatzmarktes auch zunehmende räumliche Trennung dieser gegenständlichen Produktionsbedingungen hinsichtlich des Ursprungsortes. Ihr Zusammenführen am Produktionsort (einschließlich der Arbeitskräfte) ist eine Voraussetzung für Beginn und kontinuierliche Fortsetzung des Arbeitsprozesses.

Der Transportprozeß ist also meist eine objektive Voraussetzung für die Zirkulation und damit für den Gesamtkreislauf des Kapitals. Während der Austausch das ökonomische Bindeglied zwischen Produzent, Kaufmann und Konsument darstellt, sind die Beförderungsmittel das materielle. Alle Produktionsstätten werden durch sie untereinander und mit dem Handel verbunden, so daß das Transportwesen eine allgemeine, gemeinschaftliche Bedingung der gesellschaftlichen Produktion in ihren verschiedenen Bereichen bildet. Und während durch den Austausch als der spezifischen Funktion des Kaufmannes lediglich ein bereits vorhandener Wert realisiert wird, erfolgt durch die damit verbundene Beförderung die Produktion neuen Wertes. Obwohl der Transport in der Zirkulationssphäre durchgeführt wird und aus ihm kein neues, selbständig existierendes Produkt hervorgeht, ist er – aus noch zu erläuternden Gründen – ein Produktionsprozeß und unterscheidet sich grundsätzlich von den Funktionen des Handels: Durch ihn wird die Ortsveränderung des Transportobjektes erzeugt, das aus Gütern, Personen und Nachrichten bestehen kann.

An die Herstellung eines Produkts innerhalb eines Betriebes schließt sich deshalb in der Regel seine Beförderung als ein abschließender Teil des Produktionsprozesses bzw. als ein Produktionsprozeß (der Transportindustrie) an, durch den es erst wirklich fertig und für die Konsumtion zur Verfügung gestellt wird.¹¹ Gleiches trifft auch auf das Auf- und Abladen, Lagern, Sortieren, Wiegen bzw. Messen und Verpacken der Ware zu.

Der Verkehr gehört damit ebenso zur materiellen Produktion, die die ökonomische Grundlage des menschlichen Lebens und der gesellschaftlichen Entwicklung ist, und wurde von Marx nach extraktiver Industrie, Landwirtschaft und Manufaktur als deren „vierte Sphäre“ bezeichnet, als „Transport-, Kommunikations- oder Lokomotionsindu-

¹¹ MEW, Bd. 24, S. 60, 151, 153; Bd. 25, S. 279, 293; G. Rehbein u. H. Wagener, a. a. O., S. 73.

strie“, die er zur Industrie im weiteren Sinne des Wortes zählte und damit von der eigentlichen Industrie abhob.¹² Als modernen und präzisen Ausdruck dafür, der den Inhalt des Begriffes am exaktesten wiedergibt, verwenden G. Rehbein und Wagener Transport- und Nachrichtenwesen, schließen aber auch die Möglichkeit nicht aus, die allgemein eingebürgerte, kürzere Bezeichnung Verkehr bzw. Verkehrswesen zu benutzen.¹³

Innerhalb des – hier ausschließlich interessierenden – Transportwesens sind mehrere Transportzweige bzw. Verkehrsträger vorhanden: u. a. Eisenbahn, Kraftverkehr, Binnenschifffahrt. Sie unterscheiden sich voneinander in technischer Hinsicht vor allem durch die Art der benutzten Transport- bzw. Verkehrsmittel (Fahrzeuge) und Transportwege. Der Begriff Transport- bzw. Verkehrsmittel hat teilweise bei den Klassikern wie auch im allgemeinen Sprachgebrauch noch eine weitergefaßte Bedeutung. Mit ihm wird häufig ein Transportzweig insgesamt bezeichnet, also im Falle der Eisenbahn auch der Transportweg einbezogen, der bei diesem Verkehrsträger vom Besitzer der Fahrzeuge erst geschaffen werden muß.¹⁴ Auf Grund des produktiven Charakters der mit ihnen geleisteten Arbeit sind die Transportmittel und -wege ebenso wie Bergwerke, Grund und Boden und Maschinen Produktionsmittel und werden daher von Marx und Engels auch ausdrücklich als Produktivkräfte betrachtet.¹⁵

In Abhängigkeit von der Entwicklung der unmittelbaren Produktion treten auch im Transportwesen annähernd synchron die dort entstandenen Organisationsformen auf. Im Landtransport stellt der Fuhrmann (auch als Lohnkutscher bezeichnet), der in den Wagen und Zugtieren über eigene Produktionsmittel verfügt und teilweise auch Fuhrknechte als Arbeitskräfte beschäftigt, den kleinen Warenproduzenten dar. Der große Fuhrunternehmer ist in seiner Funktion dem Manufakturkapitalisten vergleichbar, während Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der durch die Industrielle Revolution geschaffenen Fabrik entsprechen.¹⁶

Wenn bei einer Eisenbahnlinie der Bau des Transportweges abgeschlossen ist, der Kapitalist über die erforderlichen Fahrzeuge sowie die Arbeitskräfte und damit insgesamt über das produktive Kapital verfügt, beginnt der Produktionsprozeß des Transports, der einerseits Arbeits-, andererseits Verwertungsprozeß ist. Im Arbeitsprozeß erfolgt die „örtliche Bewegung“ des Transportobjektes, seine Beförderung von einem Punkt zum anderen. Im Gegensatz zur unmittelbaren Produktion wird von den Arbeitern als der Hauptproduktivkraft mit den Arbeitsinstrumenten – in diesem Falle den Fahrzeugen – keine mechanische (Form-) oder stoffliche (chemische), sondern eine örtliche und damit ebenfalls eine materielle Veränderung des Arbeitsgegenstandes vorgenommen. Dadurch findet auch im Verkehr ein Prozeß statt, durch den sich der Mensch wie in allen anderen Zweigen der materiellen Produktion Naturgüter zur Befriedigung seiner Bedürfnisse aneignet. Als Produkt entsteht hier kein gegenständlicher, selbständig existierender Gebrauchswert, sondern ein Nutzeffekt, eine Leistung, der

¹² MEW, Bd. 26. 1, S. 387; G. Rehbein, Transport- und Nachrichtenwesen, a. a. O., S. 51 f., 240, 441 f. Im „Kapital“ schrieb Marx, daß es ein selbständiger Produktionszweig und daher eine „besondere Anlagensphäre des produktiven Kapitals“ ist, MEW, Bd. 24, S. 153.

¹³ G. Rehbein u. H. Wagener, a. a. O., S. 27 f.

¹⁴ Soweit nicht vermeidbar, soll das im folgenden zwecks klarer Unterscheidung nur mit dem Zusatz „im weiteren Sinne“ geschehen.

¹⁵ Vgl. u. a. K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 422; MEW, Bd. 24, S. 254.

¹⁶ MEW, Bd. 26. 1, S. 387; Aus Leipzigs Handels- und Verkehrsgeschichte, Berlin 1928, S. 40.

bzw. die sofort auf das Transportobjekt übertragen wird und sich in dessen veränderter örtlicher Existenz niederschlägt. Da aus dem Produktionsprozeß kein von ihm trennbares Produkt hervorgeht, bezahlt der Besitzer des Transportobjektes faktisch diesen selbst: „Was die Transportindustrie verkauft, ist die Ortsveränderung selbst.“¹⁷ Am Ziel angelangt, enthält die Ware einen Zusatzwert, der aus der Gesamtheit der zu ihrer Beförderung aufgewandten Arbeit besteht. In dem während des Transportes stattfindenden Verwertungsprozeß geht auch bei der Transportindustrie der Wert der einzelnen Produktionselemente in unterschiedlicher Weise auf das Produkt über und wird demzufolge auch unterschiedlich durch dessen Verkauf reproduziert. Der Tauschwert des durch die Beförderung entstandenen Nutzeffekts, dessen Geldausdruck die Frachtkosten sind, besteht aus dem Wert der Arbeitskraft (Lohn und unbezahlte Mehrarbeit, die sich der Kapitalist aneignet), der Hilfsstoffe und des abgenutzten Teiles der Arbeitsmittel. Ist der Entwicklungsstand der Produktivkräfte gegeben, wird der Aufwand an Arbeit zur Beförderung des Transportobjektes primär durch dessen Gewicht, z. T. aber auch durch das Raumvolumen sowie die Länge des Transportweges bestimmt.¹⁸ Das Transportobjekt erhält also durch die Beförderung einen zusätzlichen Wert, wird ebenso wie in der unmittelbaren Produktion wertvoller, weil neue Arbeit in ihm enthalten ist.

Nachdem Zusammenhang und Unterschied zwischen der ökonomischen und der materiellen Zirkulation in der kapitalistischen Produktionsweise im allgemeinen untersucht worden sind, ist es erforderlich, auf ihre spezifischen Erscheinungsformen näher einzugehen. Die Herausbildung einer selbständigen Transportindustrie in Gestalt der Eisenbahn, Dampfschiffahrt usw. war das Ergebnis eines historischen Entwicklungsprozesses, der durch eine zunehmende Trennung von Handel und Verkehr gekennzeichnet ist. Der grundsätzliche Unterschied, der zwischen beiden Bereichen hinsichtlich des produktiven Charakters der in ihnen geleisteten Arbeit besteht, schließt keineswegs aus, daß Kauf und Verkauf von Waren einerseits und deren Beförderung andererseits unter dem Kommando ein und desselben Kapitalbesitzers – des Kaufmanns – stattfinden. Wie für den Transport gilt das auch für die anderen Produktionsprozesse, die in der Zirkulationssphäre noch erforderlich sind. Besitzt der Kaufmann selbst Fuhrwerke und Zugtiere zum Transport der Waren und bzw. oder sind die anderen Produktionsprozesse unmittelbar mit seiner Tätigkeit verknüpft, so ist seine Funktion eine „heterogene“.

Im Zuge der wachsenden gesellschaftlichen Arbeitsteilung wird am frühesten der Transport verselbständigt; gegenüber den anderen Prozessen ist er hinsichtlich des erforderlichen Arbeitsaufwandes der bedeutendste und findet zudem außerhalb des Handelshauses als des unmittelbaren kaufmännischen Wirkungsbereiches statt. Bereits der Großkaufmann des Spätmittelalters läßt seine Güter meist durch Fuhrleute befördern und bezahlt sie dafür. In den großen Handelszentren entstehen daneben spezielle Lohnarbeiterkategorien für das Auf- und Abladen der Waren (Aufläder), für das Packen und Ballenbinden (Packer und Emballierer), die ebenfalls nicht im Dienste eines einzelnen Kaufmannes stehen. Transport, Spedition und Aufbewahrung der Waren (in großen Lagerhäusern, -höfen, Docks) werden schließlich unter kapitalistischen Produktions- und Austauschbedingungen zu selbständigen Anlagesphären des Kapitals mit Fuhrunternehmern, Spediteuren, Eisenbahn-, Lagerhofgesellschaften und Schiffsreedern. Im kapitalistischen Großhandel besteht damit eine vollständige personelle und räum-

¹⁷ MEW, Bd. 24, S. 60.

¹⁸ Ebenda, S. 60 f., 150 ff., 212.

liche Trennung zwischen dem kaufmännischen Geschäft und den während des Zirkulationsstadiums der Waren erforderlichen Produktionsprozessen. Das Warenhandlungskapital ist ausschließlich auf seine spezifische Funktion, das Kaufen und Verkaufen, beschränkt und somit nur noch in seiner „reinen Form“ tätig.¹⁹ Während der Kaufmann in seinem Kontor agiert, finden die materiellen Prozesse im räumlich entfernten Lagerhof oder während des Transports bzw. Umschlags der Waren statt.

Unter diesen Bedingungen sind die Beförderungskosten der die ökonomischen Beziehungen zwischen Handel und Transportindustrie vermittelnde und regulierende Faktor. Das Interesse an ihrer Verminderung – vom Streben nach Maximalprofit hervorgerufen – treibt die Kaufleute dazu, selbst Einfluß auf die Entwicklung des Verkehrs zu nehmen und nach der Anwendung höherer Produktivkräfte in ihm zu streben. Da hier die Hauptursache für den hohen Anteil des Handelskapitals am Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland zu suchen ist, muß die Bedeutung der Beförderungskosten für den Verkaufspreis der Waren im einzelnen analysiert werden. Wenn eine Ware vom Kaufmann am Ort ihrer Konsumtion verkauft wird, enthält sie das Gesamtquantum der lebendigen und vergegenständlichten Arbeit, die zu ihrer Herstellung und zur Durchführung der zusätzlichen Produktionsprozesse in der Zirkulationssphäre erforderlich war. Ihr Preis setzt sich aus vier Hauptbestandteilen zusammen:

1. Kaufpreis

Der Kaufmann erwirbt eine Ware vom Produzenten, indem er den Tauschwert bezahlt, den sie vor ihrer Zirkulationsphase besitzt.

2. Reine (kaufmännische) Zirkulationskosten

Die mit dem ökonomischen Formwandel des Wertes in der Zirkulationssphäre verbundenen Funktionen (An-, Verkauf usw.) werden im wesentlichen im Kaufmannskontor ausgeübt. Das dazu erforderliche Kapital besteht teils aus sachlichen Handlungskosten (Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für das Kontor, Ausgaben für Miete, Beleuchtung, Schreibmaterial usw.), teils aus dem Lohn für die Angestellten, sofern der Kaufmann bei geringem Umfang seines Geschäfts nicht allein fungiert. Die zur Durchführung des Austauschprozesses benötigte Arbeit bildet für den Kaufmann einen Zuschlag zum Kaufpreis. Da sie aber – wie an anderer Stelle bereits erläutert – keinen neuen Wert schafft, muß sie von dem Teil des in der unmittelbaren Produktion erzeugten Mehrwertes mitbezahlt werden, den der industrielle Kapitalist an den Warenhändler abgetreten hat.

3. Heterogene Zirkulationskosten

Während die reinen Zirkulationskosten größtenteils im eigenen Geschäft des Kaufmannes entstehen, werden die heterogenen ihm von anderen Kapitalisten berechnet, die in seinem Auftrag die zusätzlichen Produktionsprozesse in der Zirkulationssphäre durchführen. Für die Beförderung einer bestimmten Warenmenge bezahlt der Kaufmann dem Eisenbahnunternehmer die entsprechenden Transportkosten. Der dadurch geschaffene neue Wert wird auf die Ware übertragen, so daß diese am Konsumtionsort wertvoller ist als am Produktionsort.

¹⁹ MEW, Bd. 25, S. 279.

4. Handelsprofit bzw. -gewinn

Der Kaufpreis der Ware sowie die reinen und die heterogenen Zirkulationskosten stellen zusammen das Geldkapital dar, das der Kaufmann vorzuschießen hat; sie entsprechen damit dem Kostpreis des industriellen Produzenten, der nur das enthält, was die Ware ihrem Eigentümer selbst gekostet hat. Wird die Ware an den Konsumenten verkauft, erhält der Kaufmann einerseits das vorgeschossene Kapital wieder zurück, andererseits den Handelsgewinn. Der kommerzielle Profit erscheint äußerlich als durch die kaufmännische Operation entstanden, zumal sein Erwerb das treibende Motiv für sie war; in Wirklichkeit aber ist er durch sie nur realisiert worden und stellt einen in der unmittelbaren Produktion geschaffenen Mehrwertteil dar. Seine Höhe wird im Kapitalismus der freien Konkurrenz von der Durchschnittsprofitrate bestimmt, die sich auf Grund der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Anlagesphären des Kapitals herausgebildet hat, sowie vom Anteil des Handelskapitals am gesellschaftlichen Gesamtkapital.

Durch das Privateigentum an den Produktionsmitteln hat auch der Austausch in der kapitalistischen Produktionsweise spontanen Charakter. Auf dem Markt herrscht ein unerbittlicher Konkurrenzkampf zwischen den Warenbesitzern um den Absatz der Produkte im allgemeinen und die Erzielung größtmöglichen Gewinns im besonderen. Obwohl der Handel an der Erzeugung des Profits nicht beteiligt ist, kann der Kaufmann innerhalb bestimmter Grenzen dessen Höhe beeinflussen und zeitweilig auch einen Extraprofit erzielen. Das Wertgesetz als das ökonomische Gesetz der Warenproduktion wird im Kapitalismus der freien Konkurrenz durch die Herausbildung der Durchschnittsprofitrate und des auf ihr beruhenden Produktionspreises modifiziert; dieser setzt sich aus dem Kostpreis und dem Durchschnittsprofit zusammen und ist eine Durchschnittsgröße, um die der Marktpreis schwankt. Einen Extraprofit kann der einzelne Handelskapitalist realisieren, wenn es ihm gelingt, den individuellen „Kostpreis“ seiner Ware als die Gesamtmenge des von ihm vorzuschießenden Kapitals unter den gesellschaftlichen herabzudrücken, dessen Höhe von den durchschnittlichen Produktions- und Absatzbedingungen bestimmt wird. Dadurch vergrößert sich die den Gewinn (in diesem Falle Extraprofit) darstellende Differenz zum Marktpreis.²⁰ Da der kaufmännische „Kostpreis“ den in einer bestimmten Warenmenge vergegenständlichten Arbeitsaufwand widerspiegelt, kann er nur durch dessen Verminderung reduziert werden. Obwohl seine ökonomische Funktion ausschließlich in der Zirkulation liegt, ist der Handelskapitalist daher bestrebt, auch auf die materielle Produktion Einfluß zu nehmen.

Er versucht, die Ware zu einem besonders niedrigen Preis zu kaufen und den Produzenten zu billigerer Herstellung (also zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität) zu zwingen. „Wohlfeil kaufen, aber teuer zu verkaufen, ist das Gesetz des Handels.“²¹ Er bemüht sich, in seinem Handelskontor (u. a. durch erhöhte Ausbeutung der Angestellten) möglichst wenig reine Zirkulationskosten entstehen zu lassen. Und er unternimmt alles, um auch die heterogenen Zirkulationskosten unter den allgemeinen Durchschnitt zu senken und dadurch möglichst Extraprofit zu erzielen. Im Hinblick auf die Transportkosten als deren Hauptbestandteil bedeutet das: Wahl des kostengünstigsten Transportweges und -zweiges sowie gegebenenfalls – und zwar namentlich bei allgemein sinkender Profitrate oder einer Transportkalamität – auch aktives Interesse an der

²⁰ Vgl. u. a. MEW, Bd. 24, S. 131 ff.

²¹ MEW, Bd. 25, S. 342.

Anwendung neuer höher entwickelter Verkehrsmittel (im weiteren Sinne). „Es ist . . . allgemeines Gesetz der Warenproduktion: Die Produktivität der Arbeit und ihre Wertschöpfung stehn in umgekehrtem Verhältnis. Je kleiner die Arbeitsmenge, tote und lebendige, welche der Transport der Ware für gegebene Entfernung erheischt, desto größer die Produktivkraft der Arbeit und umgekehrt. Die absolute Wertgröße, welche der Transport den Waren zusetzt, steht unter sonst gleichbleibenden Umständen im umgekehrten Verhältnis zur Produktivkraft der Transportindustrie.“²² Durch eine Produktivitätssteigerung gegenüber dem Frachtfuhrwerk wird somit bei der Eisenbahn der Aufwand an Arbeit vermindert, der zur Beförderung einer Mengeneinheit über eine bestimmte Entfernung erforderlich ist, und damit das Transportprodukt, bestehend in dem auf den Beförderungsgegenstand übertragenen Wert, verbilligt. Die Verminderung des Gesamtarbeitsquantums wird durch eine wesentliche Verringerung des Anteils der lebendigen Arbeit erreicht, der der gegenständlichen nimmt dabei allerdings zu.

Als ein „wohlfeileres“ Transportmittel besitzt die Eisenbahn genau die gleiche Funktion wie alle anderen Verbesserungen der materiellen Produktion, ob durch erhöhte Arbeitsteilung oder vervollkommnete bzw. neue Maschinerie erreicht: Sie setzt den Wert der Arbeitskraft herab, steigert den Grad ihrer Ausbeutung und – als Endzweck – den Profit der Kapitalisten. Wie die „große Industrie“ die Herstellungskosten der Waren herabdrückt, so verbilligt die Eisenbahn ihren Transport. Deshalb sind auch die „Wohlfeilheit des Maschinenprodukts und das umgewälzte Transport- und Kommunikationswesen“ gleichermaßen „Waffen zur Eroberung fremder Märkte.“²³

Wie in der unmittelbaren Produktion bildet auch im Verkehr die Jagd nach Profit die Haupttriebkraft für die Entwicklung der Produktivkräfte; und die gleichen Faktoren, die einen Produzenten im Prozeß der Industriellen Revolution zur Anwendung von Maschinen veranlassen, zwingen den Kaufmann wie auch den Produzenten selbst, nach neuen Verkehrsträgern zu streben und zu diesem Zweck u. U. selbst einen Teil des Kapitals im Transportwesen anzulegen. Wie die individuell reduzierten Herstellungskosten dem Industriekapitalisten sichern auch unterdurchschnittlich niedrige Beförderungskosten allen am Gebrauchswert der Eisenbahn interessierten Kapitalisten eines Ortes bzw. Gebietes den Vorteil, die Ware zum gleichen Preis wie ihre Konkurrenten auf dem Markt verkaufen, aber einen höheren Profit als sie erzielen zu können. Die Differenz zwischen den lokalindividuellen und den gesellschaftlichen Transportkosten und dem davon mitbestimmten Warenwert stellt einen zusätzlichen, einen Extraprofit dar. Ist aber eine neue Produktivkraft im Transport einmal vorhanden und wird von den Kapitalisten eines oder einiger Orte angewandt, streben auch alle anderen danach, sich die damit verbundenen Vorteile anzueignen. Die blindwirkenden ökonomischen Gesetze der kapitalistischen Warenproduktion setzen sich auf diese Weise mittels der Konkurrenz durch. Je mehr aber die Eisenbahn allgemein verfügbar ist, um so mehr bestimmen auch die verminderten Transportkosten den gesellschaftlichen Durchschnitt. Im Endergebnis werden die überschüssigen Profite auf das durchschnittliche Niveau reduziert. Kapitalisten, deren Güter nun noch unter den gleichen Bedingungen wie früher – z. B. mit Fuhrwerk – befördert werden und deren individuelle Transportkosten somit über den gesellschaftlichen liegen, sind gezwungen, auf einen Teil des Profits zu verzichten und die Waren ebenfalls zu vermindertem Preis zu verkaufen, was

²² MEW, Bd. 24, S. 152.

²³ MEW, Bd. 23, S. 474; Bd. 26, 2, S. 425.

ihnen aber nur zeitweilig möglich ist. „Die durchschnittliche Profitrate tritt ein mit dem Gleichgewicht der Kräfte der konkurrierenden Kapitalisten gegeneinander.“²⁴ Sie ist wiederhergestellt, aber durch Inkaufnahme einer höheren organischen Zusammensetzung des Kapitals und auf niedrigerer Stufe, was zu weiterer technischer Vervollkommnung zwingt. Obwohl seine spezifische Funktion im Kaufen und Verkaufen besteht, ist das Handelskapital auf diese Weise ebenso wie das industrielle Kapital an der Entwicklung der Produktivkräfte im Verkehr interessiert und beteiligt. Um die ökonomische Zirkulation der Waren mit maximalem Gewinn durchführen zu können, trägt es dazu bei, die materielle zu verbessern und zu vervollkommen.

²⁴ MEW, Bd. 25, S. 872.

ZWEITES KAPITEL

Die Industrielle Revolution und das Entstehen der Eisenbahnen

Der einleitend genannte Meinungsstreit unter den Wirtschaftshistorikern hat sowohl die Relevanz der Beziehungen zwischen der Entwicklung der eigentlichen Industrie und der des Transportwesens als auch die Notwendigkeit deutlich gemacht, diese weiter zu erforschen. Wenn hier versucht werden soll, einen Beitrag dazu zu leisten, so kann das nur im Rahmen der zu behandelnden Thematik und daher unter Beschränkung auf zwei Grundfragen geschehen:

1. Inwieweit bildete die Verkehrsumwälzung einen Bestandteil der Industriellen Revolution?
2. Welches Verhältnis bestand zwischen ihr und der Herausbildung der eigentlichen Industrie?¹

Im Zusammenhang mit seiner Definition des Wesens der Industriellen Revolution, in der die Einheit von technischer und sozialökonomischer Umwälzung voll anerkannt wird, hat Mottek auch neue Gedanken über deren Umfang und Begrenzung entwickelt. Nach seiner Auffassung verkörperte nicht nur die Fabrik (mit der Anwendung der von ihm durchaus nicht negierten Arbeitsmaschine – meist in Verbindung mit der Dampfmaschine – und der dadurch ermöglichten sprunghaften Steigerung der Arbeitsproduktivität) die im Zuge der Industriellen Revolution die Manufaktur ablösende höhere Organisationsform der Produktion. Auch Hütten, Bergwerke, chemische Werkstätten und große Transportunternehmen wie Eisenbahnen sind dazu zu rechnen, weil sie durch Bewegungsmaschinen, Apparaturen, Behälter usw. ebenfalls eine Massenanlage von konstantem fixem Kapital (z. T. nur in erweitertem Umfang) darstellten und auch die sozialökonomischen Folgen dieser Anlage in allen diesen Produktionsstätten weitgehend die gleichen waren. Sie trugen dazu bei, einfache Waren- und Haushaltproduktion, Verlag, Manufaktur durch die kapitalistische Warenproduktion zu verdrängen, der Produktion nichtagrarischer Erzeugnisse den Vorrang in der gesellschaftlichen Gesamtproduktion zu sichern und den kapitalistischen Produktionsverhältnissen zum Sieg zu verhelfen sowie Bourgeoisie und Proletariat zu den entscheidenden Klassen der Gesellschaft zu machen. Aus diesem Grunde faßt Mottek sie auch unter der Bezeichnung kapitalistische Industriebetriebe, zentralisierte kapitalistische Betriebe zusammen.²

Als wertvoll erweist sich in bezug auf die hier zu behandelnden Probleme die Einbeziehung der Eisenbahnunternehmen und anderer kapitalistischer Transportbetriebe. Ohne daß Mottek es besonders erwähnt, bildet die von Marx und Engels konstatierte Zugehörigkeit des Verkehrs zur materiellen Produktion, der produktive Charakter der in ihm geleisteten Arbeit die theoretische Grundlage dafür. Damit aber wird dessen

¹ Der bisher kaum untersuchte Einfluß der Landwirtschaft auf das Entstehen der Eisenbahnen muß ausgeklammert bleiben.

² H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 66 f.

Umwälzung, insbesondere durch den Bau von Eisenbahnen und Dampfschiffen, zum Bestandteil der Industriellen Revolution und stellt nicht nur eine Folgeerscheinung von ihr dar, wie Kuczynski, Eichholtz und andere Historiker angenommen haben. Auf dieser Grundlage hat Mottek im Hinblick auf Deutschland eine völlig neue Auffassung des Verhältnisses zwischen dem Beginn des Eisenbahnbaus und der Entwicklung der unmittelbaren nichtagrarischen Produktion innerhalb der Industriellen Revolution begründet: Während durch die erstmalige Anwendung von Werkzeugmaschinen im vorletzten Dezennium des 18. Jahrhunderts die von ihm eingeführte „Vorbereitungsperiode“ der Industriellen Revolution begann, konnte diese selbst erst mit der sprunghaft erfolgten massenhaften Anlage von konstantem fixem Kapital (überwiegend in Gestalt einer neuen Technik) und der damit verbundenen Ausdehnung des variablen und des konstanten zirkulierenden Kapitals in zentralisierten kapitalistischen Betrieben einsetzen. Das war die materiell-technische Voraussetzung für ein außerordentlich beschleunigtes plötzliches Wachstum der Produktion dieser und auch anderer Betriebe, für einen ersten zyklischen Aufschwung in der Entwicklung des deutschen Industriekapitalismus sowie für die dadurch ausgelösten sozialökonomischen Veränderungen, die bereits genannt worden sind. Insgesamt wurde dadurch eine revolutionäre Umwälzung der gesamten ökonomischen Struktur Deutschlands eingeleitet. Durch das niedrige Niveau der Investitionen in der unmittelbaren nichtagrarischen Produktion in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre erfolgte nach Mottek in Deutschland der Übergang zur Massenanlage von konstantem fixem Kapital primär mit dem außerordentlich kapitalintensiven Bau der Eisenbahn im folgenden Jahrzehnt und vor allem am Anfang der vierziger Jahre. Er kommt dadurch zu dem überraschenden Ergebnis, daß für den Durchbruch zur Industriellen Revolution die Schaffung der neuen kapitalistischen Produktivkraft im Transport entscheidend war, während in England die Anlagen in der Textilindustrie diese Funktion hatten.³

Jonas teilt nicht die frühere Auffassung Kuczynskis, daß die Industrielle Revolution nur in der Textilproduktion durch die Anwendung der Werkzeugmaschine stattgefunden habe und revolutionäre technische Umwälzungen in anderen Bereichen der nicht-agrarischen Produktion lediglich Folgeerscheinungen davon seien. Ebenso wenig wie diese enge Begrenzung akzeptiert er aber die weite durch Mottek und kritisiert an seiner Theorie vor allem, daß bei ihr durch die Betonung der Rolle des konstanten fixen Kapitals als generellem Charakteristikum die Spezifik der Industriellen Revolution in einem allgemeinen Industrialisierungsprozeß untergehe. Als diese kennzeichnet er die Verdrängung des von der Hand des Arbeiters geführten Werkzeuges durch die Werkzeug- bzw. Arbeitsmaschine und sieht darin den Kernprozeß der Industriellen Revolution, von dem sich die „revolutionäre Umgestaltung aller Hauptelemente des Systems der gesellschaftlichen Produktivkräfte“, anfangs insbesondere die Zerstörung der bisherigen handwerklichen Basis, ableitet.⁴ Er bezieht in sie aber auch die Anwendung solcher neuen Arbeitsmittel und Technologien ein, „die zwar nicht den revolutionären Prozeß der Industriellen Revolution auslösten, ohne die jedoch die Umwälzung des

³ Ebenda, S. 73 ff., 119 f., 132 f.; ders., Zum Verlauf, a. a. O., S. 14, 26, 30 f.; H. Wehner, a. a. O., S. 356 ff.

⁴ W. Jonas, Kritische Bemerkungen und Ergänzungen. In: J. Kuczynski, Vier Revolutionen der Produktivkräfte. Theorie und Vergleiche (= Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte, Bd. 8), Berlin 1975, S. 148. Über die Auffassungen von Jonas vgl. außerdem vor allem seine Thesen, a. a. O.; K. Lärmer, Vierte Jahrestagung, a. a. O.

gesellschaftlichen Gesamtsystems ebensowenig denkbar gewesen wäre wie die revolutionäre Wirksamkeit der Werkzeugmaschine selbst⁵. Dazu gehören zunächst die Dampfmaschine und der Transmissionsmechanismus als weitere Bestandteile der dreiteiligen Maschinerie in der Fabrik, die das Grundelement der „großen Industrie“ bildet. Weiterhin (offenbar unter Berücksichtigung der Forschungsergebnisse von Purš und Kula) auch Veränderungen auf chemischem und chemothermischem Gebiet (z. B. chemisches Bleichen des Garnes und der Stoffe anstatt der bisherigen aufwendigen Rasenbleiche, das Puddelverfahren in der Metallurgie), also in Bereichen, wo die Werkzeugmaschine keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielte, aber die dort durchzuführenden Arbeitsprozesse unmittelbar eine Voraussetzung oder Folge der mechanischen Produktion waren. Die durch die chemische Revolution eingeführten neuen Verfahren als der maschinellen Großproduktion vergleichbare Technologie ermöglichten ebenfalls einen Produktivitätssprung, den Jonas als Hauptkriterium für die Zugehörigkeit zur Industriellen Revolution ansieht.⁶ In völligem Gegensatz zu Mottek wird von ihm die uns hier speziell interessierende Umwälzung der Transport- und Kommunikationsmittel offenbar nicht in die Industrielle Revolution integriert, sondern als Folge von ihr und der Veränderungen in der Landwirtschaft betrachtet: „Die Entstehung der Großen Industrie, das heißt die Industrielle Revolution, und die Umwälzungen in der Landwirtschaft machten schließlich eine ‚Revolution in den allgemeinen Bedingungen des gesellschaftlichen Produktionsprozesses, d. h. den Kommunikations- und Transportmitteln‘ notwendig.“⁷ Die Umwälzung des Verkehrs erscheint somit nur als Auswirkung der industriellen und kann daher kein Bestandteil von dieser sein.

Versuchen wir zunächst über das im 1. Kapitel Gesagte hinaus, terminologisch zu klären, inwieweit die Klassiker das kapitalistische Transportwesen überhaupt zur Industrie zählten. Der Hinweis auf die von ihnen häufig benutzten Formulierungen „Transport-, Kommunikations-, Lokomotionsindustrie“⁸ reicht dazu nicht aus. Denn es gibt nicht wenige Belege dafür, daß sie das Wort Industrie bzw. industriell ebenso wie andere in einem unterschiedlichen, teils engeren, teils sehr weiten Sinne gebrauchten und mit ihm sogar jede produktive Tätigkeit in allen Gesellschaftsformationen bezeichneten. Hier kann für unseren Zweck nur der konkrete Zusammenhang weiterhelfen, in dem der Ausdruck erscheint, da wir nach Aussage von Engels bei Marx generell keine „fix und fertigen, ein für allemal gültigen Definitionen suchen dürfe(n)“⁹ und beide Klassiker oftmals nur den Hauptinhalt einer Erscheinung bzw. eines Prozesses, nicht aber den gesamten Umfang kennzeichnen wollten. Günstiger steht es um die „große Industrie“ bzw. „moderne Industrie“, die als Produkt einer fortgeschrittenen Phase der Industriellen Revolution zeitlich relativ präzise zu erfassen ist und unter der

⁵ Ebenda, S. 268.

⁶ Über den Standpunkt von J. Purš vgl. seinen Aufsatz „Einige theoretische Probleme der industriellen Revolution“. In: Probleme der Ökonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost- und Westeuropa vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (= Schriftenreihe der Kommission der Historiker der DDR und ČSR, Bd. 3), Berlin 1960, S. 85–101. Siehe auch die Besprechung seines Hauptwerkes in JbWg, 1977, Tl. IV, S. 185–192.

⁷ W. Jonas, Thesen, a. a. O. Dabei handelt es sich um die einzige Aussage zu unserem Problem, was eine fundierte Stellungnahme erschwert. Die der Formulierung von Jonas zugrundeliegende Äußerung von Marx bezieht sich nur auf England. MEW, Bd. 23, S. 404 f.

⁸ Vgl. G. Rehbein, a. a. O., S. 28 ff.

⁹ MEW, Bd. 25, S. 20.

Marx und Engels eine entwickelte, ausgebreitete Industrie verstanden. Nun ist von Marx und Engels das kapitalistische Transportwesen nicht zu ihr gezählt, aber wiederholt als Korrelat dazu auf dem Gebiet des Verkehrs charakterisiert worden. Andererseits unterschied Marx zwischen der „eigentlichen Industrie“ und „Bergbau, Transport usw.“, also zwischen Industrie im engeren und weiteren Sinne.¹⁰ Wir dürfen daraus ableiten, daß er das kapitalistische Transportwesen zur Industrie im weiteren Sinne zählte und auch – falls der jeweilige Zusammenhang damit übereinstimmt – die „Transportindustrie“ so aufgefaßt wissen wollte. Einen von mehreren Beweisen dafür, daß Marx die Industrielle Revolution nicht auf das Entstehen der „großen Industrie“ beschränkte, sondern auch das Transport- und Nachrichtenwesen mit einbezog, finden wir im „Kapital“. Hier schrieb er, daß sich „entweder direkt auf der Grundlage der Maschinerie oder doch der ihr entsprechenden allgemeinen industriellen Umwälzung ganz neue Produktionszweige“ bildeten, und er betrachtete als „Hauptindustrien dieser Art“ u. a. Eisenbahnwesen, Dampfschiffahrt, Telegraphie.¹¹

Dieser und anderen inhaltsgleichen bzw. -ähnlichen Aussagen von Marx und Engels stehen aber auch solche gegenüber, die auf den ersten Blick das Gegenteil besagen. Im 3. Band des „Kapital“ – zwischen 1863 und 1867 entworfen – schrieb Marx, daß die letzten fünfzig Jahre durch Eisenbahn, Dampfschiff, Telegraphie und Bau des Suezkanals eine Revolution in der Verbesserung der Kommunikationen gebracht hätten, die sich nur mit der Industriellen Revolution in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts vergleichen lasse.¹² Abgesehen davon, daß er den letztgenannten Begriff hier zum Zwecke des Vergleichs durchaus auch nur in einem engeren Sinn gebraucht haben kann, ist mit der zeitlichen Begrenzung der Industriellen Revolution allenfalls ihre Anfangsphase gemeint. Denn Marx und Engels waren weit davon entfernt, sie in England bereits um 1800 enden zu lassen und datierten ihren Abschluß nicht vor dem Beginn des Baus der Eisenbahnen. Bezeichnete Marx diese doch als „couronnement de l'œuvre (Krönung des Werkes – P. B.) in jenen Ländern, in denen die moderne Industrie *am weitesten entwickelt* war, in England, den Vereinigten Staaten, Belgien, Frankreich usw.“¹³ An diesem Ausdruck und der dafür gegebenen Begründung wird die Zugehörigkeit der Eisenbahnen zur Industriellen Revolution besonders deutlich. Marx nannte sie so „nicht nur in dem Sinn, daß sie endlich . . . *Kommunikationsmittel* waren, die den modernen Produktionsmitteln adäquat sind, sondern auch, weil sie die Grundlage für riesige Aktiengesellschaften abgaben und damit gleichzeitig einen neuen Ausgangspunkt für alle *anderen Arten* von Aktiengesellschaften bildeten . . . Sie gaben der *Konzentration des Kapitals* einen vorher nie geahnten Anstoß.“¹⁴ Der neue Verkehrsträger als eine Produktivkraft von bisher unerreichten Dimensionen konnte nicht durch ein oder wenige Einzelkapitale zustandekommen, sondern nur durch eine ebenfalls weitgehend neue Form der Kapitalassoziation, mit der sich auch erstmals eine Vielzahl kleiner überschüssiger Geldfonds in produktives Kapital verwandeln ließ. Die Eisenbahn-Aktiengesellschaften waren ebenso wie später die Monopole primär ein Bestandteil der Produktionsverhältnisse, schufen aber deren Übereinstimmung mit den Produktiv-

¹⁰ Ebenda, Bd. 24, S. 174, 244.

¹¹ Ebenda, Bd. 23, S. 469; vgl. auch die Ausführungen von Engels zum komplexen Charakter der Industriellen Revolution. Ebenda, Bd. 2, S. 246 ff.

¹² Ebenda, Bd. 25, S. 81

¹³ Ebenda, Bd. 34, S. 372 f.

¹⁴ Ebenda.

kräften. Sie stellten somit eine Voraussetzung der Eisenbahn dar, wurden darüber hinaus zum Vorbild und z. T. auch Ursprung der gleichen Organisationsform des Kapitals in der eigentlichen Industrie, im Bergbau sowie in anderen Bereichen und trugen wesentlich zur Entwicklung des Kapitalmarktes bei.¹⁵ Daß die Kommunikations- und Transportmittel eine „allgemeine Bedingung des gesellschaftlichen Produktionsprozesses“ waren,¹⁶ spricht ebensowenig gegen ihre Integrierung in die Industrielle Revolution wie gegen ihre von niemand bestrittene eigene produktive Funktion. Marx wollte damit ausdrücken, daß sie im Unterschied zu einer Maschine (als spezieller Bedingung) zur gleichen Zeit nicht nur von einem Kapitalisten, sondern von einer Vielzahl in der Produktions- wie auch in der Zirkulationssphäre benötigt wurden.¹⁷

Jonas befindet sich in völliger Übereinstimmung mit Marx und Engels, wenn er der Anwendung der Werkzeugmaschine den zentralen Platz in der Industriellen Revolution zuweist, diese aber nicht darauf begrenzt und auch weitere revolutionäre technische Veränderungen der genannten Art einbezieht. Wenn er aber die kapitalistische Transportindustrie ausklammert, so dürfte das vor allem auf dem Fehlen von solchen Untersuchungen beruhen, wie sie für die chemische und chemothermische Produktion vorgenommen worden sind. Denn bereits eine summarische Betrachtung der Eisenbahn unter den von ihm genannten Aspekten führt u. a. hinsichtlich der Anwendung der Maschinerie und der Analogie zur chemischen Produktion zu interessanten Aufschlüssen. Bei diesem Verkehrsträger, der wie andere die Ortsveränderung von Gütern und Personen produziert, konnte es gleichfalls keine spezielle Arbeitsmaschine geben. Von Marx als „erster Motor . . ., der mobil und ein Mittel der Lokomotion“ war, bezeichnet,¹⁸ übte hier die Dampfmaschine eine qualitativ höhere Funktion aus als in der unmittelbaren Produktion, in der die die Fabrik konstituierenden Arbeitsmaschinen anfangs u. a. auch von Wasserkraft angetrieben wurden. Denn das Ersetzen der naturgegebenen Kraft durch die ungleich leistungsfähigere maschinelle, die in einem thermodynamischen Prozeß erzeugt wurde, ermöglichte im Unterschied zur Fabrik überhaupt erst das Zustandekommen der Eisenbahn wie auch der Dampfschiffahrt; selbstverständlich wäre auch die weitere Entwicklung der eigentlichen Industrie ohne Dampfmaschine nicht denkbar gewesen.¹⁹ Die Lokomotive war jedoch mehr als eine mobile Dampfmaschine und verfügte noch über den der Übertragung und Steuerung der Energie dienenden Transmissionsmechanismus, während die Wagen den Arbeitsinstrumenten verglichen werden können.²⁰ Marx bezeichnete sie allein, aber auch die Eisenbahn insgesamt ausdrücklich

15 J. Kuczynski, *Lage*, a. a. O., Bd. 1, Berlin 1961, S. 160 ff. Über die Entstehung von Aktiengesellschaften vgl. H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 127 f.; B. R. Mitchell, *Eisenbahnbau und Wirtschaftswachstum im Vereinigten Königreich*. In: *Industrielle Revolution. Wirtschaftliche Aspekte*, hrsg. von R. Braun u. and., Köln-Berlin (West) 1972, S. 368 ff.; R(alpha) Sonnemann u. H.-R. Meißner, *Einige rechtshistorische Aspekte der Industriellen Revolution im mitteldeutschen Raum*. In: *JbWg*, 1977, Tl. IV, S. 88 ff.

16 MEW, Bd. 23, S. 404f.

17 Ebenda, S. 474; K. Marx, *Grundrisse*, a. a. O., S. 424, 429 ff., 612 ff.

18 MEW, Bd. 23, S. 398.

19 K. Lärmer, *Zur Einführung der Dampfkraft in die Berliner Wirtschaft in der ersten Phase der Industriellen Revolution (Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Jahre 1830)*. In: *JbWg*, 1977, Tl. IV, S. 101 f.

20 Auch die Waggonen allein als Maschinen, Transport- bzw. Eisenbahnmaschinen zu bezeichnen, halte ich schon deshalb für problematisch, weil zwischen ihnen und den von Pferden gezogenen Wagen kein qualitativer Unterschied besteht. W. Becker, *Die Entwicklung der deutschen Ma-*

als „Maschinerie“ und stellte fest, daß die Transport- und Kommunikationsmittel ebenfalls die verschiedenen Stufen des Handwerks, der Manufaktur und des mechanischen Betriebs durchlaufen.²¹ Die Anwendung der Eisenbahn war daher Einführung der Maschinerie, Mechanisierung des Transports und damit den „modernen Produktionsmitteln“ in der „großen Industrie adäquat“, also ganz im Sinne von Jonas eine der maschinellen Großproduktion entsprechende Technologie.²²

Denken wir in diesem Zusammenhang auch an die umfangreiche technische Ausrüstung einer Eisenbahn, an ihren Wagenpark (Transportgefäße), ihre Schienenwege, Umschlagseinrichtungen, ihr Sicherungs- und Fernmeldewesen, aber auch daran, daß zu ihr Werkstätten gehörten, die für sich betrachtet größere Fabriken darstellten oder zumindest ein Übergangstadium dazu! Eine vom Verf. vorgenommene Untersuchung der Werkstätten auf dem 1842 eingeweihten Bayrischen Bahnhof in Leipzig als den Hauptwerkstätten der über 150 km langen Strecke bis zur Landesgrenze im Vogtland ergab: Sie waren von Anfang an hinsichtlich Größe, Ausstattung und Arbeiterzahl durchaus einem ansehnlichen Betrieb des Maschinenbaus und der Metallverarbeitung vergleichbar, verfügten über die Kombination von Werkzeugmaschinen, Dampfmaschine und Transmissionsmechanismus, also über die dreiteilige Maschinerie, und hatten eine umfangreiche Eigenproduktion für den außerordentlich vielseitigen Bedarf beim Eisenbahnbau und -betrieb (neben einer großen Zahl von Gerätschaften, Werkzeugen, Kleinewaren u. a. bis 1852 1000 Güterwagen). Zur Leipzig-Dresdner Eisenbahn wie auch zu einigen anderen Eisenbahnunternehmen gehörte außerdem eine spezielle Wagenbauanstalt (1837 entstanden) als erste deutsche Produktionsstätte dieser Art, in der bis 1846 1000 Personen- und Güterwagen entstanden und in der in diesem Jahr zeitweilig 400 Arbeiter tätig waren. Diese sich zu Eisenbahnfabriken entwickelnden Betriebe, in denen auch die Produzenten eine völlig neue Stellung einnahmen, waren sicher nicht nur in Leipzig ein wichtiger Faktor in der Industriellen Revolution, sind aber in den ihr gewidmeten fabrik- bzw. industriegeschichtlichen Untersuchungen von Schumann und Baar unberücksichtigt geblieben.²³

Was an Argumenten für die Einbeziehung chemischer und chemothermischer Technologien in die Industrielle Revolution angeführt wird,²⁴ gilt weitgehend auch für die

schienenbauindustrie von 1850–1870. In: A. Schröter u. W. Becker, Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution (= Veröffentlichungen des IWG an der HfÖ, Bd. 2), Berlin 1962, S. 204, 206; H. Wagenblaß, Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835–1860. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrialisierung Deutschlands (= Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 18), Stuttgart 1973, S. 3, 258, 264.

²¹ MEW, Bd. 9, S. 221 ff.; Bd. 24, S. 174; Bd. 26.1, S. 387; vgl. auch G. Rehbein, Transport- und Nachrichtenwesen, a. a. O., S. 55 f. Damit stimmt überein, daß die Lokomotive für die Zeitgenossen die Eisenbahnmaschine war und das Gebäude, in dem sie gereinigt, gepflegt und repariert wurde, „Maschinenhaus“ hieß.

²² MEW, Bd. 34, S. 372 f.; vgl. auch R(olf) Sonnemann u. S. Richter, Ursprung und Verlauf der wissenschaftlich-technischen Revolution. In: JbWg, 1974, Tl. III, S. 42, sowie den Schluß dieses Kapitels.

²³ Näheres dazu in der Diss. des Verf., Anm. 91. E. Schumann, a. a. O.; L. Baar, Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution (= Veröffentlichungen des IWG an der HfÖ, Bd. 4), Berlin 1966. Vgl. hingegen A. Schröter, Die Entstehung der deutschen Maschinenindustrie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: A. Schröter u. W. Becker, a. a. O., S. 33; H. Wagenblaß, a. a. O., S. 22, 40, 114 f.

²⁴ Vgl. vor allem W. Jonas, Kritische Bemerkungen, a. a. O., S. 149 ff.

Eisenbahn: Schneller Konzentrationsprozeß der Produktion, entwickelte Arbeitsteilung, Unterordnung des Arbeiters unter den Produktionsprozeß, Dominieren vergegenständlichter Arbeit gegenüber der lebendigen. Und die Anwendung der Werkzeugmaschine bedurfte in einem national unterschiedlichen Stadium der industriellen Entwicklung gleichfalls des neuen Verkehrsträgers und konnte auf die Dauer auch nur durch ihn volkswirtschaftlich effektiv werden. „Massenproduktion großen Stils erforder(t) Massentransport großen Stils.“²⁵ Wie bereits in der politökonomischen Analyse gesagt, war nach Marx der Transport der abschließende Teil des Produktionsprozesses eines Erzeugnisses, durch den dieses erst wirklich vollendet wurde. Auf dieser engen Verknüpfung zwischen beiden beruhte wesentlich die Funktion der Eisenbahn innerhalb des Gesamtsystems der gesellschaftlichen Produktivkräfte und damit die revolutionierende Rolle des durch sie verkörperten bedeutenden technischen Fortschritts.

Die Eisenbahn hat den Transport nicht nur mechanisiert, sondern auch zentralisiert und die Arbeitsproduktivität bei ihm sprunghaft gesteigert. Wie bereits angedeutet, wurde durch sie gegenüber dem bisherigen Fuhrwerksverkehr auch grundlegend die Stellung und Funktion des Menschen im Arbeitsprozeß und der Charakter seiner Tätigkeit verändert – nach Jonas ein wesentliches Kriterium für die Zugehörigkeit zur Industriellen Revolution. Trotz einiger Besonderheiten war auch das Verhältnis des Lohnarbeiters zum Kapital bei ihr im Grunde das gleiche wie in den anderen Sphären der materiellen Produktion.²⁶ Sowohl ihr Bau als auch ihr Betrieb haben wesentlich dazu beigetragen, das Proletariat als „wichtigste Frucht der industriellen Revolution“ (Engels)²⁷ hervorzubringen, ebenso aber auch die Bourgeoisie als seinen Antipoden und damit den grundlegenden Antagonismus von Kapital und Arbeit. Nirgends verfügte die Kapitalistenklasse über so umfangreiche menschliche und gegenständliche Produktivkräfte wie bei den Eisenbahnen.

Wenn Jonas zwischen revolutionär wirkenden Wandlungen der Produktivkräfte und vorauslaufenden oder nachgehenden Industrialisierungsprozessen evolutionären Charakters, zwischen Industrieller Revolution und Industrialisierung unterscheidet, so ist das Entstehen der Eisenbahn als Hauptbestandteil der Verkehrsrevolution durchaus berechtigt zu ersteren zu rechnen. Dafür spricht gleichfalls, daß Jonas – hier in Übereinstimmung mit Mottek – das Wesen der Industriellen Revolution in der Schaffung der materiell-technischen Basis der kapitalistischen Gesellschaftsformation und in einer einschneidenden sozialen Umwälzung sieht.²⁸ Zählte doch Marx auch die Verkehrsmittel zur „materiellen Grundlage einer neuen Welt“, die die „bürgerliche Periode der Geschichte zu schaffen“ hatte.²⁹

Wenden wir uns nun der zweiten Frage zu, die in diesem Kapitel zu beantworten ist, dem Verhältnis zwischen der Transportumwälzung und der Entwicklung der eigentlichen Industrie! Hier kann allerdings zunächst nur eine grundsätzliche Erörterung erfolgen und damit die theoretische Ausgangsposition für die spätere empirische Analyse geschaffen werden, in der dann mehrfach genauer darauf eingegangen wird. Ein Kernpunkt der Kritik von Jonas an Mottek ist bekanntlich dessen These, daß die Industrielle Revolution in Deutschland primär durch den Eisenbahnbau in der zweiten Hälfte

²⁵ R. Sonnemann u. S. Richter, a. a. O.

²⁶ MEW, Bd. 26.1, S. 387.

²⁷ Ebenda, Bd. 2, S. 250.

²⁸ K. Lärmer, Vierte Jahrestagung, a. a. O., S. 266 f.

²⁹ MEW, Bd. 9, S. 226.

der dreißiger und vor allem Anfang der vierziger Jahre ausgelöst wurde. Ihm zufolge setzte dieser Prozeß bereits mit der „Einführung einzelner Arbeitsmaschinen (z. B. Jenny) auf der alten handwerklichen Basis entweder im Heimgewerbe oder in Manufakturen“ und der damit verbundenen „revolutionäre(n) Zerstörung und Auflösung“ dieser Basis ein und nicht erst in einem Stadium, als er bereits über die Anfänge beträchtlich hinausgewachsen war und einen volkswirtschaftlich bedeutenden Umfang gewann, abgesehen davon, daß die Eisenbahn nur als Folgeerscheinung gewertet wird. Die industrielle Umwälzung begann daher nach Lärmer in Deutschland bereits Ende des 18. Jahrhunderts und führte in der ersten Etappe auch zum Entstehen einzelner Fabriken, während er als technische Hauptmerkmale der in den dreißiger Jahren beginnenden zweiten Etappe die fortschreitende Anwendung von Arbeitsmaschinen, chemothermischer Verfahren, der Dampfkraft und auf dieser Grundlage die zügige Ausbreitung der Fabrik betrachtet.³⁰

Eine fundierte Stellungnahme unter verkehrsgeschichtlichem Aspekt wird dadurch erschwert, daß Jonas um international gültige Aussagen bemüht ist und daß die von ihm für notwendig gehaltene nationale Präzisierung Lärmer in den Umrissen zwar für Deutschland vorgenommen hat, jedoch ohne Nennung der Eisenbahn. Die in der zweiten Etappe beginnende Umwälzung des Landtransports wird, da nicht in die Industrielle Revolution integriert, folgerichtig auch bei deren Periodisierung außerachtgelassen. Für unsere Überlegungen ist es jedoch wesentlich, daß Jonas in ihr das Resultat des Entstehens der „großen Industrie“ sieht. Seine Gedanken sind verständlicherweise eindeutig an der klassischen Entwicklung in England orientiert, und gerade im Hinblick auf den neuen Verkehrsträger erwächst aus ihnen die traditionelle Gefahr, daß diese mehr oder minder auf Deutschland übertragen wird. Einerseits durch das beträchtliche industrielle Gefälle zwischen der „Werkstatt der Welt“ und Deutschland, andererseits durch den geringen zeitlichen Abstand von wenigen Jahren zwischen dem Beginn des Eisenbahnbaus in England und Deutschland muß aber konsequent zwischen beiden differenziert werden, wollen wir den Ursachen der Transportumwälzung in Deutschland auf die Spur kommen.

Im erstgenannten Land setzte der Eisenbahnbau in einem späten Stadium der Industriellen Revolution, nahezu an deren Ende, ein. Die Fabriken und andere kapitalistische Industriebetriebe besaßen hier in den zwanziger Jahren bereits dominierenden Anteil an der nichtlandwirtschaftlichen Produktion. Auf Grund überaus günstiger Küsten- und Binnenschiffahrtsverbindungen hatte ihre Entwicklung weit voranschreiten können, ohne durch das Fehlen eines neuen Verkehrsträgers im Landtransport wesentlich gehemmt zu werden. Einerseits wurde selbst in England noch in erstaunlich großem Maße die Wasserkraft für den Maschinenantrieb und andere industrielle Zwecke genutzt. Andererseits konnte die für die Dampfmaschinen benötigte Kohle in der Regel auf dem Wasserwege befördert werden, der einen ungleich günstigeren, insbesondere billigeren Transport großer Gütermengen gestattete als die beste Straße. Und wo bei dem Brennstoff und anderen Erzeugnissen wie Baumwolle Schwierigkeiten auftauchten, hatten sie sich durch den Bau von Kanälen beseitigen lassen, der in der Anfangsphase der Industriellen Revolution in größerem Umfang erfolgt war.³¹

³⁰ W. Jonas, Thesen, a. a. O.; S. Richter, a. a. O.

³¹ Die Industrielle Revolution (= Europäische Wirtschaftsgeschichte, hrsg. von C. M. Cipolla. Deutsche Ausgabe besorgt von K. Borchardt, Bd. 3), Stuttgart-New York 1976, S. 105, 121, H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, a. a. O., Bd. II, S. 112, 116, 145, 149, 156.

Die Herausbildung der „großen Industrie“ führte durch die beträchtliche Steigerung der Arbeitsproduktivität und den höheren Grad der Zentralisation der Produktion zu einem enormen Anwachsen der Masse des verarbeiteten Rohmaterials und der Hilfsstoffe einerseits wie auch der – nunmehr wesentlich verbilligten – Produkte andererseits. Da der Verkehr die physische Bedingung des Austausches war, stellte die „große Industrie“ an ihn neue, höhere Anforderungen, aber nicht nur hinsichtlich des Transports riesiger Gütermengen (vor allem Roh- und Hilfsstoffe, Halbfabrikate) über große Entfernungen, sondern entsprechend dem Rhythmus der Produktion waren nun auch eine größere Geschwindigkeit, Sicherheit und Kontinuität der Beförderung unbedingt erforderlich, was umfangreiche Vorratslager als unliebsame Bindung von Umlaufmitteln entbehrlich machte und generell die Zirkulationszeit des in den Gütern fixierten Kapitals erheblich verkürzte. Darüber hinaus bestand analog zur Verbilligung des „Maschinenprodukts“ das allgemeine Bedürfnis nach Herabsetzung der Transportkosten, die ihrerseits erst einen massenhaften Fernabsatz bei vielen Waren ermöglichte.³² Obwohl in England eine entwickelte Schifffahrt sowie ein gutes Straßennetz existierten, entsprach daher deren Leistungsvermögen in einem fortgeschrittenen Stadium der Industriellen Revolution nicht mehr in ausreichendem Maße den gestiegenen Erfordernissen. So erwies sich die relativ große Abhängigkeit der Kanalschifffahrt vom geographischen Milieu (zu geringe Wasserführung im Sommer, Zufrieren der Kanäle im Winter) neben anderen Faktoren wie der Langsamkeit der Beförderung als sehr nachteilig für die kapitalistische Warenproduktion. Es entstand an manchen Punkten bzw. auf manchen Routen eine Transportkalamität als Ausdruck des Widerspruchs zwischen den Beförderungsbedürfnissen der Industrie und den unzulänglichen Möglichkeiten ihrer Befriedigung. Dieser Engpaß beruhte letztlich auf dem unterschiedlichen Entwicklungsniveau der unmittelbaren außeragrarisches Produktion einerseits und dem Verkehr andererseits. „Die von der Manufakturperiode überlieferten Transport- und Kommunikationsmittel verwandelten sich . . . in unerträgliche Hemmschuhe für die große Industrie . . .“³³ Sie beeinträchtigten den Profit der industriellen und kaufmännischen Kapitalisten, so daß ein höher entwickelter leistungsfähigerer Verkehrsträger zu einer ökonomischen Notwendigkeit wurde, zu einer Bedingung für das Profitmachen.³⁴ Nachdem die „Revolution in der Produktionsweise der Industrie“ im wesentlichen bereits vollzogen war, kam es auf dieser Grundlage zu einer „Revolution in den . . . Transport- und Kommunikationsmitteln“.³⁵ Hatte die Anwendung der Spinnmaschinen seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts einen Engpaß in einem für die Weberei sehr wesentlichen Produktionszweig beseitigt, so bildete das Transportwesen auf Grund der Einführung einer gleichfalls völlig neuen Technik künftig kein Hemmnis mehr für die Entwicklung der unmittelbaren Produktion überhaupt.

Dieser klassische Zusammenhang zwischen Industrie und Eisenbahn hat durch das Fehlen konkreter Analysen bis etwa 1960 auch die Vorstellungen der Geschichtswissenschaftler unserer Republik über die deutsche Entwicklung bestimmt und liegt ihnen auch gegenwärtig z. T. noch zugrunde. Ein repräsentatives Beispiel dafür ist die Arbeit von Eichholtz, der die vorliegende Problematik allerdings weitgehend nur in einer Art

³² U. a. ebenda, S. 152, 156.

³³ MEW, Bd. 23, S. 405.

³⁴ Ebenda, S. 403 ff.

³⁵ Ebenda, S. 404 f.

wirtschaftsgeschichtlichem Vorspann behandelt und generell über der anschließenden Analyse der Klassenbeziehungen von Junkern und Bourgeoisie die ökonomisch-materiellen Grundlagen der Produktionsverhältnisse und der Überbauerscheinungen vernachlässigt. Obwohl Eichholtz sich der Zurückgebliebenheit Deutschlands bewußt ist, sieht er das Hauptmotiv für den Beginn des Eisenbahnbaus in der „fortschreitenden Entwicklung der maschinellen, der Fabrikindustrie“ und läßt sich dabei sogar von der zweifelhaften Prämisse leiten, daß das „theoretisch-gesetzmäßig“ so sein mußte.³⁶ Dabei haben Marx und Engels selbst eindeutig zwischen den Ursachen für die Herausbildung der Eisenbahn in England und deren Übernahme in anderen Ländern (darunter auch Deutschland) unterschieden,³⁷ worauf später noch eingegangen wird.

Was als Selbstverständlichkeit gilt, muß keine sein und in jedem Falle zunächst empirisch nachgewiesen werden. Auch hinsichtlich des Verhältnisses zwischen frühem Eisenbahnbau und der Entwicklung der unmittelbaren außeragratischen Produktion in Deutschland hat Mottek in Fortführung von Gedanken aus seiner Dissertation eine neue Auffassung entwickelt. Gegenüber der bei Eichholtz und anderen Historikern vorhandenen Überbewertung des in der deutschen Industrie vor dem Eisenbahnbau erreichten Niveaus ist es zunächst wesentlich, daß Mottek eine differenzierte Analyse von Produktion und Markt zwischen den Befreiungskriegen und der Bildung des Zollvereins vornimmt. Dabei kommt er zu dem Ergebnis, daß sich auch für die zwanziger Jahre nur recht langsame Fortschritte bei der Steigerung des Umfangs der industriellen Produktion – auch in den kapitalistisch am weitesten entwickelten Zweigen – feststellen lassen und Hemmungen und Rückschläge neben einigen in die Zukunft weisenden Fortschritten, insgesamt eine qualvoll langsame Entwicklung, jene Zeit charakterisieren. Die wenigen, vielfach auch räumlich verstreuten Fabriken, größeren Bergwerke, Hütten usw., die vor Beginn des Eisenbahnbaus bereits vorhanden waren, verkörperten zwar gegenüber den vorindustriellen Produktionsformen eine neue und höhere Qualität, hatten aber noch einen relativ kleinen Anteil an der Gesamtproduktion.³⁸

Grundsätzlich ist das zweifellos richtig. Doch zeigen neueste Forschungsergebnisse, daß auf einzelnen Gebieten trotzdem Beachtliches erreicht wurde. So waren nach Lärmer in Preußen 1830 immerhin schon 215 Dampfmaschinen in Betrieb. Ihnen standen in Sachsen nicht nur auf Grund des wesentlich kleineren Territoriums, sondern durch die Möglichkeit der stärkeren Nutzung einer anderen naturgegebenen Antriebsenergie lediglich 25 gegenüber.³⁹ Doch hat Forberger die hohe Bedeutung der sächsischen Baumwollspinnerei für die Fabrikentwicklung in der ersten Etappe herausgearbeitet: Ihre Mechanisierung – noch vorwiegend auf der Grundlage der in den höhergelegenen Landesteilen reichlich vorhandenen Wasserkraft – leitete ebenso wie in England die Industrielle Revolution ein und „war vom Jahrhundertbeginn an die stürmischste und

³⁶ D. Eichholtz, a. a. O., S. 5, 17, 26. Daß die weitere Entwicklung der Eisenbahn stärker als der Durchbruch zu ihrem Bau von industriellen Bedürfnissen bestimmt wurde, wird noch behandelt.

³⁷ MEW, Bd. 3, S. 284 f.

³⁸ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 76 f., 84 ff., 119. K. Borchardt, Die Industrielle Revolution in Deutschland, München 1972, S. 23, schreibt, daß es in Deutschland länger als in England, Frankreich und Belgien dauerte, bis aus den ersten Anfängen eine breite Bewegung wurde.

³⁹ K. Lärmer, Einführung, a. a. O., S. 119 ff.

zugleich quantitativ und qualitativ bedeutsamste aller deutschen Bundesländer“.⁴⁰ Forberger betrachtet daher Sachsen als Pionierland der Industriellen Revolution unter diesen und schätzt die Zahl der 1830/31 in Sachsen existierenden Fabriken auf mindestens 150–160, von denen etwa 80 Baumwollmaschinen- und etwa 50 Kamm- bzw. Streichgarnmaschinen-spinnereien waren.⁴¹ Es wäre jedoch ein Rückfall in frühere falsche Verfahrensweisen, würden wir ohne Untersuchung des Kausalzusammenhangs schlußfolgern, daß darauf auch der hier erzielte eigentliche Durchbruch zum deutschen Eisenbahnbau zurückzuführen sei. Inwieweit Baumwolle und Baumwollgarn Einfluß auf die Verkehrsbedürfnisse in Leipzig hatten, wird im 3. Kapitel unter II. 2. analysiert. Zunächst sei nur auf einen negativ wirkenden Standortfaktor hingewiesen: Wenngleich in Chemnitz eine Konzentration dieser Spinnereien bestand, so lagen doch die meisten durch die Abhängigkeit von Wasserkraft in den Tälern des Erzgebirges, des ihm vorgelegerten Hügellandes und des Vogtlandes. Sowohl das dortige bewegte Bodenrelief als auch diese „dezentrale Industrieansiedlung“⁴² waren für den Eisenbahnbau ungünstig. Mottek hat übrigens die mechanische Baumwollspinnerei keineswegs übersehen, ihrem Rang aber auf Grund seiner Konzeption der Industriellen Revolution nicht in angemessener Weise Rechnung getragen und u. a. für die zwanziger Jahre das Fehlen eines seiner Ansicht nach wichtigen Merkmals von dieser – eine quantitative Steigerung der Produktion – hervorgehoben. Eine wesentliche Beschleunigung des Prozesses der Fabrikbildung erfolgte nach Lärmers völlig zutreffender Ansicht erst nach Beginn der zweiten Etappe in den dreißiger Jahren, wobei der Zollverein stimulierend wirkte.⁴³

Vergegenwärtigen wir uns, daß in Deutschland die ersten ernsthaften Eisenbahnbestrebungen in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre entstanden und daß ein Jahrzehnt später der Bau der ersten Linien erfolgte, dann ergibt sich durch einen Vergleich mit der insgesamt langsamen industriellen Entwicklung, daß hier das Verhältnis zwischen dieser und dem Eisenbahnbau ein anderes war als in England; dadurch können aber auch noch andere Faktoren das Interesse der Bourgeoisie an dem neuen Verkehrsträger hervorgerufen haben. Wenn Engels 1845 gesagt hat, die „proletarischen Zustände Deutschlands“ seien „nicht zu der Klassizität ausgebildet wie die englischen“,⁴⁴ dann gilt das auch für die ihnen zugrundeliegende industrielle Entwicklung und darüber hinaus für deren Einfluß auf den Eisenbahnbau.

Ähnliches trifft aber auch auf das damalige Niveau des deutschen Verkehrswesens zu, das im folgenden Kapitel beleuchtet wird. Wehner zählt seine Zurückgebliebenheit zu den Ursachen für den schleppenden Verlauf und die lange Dauer der Mottek'schen Vorbereitungsperiode und sieht darin wie der Verf. ein wesentliches Hemmnis des industriellen Fortschritts.⁴⁵ Keineswegs ausschließlich, jedoch am stärksten kam das im Problem des Transports der Steinkohle zum Ausdruck. Mit vollem Recht hat Jonas betont, daß die Fabrikentwicklung primär von der Arbeitsmaschine ausging und

⁴⁰ R. Forberger, Zu einigen neuen Problemen der sächsischen Industriegeschichte. In: Beiträge zur Archivwissenschaft und Geschichtsforschung, hrsg. von R. Groß u. M. Kobuch (= Schriftenreihe des Staatsarchivs Dresden, Bd. 10), Weimar 1977, S. 473; vgl. auch ders., Vierte Jahrestagung, a. a. O.

⁴¹ Freundl. Mitt. von ihm an den Verf. Begründete Angaben wird sein Buch „Die Industrielle Revolution in Sachsen. Zur Geschichte der sächsischen Fabrik (1800–1861)“, Bd. I, 1, enthalten.

⁴² K. Borchardt, a. a. O., S. 55.

⁴³ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, B. II, a. a. O., S. 98 ff.; S. Richter, a. a. O., S. 317.

⁴⁴ MEW, Bd. 2, S. 233.

⁴⁵ H. Wehner, a. a. O., S. 361, 364.

nicht von der Dampfmaschine, wie vielfach angenommen wird, und daß in ihrer Anfangsphase oftmals noch die Wasserkraft als Zentralantrieb für ein Maschinensystem verwendet wurde; sinnfällig belegt das übrigens auch die Bezeichnung „Spinnmühlen“ für die wassergetriebenen sächsischen Baumwollmaschinenspinnereien. Aber diese energetische Basis erlaubte sowohl qualitativ als auch hinsichtlich der geographischen Ausdehnung nur begrenzt das Voranschreiten der Industriellen Revolution; sie beschränkte das Entstehen von Fabriken – abgesehen von der überall einsetzbaren tierischen und menschlichen Muskelkraft – vorwiegend auf das Mittelgebirge und sein Vorland und hier wieder auf verstreute Punkte in den Fluß- und Bachtälern und schloß nach Marx die Bildung bedeutender Industriestädte aus.⁴⁶ Das „Maschinensystem (konnte) sich nicht frei entwickeln, bevor an die Stelle der vorgefundenen Triebkräfte – Tier, Wind und selbst Wasser – die Dampfmaschine trat“.⁴⁷

Erst durch sie wurde in Deutschland die „große Industrie“ möglich.⁴⁸ Marx und Engels haben daher immer wieder auf die Bedeutung der im Vergleich zur Wasserkraft weitaus weniger standortgebundenen Dampfkraft hingewiesen und sie als zweiten Hauptfaktor der Industriellen Revolution nach der Arbeitsmaschine betrachtet.⁴⁹ Deren Anwendung war jedoch vom Vorhandensein der nur an wenigen Stellen in Deutschland existierenden Steinkohle abhängig, die List treffend das „erste Element einer ausgedehnten Fabrikindustrie“ nannte.⁵⁰ „Die Bedingungen der modernen Industrie, Dampfkraft und Maschinerie, sind überall herstellbar, wo es Brennstoff, namentlich Kohlen, gibt.“⁵¹ Mit den bisherigen Landtransportmitteln konnten große Mengen davon aber nur über geringe Entfernungen befördert werden, ohne daß die Frachtkosten eine profitable Verwendung unmöglich machten. Noch 1846 schwankte in Sachsen der Preis für einen Scheffel Steinkohle je nach der Entfernung zu den Bergwerken zwischen 40 und 162 Pfg., wurde also durch den Transport im Extremfall auf das Vierfache gesteigert.⁵² Nur eine wesentliche Verminderung des dazu erforderlichen Aufwandes erlaubte einen massenhaften Absatz in weitem Abstand vom Gewinnungsort. Abgesehen von Orten und Gebieten mit besonderen Standortvorteilen (Nähe von Kohle und Erz oder günstige Wasserstraßenverbindungen, die wie z. B. im Falle Berlins sogar einen Kohlebezug aus England gestatteten⁵³) konnte die technische Umwälzung in Deutschland weitaus weniger als in England auf der Basis der vorhandenen Verkehrsmöglichkeiten erfolgen, wofür sich eine Vielzahl von Belegen anführen ließe. Ein markantes Beispiel bietet Leipzig selbst. Die im Flachland gelegene Messestadt verfügte nur über so wenig Wasserkraft, daß sich damit nicht einmal Getreide in ausreichender Menge mahlen ließ, und schiffbare Wasserwege von überörtlicher Bedeutung fehlten ihr völlig. Die Steinkohle aus dem über 80 km entfernten Zwickau konnte aus dem genannten Grunde nur in geringen Mengen in die Stadt gebracht werden, so daß bis zum 1845 erreichten Eisenbahnanschluß außer den fabrikähnlichen Eisenbahnwerkstätten und der genannten

⁴⁶ MEW, Bd. 23, S. 398.

⁴⁷ Ebenda, S. 403.

⁴⁸ Vgl. K. Lärmer, Einführung, a. a. O., S. 101, 106, 119 f.; siehe hier auch Näheres über die unterschiedliche Wertigkeit der Wasserkraft und der anderen Antriebsenergien.

⁴⁹ Vgl. u. a. MEW, Bd. 4, S. 463 f.; Bd. 19, S. 103.

⁵⁰ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 225.

⁵¹ MEW, Bd. 2, S. 646.

⁵² Hülse u. Kato, Die Dampfmaschinen im Königreiche Sachsen. Ein Beitrag zur gewerblichen Statistik. Programm der K. Gewerb- und Baugewerkschule Chemnitz, Leipzig 1847, S. 10.

⁵³ Vgl. 5. Kapitel, Anm. 33, und L. Baar, a. a. O., S. 23.

Wagenbauanstalt nur vereinzelte Fabriken und andere kapitalistische Industriebetriebe entstanden (vor allem 1830 Kammgarnspinnerei Pfaffendorf als eines der ältesten und größten Unternehmen dieser Art in Deutschland, 1838 eine Gasbereitungsanstalt als größerer chemischer Betrieb, 1839 die erste Dampfwalzmühle, 1842 Maschinenbauanstalt Harkort mit einer im folgenden Jahr angegliederten Eisengießerei). Insbesondere auf dem Landwege und bei den Massengütern waren die Verkehrsbedingungen zu einer Fessel für den weiteren Fortschritt in der unmittelbaren Produktion geworden.

Auf Grund der Zurückgebliebenheit des deutschen Verkehrswesens und unter dem Druck der englischen Konkurrenz stand in Deutschland der Eisenbahnbau schon auf der Tagesordnung, als sich auch die außeragrarisches Produktion noch auf einem wesentlich niedrigerem Niveau befand. War der neue Verkehrsträger in England von der „großen Industrie“ hervorgebracht worden, so bildete er in Deutschland auf Grund der Phasenverschiebung in der Industriellen Revolution eine von mehreren Voraussetzungen für ihr Entstehen. Daß diese sich tatsächlich erst zu entwickeln begann, als in den vierziger Jahren der massenhafte Bau der Eisenbahn erfolgte, ist bei Engels nachzulesen.⁵⁴ Es trifft daher zwar auf England, jedoch nicht auf Deutschland zu, wenn Jonas in seinen Thesen sagt, daß die Entstehung der „großen Industrie“ die Verkehrsumwälzung notwendig machte.⁵⁵ Gleiches gilt für das in der geschichtswissenschaftlichen Literatur auch im Hinblick auf Deutschland vielgebrauchte, aber in den Quellen fehlende Argument, der durch die bereits vorhandene Industrie enorm gestiegene Transport der Rohstoffe, der Fertig- und Halbfabrikate sei mit den alten Verkehrsmitteln nicht mehr zu bewältigen gewesen.⁵⁶ Gerade bei der Beurteilung des Einflusses der Industrie auf die Eisenbahn muß versucht werden, das qualitativ Neue auch zu quantifizieren – hinsichtlich des Anteils der Industrie am gesamten Verkehrsaufkommen, der Struktur der Güter auf Grund ihrer unterschiedlichen Transportanforderungen und auch hinsichtlich der Potenzen des jungen Industriekapitals. Häufig wird aus der Tatsache, daß die deutsche Industrie den neuen Verkehrsträger benötigte, ohne Untersuchung des Kausalzusammenhangs abgeleitet, sie habe auch ausschließlich seine Übernahme bewirkt, so daß die Anfänge zu stark unter dem Blickwinkel der von ihr geprägten späteren Entwicklung betrachtet werden.

Im Hinblick auf das Verhältnis von Industrie und Eisenbahnen ist daher scharf zwischen England und Deutschland zu differenzieren. Erst wenn wir nicht nur das Niveau der unmittelbaren Produktion in diesen Ländern miteinander vergleichen, sondern es vorher jeweils dem des bisherigen Verkehrswesens gegenüberstellen, finden wir die Erklärung für die bestehenden Unterschiede. Es gibt keine theoretische Gesetzmäßigkeit, nach der die neue Erfindung außerhalb Englands nur unter weitgehend den gleichen Voraussetzungen angewandt werden konnte, unter denen sie zustandekam. „Wie die Maschinen“ wurden die Eisenbahnen „sogleich ein Bedürfnis für alle europäischen Länder“⁵⁷ und trotz beträchtlichen Entwicklungsgefälles innerhalb einer sehr kurzen Zeitspanne übernommen. Die Hauptvoraussetzung dafür bestand in der Möglichkeit, die wichtigsten Funktionselemente zu importieren. Wie es bei der Übernahme moderner Produktionsmittel durch ein zurückgebliebenes Land stets der Fall war und ist, konnte in Deutschland gleich der Sprung von einem niedrigen Niveau des Landtransports zu einem fast ebenso hohen wie in England vollzogen werden.

⁵⁴ MEW, Bd. 19, S. 167 f.; Bd. 21, S. 331, 408; vgl. für Böhmen J. Purš, a. a. O., S. 98 f.

⁵⁵ W. Jonas, Thesen, a. a. O., S. 273.

⁵⁶ Z. B. D. Eichholtz, a. a. O., S. 5. Zum Standpunkt des Autors vgl. S. 71, 84, 166 ff.

⁵⁷ MEW, Bd. 3, S. 284 f.; Bd. 4, S. 507.

Aus den bisherigen Überlegungen zur Thematik dieses Kapitels entsteht zwangsläufig die Frage, ob der Bau der Eisenbahnen im Verlauf der Industriellen Revolution nicht auch als ein wesentliches Kriterium für deren Periodisierung zu werten ist. Auf der von Jonas vorgenommenen Gliederung des Umwälzungsprozesses in drei Etappen fußend, hat Lärmer den Beginn der zweiten in Deutschland mit den dreißiger Jahren datiert und sie in der bereits genannten Weise charakterisiert. Forberger hat hingegen über das Neue in der zweiten Etappe in Sachsen bisher keine Aussagen gemacht und ihren Anfang (1831) nur dadurch gekennzeichnet, daß er die seiner Ansicht nach für 1830 als Endpunkt der ersten sprechenden Faktoren anführt. Er räumt jedoch ein, daß bei der ersten Etappe im Unterschied zu ihrem Beginn „völlig unanfechtbare Kriterien für eine Festlegung des Endes . . . schwerer zu finden sind“.⁵⁸ Und die von ihm herangezogenen werden zweifelsohne Gegenstand weiterer Diskussion sein. Als wohl gewichtigstes Gegenargument nennt er selbst die Gründung des Zollvereins. Der Verf. ist in der Tat davon überzeugt, daß erst dessen Wirksamwerden in der außeragrarisches Produktion i. w. S. nicht nur für Sachsen den Beginn der zweiten Etappe markiert, und sieht ein Anzeichen dafür in der nicht zufällig Mitte der dreißiger Jahre einsetzenden starken industriellen Betätigung des Leipziger Handelskapitals, die Bestandteil einer sich abzeichnenden allgemeinen Investitionswelle war.⁵⁹ Ebenfalls durch den Zollverein begünstigt, entstand 1835 die Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie als erstes großes deutsches Eisenbahnunternehmen, und zwischen Nürnberg und Fürth rollten die ersten Züge. Als um 1850 die zweite Etappe zu Ende ging, nahm Deutschland im Bau des neuen Verkehrsträgers den dritten Platz im Weltmaßstab ein und verfügte über nicht weniger als 16% aller existierenden Eisenbahnkilometer.⁶⁰ Gewichtige Argumente sprechen dafür, dieses stürmische Wachstum der kapitalistischen Transportindustrie neben den Fortschritten in der unmittelbaren Produktion als ein Hauptmerkmal der zweiten Etappe und dementsprechend seinen Beginn 1835 auch als ein Kriterium für deren Einsetzen zu betrachten. Es sind vorrangig der spezifische Charakter der Eisenbahnen und ihre Bedeutung innerhalb der Industrie im weiteren Sinne sowie ihre hochbeachtlichen komplexen Auswirkungen auf die eigentliche Industrie und den Prozeß der Industriellen Revolution als gesamtgesellschaftlicher Umwälzung überhaupt. Die diesbezügliche Wertigkeit des neuen Verkehrsträgers wächst, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß die zweite Etappe unbestreitbar ein weitaus höheres Gewicht besaß als die erste, selbst wenn man mit ihr wie eine Anzahl Wirtschaftshistoriker nicht erst den „eigentliche(n) Verlauf der Industriellen Revolution“⁶¹ beginnen läßt. Erstreckte sich die eine seit der Einführung von Arbeitsmaschinen nach 1780 über rund ein halbes Jahrhundert und hatte im Hinblick auf die Zahl der entstandenen Fabriken als eindeutigen Gradmesser ein relativ bescheidenes Ergebnis, so wurde in der anderen bei etwa nur einem Drittel dieser Zeitspanne ungleich mehr erreicht.

Um nicht bereits Gesagtes zu wiederholen, ist zunächst darauf zu verweisen, daß manche der für eine Integrierung der Eisenbahnen in die Industrielle Revolution angeführ-

⁵⁸ R. Forberger, Zu einigen neuen Problemen, a. a. O., S. 474. Statt von Etappe wird auch von Phase oder Periode gesprochen.

⁵⁹ Näheres im 4. Kapitel unter III. Vgl. auch H. Mottek Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 130 ff.

⁶⁰ J. Kuczynski, Lage, Bd. 1, a. a. O., S. 160.

⁶¹ Vgl. R. Forberger, Zu einigen neuen Problemen, a. a. O., S. 472 f., der diese Auffassung nicht teilt.

ten Faktoren auch deren spezielle Rolle in der zweiten Etappe als der Anfangszeit des neuen Verkehrsträgers begründen, darüber hinaus auch einige der genannten Argumente Motteks für die Führungsrolle der Eisenbahnen zu Beginn des Umwälzungsprozesses. Die entsprechenden Ausführungen des Verf. bedürfen lediglich in bezug auf die deutschen Verhältnisse z. T. einer Präzisierung. Daß die Eisenbahnunternehmen kapitalistische Betriebe in der Produktionssphäre in riesigen Dimensionen waren, wird an der Höhe des Kapitalaufwandes für sie besonders deutlich. Betrag dieser in Sachsen für eine große Fabrik, für einen sich dazu entwickelten Industriebetrieb oder ein großes Bergwerksunternehmen mehrere hunderttausend Taler, so für eine Eisenbahn mindestens ebensoviel Millionen.⁶² Das bedeutet, daß auf Grund günstigerer Möglichkeiten und meist auch höherer Gewinnchancen oder zumindest -hoffnungen (Aktienspekulation!) als bei „andere(n) industrielle(n) Anlagen“⁶³ in bis dahin gleichfalls einmaligem Maße akumulierte individuelle Geldfonds in industrielles Kapital verwandelt wurden, darüber hinaus aus anderen Motiven auch staatliche. Zweifellos ist es – auch in Abgrenzung von bürgerlichen Theorien – notwendig, die Rolle des Kapitals in der Industriellen Revolution nicht zu verabsolutieren, sondern seinen, meist bekannten, Umfang primär als Gradmesser für den der schwerer faßbaren menschlichen und gegenständlichen Produktivkraft zu betrachten. Vorrangig unter diesem Aspekt würdigt Kuczynski auch die „gewaltige(n) Veränderungen in der Form der Kapitalakkumulation und Kapitalkonzentration als Voraussetzung und Folge“ der Entwicklung des Eisenbahnbaus in Deutschland.⁶⁴ Entsprechend dem enormen Kapitalaufwand und der überaus raschen Entwicklung des neuen Verkehrsträgers in Deutschland 1840–1847 lagen die Investitionen für ihn höher als in einzelnen Zweigen der eigentlichen Industrie, die stark unter dem Druck der ausländischen Konkurrenz litt und Absatzschwierigkeiten auf dem Weltmarkt hatte. Marx und Engels kamen daher in der 1845/46 geschriebenen „Deutschen Ideologie“ zu der Einschätzung: der „Mangel an anderer gewinnreicher Anlegung des Kapitals“ habe das „Eisenbahnbauen zum dominierenden Industriezweig in Deutschland“ gemacht.⁶⁵

Der hohe Stellenwert des neuen Verkehrsträgers, den er auch über den angegebenen Zeitraum hinaus besaß,⁶⁶ wird bestätigt durch seinen vielseitigen Einfluß auf die Entwicklung anderer Wirtschaftsbereiche. Dieser wurde einerseits wirksam durch die Herausbildung des modernen Massengütertransports, auf die später insbesondere im Hinblick auf Kohle wiederholt eingegangen wird, andererseits durch den riesigen Bedarf an industriellen und anderen Erzeugnissen zum Bau, zum Betrieb und zur Unterhaltung der Eisenbahnen, der sich in der zweiten wie auch in der dritten Etappe in völlig neuen Anforderungen vor allem an die Eisen- und Maschinenbauindustrie, das Bauwesen und die Baustoffproduktion äußerte. Neu ebenso in den qualitativen Ansprüchen wie in den benötigten Mengen und dazu noch plötzlich entstehend, konnten sie durch die einheimische Produktion anfangs teils gar nicht (Lokomotiven, gewalzte Schienen), teils nur be-

⁶² Vgl. die entsprechenden Zahlen im 4. Kapitel unter III. und im 5. Kapitel unter I.

⁶³ MEW, Bd. 4, S. 32 f.

⁶⁴ J. Kuczynski, Lage, Bd. 1, a. a. O., S. 160.

⁶⁵ MEW, Bd. 3, S. 284 f.; vgl. auch Bd. 4, S. 32 f.

⁶⁶ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 132 f., 138, 144. R. Fremdling, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur (= Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte, Bd. 2), Dortmund 1975, S. 12 ff. Analoge Aussagen hinsichtlich der Investitionshöhe für England von etwa 1835 bis 1870, das allerdings bereits vor dem Eisenbahnbau über eine entwickelte Industrie verfügte, siehe in: Die Industrielle Revolution, a. a. O., S. 143 f.

grenzt befriedigt werden und führten daher zu erheblichen Importen. Aber durch sie wurden zunehmend umfangreiche Kapitalanlagen in der deutschen Industrie ausgelöst, bestehende Betriebe beträchtlich erweitert, noch mehr aber neue und insbesondere große leistungsfähige hervorgerufen, neue und bessere Maschinen sowie andere Produktionsmittel eingesetzt und die Qualifikation der Produzenten über deren Ausbildung wie auch durch die praktische Tätigkeit erhöht. Das Übergreifen der Fabrikbildung von der Textilproduktion auf andere Zweige mit Einschluß der Schwerindustrie und das raschere Wachstum der Abt. I der gesellschaftlichen Produktion, zu der übrigens größtenteils auch die Transportindustrie selbst gehört, in der zweiten Etappe erhielten einen wesentlichen Antrieb. So ist nach den Ergebnissen von Schröter, Wagenblaß und Fremdling die Herausbildung der für die Industrielle Revolution sehr wichtigen Zweige der Eisenindustrie, des Maschinenbaus und des Kohlenbergbaus überwiegend auf die Eisenbahnen zurückzuführen.⁶⁷ Der Letztgenannte erklärt diese im Ergebnis seiner Untersuchungen zu einem wirtschaftlichen „Führungssektor“, der „entscheidend zum Durchbruch Deutschlands zur Industrieration beigetragen“ hat.⁶⁸ Baar schätzt auf Grund der Revolutionierung des Transportwesens und der Nachfrageimpulse für wesentliche Produktionszweige Berlins ein, daß die Entwicklung der Stadt „zu einem bedeutenden Industriezentrum Deutschlands in der Periode der industriellen Revolution ohne den Eisenbahnbau schwer denkbar, wenn nicht gar unmöglich gewesen“ wäre.⁶⁹ Zusammenfassend kann daher festgestellt werden: Wenngleich die Eisenbahnen nicht die Industrielle Revolution in Deutschland auslösten, so trugen sie doch auf sehr vielseitige Weise dazu bei, diese voranzutreiben und leiteten auch Mitte der dreißiger Jahre neben den Fortschritten in der unmittelbaren Produktion die besonders wichtige zweite Etappe ein.

In gewerblich weiter zurückgebliebenen Ländern hat der neue Verkehrsträger z. T. auch in noch stärkerem Maße die Entwicklung der eigentlichen Industrie gefördert und mitunter sogar erst ermöglicht, wie Marx und Engels u. a. im Hinblick auf Teile des Russischen Reiches und besonders Indien festgestellt haben. So sagte Marx 1853 voraus, daß das Entstehen eines Eisenbahnnetzes in Indien als Einführung der Maschinerie in das Verkehrswesen des Landes, um die Bedürfnisse der Eisenbahnunterhaltung und des -verkehrs befriedigen zu können, auch die eigene Fabrikation dieser Maschinerie sowie die Anwendung von Maschinerie in anderen Industriezweigen zur Folge haben würde. „Daher wird das Eisenbahnwesen in Indien ganz naturgemäß zum Vorläufer einer modernen Industrie werden.“⁷⁰ Ähnliches gilt für die Teile der USA – wahrscheinlich sogar für große –, wo die Eisenbahnen in unberührtes Gebiet vorstießen und „selbst erst die neuen Städte und die Industrien schufen“.⁷¹ Als Bestandteil der Industriellen Revolution betrachtet, konnte die Verkehrsumwälzung diese somit auf sehr differenzierte Weise beeinflussen.

⁶⁷ A. Schröter, a. a. O., S. 31 ff.; 110 f.; H. Wagenblaß, a. a. O., insbes. S. 271 ff.; R. Fremdling, a. a. O., S. 60 ff. Vgl. auch H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 171 ff. Über die bisher kaum untersuchten beachtlichen Auswirkungen des Eisenbahnbaus auf Bauwesen und Baustoffproduktion vgl. P. Beyer, Vom Werden, a. a. O., insbes. S. 10 ff.

⁶⁸ R. Fremdling, a. a. O., S. 160.

⁶⁹ L. Baar, a. a. O., S. 23 ff.

⁷⁰ MEW, Bd. 9, S. 221 ff.; vgl. auch Bd. 25, S. 138, 594 f.

⁷¹ B. R. Mitchell, a. a. O., S. 356 f.

DRITTES KAPITEL

Das Projekt einer Strecke Leipzig–Magdeburg von 1829

Bedeutung und Ursachen

I. Das Vorhaben als erster Ausdruck des Bedürfnisses der messestädtischen Kaufleute nach einer umwälzenden Verbesserung des Warentransports

Aus dem bisher Gesagten über das Verhältnis von unmittelbarer Produktion und Beginn des Eisenbahnbaus in Deutschland entsteht die Kardinalfrage, welche Faktoren trotz gering entwickelter Industrie zu diesem Beginn führten. Eine Antwort darauf kann nur durch eine empirische Untersuchung der ältesten Strecken gewonnen werden. Im folgenden wird daher zunächst anhand des Projektes von 1829 ermittelt, wodurch beim Leipziger Handelskapital bereits vor der Bildung des Zollvereins und der erst danach voll einsetzenden industriellen Umwälzung das Bedürfnis nach Anwendung der Eisenbahn entstand.

Nach Ansicht Moltkes ist die erste Anregung zum Eisenbahnbau in Leipzig 1829 von Halle ausgegangen: Ludwig Wucherer, führender Vertreter der Bourgeoisie der Saalestadt und der aktivste Förderer ihrer ökonomischen Entwicklung im Vormärz, wandte sich an den Leipziger Handelsstand mit dem detailliert ausgearbeiteten Vorschlag, beide Orte durch einen Schienenweg miteinander zu verbinden, wobei er als Hauptvorteil für die Messestadt den seit langem benötigten Anschluß an einen schiffbaren Strom (in diesem Falle die Saale) hervorhob.¹ Wucherer und andere Kaufleute Halles hatten sich in den vorhergehenden Jahren mit Erfolg darum bemüht, die Schifffahrt auf der Saale zu verbessern, und es war ihnen auf dieser Grundlage sogar gelungen, einen direkten Verkehr mit Hamburg bei günstigen Frachtkosten zu schaffen. Um nun den Flußhafen Halle zu einem großen Umschlagplatz für Leipziger Handelsgüter zu erheben und in der bis dahin relativ verkehrsarmen Stadt eine umfangreiche Warenspektion zu konzentrieren, wollte Wucherer die messestädtischen Kaufleute davon abhalten, den von ihnen erstrebten Anschluß an die Binnenschifffahrt an anderer Stelle zu suchen.² Denn bereits vor seinem Angebot ist in Sachsen und wohl speziell in Leipzig erwogen worden, eine Eisenbahn nach Strehla an der Elbe zu bauen, nachdem 1824 auch das Projekt eines

¹ Über das gesamte Projekt siehe vor allem S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O.; StAM, Rep. C 110* Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 1 ff.; E. Neuß, Ludwig Wucherer. Sein Leben und sein Wirken, Halle/Saale 1926, S. 90 ff., 107 ff.; ders., August Wilhelm Francke und Ludwig Wucherer in ihrem gemeinsamen Wirken für die Magdeburg-Halle-Leipziger Eisenbahn. In: Zur Geschichte und Kultur des Elb-Saale-Raumes. Festschrift für Walter Möllenberg, Burg bei Magdeburg 1939, S. 271 ff.

² E. Neuß, Wucherer, a. a. O., S. 90 ff.; ders., Francke, a. a. O.

Kanalbaus von Leipzig zu dem Fluß erneut zur Sprache gekommen war.³ Wucherers Schreiben ist somit als Reaktion auf in Leipzig bereits vorhandene Bestrebungen aufzufassen und nicht als erste Anregung zum Eisenbahnbau, wie es Moltke etwas oberflächlich beurteilte. Was die Leipziger Kaufmanschaft an ihm besonders interessierte, war höchstwahrscheinlich der Vorschlag, eine Eisenbahn nach einer preußischen Stadt zu bauen. Unter dem Eindruck der handelspolitischen Auseinandersetzungen zwischen Sachsen und Preußen, speziell der 1818 geschaffenen Zollmauern, hatten einzelne ihrer Mitglieder vor allem an einen ausschließlich auf sächsischem Gebiet verlaufenden Kanal bzw. eine Eisenbahn nach Strehla an der Elbe gedacht.

Da sich den Leipziger Kaufleuten nun die Möglichkeit zu bieten schien, die Landesgrenze zu überschreiten und ein Eisenbahnanschluß in Strehla ohnehin nur eine Notlösung gewesen wäre, entstand bei ihnen der Wunsch, die von Wucherer vorgeschlagene Strecke gleich über Halle hinaus bis zu einer anderen Stadt auszudehnen, die für ihren Handelsverkehr eine weitaus höhere Bedeutung besaß: Magdeburg. Der Handlungsvorstand als die von den Vorständen der Handlungsdeputierten und der Kramerinnung im gleichen Jahre gebildete Vereinigung zur gemeinsamen Bearbeitung der Leipziger Handelsangelegenheiten und eine Anzahl führender Kaufleute, die ihm zum Teil auch angehörten, traten eindeutig für eine solche Verbindung ein: u. a.

- Handelskonsulent Wiesand als Beauftragter des Handlungsvorstandes;
- Johann Ludwig Hartz, Mitinhaber einer Kolonialwaren- und (engl.) Baumwollgarnhandlung und des von der Regierung privilegierten Hauptlagers der Sächsischen Blaufarbenwerke, deren Erzeugnisse größtenteils nach Westeuropa vertrieben wurden;
- Karl Leberecht Hammer, Mitinhaber eines Wechsel-, Kommissions- und Speditionsgeschäftes;
- Johann Christian Dürbig, Leiter und Mitbesitzer einer mit englischem Baumwollgarn handelnden Firma;
- Christoph Heinrich Ploß, Mitinhaber einer Kolonialwaren- und (engl.) Baumwollgarnhandlung, verbunden mit einem Kommissions-, Speditions- und Wechselgeschäft.⁴

Bei den meisten dieser Kaufleute verrät schon der Gegenstand ihres Handels den individuellen ökonomischen Hintergrund ihres Interesses an der Eisenbahnverbindung mit Magdeburg, was im folgenden noch schärfer sichtbar werden wird.⁵

Es wurde in dieser Angelegenheit auf dem Wege privater Korrespondenz Kontakt mit Geschäftspartnern in der Elbestadt aufgenommen, um das unbedingt notwendige Zusammenwirken zu erreichen, der Leipziger Rat sowie territorialstaatliche Behörden bis zur

³ Das Eisenbahnprojekt Leipzig-Strehla wurde 1828 in den „Elbe-Blättern“ genannt. Th. Uhlich, a. a. O., S. 48, 55, 85 f.; vgl. auch E. Hillig, a. a. O., S. 4. Einen von Wucherer selbst gelieferten Beweis für seine Existenz stellt die von ihm vorgenommene Gegenüberstellung der Linien Leipzig-Halle und Leipzig-Strehla dar. Beachtenswert ist auch die in einem Brief Wiesands, Leipzig, vom November 1829 an Wucherer enthaltene Andeutung: „Ew. Wohlgeboren sind genau von den Plänen unterrichtet, welche man seit einiger Zeit gemacht und erwogen hat, um Leipzig mit einem schiffbaren Flusse in Verbindung zu bringen . . .“ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 34.

⁴ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 37; E. Kroker, Handlungsgeschichte der Stadt Leipzig, Leipzig 1925, S. 226; Leipziger Adreßkalender 1828/29.

⁵ Von einer speziellen Untersuchung ihrer Herkunft und ökonomischen Betätigung ist im Gegensatz zu den 1833/34 auftretenden Eisenbahnförderern abgesehen worden, da sie fast ausschließlich nur an dem Projekt von 1829 beteiligt waren.

Regierungsebene informiert und um Unterstützung ersucht. Selbst erste Schritte zur Ermittlung der Ausführungskosten, des künftigen Transportvolumens und der Rentabilitätsaussichten überhaupt bei dem zu gründenden Unternehmen wurden unternommen. Kurz bevor aber Vertreter der Kaufmannschaft von Leipzig, Magdeburg und Halle zu einer Beratung zusammentreten sollten, beschlossen die Ältesten der Kaufmannschaft in der Elbestadt, den Bau einer Eisenbahn nach Leipzig abzulehnen – hauptsächlich von der Befürchtung ausgehend, eine solche würde zwar für die Messestadt vorteilhaft, dem eigenen Handel jedoch überwiegend nachteilig sein.⁶ Diese abrupte Absage machte auf Jahre hinaus weitere Bemühungen der Leipziger Kaufleute gegenstandslos.⁷ Vorwiegend auf Grund dieser Situation schlug List 1833 die leichter zu erreichende Verbindung mit Dresden vor. Aber die nunmehr entwickelte verkehrspolitische Strategie und Taktik der Leipziger Bourgeoisie knüpfte an das Projekt von 1829 an und führte schließlich auch zu dessen Realisierung.

Unabhängig vom vorläufig negativen Resultat war das Vorhaben der Ausdruck eines bereits sehr ausgeprägten Bedürfnisses der Leipziger Kaufleute nach einer umwälzenden Verbesserung des Warentransports, die sie von der Eisenbahn erwarteten. Die Intensität, mit der die Vorarbeiten betrieben worden waren, zeugt ebenso davon wie die Enttäuschung über das Nein des Magdeburger Handelskapitals. Nehmen wir dazu noch die Größe des Projekts sowie das Eintreten führender Kapitalisten des deutschen Binnenhandelszentrums Leipzig für seine Verwirklichung, so gelangen wir zu dem Ergebnis, daß es sich von anderen bis dahin entstandenen Eisenbahnplänen in mehrfacher Hinsicht sehr deutlich abhebt.

Mit diesem Projekt engagierte sich höchstwahrscheinlich erstmals in Deutschland das Bürgertum einer Stadt für eine Ferneisenbahn. Zwar wurde in der industriell am weitesten fortgeschrittenen preußischen Rheinprovinz auf Initiative des bekannten westfälischen Industriellen und Eisenbahnpropagandisten Friedrich Harkort (1793–1887) bereits der Bau von Schienenwegen erstrebt, und 1826 hatte sich unter seiner maßgeblichen Mitwirkung in Elberfeld ein bourgeoises Eisenbahnkomitee gebildet. Das Ziel solcher Bemühungen waren aber lediglich einfache und kurze Bahnen mit Pferdeantrieb für den Kohlentransport, der besonders dringend einer Verbesserung bedurfte; konnte doch der bereits in großen Mengen benötigte Brennstoff streckenweise nur auf dem Pferderücken befördert werden, so daß hier ein Engpaß bestand. Drei dieser kleinen Kohlenbahnen, die noch weitgehend den im Bergbau benutzten Schienenwegen ähnelten und in England schon seit langem existierten, kamen auch 1828 und 1829 zustande. Nicht zuletzt auf Grund seiner eigenen Unternehmen in Wetter an der Ruhr setzte sich Harkort intensiv für ihren Bau ein. Aber bereits in seinem bekannten Eisenbahnaufruf von 1825 dachte er auch an größere Projekte. Insbesondere empfahl er eine direkte Verbindung des großen rheinisch-westfälischen Gewerbegebietes mit einem deutschen Nordseehafen bzw. einem dahin führenden Fluß (Rhein-Weser-Bahn), um damit die drückenden Durchgangszölle zu umgehen, die von den Holländern an der Rheinmündung erhoben wurden. So sehr jedoch Industrielle und Kaufleute die Notwendigkeit

⁶ Vgl. dazu auch A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 229 f.; Denkschrift zum hundertjährigen Jubiläum der Industrie- und Handelskammer zu Magdeburg, Magdeburg 1925, S. 21.

⁷ Selbst im Falle eines Einverständnisses der Magdeburger Bourgeoisie wären allerdings noch bedeutende Hindernisse zu überwinden gewesen, die zumindest eine beträchtliche Verzögerung herbeigeführt hätten; das größte stellte die den Eisenbahnbau noch Mitte der dreißiger Jahre weitgehend ablehnende preußische Regierung dar. Vgl. auch Th. Uhlich, a. a. O., S. 89.

einer solchen Route fühlten – an eine Fernverbindung wagten sie sich u. a. auf Grund der dazu erforderlichen Kapitalfonds noch nicht, zumal sie wie das Elberfelder Komitee von 1826 schon bei den Kohlenbahnen mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten.⁸ Insofern stellten die Leipziger Bestrebungen einen qualitativen Fortschritt dar, der der bisherigen Eisenbahngeschichtsforschung entgangen ist.⁹

Daß auch bei der Strecke Leipzig-Magdeburg noch an die Verwendung von Pferden gedacht wurde, resultierte wahrscheinlich aus dem Stand der Eisenbahnentwicklung in England und rechtfertigt keine Geringschätzung des Vorhabens. Erst der triumphale Sieg der „Rocket“ (Rakete) Stephensons bei dem „Lokomotivrennen“ von Rainhill im Oktober 1829 bewies eindeutig die Überlegenheit der Dampftraktion und führte zum Verzicht auf tierische Zugkraft, und nur dadurch konnte die 1830 eingeweihte Route Manchester-Liverpool zum Prototyp des neuen Verkehrsträgers werden und die eigentliche Eisenbahnära eröffnen.¹⁰

II. Die Ursachen des Interesses an einer Eisenbahnverbindung mit Magdeburg

1. Die zentrale Position Leipzigs im Handelsverkehr des mittleren Deutschlands und ihre wachsende Beeinträchtigung

Am Beginn des 19. Jahrhunderts und damit an der Schwelle zum Kapitalismus war Leipzig nicht nur die führende Messe- und Binnenhandelsstadt Deutschlands, sondern zugleich auch das Zentrum des europäischen Ost-West-Handels, soweit dieser sich auf

⁸ Über die ältesten Eisenbahnpläne in der preußischen Rheinprovinz vgl. H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 156 f.; W. Köllmann, Friedrich Harkort, Bd. 1 : 1793–1838, Düsseldorf 1964, S. 91 f.; H. Rosenthal, Die Niederwupperbahn. Ein Beitrag zur bergischen Eisenbahngeschichte. In: Anker und Schwert. Aus Vergangenheit und Gegenwart der Stadt Solingen. Beiträge zu ihrer Geschichte, Bd. 2, Duisburg 1964, S. 53 ff.

⁹ Auch in Sachsen hatte es vor 1829 nicht an einzelnen Eisenbahnwünschen zur Verbesserung des Massengütertransports gefehlt, ohne daß aber die Realisierung versucht worden wäre. Bereits 1823 war in den „Elbe-Blättern“ eine Kohlenbahn von den Gruben im Plauenschen Grund nach Dresden angeregt worden, so daß entgegen einer weitverbreiteten Annahme (vgl. u. a. W. Köllmann, a. a. O., S. 91, 110) der Aufsatz Friedrich Harkorts von 1825 keineswegs die erste Aufforderung zum Eisenbahnbau in einer deutschen Zeitung war und die Eisenbahndiskussion in Deutschland eröffnete. 1826 hatte der Materialverwalter der Saline Dürrenberg anonym in einer speziellen Schrift sowie in Aufsätzen eine Verbindung zwischen dem zu Preußen gehörenden Ort und der Saale einerseits und Leipzig als sächsischem Hauptumschlagplatz für Salz andererseits speziell zur Verbilligung der umfangreichen Transporte auf dieser Strecke propagiert. Im folgenden Jahr waren von dem neugegründeten Industrieverein für Sachsen zu den allgemeinen Förderungs- und Belebungsmitteln für die darniederliegende gewerbliche Produktion auch Eisenbahnen gezählt worden, und wiederum ein Jahr darauf hatten einige seiner Mitglieder die Aufgabe des Vereins u. a. darin gesehen, zur Anlage von Eisenbahnen nach Steinkohlengengebieten beizutragen, um dadurch der Industrie billigeres Brennmaterial zu verschaffen und ihre Entwicklung zu fördern. Th. Uhlich, a. a. O., S. 13 ff., 53, 57 ff.

¹⁰ Einbaum-Dampflok-Düsenklipper. Streifzug durch das deutsche Verkehrswesen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Autorenkollektiv der HfV unter Leitung von E. Rehbein, 3., bearb. Aufl., Leipzig-Jena-Berlin 1974, S. 83 f.; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 151.

dem Landwege vollzog, eine internationale Metropole des Warenaustausches, deren Beziehungen sogar bis nach Asien, Nord- und Südamerika reichten.¹¹ Es hätte diese Position weder gewinnen noch behaupten können, ohne daß über Jahrhunderte hinweg neben anderen Wachstumsfaktoren durch den Stand und die geographische Verteilung der verfügbaren Verkehrswege günstige Möglichkeiten der materiellen Zirkulation der Waren existierten. Die allgemeine Entwicklung des Handels wurde zwar primär von der unmittelbaren Produktion bestimmt. Der hohe Grad seiner lokalen Konzentration in Leipzig erforderte aber auch überdurchschnittlich gute physische Bedingungen des Austauschs in Gestalt von Verkehrsmitteln und -wegen, durch die die Transportbedürfnisse befriedigt werden konnten. Dazu gehörten vor allem geringe Entfernungen zu dem ausländische Rohstoffe wie Baumwolle verarbeitenden und exportintensiven gewerblichen Hinterland (den Produktionszentren im Erzgebirge, Vogtland, der Oberlausitz usw.), gute Verbindungen zu den internationalen Haupterzeugungs- und -absatzgebieten der Neuzeit (zu den ökonomisch und gesellschaftlich am weitesten fortgeschrittenen Staaten im Westen und den für ihre Erzeugnisse sehr aufnahmefähigen und ihrerseits vorrangig Rohstoffe und Halbfabrikate liefernden Ländern im Osten und Südosten Europas) und damit Zugang zu dem allmählich entstehenden Weltmarkt und seinen wichtigsten Handelsrouten. Denn die ökonomische Konkurrenzfähigkeit des Großhandelszentrums Leipzig hing in nicht geringem Maße auch von der relativen Höhe der heterogenen Zirkulationskosten ab, wofür die Messeberichte in Hasses Arbeit eine Vielzahl von Belegen bieten.¹² Wie allgemein zwischen dem Austausch der Waren und ihrem Transport, der ökonomischen und der materiellen Zirkulation, besteht ein untrennbarer Zusammenhang zwischen der dominierenden Funktion Leipzigs im Handel und seiner günstigen Stellung im Verkehrssystem; diese Stellung – aber auch das System als solches – existierte allerdings nicht eo ipso und begründete den ökonomischen Aufstieg der Stadt, wie in der bürgerlichen Literatur überwiegend angenommen wird, sondern sie bildete sich erst allmählich in Wechselwirkung mit der Entwicklung der Produktivkräfte heraus.

Im Zusammenhang mit seinem Aufstieg zum führenden Fernhandelsplatz im mittleren Deutschland, der in Auseinandersetzungen mit den konkurrierenden Märkten Halle, Magdeburg und Erfurt sichtbar geworden war, hatte sich Leipzig am Beginn des 16. Jahrhunderts auch zum Zentralpunkt im Straßennetz im weiten Umkreise entwickelt. In wachsendem Maße kreuzten sich die wichtigsten Landverkehrswege aller Himmelsrichtungen in der Messestadt.¹³ Unter feudalen Produktionsverhältnissen konnten deren Kaufleute im Unterschied zum Kapitalismus der freien Konkurrenz eine juristische Sicherung der errungenen Position durchsetzen, die zugleich die Möglichkeit zu ihrem weiteren Ausbau bot. Durch das sog. Meilenprivileg Kaiser Maximilians I. von 1507, das über eine 1497 verliehene Urkunde noch hinausging, wurden die Leipziger Märkte in den Rang von Reichsmessen erhoben und das Stapel- und Niederlagsrecht der Stadt auf 15 Meilen (ca. 112,5 km) um die Stadt ausgedehnt.¹⁴ Damit unmittelbar verknüpft

¹¹ Leipzig in acht Jahrhunderten, a. a. O., S. 53; J. Reinhold, a. a. O., S. IX, 164 f.

¹² E. Hasse, Geschichte der Leipziger Messen. Unveränd. Nachdruck der Originalausgabe 1885, Leipzig 1963, S. 309 ff.

¹³ Fr. Bruns u. H. Weczerka, Hansische Handelsstraßen. Textband (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N. F. Bd. 13, Teil 2), Weimar 1967, S. 520.

¹⁴ E. Hasse, a. a. O., S. 17 ff.; O. Gönnerwein, Das Stapel- und Niederlagsrecht (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N. F. Bd. 11), Weimar 1939, S. 134 ff., 198 ff., 248 ff.; A. Wieske, Der Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Halberstadt 1927, S. 44.

war der – uns hier besonders interessierende – sog. Straßenzwang.¹⁵ Über den Verkehr hinaus, der ohnehin die Stadt berührte, sollte ihr dadurch mit feudalen Machtmitteln ein noch größerer Warenzufluß und damit die Funktion eines Versorgungszentrums für ein großes Gebiet gesichert werden.

Das Stapel- und Niederlagsrecht von 1507 beinhaltete somit einen Ausschließlichkeitsanspruch, der einem Monopol nahekam, und erhob Leipzig zusammen mit den speziellen Messerechten zu einer hochprivilegierten feudalen Handelsstadt.¹⁶ Wenn auch die ausschließliche Benutzung der in Leipzig zusammentreffenden Stapelstraßen zu keinem Zeitpunkt erreicht werden konnte, so hat doch der Straßenzwang bis ins 18. Jahrhundert hinein der Stadt auf Kosten zahlreicher anderer Orte wesentliche ökonomische Vorteile gesichert. Selbstverständlich bildete er nur einen sekundären Faktor, der die Existenz günstiger ökonomischer Bedingungen für eine Konzentration des Handels und des Verkehrs in Leipzig voraussetzte. Formell wurde das feudale Stapel- und Niederlagsrecht erst durch die Zollvereinsverträge aufgehoben (und der Leipziger Rat für diesen Verlust durch eine jährliche Rente von knapp 50 000 Taler entschädigt), faktisch besaß es bereits seit dem Siebenjährigen Krieg keine Gültigkeit mehr. Dazu hatte einerseits die zunehmende Schwächung der deutschen Zentralgewalt nach 1648, das damit korrespondierende Erstarken benachbarter Territorialstaaten und vor allem die wirtschaftspolitische Offensive des immer mächtiger und aggressiver werdenden Brandenburg-Preußens beigetragen, das unter Friedrich II. auch speziell die Stapelrechte Leipzigs bekämpfte.¹⁷ Andererseits waren daran sicher in noch höherem Maße das Wachstum der gewerblichen Produktion inner- und außerhalb Sachsens, insbesondere des Manufakturkapitalismus, und die beginnende Durchsetzung des Kapitalismus der freien Konkurrenz im Warenaustausch und -transport beteiligt, die vor allem von dem fortgeschritteneren Westeuropa ausging und auf den Handel im Inneren Deutschlands nicht ohne Einfluß blieb.¹⁸

Dieser unaufhaltsame Prozeß führte entsprechend der sekundären Bedeutung des Stapel- und Niederlagsrechtes keineswegs zu einer tiefgreifenden Bedrohung der gesamten ökonomischen Position Leipzigs als Handels- und Messestadt. Erreichte doch gerade im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts die feudale Warenmesse ihren Höhepunkt. Aber namentlich im Hinblick auf die Versorgung Sachsens und der benachbarten Territorialstaaten im Westen und Süden mit ausländischen Waren – und hier speziell wieder mit den in großen Mengen gehandelten Rohstoffen, Halbfabrikaten und Konsumtionsgütern – wurde dadurch der Ausschließlichkeitsanspruch Leipzigs beseitigt und die Position der Stadt erheblich geschwächt. Das Entstehen von Warennieder-

¹⁵ Alle Warentransporte von und nach Orten innerhalb des kreisförmigen Stapelbezirks sowie solche, die ihn auch nur berührten, sollten auf genau vorgeschriebenen und in Leipzig zusammenlaufenden (Stapel-)Straßen nach der Messestadt gebracht, hier zum Verkauf angeboten und mit Abgaben belegt werden – völlig unabhängig von ihrem eigentlichen Bestimmungsort und dem ökonomisch günstigsten Weg dahin.

¹⁶ Vgl. dazu vor allem O. Gönnewein, a. a. O., S. 136.

¹⁷ I. Mittenzwei, Wirtschaftspolitik – Territorialstaat – Nation. Die Haltung des preußischen Bürgertums zu den wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Sachsen 1740 bis 1786. In: JbWg 1970, Tl. III, S. 129–154; A. Wieske, a. a. O., S. 100 ff., 111, 119; StadtAL, Ha VI/1a Bd. 10, Bl. 520 ff.; Bd. 12, Bl. 99 ff.

¹⁸ Engels hat darauf hingewiesen, daß auf einer gewissen Stufe die neuen Produktivkräfte (Manufaktur) und die durch sie entwickelten Austauschbedingungen und -bedürfnisse unverträglich mit der bestehenden Produktionsordnung wurden, und er zählte zu dieser auch die nunmehr beseitigten lokalen Privilegien. MEW, Bd. 21, 299.

lagen in Städten wie Altenburg und Gera, der unmittelbare Verkehr vieler Orte des früheren Stapelbezirks mit dem aufkommenden Magdeburg, die ständige Zunahme der Elbschiffahrt in Sachsen – all das widersprach den Grundprinzipien der alten Monopolrechte Leipzigs. Der Verlust der juristischen Sicherung seines Vorrangs stellte das Leipziger Handelskapital zweifelsohne vor bestimmte Probleme und schuf veränderte Bedingungen für den Warenaustausch. Er erforderte eine entschiedene handels- und verkehrspolitische Neuorientierung, weil nun im Stadium des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus ausschließlich günstige ökonomische Bedingungen, vor allem niedrige Frachtkosten, die Konzentration der Warentransporte auf die Wege nach und über Leipzig bewirken konnten.¹⁹ Aber diese Bedingungen existierten nach den Befreiungskriegen und z. T. schon davor ebenfalls nicht mehr in dem früheren Umfang.

Leipzig hatte nicht nur den juristischen Schutz seiner Mittelpunktsfunktion und damit die dadurch in und über die Stadt geleiteten Warentransporte verloren, sondern in wachsendem Maße wurde seine Zentralstellung im Verkehrsnetz des mittleren Deutschland, speziell im Nord-Süd-Handel, auch durch Verminderung seiner ökonomischen Konkurrenzfähigkeit im Hinblick auf die heterogenen Zirkulationskosten geschwächt. Diese im einzelnen noch zu belegenden Tatsache fand ihren sichtbarsten Ausdruck in der Verlagerung des Handels mit transportintensiven Waren überseeischer Herkunft, bei dem Leipzig noch im 18. Jahrhundert eine führende Position im Inneren Deutschlands eingenommen hatte. Magdeburg entwickelte sich – namentlich nach 1814 – zum Haupthandelsplatz für alle von den Seehäfen auf der Elbe landeinwärts beförderten schweren und voluminösen Güter, insbesondere die sog. Kolonialwaren, so daß nun von ihm aus nicht nur die preußische Provinz Sachsen, sondern auch Sachsen, Teile Thüringens, Bayerns, Böhmens und Schlesiens damit versorgt wurden.²⁰ Nachdem Leipzig seit etwa 1500 die unbestrittene Vorherrschaft unter den Handelsstädten des mittleren Deutschland besessen hatte, war nun erstmals mit Magdeburg in der genannten Hinsicht ein ernsthafter Konkurrent entstanden. Es zeichnete sich eindeutig ab, daß diese Entwicklung beim damaligen Stand der Verkehrsmittel im Landtransport für Leipzig zunehmend ungünstiger verlaufen und seine Position im Warenaustausch – und zwar speziell im sog. Transit- und Speditionshandel mit ausländischen Waren der bereits gekennzeichneten Art in Nord-Süd-Richtung – beeinträchtigen würde.

Offensichtlich war nach und nach ein Widerspruch zwischen den Transportbedürfnissen des Leipziger Handelskapitals und den Möglichkeiten ihrer Befriedigung entstanden, der nur durch eine umwälzende Verbesserung des Landtransports auf der Grundlage einer völlig neuen Produktivkraft beseitigt werden konnte. Eine Eisenbahn nach Magdeburg bildete daher in den Augen der Leipziger Handelsbourgeoisie 1829 das entscheidende Mittel, „um den Warenzug wieder über Leipzig zu leiten und dem Handel unserer Stadt eine festere Basis zu geben“. Sie sollte es der Messestadt ermöglichen, „auf ihren früheren hohen Standpunkt unter den deutschen Handelsplätzen zurückzukommen.“²¹

Damit ist bereits die allgemein verschlechterte Position Leipzigs nach den Befreiungskriegen angedeutet worden. Denn die Krise in der Verkehrsfunktion der Stadt stellte nur eines von zahlreichen Hemmnissen des Warenaustausches zwischen 1814 und 1833 dar. Während das Ende des 18. Jahrhunderts und die ersten Jahre des 19. eine „glück-

¹⁹ Vgl. z. B. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, S. 254 ff.

²⁰ U. a. S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 35 f., 41; StADr, Loc. 37 545 Nr. 392 a, Bl. 344 f.

²¹ Zitiert bei S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 26, 36.

liche Zeit“ für die Messe wie allgemein für den Handel der Stadt gewesen waren, sah sich die Kaufmannschaft nach dem Ende der Kriegsperiode einer komplizierten Situation gegenüber.²² Der große Aufschwung des Warenaustausches seit dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts war mit den napoleonischen Kriegen und ihren einschneidenden ökonomischen Begleiterscheinungen und Folgen, wie vor allem der Kontinentalsperre, zu Ende gegangen. Zwar konnte die Stadt manche der früheren Funktionen nahezu schlagartig wiederaufnehmen, was besonders für den hochbedeutsamen Handel mit englischen Fabrik- und Manufakturzeugnissen galt, dessen „Emporium“ sie sofort wieder wurde – allerdings zum Schaden des deutschen Gewerbes. Aber insgesamt bestanden nun wesentlich ungünstigere Bedingungen für Handel und Messe, wie noch im einzelnen sichtbar werden wird, so daß in den folgenden zwei Jahrzehnten Erscheinungen der Depression mit wechselnder Intensität überwogen.²³ Wenn auch bei den Klagen der Kaufmannschaft über Stockung und Rückgang der Geschäfte zweckbedingte Übertreibungen einzukalkulieren sind, so traten diese doch über einen längeren Zeitraum so konzentriert auf, daß man sie nicht so abtun kann, wie es Kroker getan hat.²⁴ Sicher übersahen die Zeitgenossen über zeitweiligen Schwankungen die große jahrhundertalte Kontinuität des Aufstieges der Messe wie allgemein des Handels der Stadt. Aber im fraglichen Zeitabschnitt wirkten nicht nur die Folgen der Kriegsperiode und des Wiener Kongresses hemmend, so einschneidend sie auch waren. Vielmehr sind in Leipzig wie in nicht wenigen anderen Zentren des Warenaustausches (z. B. Nürnberg) eindeutig Symptome einer Krise des traditionellen Handels zu erkennen – primär entstanden durch die seit 1815 verstärkt hervortretende ökonomische und gesellschaftliche Entwicklungsdifferenz zwischen Deutschland und den kapitalistisch am weitesten fortgeschrittenen Staaten Westeuropas, insbesondere England.²⁵ Innere und äußere Faktoren hemmten somit den wirtschaftlichen Fortschritt zwischen 1814 und 1833.

Durch den internationalen Charakter des Handels im allgemeinen und speziell durch die ökonomische Invasion des allseitig überlegenen England auf dem deutschen Markt, war es seit 1815 die angestauten Waren zu Schleuderpreisen abzusetzen suchte, wurden permanent die Gesetze des Kapitalismus und damit der Zwang zu entsprechender Anpassung importiert – Anpassung an die Massenhaftigkeit der großenteils fabrikmäßig produzierten Waren (erste Überproduktionserscheinungen!), ihre niedrigen Preise, die Intensität der dadurch hervorgerufenen Konkurrenz im Handel und dessen neue Formen. Daraus entstanden unter den überholten halbfeudalen Verhältnissen in Deutschland tiefgreifende Widersprüche, die nach einer Lösung drängten. Die Gründung des Zollvereins mit den von ihr ausgehenden ökonomischen Impulsen und der Beseitigung feudaler Formen markierte deshalb auch für die Messe wie allgemein für den Warenaustausch den vollen Durchbruch zum Kapitalismus und wurde der Ausgangspunkt eines neuen beschleunigten Aufstieges auf der Grundlage des nunmehr entstehenden nationalen Marktes, zu dessen Zentrum sich die Messestadt entwickelte.

Im Gegensatz zu den importierten Waren der genannten Art wurden hinsichtlich der

²² E. Hasse, a. a. O., S. 157.

²³ Über die allgemeine Situation in der Produktionssphäre gegen Ende der Mottek'schen Vorbereitungsperiode der Industriellen Revolution vgl. das im 2. Kapitel Gesagte. Im Hinblick auf den Handel siehe auch H. Wehner, a. a. O., S. 371 f.

²⁴ E. Kroker, a. a. O., S. 291. Eines von zahlreichen Beispielen für diese Klagen siehe StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 112 ff.

²⁵ Über dieses Gefälle vgl. H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 76 f., 86 f.

über Magdeburg ausgeführten Güter 1829 wie auch in der Folgezeit in Leipzig keine Wünsche nach Transportverbesserung laut, so daß sie im folgenden nur an einigen Stellen kurz berührt werden. Die messestädtischen Kaufleute exportierten in dieser Richtung u. a. und wahrscheinlich vorrangig Stoffe, die in England hochbegehrte sächsische Schafwolle und die sog. blaue Farbe – Waren, die in der noch zu nennenden Wertskala pro Ztr. so hoch lagen, daß die Beförderungskosten den Absatz nicht behinderten. Abgesehen davon bildete Magdeburg bei ihnen keine Zwischenstation auf dem Weg nach Leipzig, wodurch die dortigen Händler den Vertrieb nicht an sich ziehen konnten.

Als Ausdruck der verschlechterten Verkehrsposition der Stadt klagten die Leipziger Kaufleute zwischen 1814 und 1833 nahezu ständig und ganz besonders im Zusammenhang mit dem Eisenbahnprojekt von 1829 über einen Rückgang ihres Transit- und Speditionshandels, betonten seinen Wert und verknüpften damit den Wunsch nach seiner Erleichterung. Versuchen wir, unter Beschränkung auf Grundsätzliches zu klären, was darunter verstanden wurde.²⁶ Speziell auf Leipzig als Stadt mit besonderen Handelsabgaben bezogen, war der Transithandel das Gegenteil zur Ein- und Ausfuhr von Waren, die hier den Besitzer wechselten, erzeugt oder konsumiert wurden.²⁷ Seinen Gegenstand bildeten also Güter, die zu ihrem Ziel über Leipzig transportiert wurden, ohne in der Stadt verkauft zu werden – unabhängig davon, ob sie einem Ortsansässigen oder Auswärtigen gehörten.²⁸ Teils gingen sie „auf einer Achse“ durch, d. h. ohne umgeladen zu werden. Teils wurden sie abgeladen, zeitweilig gelagert und zur Weiterversendung wieder aufgeladen. War letzteres der Fall und gehörten die Waren einem Auswärtigen, dann wurde von Speditionsgütern gesprochen. Den daraus resultierenden Speditionshandel betrieben die Leipziger Kaufleute meist neben ihren eigenen Geschäften. Leipzig besaß in ihm eine internationale Position. Waren aus allen Himmelsrichtungen wurden über die Stadt versandt, was wiederum dem Eigenhandel der örtlichen Firmen zugutekam.²⁹

Es war ein Ausdruck der hervorragenden Position der Leipziger Kaufmannschaft, daß im Vordergrund ihrer Tätigkeit im Unterschied zu Magdeburg nicht die geschilderte Transportvermittlung stand, sondern dieser gewinnbringendere Eigen- oder Proprehandel, bei dem sie für eigene Rechnung und eigenes Risiko Waren kaufte und wieder verkaufte. Daneben gab es noch den sog. Kommissionshandel, der darin bestand, daß ein Kaufmann am Ort als Kommissionär eines Auswärtigen, also in dessen Auftrag, gegen Provision Waren kaufte oder verkaufte. Ob Auswärtige die Güter – sei es als reines Transit- oder als Speditionsgut – via Leipzig versandten oder dafür eine andere Route wählten, hing ausschließlich von den ökonomischen Vorteilen ab, die sich

²⁶ Allerdings enthalten die Quellen – z. B. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 20, Bl. 3 ff. – selbst widersprüchliche Aussagen, zumal es handelsabgabenrechtliche Termini mit wechselnder Bedeutung waren.

²⁷ Dementsprechend wurde zwischen Transitgut einerseits, Ein- und Ausfuhrgut andererseits unterschieden. Allgemeine Begriffserläuterungen siehe im Staatslexikon von C. v. Rotteck und C. Welcker, Bd. VII, S. 326 f.

²⁸ Vgl. für Hamburg E. Baasch (Hrsg.), Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Hamburg 1908, S. 645.

²⁹ Denn durch den großen Transportbedarf waren ständig Fuhrleute in der Stadt anwesend, die die verschiedensten Routen bedienten. Indem sie hier nicht zuletzt durch die Speditionsgüter schnell volle Ladung bekamen, wurde die Warenversendung allgemein beschleunigt und verbilligt. StadtAL, Tit. XLV G Nr. 74d, Bl. 319 f.

ihnen jeweils boten. Insofern zeigte sich hier nach 1814 zuerst die Krise in der Verkehrsfunktion der Stadt.³⁰

Im weiteren Sinne wurde als Transithandel auch der Zwischenhandel überhaupt betrachtet. Wiederum auf Leipzig bezogen, gehörten zu ihm alle Waren auswärtiger Herkunft, die von messestädtischen Kaufleuten nach anderen Orten bzw. Ländern vertrieben wurden (z. B. englische Waren, die nach dem Balkan gingen).³¹ Trotz der Bedeutung des sächsischen Gewerbes mit seinem beträchtlichen Rohstoffbedarf und seiner hohen Exportkapazität besaß Leipzig primär sowohl im ständigen wie auch im Messehandel die Funktion eines Zwischenhandelsplatzes von internationalem Rang und vermittelte als solcher den Warenaustausch zwischen großen Teilen Europas wie auch mit anderen Kontinenten.³²

2. Das Entstehen des Widerspruchs zwischen den Bedürfnissen des Leipziger Handels und dem Straßenverkehr

a) Die Zunahme des Fernhandels mit schweren und voluminösen Waren ausländischer Herkunft

Als die Leipziger Bourgeoisie 1829 den Bau einer großen Strecke nach Magdeburg vorzubereiten begann, war sie auf Grund ihrer ökonomischen Situation im allgemeinen und der angedeuteten Transportkalamität im besonderen geradezu gezwungen, die durch den neuen Verkehrsträger gegebenen Möglichkeiten wahrzunehmen, und es zeichnete sich ab, daß der Bau einer Strecke speziell nach Magdeburg mehr und mehr zu einer „Bedingung für das Profitmachen“ in ihrem ökonomischen Betätigungsfeld werden würde.³³ Auf dieser Grundlage entwickelte sich die Bereitschaft, eine völlig neuartige, komplizierte Aufgabe zu übernehmen, für die ein Kapitalaufwand in ungewöhnlichen Dimensionen erforderlich war. Im folgenden werden die speziellen Erscheinungsformen und Ursachen des entstandenen Widerspruchs zwischen den Transportbedürfnissen Leipzigs und dem Entwicklungsstand der Landverkehrsmittel analysiert, um damit die Hauptmotive für das Interesse an der Eisenbahnverbindung sichtbar zu machen.

Eine Transportkalamität trat in Leipzig verständlicherweise zuerst bei schweren und voluminösen Waren zutage. Während die Stadt im Messe- wie auch im ständigen Handel mit Fertigwaren, namentlich mit den Industrie- und Manufakturerezeugnissen Westeuropas, nach wie vor eine dominierende Funktion hatte, verlor sie – wie bereits erwähnt – im Kolonialwarenhandel zunehmend an Bedeutung, und Magdeburg bildete das neue Zentrum dieses Handelszweiges im mittleren Deutschland.³⁴ Da die Leipziger Kaufleute 1829 im Zusammenhang mit ihren Bemühungen um eine Eisenbahn

³⁰ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 125 f.

³¹ 1833 zählten die Leipziger Kaufleute fast den gesamten Messehandel zum Transithandel. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 20, Bl. 3 f.

³² Zum Beispiel wurde Leipzig als großes Glied in der Kette des Zwischenhandels des Südens und Westens mit dem Norden und Osten bezeichnet. StadtAL, Tit. XLV G Nr. 74d, Bl. 301; vgl. auch Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 456.

³³ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 429; vgl. auch S. 958 f.

³⁴ Vgl. dazu neben den oben bereits angeführten Stellen vor allem die Supplik der Leipziger Kolonialwarenhändler von 1824. StadtAL, Tit. XLV G Nr. 80.

nach Magdeburg immer wieder auf diese Entwicklung verwiesen, ist es erforderlich, darauf näher einzugehen.

Unter Kolonialwaren wurden in Deutschland damals nicht schlechthin die aus den europäischen Kolonien stammenden Erzeugnisse verstanden, sondern nur die mittelbar oder unmittelbar individuell konsumierten Nahrungs- und Genußmittel, vor allem (Rohr-)Zucker sowie der daraus gewonnene Sirup, Kaffee, Reis, Kakao und Gewürze wie Pfeffer und Zimt. Im weiteren Sinne zählte man zu ihnen auch einige Waren nicht-kolonialen Ursprungs, wie beispielsweise Tee und Südfrüchte.³⁵

Im Laufe des 18. Jahrhunderts hatte in Westeuropa und den deutschen Nordseehäfen der Handel mit diesen Erzeugnissen einen beträchtlichen Aufschwung genommen, der auch im Inneren Deutschlands und hier ebenfalls in Leipzig wahrzunehmen war. Erst dadurch und in diesem Zeitraum gewannen die geographischen Entdeckungen, mit deren Wirksamwerden auf ökonomischem, gesellschaftlichem und außenpolitischem Gebiet Marx und Engels eine „neue Phase der geschichtlichen Entwicklung“ im internationalen Maßstab datierten, hervorragenden Einfluß auf Handel und Verkehr in Deutschland, der weitaus stärker war als der der Edelmetall- und Gewürzeinfuhr seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts.³⁶

Den Hintergrund dieser Veränderungen im Warenangebot bildete die nun auf höherer Stufe betriebene Ausplünderung der überseeischen Kolonien der führenden westeuropäischen Länder England, Frankreich, Holland durch den vorrangigen Anbau von Exportkulturen in der Form der Plantagenwirtschaft. Sie war ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses der ursprünglichen Akkumulation des Kapitals, der zum Übergang von der feudalen zur kapitalistischen Produktionsweise beitrug.³⁷ Während die Bourgeoisie in der Manufakturperiode im westlichen Europa bereits auf der Grundlage der Lohnarbeit die kapitalistische Warenproduktion entwickelte, verwandelte sie in den Kolonien zum Zwecke der Profitsteigerung die bisher mehr oder minder patriarchalische Sklavenwirtschaft in ein „kommerzielles Exploitationssystem“.³⁸ „Die Ausbreitung der Sklavenarbeit gab den Kolonien ihren neuen Wert als Plantagenkolonien und ermöglichte ihre Eingliederung in den Welthandel.“³⁹ Durch die massenhafte Ausbeutung von aus Afrika geraubten Sklaven „in einer Kooperation auf großem Maßstab“⁴⁰ stieg beispielsweise die Ausfuhr von den französischen Besitzungen im Karibischen Meer (vor allem der

³⁵ A. Schiebe (Hrsg.), *Universal-Lexikon der Handelswissenschaften . . .*, Leipzig-Zwickau, Bd. 3, 1839, S. 395 f.; G. Bondi, a. a. O., S. 96.

³⁶ MEW, Bd. 3, S. 56 f.; vgl. auch Bd. 23, S. 779 ff., und Bd. 25, S. 345 f.; K.-Fr. Olechnowitz, *Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse* (= *Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte*, Bd. VI), Weimar 1965, S. 12 f., 15, 18 f.

³⁷ H. Köller u. B. Töpfer, *Frankreich. Ein historischer Abriss*, 3., überarb. Aufl., Berlin 1976, Tl. 2, S. 44 f.; Zs. P. Pach, *Zur Geschichte der internationalen Handelswege und des Handelskapitals vom 15. bis 17. Jahrhundert*. In: *JbWg*, 1969, Tl. III, S. 189. Der Zucker- und Kaffeeanbau in Westindien war erst durch die Kolonialmächte zum Zwecke der Profiterzielung eingeführt worden, wie auch Marx 1848 hervorhob. Vgl. G. B. Hagelberg, *Anhaltspunkte zur vergleichenden Wirtschaftsgeschichte von Rohr- und Rübenzucker bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts*. In: *JbWg*, 1971, Tl. III, S. 142.

³⁸ MEW, Bd. 23, S. 787; vgl. auch M. Kossok, *Gemeinsamkeiten und Besonderheiten in der kolonialgeschichtlichen Entwicklung Lateinamerikas*. In: *ZfG*, 1972, S. 681 f.

³⁹ J. Hell, *Essay über die Entwicklung der Plantagenwirtschaft auf der Insel Kuba (1800 bis 1898)*. In: *JbWg*, 1971, Tl. I, S. 274.

⁴⁰ MEW, Bd. 23, S. 354.

größere Teil von San Domingo = Haiti als der wichtigsten der westindischen „Zuckerinseln“ (Martinique und Guadeloupe), die zugleich die Haupterzeugungsgebiete „Westindiens“ überhaupt waren, zwischen 1716 und 1788 auf mehr als das Zehnfache. „Die Plantagenwirtschaften auf den Antillen . . . glichen einer gigantischen Retorte, in der Jahr für Jahr Hunderttausende von Menschenleben in Profite . . . umgesetzt wurden“, heißt es dazu in der sowjetischen Weltgeschichte.⁴¹ Die französischen Hafenstädte am Atlantik – allen voran Bordeaux, das nun auch die Mittelmeermetropole Marseille als Haupthandelsplatz der an Bedeutung verlierenden Levantewaren überrundete – wurden zu großen Umschlagsorten überseeischer Produkte. In den Händen ihrer Kaufleute und Reeder, die zugleich skrupellose Sklavenhändler waren, wie überhaupt der Spitzen der Dritten Standes in Frankreich sammelten sich durch die aus Blut und Schweiß gewonnenen Monopolprofite beträchtliche Mengen akkumulierten Kapitals an. Auf diese Weise förderte das Kolonialsystem „treibhausmäßig Handel und Schiffahrt“ und „spiele“ in der Manufakturperiode sogar eine „vorwiegende Rolle“, weil es zur „Handels suprematie“ der entsprechenden Länder führte, während später nur die industrielle Vorherrschaft diese begründen konnte.⁴²

Frankreich überflügelte namentlich bei Zucker, Kaffee und Indigo als den Hauptprodukten der westindischen Inseln seine englischen und holländischen Konkurrenten und wurde ungefähr seit 1735 zum wichtigsten Importeur kolonialer Erzeugnisse in Hamburg. Seine dortige Gesamteinfuhr, von der die überseeischen Waren den größeren Teil ausmachten, wuchs von 1715 bis 1789 wertmäßig auf das Zehnfache und damit bezeichnenderweise nahezu im gleichen Maße wie der Export aus seinen westindischen Kolonien.⁴³ Im Ergebnis dieser Entwicklung wurden Zucker und Kaffee zu den „beiden Hauptartikeln“ unter den in Hamburg auf dem Seewege eintreffenden Gütern und blieben es auch bis ins zweite Viertel des 19. Jahrhunderts hinein.⁴⁴ Um welche gewichtigen Mengen es sich dabei handelte, bezeugen folgende Zahlen über die Einfuhr in Hamburg 1832:

Zucker	1 120 000 Zentner
Kaffee	550 000 Zentner. ⁴⁵

Da Hamburg das Haupteinfallstor Deutschlands für Kolonialwaren bildete und Leipzig mit ihm auf kommerziellem Gebiet so eng verbunden war wie mit kaum einer anderen deutschen Stadt müssen wir annehmen, daß auch in der Messestadt der Handel mit diesen Artikeln in ähnlichem Umfange zunahm, zumal diese unter den auf der Elbe bergwärts beförderten Gütern – dem Gewicht nach – allmählich an die erste Stelle

⁴¹ Weltgeschichte in zehn Bänden, hrsg. von der Akademie der Wissenschaften der UdSSR, Bd. 5, Berlin 1966, S. 375.

⁴² MEW, Bd. 23, S. 781 f.

⁴³ Über die Entwicklung des französischen Kolonialwarenhandels im 18. Jahrhundert siehe H. Sée, Französische Wirtschaftsgeschichte, Bd. I, Jena 1930, S. 223, 302 ff.; H. Köller u. B. Töpfer, a. a. O., 75, 95; E. Baasch, a. a. O., S. 619 ff., 737, 753 ff.; P. Beyer, Handelsbeziehungen zwischen Leipzig und den französischen Hafenstädten in der Mitte des 18. Jahrhunderts. In: Arbeitsberichte, a. a. O., Nr. 6, 1964, S. 35–37, sowie die weitere dort angegebene Literatur.

⁴⁴ E. Basch, a. a. O., S. 67.

⁴⁵ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 20, Bl. 101 f. Herkunftsgebiete waren neben San Domingo nunmehr vor allem Kuba, Jamaica und Brasilien. Vgl. auch die bei E. Baasch, a. a. O., für 1789 und 1827 angeführten Zahlen. Aus ihnen wie auch aus anderen Belegen geht hervor, daß Zucker ungefähr in doppelt so großer Menge eingeführt wurde als Kaffee.

rückten.⁴⁶ Krokers Auffassung, Leipzig sei der „wichtigste Zwischenhandelsplatz des Binnenlandes“ für Kolonialwaren sowie die fremden Drogen und Materialwaren gewesen, erscheint als durchaus gerechtfertigt.⁴⁷ Allerdings hatten sie – was für die folgende Darstellung sehr wesentlich ist – allein in Nord-Süd-Richtung einen hohen Anteil am Warenverkehr. Im Ost-West-Handel über Leipzig spielten sie hingegen nur eine unwesentliche Rolle, da sie nach Polen/Litauen und Rußland hauptsächlich auf dem kürzeren und kostengünstigeren Seeweg gelangten. Die eingeführten Kolonialwaren wurden überhaupt größtenteils in Deutschland selbst konsumiert und in Leipzig ebenso wie andere schwere und voluminöse Güter im Gegensatz zu den Fertigwaren nicht hauptsächlich auf den Messen verkauft, sondern sie waren je länger, je mehr Gegenstand des ständigen Handels.⁴⁸ Die Messestadt profitierte aber nicht nur durch sie von den kommerziellen Beziehungen zwischen Europa und dem amerikanischen Doppelkontinent. Vielmehr erfolgte über Leipzig mit seinem exportintensiven gewerblichen Hinterland in großem Umfange auch die Versorgung der Kolonien und der jungen Vereinigten Staaten mit gewerblichen Erzeugnissen.⁴⁹ Nach den napoleonischen Kriegen belieferte das kapitalistische Welthandelszentrum England, das nun auch unangefochten die führende See- und Kolonialmacht war, Deutschland weitgehend mit überseeischen Erzeugnissen, während gleichzeitig – allerdings mit beträchtlichem Abstand – die USA und Brasilien verstärkt in Erscheinung traten. Für das Jahr 1828 existierten erstmals statistische Angaben über den Anteil der Kolonialwaren an der Gesamteinfuhr Preußens, die auch für Deutschland annähernd repräsentativ sein dürften: Mit 19,1% waren sie fast ebenso stark vertreten wie die Fertigwaren (21,0%). Bondi erklärt ihren umfangreichen Import (insbesondere bei Zucker und Kaffee) mit den durch die Einfuhr z. T. erst geweckten Konsumtionsbedürfnissen einer breiten Oberschicht und der noch viel stärkeren Mittelschichten, nicht etwa der arbeitenden Bevölkerungsteile.⁵⁰

Obwohl der Anteil der Leipziger Kaufmannschaft am Handel mit Kolonialwaren in den zwanziger Jahren zurückging, nahmen diese zwischen 1824 und 1833 unter den in der Messestadt eingegangenen Gütern dem Gewicht nach mit fast 65 000 Zentnern pro Jahr die erste Stelle ein und waren am Gesamtvolumen mit 14% beteiligt.⁵¹ Wenngleich diese Waren aus noch zu nennenden Gründen 1829 im Vordergrund des Interesses der

⁴⁶ Über die Beziehungen zwischen Leipzig und Hamburg vgl. vor allem J. Reinhold, a. a. O., S. 21 f., und P. Beyer, Leipzig und Frankfurt am Main. Leipzigs Aufstieg zur ersten deutschen Messestadt, In: Jahrbuch für Regionalgeschichte, Bd. 2, Weimar 1967, S. 77–79.

⁴⁷ E. Kroker, a. a. O., S. 181; siehe dazu z. B. den Bericht über die Michaelismesse 1748, wo es heißt, daß die Stadt Leipzig „eine Niederlage aller Arten exotischer . . . als europäischer Waren“ sei. E. Hasse, a. a. O., S. 320.

⁴⁸ Bereits 1797 klagten die Leipziger Kaufleute darüber, daß die Magdeburger zu den Messen kamen, „um . . . ihre Waren nach mit sich führenden Proben an jedermann auszubieten und zu verkaufen“ – ein frühes Anzeichen für den Beginn der zur Mustermesse führenden Entwicklung. StadtAL, Tit. XLV G Nr. 52, Bl. 4. 1861 wurden die Kolonialwaren schließlich als vom „Meßverkehr ganz unabhängige Artikel“ bezeichnet. Leipzigs Handel und Messen seit Eintritt Sachsens in den Zollverein. In Zeitschr. des Kgl. Sächs. Statist. Bureaus, 1861, S. 15 f.

⁴⁹ J. Reinhold, a. a. O., S. 20 f.

⁵⁰ G. Bondi, a. a. O., S. 55. Jedoch gibt es auch Belege dafür, daß von den Kolonialwaren zumindest der Zucker, dessen Verbrauch in den Zollvereinsstaaten nach einer Schätzung von 1834 jährlich ca. 800 00 Ztr. betrug, in wachsendem Umfange auch von kleinbürgerlichen und bäuerlichen Bevölkerungsschichten konsumiert wurde, wobei die sinkenden Preise ab 1815 anregend wirkten.

⁵¹ Vgl. Tabelle 1.

messestädtischen Kaufleute standen, darf doch nicht übersehen werden, daß auch zahlreiche andere schwere und voluminöse Güter in ähnlich steigendem Umfang über die deutschen Seehäfen importiert wurden: vor allem Rohstoffe und Halbfabrikate europäischer und außereuropäischer Herkunft. Die Zunahme des Handels mit ihnen war ebensosehr Ausdruck der Produktionssteigerung in den Erzeugnisgebieten bzw. -ländern (z. B. in den Vereinigten Staaten) wie des wachsenden Bedarfs der unmittelbaren außeragraren Produktion, die namentlich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bedeutende Fortschritte machte. Waren doch in Deutschland ganze Wirtschaftszweige ausschließlich von der Zufuhr ausländischer Rohstoffe abhängig. Ein repräsentatives Beispiel dafür bietet die Baumwollspinnerei und -weberei, die in Sachsen aus bescheidenen Anfängen im 18. Jahrhundert zum dominierenden Zweig des Textilgewerbes und der außeragraren Produktion überhaupt geworden war. Zum Nachteil der während der Kontinentalsperre aufgeblühten Maschinenspinnerei trat allerdings nach 1815 durch die überlegene Konkurrenz Englands die Einfuhr der transportaufwendigen Rohbaumwolle hinter der von englischem Baumwollgarn zurück, das noch 1846 nach Zucker und Kaffee trotz seit 1834 sinkendem Importanteil die dritte Stelle unter den auf der Elbe bergwärts beförderten Gütern einnahm.⁵²

Insgesamt ist festzustellen, daß im 18. Jahrhundert ein umfangreicher Fernhandel mit schweren und voluminösen Waren ausländischer Herkunft entstand, was zu strukturellen Veränderungen in der Gesamteinfuhr, in der Zusammensetzung der Fernhandels Güter, führte. Dem Werte nach sank dadurch trotz ebenfalls beträchtlich steigender Importe sogar der Anteil der Fertigwaren, während der der Nahrungs- und Genußmittel (vor allem Kolonialwaren), der Rohstoffe und Halbfabrikate wuchs. Auch im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts dauerte dieser Prozeß noch eindeutig an, wie ein Blick auf die Einfuhrstatistik für Preußen und (ab 1834) für den Deutschen Zollverein von 1828 bis 1850 beweist. In diesem Zeitraum ging der Anteil der Fertigwaren von 21% auf 9,5% zurück, die oben genannte Warengruppe hingegen dehnte sich von bereits 66,8% auf nicht weniger als 88,8% aus, wobei innerhalb dieser Gruppe die Kolonialwaren leicht ab- und die Rohstoffe und Halbfabrikate beträchtlich zunahm,⁵³ da durch den Industrialisierungsprozeß und die zunächst noch anhaltende Ausdehnung der Hausindustrie die Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes für diese stieg. Andererseits wurde vor allem auf Grund des 1836 geschaffenen Zollschutzes der überseeische Rohrzucker als Hauptimportartikel mehr und mehr durch den im Magdeburger Raum verstärkt hergestellten Rübenzucker ersetzt, so daß hier Deutschland ähnlich wie später bei Indigo und Salpeter durch Entwicklung der eigenen Produktion zunehmend auf Einfuhren verzichten konnte.⁵⁴ Vor

⁵² H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 192; K. Fischer, Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren . . . , Jena 1907, S. 122-124; G. Bondi, a. a. O., S. 57. Zu den über die deutschen Seehäfen für die Weiterverarbeitung im Inland bezogenen Rohstoffen und Halbfabrikaten gehörte auch ein Teil der sog. Material- und Farbewaren, die bei der Einfuhr in Leipzig zwischen 1824 und 1833 dem Gewicht nach immerhin auf die Kolonialwaren folgten (u. a. Farbstoffe wie Indigo).

⁵³ G. Bondi, a. a. O., S. 146. Bei der Ausfuhr waren die Fertigwaren jedoch weitaus stärker vertreten. Wenn in Preußen mit seinen großen Agrargebieten ihr Anteil 1838 bei 56,9% lag, so wird er in Sachsen wahrscheinlich noch höher gewesen sein.

⁵⁴ Geschichte der Stadt Magdeburg. Von einem Aurorenkollektiv unter Leitung von H. Asmus, hrsg. vom Rat der Stadt Magdeburg, 2., durchges. Auf., Berlin 1977, S. 41 f.; G. B. Hagelberg u. H.-H. Müller, Kapitalgesellschaften für Anbau und Verarbeitung von Zuckerrüben in Deutschland im 19. Jahrhundert . . . In: JbWg, 1974/IV, S. 114-116.

Beginn des Eisenbahnbaus erreichte somit der Import von Kolonialwaren seine höchste Bedeutung im Handel und Transportwesen, was zu dem Bedürfnis nach dem neuen Verkehrsträger beigetragen hat. Während Bondi in Auswertung statistischer Quellen den Rang der Kolonialwaren zutreffend kennzeichnete, werden sie von Mottek nur ganz am Rande genannt – wahrscheinlich eine Folge seines Verfahrens, die Marktprobleme nur im Zusammenhang mit der Entwicklung der wichtigsten deutschen Produktionszweige zu erörtern, sowie der Tatsache, daß er nach Wehners kritischer Einschätzung die deutsche Seeschifffahrt (und auch den Seehandel) nahezu völlig ausklammert.⁵⁵

Es war eine treffende theoretische Verallgemeinerung der mit der kolonialen Expansion eingeleiteten ökonomischen Entwicklung in der Geschichte des Kapitalismus, als Marx und Engels 1848 im Kommunistischen Manifest feststellten: „Die Bourgeoisie hat durch Exploitation des Weltmarktes die Produktion und Konsumtion aller Länder kosmopolitisch gestaltet . . . An die Stelle der alten, durch Landeserzeugnisse befriedigten Bedürfnisse treten neue, welche die Produkte der entferntesten Länder und Klimate zu ihrer Befriedigung erscheinen.“⁵⁶

b) Die spezifischen Transportanforderungen der genannten Güter
– ihr Anteil am Aufschwung der Elbschifffahrt⁵⁷

Der zum Transport einer bestimmten Warenmenge erforderliche Arbeitsaufwand und damit die darauf beruhenden Beförderungskosten wie die heterogenen Zirkulationskosten überhaupt wird bzw. werden – abgesehen von der Länge des zurückzulegenden Weges – primär durch das Gewicht der Sendung bestimmt, bei manchen Gütern auch von ihrem Volumen.⁵⁸ Von Hamburg nach Leipzig befördert, wurde also ein Zentner Kolonialwaren durch den Transportprozeß annähernd ebensoviel teurer als beispielsweise die gleiche Menge Baumwollwaren. Was aber beide Sendungen voneinander unterschied, war ihr sehr unterschiedlicher Wert. Bei der einen betrug dieser nur 20 Taler, bei der anderen hingegen 200, wobei es sich durchaus noch nicht um Grenzfälle handelt. In Tabelle 1 sind 28 Klassen von in Leipzig zwischen 1824 und 1833 eingeführten Waren nach dem Wert pro Zentner aufgeführt. Daraus geht hervor, daß dieser bei Kolonialwaren ebenso wie bei ausländischen Rohstoffen z. B. (Rohbaumwolle) ein relativ niedriger war, während die gewerblichen Erzeugnisse wie Stoffe (aus Leinen, Baumwolle, Schafwolle oder gar Seide) um ein Vielfaches höher veranschlagt wurden.⁵⁹

⁵⁵ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 121; H. Wehner, a. a. O., S. 364.

⁵⁶ MEW, Bd. 4, S. 466.

⁵⁷ Im folgenden soll untersucht werden, welche Auswirkungen das Entstehen eines umfangreichen Fernhandels mit schweren und voluminösen Gütern auf den Verkehr zwischen den Seehäfen und Leipzig sowie letztendlich auf die ökonomische Position der Messestadt selbst hatte.

⁵⁸ „Der relative Wertteil, den die Transportkosten unter sonst gleichbleibenden Umständen dem Preis der Ware zusetzen, steht in direktem Verhältnis zu ihrer Raumgröße und ihrem Gewicht.“ MEW, Bd. 24, S. 152. Vgl. dazu 1. Kapitel! Wir müssen allerdings beachten, daß bereits vor den Eisenbahnen die Tarife in gewissem Maße den Wert der Güter berücksichtigten. Die folgenden Ausführungen zeichnen daher im Interesse der Herausarbeitung des Wesentlichen ein etwas vereinfachtes Bild.

⁵⁹ Aus diesem Grunde hatten auch die billigen Waren nur einen relativ geringen Anteil am Gesamtwert der eingegangenen Güter. Im Verhältnis zu seinem Gewicht zeichnete sich nach dem Urteil Friedrich Lists der aus Zuckerrohr gewonnene Rohzucker als der neben Kaffee wichtigste Artikel der Kolonialwaren durch „große Wohlfeilheit“ aus. Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 126.

Niedriger Wert pro Gewichtseinheit bedeutet umgekehrt hohes Gewicht pro Wertseinheit. Bei Kolonialwaren wog deshalb eine Sendung im Werte von 100 Talern nicht weniger als 5 Zentner, bei Baumwollwaren hingegen nur einen halben Zentner.

Obwohl die Baumwollwaren einen zehnmal höheren Wert besaßen als ein Zentner Kolonialwaren, kostete ihre Beförderung nicht ebensoviel mehr, was am Bestimmungsort bei beiden einen relativen Wertzuwachs in sehr unterschiedlichem Verhältnis ergab.⁶⁰ Das Verhältnis des Kaufpreises (vor Beginn des Beförderungsprozesses) zu den Transportkosten war deshalb bei den Kolonialwaren ebenso wie bei anderen schweren und voluminösen Gütern sehr ungünstig, wobei gleiches auch für die Umlade- und Lagerungskosten und damit allgemein für die heterogenen Zirkulationskosten galt. Es gab eine Anzahl inländischer Erzeugnisse, sog. Massengüter, bei denen das in noch stärkerer Weise der Fall war: Baustoffe (Holz, Steine), Getreide, Kohle – um nur einiges zu nennen. Sie konnten deshalb auf dem Landweg nur über geringe Entfernungen transportiert werden, ohne daß die Beförderungskosten ihren Wert überstiegen. Je ungünstiger bei ihnen das obengenannte Verhältnis, um so begrenzter ihr Markt.⁶¹ Ein einzelnes Produkt konnte durch die Transportkosten so verteuert werden, daß es nicht mehr austauschbar war, und es hing von seinem Wert ab, wie weit es Transportkosten tragen konnte.⁶²

Im Unterschied zu den einheimischen Massengütern konnten die Kolonialwaren sowie die genannten Rohstoffe wie Baumwolle, Indigo, Farbholz usw. auf Grund natürlicher Bedingungen nur an bestimmten Stellen der Erde erzeugt werden. Ihr Transport über riesige Entfernungen auf dem Seewege und von den deutschen Hafenstädten bis weit ins Landinnere war deshalb trotz ihres ebenfalls sehr hohen Gewichts pro Wertseinheit unumgänglich notwendig, nachdem sich allmählich das Bedürfnis nach ihrer individuellen bzw. produktiven Konsumtion entwickelt hatte. In diesem Zusammenhang ist aber neben der Transportweite noch zu berücksichtigen, welchen Anteil die Kolonialwaren am Transportvolumen des Verkehrs von den Seestädten nach dem Landinneren hatten. Waren sie 1828 in Preußen dem Werte nach mit rund einem Fünftel an der Gesamteinfuhr beteiligt, so dem Gewicht nach in noch höherem Maße.⁶³ Dementsprechend wurde der Kolonialwarenvertrieb 1824 in Leipzig zu den Handelszweigen gerechnet, die „wegen Voluminösität und Wichtigkeit der Artikel am meisten Fuhrwerk erfordert(en)“.⁶⁴ All diese Faktoren (hohes Gewicht und proportional dazu hohe Transportkosten pro Wertseinheit, große Transportweite sowie hoher quantitativer Anteil am Transportvolumen in Nord-Süd-Richtung) führten dazu, daß die Kolonialwaren und die ausländischen Rohstoffe namentlich seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts einen

⁶⁰ List sagte 1820 von den ausländischen gewerblichen Erzeugnissen: „Die englischen und französischen Fabrikate sind weder sehr voluminös noch sehr schwer; es werden der Frachtwagen gar zu viele nicht damit beladen, so groß auch ihr Wert sein mag.“ Fr. List, Werke, Bd. I/2, a. a. O., S. 603.

⁶¹ In Elberfeld kostete die Kohle durch die teure Fracht bereits dreimal so viel als in dem nur 30 km entfernten Hardensteinrevier. H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 156.

⁶² K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 421, führte darauf auch die „Teuerung“ ausländischer Produkte und ihren „schmalen Konsum“ im Mittelalter zurück. Sicher aus diesem Grunde waren die genannten Massengüter tief im Binnenlande und abseits der Flüsse kein Gegenstand des (Fern-)Handels und wurden deshalb auch nicht zu den Kaufmannsgütern gezählt.

⁶³ Im folgenden wird noch belegt, daß sie unter den auf der Elbe bergwärts beförderten Gütern in dieser Hinsicht die erste Stelle einnehmen.

⁶⁴ StadtAL, Tit. XLV G Nr. 80, Bl. 5.

bedeutenden Einfluß auf das Verkehrswesen gewannen, der nun zu untersuchen ist. Dazu muß zunächst der wesentliche Unterschied behandelt werden, der zwischen den vor dem Eisenbahnbau in Nord-Süd-Richtung vorhandenen Transportzweigen, der Flußschifffahrt (speziell auf der Elbe) und dem Straßentransport, bestand.

Das auf der Elbe verkehrende Wasserfahrzeug ermöglichte eine höhere Produktivität der auf die Beförderung verwendeten Arbeit als das Frachtfuhrwerk. Eine bestimmte Gewichtseinheit (z. B. 20 Ztr.) konnte zu Wasser über gleiche Entfernungen mit geringerem Aufwand an lebendiger und bereits vergegenständlichter Arbeit befördert werden als zu Lande. „Die verschiedenen Transportmittel verursachen . . . unterschiedliche Transportkosten je Einheit des Transportgutes.“⁶⁵ Die „Landfracht“ war daher „ungleich kostbarer als die Wasserfracht“, wie es 1804 in einer Denkschrift des preußischen Schifffahrtsinspektors in Hamburg hieß.⁶⁶ Selbst wenn Waren, die in Hamburg per Schiff bergwärts versandt wurden, in Magdeburg umgeladen werden mußten, bevor sie nach Leipzig weitergingen, war diese Art des Transports insgesamt billiger als bei abschließlicher Benutzung des Landweges.⁶⁷

Dieser grundsätzlichen Überlegenheit des Wassertransportes über die Straßenbeförderung hinsichtlich der unmittelbaren Transportkosten standen allerdings einige Nachteile gegenüber, die z. T. naturbedingt waren, vor allem aber auf dem damaligen Stand der Produktivkräfte und den feudalen Produktionsverhältnissen beruhten. Der Transport auf der Elbe war starken jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen (durch Hochwasser, mehr oder minder starkes Zufrieren und Eisgang, häufig auch durch Niedrigwasser im Sommer). Wenn auch eine „Schiffsreise“ von Pirna nach Hamburg und zurück nicht mehr drei Monate dauerte wie um 1670, so verfügte das Frachtfuhrwerk doch im allgemeinen über eine höhere Geschwindigkeit. Eingeschränkt war die Eignung des Wasserweges auch durch die größere Gefahr des Verderbs der Waren durch Feuchtigkeitseinwirkung.⁶⁸ Allerdings wurden die beiden zuletzt genannten Nachteile seit Ende des 18. Jahrhunderts auf Verlangen der Magdeburger Kaufleute durch die Verwendung sog. verdeckter Jachten gemindert, kleine, schnittige und schnelle Fahrzeuge, bei denen geteerte Leinwandplanen die Ladung schützten. Eine erhöhte Konkurrenzfähigkeit der Elbschifffahrt gegenüber dem Landverkehr im Transport nässeempfindlicher Kolonialwaren war die Folge.⁶⁹ Zu berücksichtigen sind auch die schwerwiegenden Behinderungen der Schifffahrt, die aus dem gesellschaftlichen Entwicklungsstand im Deutschland des 18. und des ersten Viertel des 19. Jahrhunderts resultierten: einerseits die weitgehende Vernachlässigung des Wasserweges durch die lediglich auf hohe Einnahmen bedachten Territorialherren (vor allem fehlende oder völlig ungenügende Stromregulierung), andererseits aber umfangreiche feudale Verkehrsbeschränkungen durch Erhebung von Zöllen und anderen Abgaben sowie durch die bis 1821 bestehenden Stapel-

65 G. Rehbein u. H. Wagener, a. a. O., S. 198 f. Vgl. dazu auch 1. Kapitel.

66 Zitiert bei E. Baasch, a. a. O., S. 241. Vgl. auch E. Mai, Die Magdeburger Elbschifffahrt im 18. Jahrhundert. In: Magdeburgs Wirtschaftsleben, Bd. 1, Magdeburg o. J. S. 791 f.; H. Schlechte, Die Staatsreform in Kursachsen 1762-1763 (= Schriftenreihe des Sächsischen Landeshauptarchivs Dresden, Nr. 5), Berlin 1958, S. 518.

67 K. Blaschke, Elbschifffahrt und Elbzölle im 17. Jahrhundert. In: Hansische Geschichtsblätter, 1964, S. 43; K. Fischer, a. a. O., S. 71.

68 K. Blaschke, a. a. O., S. 51; E. Hasse, a. a. O., S. 483 f.

69 E. Mai, a. a. O., S. 680 ff.

und andere Privilegien.⁷⁰ Während diese Privilegien durch die noch zu behandelnde Elbschiffahrtsakte aufgehoben wurden, blieben die Zölle und Abgaben unangetastet, so daß sie in einem Falle beim Transport von 1500 Zentnern Gütern zwischen Hamburg und Sachsen rund die Hälfte der gesamten Beförderungskosten ausmachten.⁷¹

Die genannten Nachteile und Beschränkungen hemmten zwar die Entwicklung der Elbschiffahrt, aber auf der Grundlage der höheren Produktivität der Arbeit bei ihr war besonders für transportaufwendige Güter die Beförderung auf dem Wasserwege insgesamt noch günstiger als auf der Landstraße. Bei einem Vergleich der einzelnen Transportzweige gelangte List 1834 zu dem aufschlußreichen Urteil: Flüsse sind viel bedeutendere Wurzeln des städtischen Wohlstandes als die besten Landstraßen. Der Flußtransport schwerer und voluminöser Konsumtionsartikel (= Kolonialwaren - P. B.) ist um vieles billiger als der Landstraßentransport.⁷² So lange die gesamten Beförderungskosten (heterogene Zirkulationskosten plus Zölle und andere Abgaben) auf der Elbe unter denen auf der Landstraße lagen, entschied sich der Kaufmann bei den noch näher zu kennzeichnenden Waren für den Schifftransport. Daß diese Voraussetzung gegeben war, bezeugte die Magdeburger Kaufmannschaft 1829: Der Transport der Güter von Hamburg nach Böhmen, Bayern usw. war bei Benutzung des Wasserweges bis Magdeburg „wohlfeiler“ als die ausschließliche Beförderung „per Achse“.⁷³ So richtig es ist, die Binnenschiffahrt auf der Elbe und anderen deutschen Wasserstraßen in der Mottek'schen Vorbereitungsperiode der Industriellen Revolution - namentlich gegenüber England - als rückständig einzuschätzen, so darf doch darüber der grundsätzliche Vorteil nicht übersehen werden, den sie vor dem Landtransport besaß. Dieser Gesichtspunkt ist gegenüber den entsprechenden Ausführungen Wehners zu betonen, zumal auch Fischer, auf den er sich dabei stützt, ihn hervorhebt. Leider differenziert auch Mottek nicht zwischen den vor dem Eisenbahnbau vorhandenen Transportzweigen bei der Beurteilung ihrer Leistungsfähigkeit.⁷⁴

Das Entstehen eines umfangreichen Fernhandels mit Kolonialwaren und ausländischen Rohstoffen zwischen den deutschen Seehäfen und dem Binnenland im 18. Jahrhundert stellte an das Verkehrswesen hinsichtlich der Transportkosten, der quantitativen Bewältigung und der zu überwindenden Entfernung neue und höhere Anforderungen. Auf Grund der gekennzeichneten Vorzüge des Wasserweges vor der Landstraße erfolgte die Beförderung dieser Waren nach dem Binnenland im 18. Jahrhundert in zunehmendem Maße auf den großen schiffbaren Flüssen, die in Deutschland fast nur in Nord-Süd-Richtung existierten. Wurden doch auf diesen bereits seit Jahrhunderten zahlreiche Güter über große Entfernungen befördert, die auf Grund ähnlicher und z. T. noch höherer Anforderungen vom Ferntransport auf der Landstraße ausgeschlossen waren.

Gelangten die Kolonialwaren und ausländischen Rohstoffe auch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts noch großenteils auf dem Landwege (z. B. über Lüneburg) nach

⁷⁰ Noch immer bewegte sich die Flußschiffahrt „im Widerspruch zwischen den großen Möglichkeiten durch die technische Überlegenheit des Wasserweges und den einschneidenden Behinderungen durch ein nahezu räuberisches Zollsystem der Flußanlieger“. K. Blaschke, a. a. O., S. 43.

⁷¹ H. Wehner, a. a. O., S. 358; K. Fischer, a. a. O., S. 62.

⁷² National-Magazin, 1834, S. 97 f.

⁷³ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 41.

⁷⁴ H. Wehner, a. a. O., S. 360 ff.; K. Fischer, a. a. O., S. 71; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 145 ff.

Leipzig, so in der Folgezeit und besonders in den letzten beiden Jahrzehnten vor 1800 auf der Elbe bis Magdeburg und erst dann mit dem Frachtfuhrwerk in die Messestadt. Nach einer Quelle von 1763 waren unter den auf der Elbe in Magdeburg angekommenen Gütern Zucker (sowie Sirup) und Kaffee an die erste Stelle gerückt und nahmen denselben Platz auch bei der „Ausfuhr“ ein, die hier vor allem auf dem Landwege (u. a. nach Leipzig) erfolgte. Bis 1840, also kurz vor der einsetzenden Konkurrenz der Eisenbahn, änderte sich an dieser Rangfolge im großen und ganzen nichts, wie eine Statistik über den jährlichen Durchgang einzelner Waren auf der Elbe bei Wittenberge beweist.⁷⁵ Mit unwesentlichem Abstand folgte aber jetzt das Baumwollgarn (wohl fast ausschließlich englischen Ursprungs), so daß nun auch ein industrielles Halbprodukt, das in der gewerblichen Produktion Sachsens und anderer deutscher Teilstaaten weiterverarbeitet wurde, wesentlichen Anteil am Transportvolumen auf der Elbe in Nord-Süd-Richtung hatte. Es erhöhte die ökonomische Konkurrenzfähigkeit der Schifffahrt, daß nun mit den Kolonialwaren und dem Baumwollgarn von ihr Waren befördert wurden, die gegenüber dem früher dominierenden billigen Schwergut wie Fisch, Tran, Talg, Holz einen höheren Wert pro Gewichtseinheit hatten.

Durch den behandelten Prozeß sowie durch andere Faktoren, wie vor allem die wachsende Exportkapazität Sachsens und seiner Nachbargebiete (u. a. Schlesien, Böhmen) als Ausdruck der quantitativen und qualitativen Entwicklung der außeragraren Produktion, wuchs der Verkehr auf der Elbe im 18. Jahrhundert – abgesehen von mehr oder minder starken Rückschlägen, konjunkturellen Schwankungen und Auswirkungen militärischer Ereignisse und zollpolitischer Maßnahmen – ständig.⁷⁶ Wie oben bereits nachgewiesen, war damit gegenüber den Landwegen eine Zunahme ihrer Bedeutung verbunden. Sie bildete vor dem Eisenbahnbau den führenden Verkehrsweg für einen großen territorialen Bereich, zu dem auch Sachsen mit seinen Nachbargebieten gehörte.⁷⁷ Mit zeitlicher Verzögerung und in abgeschwächter Form vollzog sich damit auch im Binnenlande vor dem Eisenbahnbau ein Prozeß, der die Entwicklung des Verkehrs in der Manufakturperiode charakterisierte. War der leistungsfähigere Wassertransport bereits seit den geographischen Entdeckungen im internationalen Maßstab immer mehr in den Vordergrund gerückt, so nahm er im 18. Jahrhundert einen besonders raschen Aufschwung, als die überseeischen Kolonien zu großen Erzeugungs- und Absatzgebieten wurden.⁷⁸ Hasse stellte deshalb mit vollem Recht fest, daß in diesem Zeitraum für den Leipziger Messehandel und für den Eigenhandel der Stadt der Seeverkehr immer mehr in den Vordergrund trat.⁷⁹

⁷⁵ Zucker (roh) 418 000 Ztr., Kaffee 312 000 Ztr. 1827 bestand nicht weniger als rund 30% der gesamten bei Wittenberge flußaufwärts beförderten Gütermenge aus Rohzucker. K. Fischer, a. a. O., S. 82, 91.

⁷⁶ Vgl. u. a. E. Mai, a. a. O., S. 786 ff., und A. Wieske, a. a. O.; 1802 waren bei der Schifffahrt zwischen Hamburg und Magdeburg rund 6 000 Steuerleute und Matrosen beschäftigt. E. Baasch, a. a. O., S. 243.

⁷⁷ Zitiert ebenda, S. 229; vgl. auch K. Fischer, a. a. O., S. 71.

⁷⁸ Den Bedeutungszuwachs des Wassertransports – sowohl der See- wie auch der Binnenschifffahrt – gegenüber dem Landtransport seit dem Spätmittelalter hat Kellenbenz mit Nachdruck hervorgehoben. H. Kellenbenz, Der kontinentale Handel zwischen Ost- und Westeuropa vom 15. Jahrhundert bis zum Beginn des Eisenbahnzeitalters. Referat auf dem V. Internationalen Kongreß für Wirtschaftsgeschichte in Leningrad August 1970. Manuskriptdruck Moskau 1970.

⁷⁹ E. Hasse, a. a. O., S. 149.

Die Welthandelsrouten der Neuzeit verliefen über den Atlantik und die Nordsee, so daß List 1846 vom Meer als der „Hochstraße des Erdballs“ sprach.⁸⁰ Untrennbar damit verbunden war in den meisten Küstenländern eine wachsende Benutzung der zum Meer führenden Flüsse sowie das Bestreben, durch Kanalbauten zusätzliche Wasserwege zu schaffen. Die Entwicklung des Binnenverkehrs wurde in der Manufakturperiode und bei einzelnen besonders fortgeschrittenen Ländern wie England noch während eines Teiles der Industriellen Revolution geradezu durch die weitgehende Anwendung und Ausnutzung des Wassertransports (auf Flüssen und Kanälen) charakterisiert.⁸¹ Allerdings waren die auf diese Weise erzielten Fortschritte nur quantitativer Natur, weil die Abhängigkeit von Naturkräften (Wind, strömendes Wasser, tierische oder menschliche Kraft) bestehen blieb und noch keine völlig neue Antriebsart angewandt wurde, wie sie erst die Dampfmaschine darstellte.⁸²

In Deutschland, wo sich besonders auf der Elbe und einigen anderen Flüssen mit den oben gemachten Einschränkungen ebenfalls ein Aufschwung der Binnenschifffahrt vollzog, konnte jedoch die Überlegenheit des Wasserweges gegenüber der Straße nur begrenzt wirksam werden. Dadurch wie auch durch die im Vergleich zu England und Frankreich ohnehin in geringerem Umfang verfügbaren Wasserwege dominierte hier vor dem Eisenbahnbau höchstwahrscheinlich der Landtransport auch bei Fernhandelsgütern. Um so stärker mußte sich aber gerade deshalb die Schifffahrt auf die ökonomische Position der an ihr beteiligten Städte auswirken.

c) Der Aufstieg Magdeburgs zum Zentrum des Handels
mit transportaufwendigen ausländischen Waren im mittleren Deutschland –
seine negativen Folgen für Leipzig

1776 schrieb Smith, einer der führenden politischen Ökonomen der Manufakturperiode, die hauptsächlich Fortschritte in „Kunst und Gewerbe“ hätten in Gebieten am Meer stattgefunden und seien beschränkt auf Orte, die sich an schiffbaren Flüssen befinden.⁸³ Mag das auch eine etwas zugespitzte Formulierung sein, so kam doch der Aufschwung der Hochsee-, Küsten- und Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit den geschilderten Veränderungen in der Warenzirkulation in der Tat vorzugsweise den daran unmittelbar beteiligten See- und Flußstädten zugute; so entwickelten sich die französischen Atlantikhäfen, hauptsächlich Bordeaux, durch den überaus profitablen Verkehr mit den ausgeplünderten überseeischen Kolonien in rascherem Tempo als die Städte des Binnenlandes.⁸⁴ Unter den deutschen Seehäfen war es in erster Linie Hamburg, dessen Aufstieg beschleunigt wurde. In der Nähe der Elbmündung und dadurch am Übergangspunkt von der See- zur Binnenschifffahrt wie auch zum Landtransport gelegen, war Hamburg der unentbehrliche Vermittler des Handels zwischen Westeuropa, den überseeischen Kolonien sowie den USA einerseits und dem Inneren Deutschlands andererseits und konnte sich schließlich bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts sogar

⁸⁰ Zitiert bei S. Moltke, Was Friedrich List, a. a. O., S. 9.

⁸¹ Fr. Voigt, Verkehr, 2. Bd., 1. Hälfte, Berlin(West) 1965, S. 237 ff, 411 f.

⁸² E. Rehbein, Tendenzen, a. a. O., S. 245.

⁸³ Nach Fr. Voigt, a. a. O., S. 424.

⁸⁴ H. Sée, Bd. I, a. a. O., S. 305 ff.; P. Beyer, Handelsbeziehungen, a. a. O., S. 31 f., 35–37, 39.

zum bedeutendsten Hafen des europäischen Kontinents entwickeln.⁸⁵ Einen nicht geringen Anteil daran hatte zweifelsohne seine enge Verbindung mit dem führenden deutschen Messe- und Binnenhandelsplatz Leipzig, als dessen Hafen es einmal bezeichnet worden ist, und ganz allgemein mit den Zentren der nichtagrarischen Produktion in Sachsen und dessen Nachbargebieten mit ihrem großen Bedarf an ausländischen Erzeugnissen und ihrer umfangreichen Exportkapazität.

Durch die Elbe waren günstige natürliche Voraussetzungen für diese Verbindung vorhanden, die im 18. Jahrhundert aus den oben genannten Gründen immer mehr an Bedeutung gewann. Teilweise im Zusammenhang damit und analog zu den Hafenstädten am Atlantik und an der Nordsee wuchs nun auch die Funktion von Magdeburg im Verkehr und im Warenaustausch in beschleunigtem Maße: 1729 setzte ein Aufschwung ein, der – abgesehen von Unterbrechungen, wie vor allem nach dem Siebenjährigen Krieg und zwischen 1806 und 1814 – im wesentlichen bis zum Bau der Eisenbahnen andauerte und sich seit den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts verstärkte.⁸⁶ Magdeburg war für große Gebiete des mittleren Deutschlands einschließlich Leipzig ein günstiger Umschlagplatz zwischen Wasser- und Landtransport und gewann im Binnenlande eine ähnliche Position im Verkehr wie Hamburg an der See. Je mehr auf der Elbe die Beförderung transportaufwendiger ausländischer Kaufmannsgüter von Hamburg nach dem Landinneren zunahm und umgekehrt agrarische und gewerbliche Erzeugnisse seewärts befördert wurden, um so mehr gewann dadurch der Elbhafen.⁸⁷

Durch diese Umschlagfunktion (Ab- und Aufladen, Lagern, Weiterversenden von Waren) bildete der Transit- und Speditionshandel den Hauptgegenstand der Tätigkeit des Magdeburger Bürgertums.⁸⁸ 1806 urteilte die Leipziger Kaufmannschaft, der Transithandel sei ein sehr wichtiger Zweig der Handlung in Magdeburg, und der Verkehr der Kaufleute mit auswärtigen Handelsplätzen, insbesondere mit den sächsischen und mit Leipzig, sei eine Hauptstütze ihres Wohlstandes.⁸⁹

In ökonomischer Hinsicht auf der Grundlage des Aufschwunges der Elbschiffahrt, der sich selbstverständlich nicht nur auf die Strecke unterhalb Magdeburgs beschränkte, konnte es sich die preussische Regierung kurz vor 1750 erlauben, auf Verlangen der lokalegoistisch denkenden Schifferbrüderschaft und Kaufmannschaft Magdeburgs das alte Stapelrecht der Stadt wiederherzustellen. Offensichtlich im Zusammenhang mit seinen partikularistischen machtpolitischen Plänen im allgemeinen und mit dem von ihm gegen Sachsen geführten Wirtschaftskrieg im besonderen verfügte Friedrich II. 1747, daß die im Elbverkehr stark vertretenen sächsischen Schiffer künftig nicht mehr über Magdeburg hinaus nach Hamburg fahren durften, wie es bis dahin der Fall gewesen war.⁹⁰ Da Magdeburg seit 1747 den nördlichen Ausgangs- und Endpunkt der gesam-

⁸⁵ Engels notierte in seinem Konspekt des von ihm sehr geschätzten Buches von G. v. Gülich über den Zeitabschnitt 1814–1819: „Hamburg blieb [die] erste kontinentale Handelsstadt, besonders für Kolonial- und englische Waren; [der] Hauptartikel [war] Zucker.“ K. Marx u. Fr. Engels, Über Deutschland und die deutsche Arbeiterbewegung, Bd. 1, 5. Aufl., Berlin 1973, S. 540, vgl. auch E. Baasch, a. a. O., S. 230.

⁸⁶ K. Marx u. Fr. Engels Über Deutschland, a. a. O., S. 538 f., 546; K. Fischer, a. a. O., S. 23, 45; A. Wieske, a. a. O., S. 115, 125 und Anm. 475.

⁸⁷ In anderem Zusammenhang ist bereits darauf hingewiesen worden, daß 1763 die Kolonialwaren an der Spitze der hier umgeschlagenen Kaufmannsgüter standen.

⁸⁸ A. Wieske, a. a. O., S. 104.

⁸⁹ StadtAL, Tit. XLV C Nr. 28, Bl. 10.

⁹⁰ I. Mittenzwei, a. a. O.; E. Mai, a. a. O., S. 733 ff.; H. Schlechte, a. a. O., S. 516 ff.; StadtAL, Tit. XLV D Nr. 8.

ten Elbschiffahrt im Oberlauf des Flusses bildete, wuchs auch dadurch seine kommerzielle Bedeutung – selbst im Hinblick auf die Verbindung mit Leipzig, die entgegen den zeitgenössischen Erwartungen auf die Dauer eher gestärkt als geschwächt wurde, weil die ausländischen Waren nun von Magdeburg aus verstärkt auf dem Landwege und damit über Leipzig nach Sachsen langten.⁹¹ War Hamburg der Seehafen Leipzigs, so kann Magdeburg als sein Flußhafen bezeichnet werden. Hier hatte die Messestadt Anschluß an die Elbe als einen der wichtigsten deutschen Binnenschiffahrtswege, hier wurden die transportaufwendigen Güter ausländischer Herkunft auf ihrem Wege nach Leipzig umgeschlagen. Die fortschreitende Entwicklung des Elbhafens vollzog sich allerdings im Hinblick auf den Handel mit Kolonialwaren sowie ausländischen Rohstoffen und Halbfabrikaten vor dem Eisenbahnbau je länger, je mehr unverkennbar auf Kosten der Messestadt wie auch des ebenfalls am Nord-Süd-Güterverkehr nur „per Achse“ beteiligten Braunschweig. „Magdeburg [belebte sich] durch Handel und Elbschiffahrt, teilweise als Zwischenplatz auf Kosten von Leipzig und Braunschweig“, lesen wir im Konспект von Engels zu dem Buch von Gülich im Hinblick auf die Zeit nach 1814.⁹²

Hatte der Elbhafen zuvor für die Leipziger Bourgeoisie vor allem als Umschlagplatz ihrer Güter fungiert (wodurch die dortigen Kaufleute vornehmlich Transit- und Speditionshandel betrieben), so konzentrierte sich nun auch der Eigenhandel mehr und mehr in Magdeburg.⁹³ Es entwickelte sich zu einem großen „Kolonialwarendepot“, von dem aus die nunmehrige preußische Provinz Sachsen, Teile Thüringens, Bayerns, Böhmens und Schlesiens versorgt wurden.⁹⁴ Ende des 18. Jahrhunderts befaßten sich beispielsweise nicht weniger als 101 Magdeburger Firmen mit dem Zuckerhandel. Selbst die Städte und Dörfer in Sachsen bezogen die Kolonialwaren hauptsächlich nach 1814 meist direkt von Magdeburg, das in diesem Handelszweig übrigens auch das bedeutendste Zentrum Preußens war, und nicht mehr von Leipzig. Soweit die Messestadt noch von entsprechenden Transporten berührt wurde, gingen diese größtenteils „ohne Aufenthalt, auf einer Achse . . . durch“, während Transitgüter früher umgeladen, gelagert und mit Abgaben belegt worden waren.⁹⁵ Selbst wenn wir eine zweckbedingte Übertreibung einkalkulieren, bleibt von den darüber geführten Klagen der Leipziger Kaufmannschaft noch genügend übrig, um diesen Prozeß zu belegen: Der früher blühende Kolonialwarenhandel war „bereits in „. . .“ beunruhigendem Grade beengt und verkleinert“, „zum kleinen Kram für den Konsum Leipzigs und seiner Vorstädte zusammengeschrumpft“ und wurde fast schon als ein verlorener Handelszweig angesehen.⁹⁶ Die Leipziger Bourgeoisie hatte somit ihre dominierende Stellung im Handel mit Kolonialwaren verloren, und neben dem Transithandel mit ihnen war auch der profitablere Eigenhandel zurückgegangen.⁹⁷

Um die wichtige Frage nach den Ursachen dieser Entwicklung zu beantworten, sollen

⁹¹ Vgl. dazu 3. Kapitel, II. 2d!

⁹² K. Marx u. Fr. Engels, Über Deutschland, a. a. O., S. 539.

⁹³ Nach einer Denkschrift von 1804 hatte sich Magdeburg in Böhmen und Süddeutschland „viel Kundschaft“ mit ost- und westindischen Produkten, zu denen die Kolonialwaren gehörten, „verschafft“. E. Baasch, a. a. O., S. 244.

⁹⁴ StADr, Loc. 37 545 Nr. 392a, Bl. 344 f.

⁹⁵ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 35.

⁹⁶ StadtAL, Tit. XLV G Nr. 80, Bl. 3, 6; vgl. auch Bl. 27 und Tit. XLV B Nr. 25, Bl. 23. „Der Kolonialwarenhandel, dieser sonst so wichtige Nahrungszweig, ist für Leipzig ganz verloren.“ Zitiert bei S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 35.

⁹⁷ Ebenda, S. 43.

zunächst die unterschiedlichen Verkehrsbedingungen Leipzigs und Magdeburgs im Anschluß an den vorgenommenen Vergleich zwischen Fluß- und Landtransport näher beleuchtet werden. Bekanntermaßen war die Messestadt ausschließlich auf das Frachtfuhrwerk als Transportmittel angewiesen (Abb. 4). Dessen Leistungsfähigkeit wird zwar in der eisenbahngeschichtlichen Literatur meist unterschätzt, hatte aber durch die Verwendung tierischer Kraft vor Beginn des Eisenbahnbaus zweifellos ihre Grenze erreicht.⁹⁸ Wie noch zu zeigen ist, lag das Grundproblem bei dem Bedürfnis nach Eisenbahnen aber nicht etwa in fehlenden Möglichkeiten, die auf dem Landweg anfallenden Transporte zu bewältigen, sondern in der Höhe der Kosten, zu denen das geschah. Magdeburg verfügte durch seine Lage an der Elbe über einen Verkehrsträger, der eine höhere Produktivität der Arbeit und damit eine billigere Beförderung erlaubte, und war dadurch bei transportaufwendigen Gütern der Messestadt überlegen.⁹⁹ Die wachsende Überzeugung, daß der ökonomische Aufstieg eines Handelszentrums nun mehr und mehr durch die Verbindung mit dem Wasserweg beeinflußt wurde, hatte bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in den Meßberichten der Kommerziendeputation ihren Niederschlag gefunden. So wurde 1780 rückblickend eine Tatsache konstatiert, die seit dieser Zeit in viele handels- und messegeschichtliche Betrachtungen eingeflossen ist: „Nicht die natürliche Lage der von der See und einem schiffbaren Strom entfernten Stadt Leipzig . . . haben den Platz nach und nach zu einer vorzüglichen Stelle unter den Handelsstädten erhoben.“¹⁰⁰ Daß das Abgeschnittensein vom Wassertransport die Position Leipzigs in wachsendem Maße beeinträchtigte, verriet 1818 ein in Handelsdingen erfahrener städtischer Beamter, als er schrieb, die Elbe würde von den Kaufleuten der Messestadt als „Mitbewerberin mit neidischen Augen“ betrachtet werden.¹⁰¹ Da in Magdeburg der Übergang von einem Verkehrsträger auf den anderen erfolgte, besaß die Stadt den Vorzug, unter den gegebenen Transportverhältnissen einen unentbehrlichen Warenumschlagplatz zu bilden. Sie verfügte über ein „natürliches Stapelrecht“, um einen aufschlußreichen Ausdruck der Leipziger Kaufmannschaft zu benutzen, während die Messestadt ihr künstlich geschaffenes verloren hatte.¹⁰²

Die Auswirkungen der unterschiedlichen Verkehrslage der beiden Städte machen uns bewußt, daß die Produktivität der auf die Warenbeförderung verwendeten Kraft auch von den „Naturbedingungen der Arbeit“ abhing, wie Marx in „Lohn, Preis und Profit“ formulierte. Was in der Landwirtschaft die „Fruchtbarkeit des Bodens“ und im Bergbau die „Ergiebigkeit der Minen“ – das war im Verkehrswesen, das in besonders hohem Maße von geographischen Faktoren beeinflußt wurde, u. a. die Anwendbarkeit des Wassertransports.¹⁰³ Es ist daher vollauf verständlich, wenn Engels zu den ökonomischen Verhältnissen auch die „geographische Grundlage“ zählte, „worauf diese sich ab-

⁹⁸ Große Frachtwagen konnten bei entsprechender Bespannung immerhin 50–70, ja sogar bis zu 100 Ztr. befördern. Aus Leipzigs Handels- und Verkehrsgeschichte, a. a. O., S. 51, 53.

⁹⁹ „Leipzig drohte die Gefahr, von verkehrsmäßig günstiger gelegenen Städten – wie z. B. Magdeburg, das Anschluß an die Elbe hatte – im Handel umgangen zu werden.“ E. Rehbein, Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland. In: WZ HFV, 1956, H. 1, S. 65.

¹⁰⁰ E. Hasse, a. a. O., S. 342.

¹⁰¹ StadtAL, Tit. XLV G Nr. 74b, Bl. 8. In die gleiche Richtung weist die Bemerkung des Magdeburger Oberbürgermeisters Francke von 1834, daß die Kaufleute von Leipzig „in neuerer Zeit“ auf den Handelsverkehr der Elbestadt sehr eifersüchtig geworden seien. StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 12–14.

¹⁰² StADr, Loc. 37 545 Nr. 392a, Bl. 344 f.

¹⁰³ MEW, Bd. 16, S. 126 f.; G. Rehbein u. H. Wagener, a. a. O., S. 38 f.

spielen“.¹⁰⁴ Damit sind aber die natürlichen Verkehrsbedingungen bereits als Faktor von sekundärer Bedeutung gekennzeichnet, was auch auf die Ursachen der zwischen Leipzig und Magdeburg eingetretenen Verschiebung zutrifft. Daß der Elbhafen vor dem Eisenbahnbau bisher von Leipzig ausgeübte Funktionen übernahm, darf nicht auf die ja seit altersher bestehende Flußlage an sich zurückgeführt werden, sondern vorrangig auf internationale quantitative und qualitative Veränderungen im Warenaustausch und den Verhältnissen, unter denen er erfolgte. Erst unter deren Einwirkung konnte Magdeburg zum Zentrum des Handels mit transportaufwendigen ausländischen Waren im mittleren Deutschland werden, was nun im einzelnen zu analysieren ist.

Wie schon mehrfach gesagt, wurde Deutschland nach der Aufhebung der Kontinentalsperre und der Wiederherstellung des Friedens nicht nur mit angestauten Fabrik- und Manufakturerezeugnissen englischer Herkunft überschwemmt.¹⁰⁵ Gleiches galt auch für Zucker und andere Kolonialwaren sowie für überseeische Rohstoffe, die größtenteils über England, aber auch durch den nunmehr verstärkt möglichen Direktbezug vom amerikanischen Doppelkontinent nach Deutschland gelangten. Man kann vielleicht etwas zugespitzt formulieren: Der primär militärisch-politischen Invasion des bonapartistischen Frankreich folgte nun die ökonomische seitens Englands als der führenden kapitalistischen Industrie-, Handels- und Seemacht. Nach Lists Urteil bestand dadurch geradezu die Gefahr, daß Deutschland in wirtschaftlicher Hinsicht zu einer englischen Kolonie herabsank.¹⁰⁶

Bei der einen wie bei der anderen Warengruppe entstand eine Schere zwischen Angebot und Nachfrage, wengleich letztere nach zeitgenössischen Aussagen durch die gesunkenen Preise beträchtlich gesteigert wurde.¹⁰⁷ Es handelte sich dabei um eine internationale Erscheinung, die aber in Deutschland durch den fehlenden Zollschutz, die Stagnation der eigenen Produktion und ihren relativ niedrigen Entwicklungsstand besonders spürbar war. In den Berichten über die Leipziger Messe wurde 1819/20 mehrfach auf das „Überfülltsein aller Vorratslager in den Hauptstapelplätzen aller Weltteile“, den „Überfluß an Naturprodukten und Fabrikwaren“ hingewiesen.¹⁰⁸ Besorgt registrierten ihre Verfasser aber auch, welche ungünstigen Folgen daraus für den Handel entstanden: „Vorzüglich aber hat die überhandnehmende Masse von Erzeugnissen einen steten Kampf um die Herabdrückung der Warenpreise und somit um den Besitzstand der Kundschaft und des Absatzes hervorgebracht, welcher den Produzenten wie den Abnehmer nötigt, auf Erzielung größtmöglicher Wohlfeilheit bedacht zu sein . . .“¹⁰⁹

Dieser Satz enthält bereits die Kausalkette, an deren Ende 1829 in Leipzig das Streben nach einer Eisenbahn entstand, die aber gewissermaßen als Zwischenglied auch die behandelte Schwergewichtsverlagerung von der Messestadt nach dem Elbhafen einschließt. Die Einkaufspreise der überseeischen Konsumtionsartikel und Rohstoffe waren in den deutschen Seehäfen auf Grund steigender Produktivität bei der Erzeugung er-

¹⁰⁴ MEW, Bd. 39, S. 205.

¹⁰⁵ K. Marx u. Fr. Engels, Über Deutschland, a. a. O., S. 538; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte. Bd. II, a. a. O., S. 86.

¹⁰⁶ Fr. List, Werke, Bd. I/2, a. a. O., S. 510.

¹⁰⁷ Sowohl List (1820) als auch Gülich (1830) bezeugen, daß durch die Verbilligung der Kolonialwaren die Konsumtion beträchtlich in die Höhe getrieben wurde und große Geldsummen ins Ausland abflossen. Fr. List, Werke, Bd. I/2, S. 534; K. Marx u. Fr. Engels, Über Deutschland, a. a. O., S. 547, 559 f.

¹⁰⁸ E. Hasse, a. a. O., S. 433 f.

¹⁰⁹ Ebenda, S. 442; vgl. auch S. 433 f., 436.

heblich gesunken und sanken bis in die dreißiger Jahre hinein noch weiter, zum Teil um 50 Prozent und mehr, so daß die Kaufleute am gleichen Warenquantum viel weniger verdienen konnten als früher.¹¹⁰ Um die Waren trotz des latenten Überangebots absetzen zu können, drückten sie gegenseitig die nun ebenfalls verminderten Verkaufspreise noch mehr herab. Dadurch sank aber wiederum der ohnehin schon verringerte Handelsgewinn, zumal die Kolonialwaren bereits einen relativ niedrigen Wert hatten, aber einen hohen Aufwand an heterogenen Zirkulationskosten (für Transport, Lagerung usw.) erforderten. So sprachen Leipziger Kaufleute noch 1834 von dem „durch zu große Konkurrenz bis zum Unglaublichen heruntergedrückten kleinen Nutzen, mit dem der Kolonialwarenhändler verkaufen muß“.¹¹¹ Auf diese Weise entwickelte sich auf den deutschen Märkten im „Handelsvertrieb der überseeischen Rohstoffe und Konsumtionsartikel eine ungeheure Konkurrenz“, ein Kampf um die Realisierung des kommerziellen Profits in bis dahin unbekannter Intensität.¹¹² Die dem Kapitalismus der freien Konkurrenz immanente Tendenz zu unbegrenzter Ausdehnung der Produktion, die u. a. 1825 zur ersten zyklischen Krise in der Geschichte dieser Gesellschaftsformation führte, wirkte dadurch unwiderstehlich auf Deutschland ein. Im Gegensatz zu den fortgeschritteneren westeuropäischen Ländern existierte hier aber noch keine „freie“ Konkurrenz, da erst der Übergang zur kapitalistischen Warenproduktion auf breiter Grundlage erfolgen mußte und der Handel noch durch die halbfeudalen Produktionsverhältnisse und die Herrschaft der politischen Reaktion gehemmt wurde.¹¹³

Um den kommerziellen Profit trotzdem möglichst hoch zu halten oder zumindest nicht weitgehend zu verlieren, versuchten die Kaufleute, auch die von ihnen vorzuschießenden Zirkulationskosten zu vermindern, deren Anteil am Verkaufspreis gestiegen war.¹¹⁴ Bekanntlich gehörten zu diesen auch die vom Kaufmann an den Fuhrmann bzw. Spediteur zu entrichtenden Transportkosten. Je nachdem, ob sie die durchschnittliche Höhe hatten oder von ihr nach unten oder oben abwichen, beeinflussten sie auch den kommerziellen Profit.¹¹⁵ Um eine „größtmögliche Wohlfeilheit“ zu erreichen, wurde auch die

¹¹⁰ Sie mußten daher eine weitaus höhere Menge verkaufen, um die gleiche Profitmasse zu erzielen, wie Marx im „Kapital“ sicher nicht zufällig gerade am Beispiel des Zuckers erläuterte. MEW, Bd. 25, S. 317 f. – Über das Sinken der Preise vgl. K. Fischer, a. a. O., S. 72; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 52.

¹¹¹ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 20, Bl. 157.

¹¹² Denkschrift der Magdeburger Kaufmannschaft von 1847, zitiert bei K. Fischer, a. a. O., S. 72; vgl. auch StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 260; Bd. 20, Bl. 157 f.; StAW, Gesamtmin. Altenburg, III Ee 1 Nr. 1, Bl. 107 ff.; StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 24.

¹¹³ Wenn in den zwanziger Jahren in Deutschland der allgemeine Zinsfuß sank, der Bargeldumlauf stagnierte und das Kreditgeben erheblich zunahm, so trugen dieser Konkurrenzkampf und die verminderte Handelsgewinnrate ganz wesentlich dazu bei. Vgl. dazu u. a. StAW, Gesamtmin. Altenburg, III Ee 1 Nr. 1, Bl. 107 ff.; E. Hasse, a. a. O., S. 434, 436; MEW, Bd. 25, S. 912. Der Auffassung Motteks, das seien vorrangig Symptome eines latenten Kapitalüberflusses, kann nicht zugestimmt werden. Obwohl er die allgemeine Situation des Handels im genannten Jahrzehnt als ungünstig beurteilt, scheint er eine damit doch untrennbar verknüpfte Reduzierung der Handelsprofitrate nicht anerkennen zu wollen. H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 86, 122 f.

¹¹⁴ Der sinkende Warenwert zwang sie wie auch die Produzenten zu „Ersparnissen“. E. Hasse, a. a. O., S. 436.

¹¹⁵ Daß die Transportkosten neben dem Aufwand an konstantem und variablem Kapital auch den durch die Arbeit der Fuhrknechte geschaffenen Mehrwert enthielten, war nur für den Fuhrmann bzw. Transportunternehmer wesentlich.

materielle Zirkulation der Waren auf das unumgängliche Maß eingeschränkt. Es entwickelte sich ein intensiver Kampf um ein Minimum an „Bezugsunkosten“, um die Benutzung der ökonomisch günstigsten Handelsroute.¹¹⁶ Denn durch den reduzierten Handelsgewinn war bei billigen Gütern „auch die geringste Erhöhung der Transportkosten . . . für den Kaufmann von Bedeutung . . . Ein paar Silbergroschen mehr oder weniger Unkosten pro Zentner entschieden über die Benutzung oder Verödung altgeohnter Handelswege“ und damit auch über die ökonomische Konkurrenzfähigkeit der an ihnen liegenden Städte.¹¹⁷

Die wachsende Konzentration des Handels mit schweren und voluminösen Gütern in Magdeburg wurde durch diesen Prozeß erheblich gefördert. Die Kaufleute waren nun mehr denn je gezwungen, von den Seehäfen aus den billigeren Binnenwasserweg der Straße vorzuziehen und die Waren vom Flußhafen auf der kostengünstigsten Route zum Bestimmungsort befördern zu lassen. Wurden sie von Magdeburg direkt nach Bayern, großen Teilen Sachsens, nach Schlesien und Böhmen versandt, dann war das verständlicherweise billiger als ein Bezug über Leipzig oder auch nur eine Unterbrechung des Transports in der Messestadt, zumal in diesem Großhandelszentrum die dadurch entstehenden Kosten ohnehin höher lagen als anderenorts. Daher auch das zunehmende Umgehen der Stadt oder das „Durchfahren auf einer Achse“, der Rückgang des Transit Handels, wodurch sich das traditionelle System der Verkehrsbeziehungen Leipzigs allmählich änderte.

So sehr die Leipziger Bourgeoisie einerseits diese Entwicklung beklagte, so wenig konnte sie sich andererseits bei ihrem eigenen Handel dem vom individuellen Willen unabhängigen Wirken des ökonomischen Gesetzes der Konkurrenz entziehen, das hier vorlag. Denn soweit sie auf Grund ihrer Kapitalkraft noch am Kolonialwarengroßhandel beteiligt war, mußte sie ungewollt selbst seine zunehmende Konzentration in Magdeburg unterstützen. Die Kaufleute der Messestadt waren gezwungen, ebenso wie ihre auswärtigen Konkurrenten die Kolonialwaren im Elbhafen zu lagern und von dort auf dem ökonomisch günstigsten Wege ohne Berührung Leipzigs oder zumindest ohne nochmaliges Umladen und Lagern nach anderen Orten transportieren zu lassen.¹¹⁸ Die neuangeknüpften direkten Verbindungen zwischen Magdeburg und den Orten im bisherigen Absatzgebiet Leipzigs beeinträchtigten erheblich die Zentralstellung der Messestadt im Verkehrsnetz und führten z. T. zu einem Bedeutungsrückgang der auf sie zulaufenden Handelsstraßen.¹¹⁹

Die genannten Veränderungen in der materiellen Zirkulation waren eng verknüpft mit gleichlaufenden Entwicklungstendenzen im Bereich der ökonomischen Zirkulation, wie bereits anhand der Zunahme des Eigenhandels der Magdeburger Kaufleute auf Kosten ihrer Leipziger Konkurrenten angeklungen ist. Es ist der allgemeine Prozeß der Ausschaltung jedes irgendwie vermeidbaren Zwischenhandels; er gehörte zu den Symptomen kapitalistischer Handelsverhältnisse und wurde insbesondere durch die steigende Intensität der Konkurrenz gefördert. Vorwiegend nach 1814 bildeten sich immer mehr

¹¹⁶ U. a. K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 422; K. Fischer, a. a. O., S. 73–75; E. Hasse, a. a. O. S. 323.

¹¹⁷ Denkschrift der Magdeburger Kaufmannschaft von 1847 in K. Fischer, a. a. O., S. 72.

¹¹⁸ StadtAL, Kap. 29 Nr. 1 Bd. 1, Bl. 1 ff., 39.

¹¹⁹ Das Angebot an Transportraum wie allgemein die Möglichkeiten der Warenbeförderung verschlechterten sich in Leipzig, weil die Fuhrleute – meist auswärtiger Herkunft – nun die stark frequentierten Routen nach Magdeburg bevorzugten.

direkte Beziehungen zwischen den kleineren Händlern und Krämern im bisherigen Absatzgebiet der Messestadt einerseits und Kaufleuten in Magdeburg wie auch Hamburg und Bremen und sogar England andererseits heraus. Zustände kamen und unterhalten wurden sie vorrangig durch eine neue kapitalistische Form des Verkaufs, die zuerst englische Firmen eingeführt hatten: die sog. Handelsreisenden oder Musterreiter, die unabhängig von den Terminen der Messen und Märkte ständig im Lande unterwegs waren und unter Vorlegen von Warenproben um Bestellungen warben.¹²⁰ Sowohl der Messe- als auch der ständige Handel Leipzigs wurden dadurch beeinträchtigt, und die Vermittlungsfunktion der Stadt ging bei der allmählichen Durchsetzung des Kapitalismus der freien Konkurrenz relativ zurück.¹²¹ Unter dem Eindruck dieser Entwicklung sprach die Leipziger Kaufmannschaft 1833 von der damaligen Zeit als „eine(r) Periode, wo sich der Handel in früher nicht gekannter Ausdehnung von Raum und Zeit bewegt, wo jede Stadt, wo jedes Land alle Hilfsmittel in Bewegung setzt, um sich die Geschäfte anzueignen“.¹²² Indem die weitgehende Bindung des Handels mit bestimmten Waren an ein solches traditionelles Zentrum wie Leipzig aufhörte, verminderte sich schon vor dem Eisenbahnbau der Anteil der Messestadt am gesamten Warenaustausch – ein Prozeß, der auch über dem außerordentlich starken quantitativen Aufschwung nach 1834 nicht übersehen werden darf.¹²³ Besonders durch das auf Deutschland lastende ökonomische Übergewicht Englands wurden hier vor dem Zollverein die Gesetze des Kapitalismus im Warenaustausch bereits stärker wirksam, als es auf Grund des Standes der eigenen Produktion möglich gewesen wäre. Hemmte doch die überlegene englische Konkurrenz einerseits deren Entwicklung zur Fabrikindustrie beträchtlich, während sie andererseits in der Zirkulationssphäre den Ton angab. Man kann vielleicht sagen, daß unter den besonderen Bedingungen zwischen dem Ende der Befreiungskriege und 1834 der Handel schon in höherem Maße kapitalistischen Charakter trug als die Produktion.

Wenn im Vertrieb der Kolonialwaren und ausländischen Rohstoffe zwischen Magdeburg und den Orten im bisherigen Absatzgebiet der Messestadt direkte Beziehungen entstehen konnten, so war das auch auf einen wesentlichen Unterschied in der ökonomischen Zirkulation dieser Güter gegenüber den meisten Fertigwaren zurückzuführen. Sie umfaßten nur relativ wenig Artikel, die dafür jeweils in relativ großen Mengen von darauf spezialisierten Kaufleuten gehandelt wurden. Bei ihnen war es daher leichter möglich, unter Umgehung Leipzigs den Verkauf von Magdeburg und den Seehäfen aus vorzunehmen. Die mit Fertigwaren handelnden Kaufleute benötigten hingegen in der Regel ein aus zahlreichen Gütern, aber jeweils in kleinen Mengen bestehendes Sortiment, das sie am günstigsten in Leipzig erwerben konnten.¹²⁴ Zwischen der Vielseitig-

120 Gegenüber den Leipziger Kaufleuten konnten sie diese durch den Wegfall des vom Zwischenhändler beanspruchten Profits und durch verringerte Handelskosten zu niedrigeren Preisen ausführen. E. Hasse, a. a. O., S. 437, 442; StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 149, 290 f.

121 Über diesen Vorgang als internationalen Prozeß und seine Ursachen vgl. Abschnitt f in diesem Kapitel.

122 StadtAL, Ha VI/1a Bd. 20, Bl. 11.

123 1861 wurde rückblickend konstatiert, daß der Messeverkehr gegenüber dem Gesamtverkehr eine niedrigere Stellung einnahm als nach 1834. Leipzigs Handel und Messen, a. a. O., S. 13; vgl. auch E. Hasse, a. a. O., S. 4.

124 Leipzigs Handel und Messen, a. a. O., S. 2.

keit und Vollständigkeit des in der Messestadt angebotenen Sortiments und ihrer Anziehungskraft für die in- und ausländischen Kaufleute bestand ein kausaler Zusammenhang.¹²⁵

Der Fertigwarenhandel erforderte auch besonders umfangreiche Kapitalfonds (vor allem zur Unterhaltung eines Warenlagers) und weitreichende internationale Verbindungen. Insgesamt war Leipzigs Position in ihm ungleich weniger anfechtbar als im Kolonialwaren- und Rohstoffhandel, bei dem die Möglichkeiten der materiellen Zirkulation eine wesentlich größere Rolle spielten. Auch nach 1814 bot die Messestadt in dieser Hinsicht Vorzüge wie kein anderer deutscher Handelsplatz, und dem geschilderten Bedeutungswachstum stand bei gewerblichen Erzeugnissen nach wie vor eine aufsteigende Tendenz gegenüber, wie auch aus dem zitierten Konspekt von Engels an mehreren Stellen hervorgeht.¹²⁶ Das galt besonders für englische Industrie- und Manufakturerezeugnisse, für die Leipzig weiterhin eines der bedeutendsten Handelszentren auf dem Kontinent bildete. Vor allem durch die Messe vermittelte es ihren Absatz nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch nach großen Teilen Europas (wenn auch nach dem Osten durch die Handelssperren in eingeschränktem Umfang) und sogar darüber hinaus. Einer Schätzung des Wertes der 1824 aus Großbritannien nach Leipzig eingeführten Waren ist zu entnehmen, daß allein Fertigfabrikate aus Baum- und Schafwolle rund zwei Drittel der über 18 Millionen Taler betragenden Importe ausmachten.¹²⁷ Als Vertreter der Interessen des deutschen Gewerbes wandte sich List vor dem Zollverein und insbesondere 1819/20 mit aller Entschiedenheit öffentlich gegen den umfangreichen und besonders profitablen Handel mit englischen sowie anderen westeuropäischen Fertigwaren, den die Kaufleute Leipzigs, Hamburgs usw. zum Nachteil der nationalen Produktion betrieben.¹²⁸ Während der Fertigwarenhandel noch relativ stark an Leipzig gebunden war, lösten sich die Zweige des Kolonialwaren- und (ausländischen) Rohstoffhandels allmählich von der Stadt, worin auch die Krise der feudalen Warenmesse zum Ausdruck kam. Sicher bezog es sich auch auf sie, wenn 1861 festgestellt wurde, daß das Ausland wie auch das Inland einen großen, in manchen Artikeln den weitaus größten Teil seines Bedarfs durch direkten Einkauf mit Umgehung der Messen befriedigte.¹²⁹

Wie vielfach sichtbar geworden ist, standen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnprojekt von 1829 unter den schweren und voluminösen Gütern ausländischer Herkunft die Kolonialwaren im Vordergrund des Interesses der Leipziger Kaufmannschaft. Im Anschluß an die entsprechenden Ausführungen am Ende des Abschnitts II. 2a in diesem Kapitel ist daher zu untersuchen, warum die importierten industriellen Rohstoffe und Halbfabrikate – speziell für die Bedürfnisse des Textilgewerbes – einen zweitrangigen Einfluß besaßen. Damit verknüpft ist die Frage, inwieweit neben den ausländischen Einwirkungen auch die nichtagrarische Produktion in Sachsen und seinen Nachbargebieten an den behandelten Veränderungen in der Zirkulationssphäre beteiligt war.

Die Textilerzeugung als Hauptgewerbebranchen in Deutschland war dem Werte nach auch der weitaus wichtigste Produktionszweig für den Außenhandel, jedoch bei der (Fertigwaren-)Ausfuhr in höherem Maße als bei der (Rohstoff-)Einfuhr.¹³⁰ Bei jener konnten aber ihre Erzeugnisse, da nach zeitgenössischer Ausdrucksweise nicht stark ins Ge-

¹²⁵ P. Beyer, Leipzig und Frankfurt am Main, a. a. O., S. 82; E. Hasse, a. a. O., S. 311, 322 f., 342, 344.

¹²⁶ K. Marx u. Fr. Engels. Über Deutschland, a. a. O., S. 539, 546.

¹²⁷ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 143 ff.

¹²⁸ Fr. List, Werke, Bd. I/2, a. a. O., u. a. S. 599, 1046 f.

¹²⁹ Leipzigs Handel und Messen, a. a. O., S. 13.

¹³⁰ G. Bondi, a. a. O., u. a. S. 55 f., 64, 83 f., 104.

wicht fallend, keinen bedeutenden Einfluß auf den Verkehr ausüben; Stoffe waren mit Ausnahme von Segeltuch und Packleinwand wenig transportaufwendig, woraus sich auch ihre besondere Eignung für den Fernhandel im Binnenland ergab.¹³¹ Da bei der Ausfuhr die Fertigwaren allgemein überwogen, traf diese Feststellung im großen und ganzen auf diesen Bereich des deutschen Außenhandels zu. Bei der Einfuhr hingegen bestand zwischen Fertigwaren einerseits und Rohstoffen, Halbfabrikaten sowie Konsumtionsgütern andererseits ein umgekehrtes Verhältnis, so daß sie auch einen höheren Transportaufwand erforderte und hier im Falle Leipzigs zuerst eine Transportkalamität entstand.¹³²

Fassen wir speziell Rohbaumwolle und Baumwollgarn als Rohstoff bzw. Halbfabrikat für die Baumwollspinnerei bzw. -weberei ins Auge, so ist festzustellen: Während der Kontinentalsperre, durch die die englische Konkurrenz zeitweilig weitgehend ausgeschaltet worden war, hatte die Maschinenspinnerei in Sachsen einen beträchtlichen Aufschwung genommen. Danach setzte aber hinsichtlich des Umfanges der Garnerzeugung und damit auch der Baumwollverarbeitung eine längere Stagnationsphase ein, die durch zunehmende Einfuhr englischen Garns gekennzeichnet war. Seit der Gründung des Zollvereins nahm der Anteil der deutschen Garne wieder ständig zu, so daß er schließlich 1851 das Übergewicht über die Importe erlangte.¹³³ Auf der Grundlage günstigerer Bezugskosten und höherer Arbeitsproduktivität konnte die englische Industrie somit die Weiterentwicklung der deutschen Baumwollspinnereien bis in die dreißiger Jahre hinein in besonders starkem Maße hemmen, obwohl in ihnen der Übergang zur Maschine im wesentlichen schon vollzogen war.¹³⁴ Unter dem Druck der intensiven englischen Konkurrenz verhinderte auch das rückständige deutsche Verkehrswesen durch die hohen Transportkosten eine wesentliche Steigerung der Einfuhr von Rohbaumwolle.¹³⁵ In der meist noch heimgewerblich betriebenen Baumwollweberei Sachsens wurde deshalb überwiegend englisches Garn verarbeitet, bei dem es sich vor allem um feine und z. T. ohnehin unentbehrliche Sorten handelte, während nur die einfacheren in Sachsen selbst erzeugt wurden. Noch in der ökonomischen Aufschwungsphase zwischen 1836 und 1840 deckte die inländische Erzeugung weniger als ein Drittel des Baumwollgarnbedarfs im Gebiet des Zollvereins.¹³⁶

Die verringerte Bedeutung der Einfuhr von Rohbaumwolle verdient insofern besonders beachtet zu werden, als diese mit einem Wert von 30 Talern pro Zentner und ihrem besonders großen Volumen pro Gewichtseinheit nahezu ebenso hohe Transportanfor-

¹³¹ Vgl. H. Wehner, a. a. O., S. 361.

¹³² Wie zwischen 1840 und 1850 stieg sie auch bereits vorher mengenmäßig ungleich stärker als die Ausfuhr. G. Bondi, a. a. O., S. 146, 152.

¹³³ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 106 f., 131, 191 f.; R. Strauß, Die Lage und die Bewegung der Chemnitzer Arbeiter in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (= DAW Schriften des IfG, Reihe II: Landesgeschichte, Bd. 3), Berlin 1960, S. 39 f.

¹³⁴ Der hohe Entwicklungsstand der britischen Handelsflotte war „für den regelmäßigen, massenhaften und doch billigen Transport der Rohbaumwolle von ihren Produktionsländern nach England von . . . ausschlaggebender Bedeutung“. H. Wehner, a. a. O., S. 360.

¹³⁵ G. Bondi, a. a. O., u. a. S. 67; H. Wehner, a. a. O. List und später auch das sächsische Handelskapital versprachen sich deshalb von einer billigeren Beförderung (durch die Eisenbahn) auch einen Aufschwung der innerdeutschen Baumwollverarbeitung auf Kosten des rivalisierenden England. Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 124.

¹³⁶ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 196; siehe auch G. Bondi, a. a. O., S. 67, 87.

derungen stellte wie die Kolonialwaren. Bei Baumwollgarn war hingegen das Verhältnis von Wert und Gewicht mit 60 Talern pro Zentner ein wesentlich günstigeres und entsprach schon dem Niveau zahlreicher Fertigwaren.¹³⁷ Es bestand deshalb bei ihm kein ökonomischer Zwang zur Verminderung der Transportkosten in ähnlicher Intensität wie bei den Kolonialwaren, die zudem auch noch mengenmäßig dominierten: 1846 wurden noch mehr als doppelt so viel Zucker und Kaffee zusammen auf der Elbe flußaufwärts befördert als das den dritten Rang einnehmende Baumwollgarn, obwohl der Anteil der ausländischen Konsumtionsartikel durch die verstärkte industrielle Entwicklung bereits zugunsten der Rohstoffe und Halbfabrikate leicht zurückging.¹³⁸

Betrachten wir vor dem Hintergrund dieser allgemeinen Situation nun speziell die Funktion Leipzigs im Handel mit den Rohstoffen des Baumwollgewerbes, so ist zunächst eine aufschlußreiche Tatsache zu konstatieren: In der Einfuhrstatistik für 1824 bis 1833 zählt die Rohbaumwolle mit nur knapp 2 000 Zentnern pro Jahr zu den dem Gewicht nach am schwächsten vertretenen Waren (=0,42%), während das Baumwollgarn (wohl fast ausschließlich englischen Ursprungs) nach Kolonialwaren, Material- und Farbwaren mit knapp 43 500 Zentnern (=9,4%) immerhin an dritter Stelle rangiert. Selbst wenn wir berücksichtigen, daß die deutsche Baumwollspinnerei vor 1834 von der ökonomischen Invasion Englands am stärksten betroffen wurde, können diese Zahlen nicht als repräsentativ für das allgemeine Verhältnis zwischen Baumwoll- und Baumwollgarnzufuhr in Sachsen betrachtet werden. Das nahezu völlige Fehlen der Baumwolle ist nach Aussage der Quellen darauf zurückzuführen, daß in diesem Handelszweig in besonders starkem Maße direkte Beziehungen zwischen den Großhändlern in den Seestädten und Magdeburg einerseits sowie den Spinnereibesitzern in den sächsischen Textilzentren andererseits entstanden waren und der voluminöse Rohstoff zwecks Verbilligung des Transports möglichst „auf einer Achse“ unmittelbar zu den Bestimmungsorten befördert wurde.¹³⁹ Die Leipziger Kaufmannschaft mußte daher in den zwanziger Jahren selbst eingestehen, daß ihr ehemals blühender Handel mit Baumwolle, der früher jährlich mindestens 50 000 Zentner betrug, aufgehört hatte.¹⁴⁰

Da Baumwolle ein relativ geringwertiges, aber in großen Mengen gehandeltes Erzeugnis war und auf Grund der zunehmenden Konzentration der Produktion durch den Übergang zur Maschinenspinnerei nur von verhältnismäßig wenig Abnehmern bezogen wurde, bestanden hier günstige Voraussetzungen für die Ausschaltung der Leipziger Kaufleute, offenbar noch weitaus günstigere als bei Kolonialwaren und auch den sog. Materialwaren, die viele einzelne in kleinem Umfang verkaufte Artikel umfaßten, im Gegensatz zur Baumwolle auch in der Messestadt gelagert und von ihr aus nach allen Richtungen versandt wurden. Bei dem industriellen Halbfabrikat Baumwollgarn war die Situation insofern ebenfalls eine andere als bei Baumwolle, als es einen wesentlich höheren Wert pro Gewichtseinheit hatte, je nach der Feinheit des Gespinnstes in zahlreichen Arten benötigt wurde und in der Regel wohl unmittelbar aus England bezogen

¹³⁷ List betonte, der wohlfeilste Bezug von Baumwolle sei um so wichtiger, wenn man ihren Wert mit ihrem Gewicht vergleiche. Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 124 ff.

¹³⁸ K. Fischer, a. a. O., S. 122, 124.

¹³⁹ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 144 f., 207 ff.; LT, 1835, S. 1798. Die Versorgung von Chemnitz als dem Zentrum der sächsischen Baumwollspinnerei erfolgte in wachsendem Umfange über den Elbhafen Riesa. R. Strauß, Hundert Jahre Eisenbahn in Chemnitz (= Beiträge zur Heimatgeschichte von Chemnitz, H. 2), Chemnitz 1952 (ohne Seitenzählung).

¹⁴⁰ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 263 ff., 390.

werden mußte. In seinen Anforderungen an die ökonomische Zirkulation glich es deshalb den Manufaktur- und Fabrikwaren und wurde mit diesen auch gleichgesetzt.¹⁴¹ Ähnlich wie beim Handel mit Fertigwaren konnten die Leipziger Kaufleute auf Grund ihrer Kapitalkraft, ihrer umfangreichen geschäftlichen Beziehungen zu englischen Firmen und ihrer vielseitigen Erfahrungen die Versorgung der Weberei in Sachsen einschließlich der dazu gehörenden Teile der Oberlausitz wie auch in Böhmen mit Baumwollgarn am besten vornehmen und hatten eine bedeutende Position im Handel mit ihm; ohne eigene kapitalintensive Warenlager unterhalten zu müssen, bezogen die Verleger, Manufakturbesitzer usw. ihren Bedarf von und über Leipzig.¹⁴² Allerdings ist auch hier, wengleich in schwächerem Maße als bei Baumwolle ein zunehmender Direktbezug durch Chemnitzer und andere „Fabrikanten“ feststellbar.

Umgekehrt wurden von den sächsischen Produktionsorten aus auch Textil- und andere Erzeugnisse in steigendem Umfange auf anderen deutschen Messen oder sogar im Ausland abgesetzt. Einer Äußerung der Leipziger Kaufmannschaft von 1833 zufolge waren es vor allem größere Unternehmer, die unabhängig von der Messe Handelsgeschäfte tätigten, so daß neben den vom kapitalistisch fortgeschrittenen Westeuropa ausgehenden Einflüssen auch das allmähliche Erstarken der gewerblichen Bourgeoisie – teilweise bereits in der Manufakturperiode – zu Direktverbindungen bei der ökonomischen und materiellen Zirkulation führte.¹⁴³ Damit aber erweist sich das Übernehmen von Handelsfunktionen durch das industrielle Kapital als Ausdruck seiner wachsenden Verselbständigung gegenüber dem kommerziellen, als Anzeichen eines Prozesses, an dessen Ende sich das bisherige Verhältnis der beiden ökonomischen Gruppierungen der Bourgeoisie ins Gegenteil verkehrt hatte. Die selbständige Entwicklung des Kaufmannskapitals stand gesetzmäßig in umgekehrtem Verhältnis zum Entwicklungsgrad der kapitalistischen Produktion.¹⁴⁴

d) Die Einführung der freien Elbschiffahrt und ihre Auswirkungen auf die Messestadt

Unter den Bedingungen der intensiven Konkurrenz zwischen Fluß- und Landtransport mußte vor der Existenz der Eisenbahnen jede Verbesserung der Elbschiffahrt ebenso wie ihr quantitativer Aufschwung ungünstige Folgen für die Straßenbeförderung und damit auch für Leipzig nach sich ziehen.¹⁴⁵ Die Kaufleute der Messestadt beklagten sich deshalb in den zwanziger Jahren auch über die 1821 beschlossene und 1822 erfolgte Einführung der Verkehrs- und Gewerbefreiheit auf der Elbe. Nach längeren Verhandlungen zwischen den auf die Wahrung partikularistischer Vorteile bedachten Anliegerstaaten wurden durch die sog. Elbschiffahrtsakte ähnlich wie später auf anderen großen Flüssen alle Stapel- und Umschlagsrechte sowie die zünftigen Privilegien der Schiffer bestimmter Städte wie Magdeburg aufgehoben und die sog. freie Schifffahrt eingeführt. Zweifelsohne waren diese Maßnahmen nur ein erster Schritt bei der Beseitigung der feudalen Verkehrsbeschränkungen, zumal die Zölle nicht verschwanden und die bereits außerordentlich hohen Abgaben durch eine neue Gebühr sogar weiter stiegen. Wehner betont deshalb mit Recht die für die Elbschiffahrtsakte

¹⁴¹ Leipzigs Handel und Messen, a. a. O., S. 3.

¹⁴² StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 423; Bd. 19, Bl. 41, 48 f.

¹⁴³ Ebenda, Bl. 144 f., 263 ff., 385; Bd. 20, Bl. 3.

¹⁴⁴ MEW, Bd. 25, S. 341 f.

¹⁴⁵ K. Marx u. Fr. Engels, Über Deutschland, a. a. O., S. 546.

charakteristische Halbheit gegenüber der zu positiven Bewertung Motteks.¹⁴⁶ Aber es darf dabei nicht übersehen werden, daß durch sie die ökonomische Überlegenheit des Wasserweges über die Landstraße zusätzlich erhöht wurde. Denn damit wurde gegen den hartnäckigen Widerstand des Magedburger Bürgertums u. a. der Sperrstapel aufgehoben, den Friedrich II. 1747 neu errichtet hatte, um die Entwicklung der Stadt zu einem großen Warenumschnlagplatz noch stärker zu fördern.¹⁴⁷ Indem nun die sächsischen Elbschiffer wieder über Magdeburg hinaus bis nach Hamburg fahren konnten, bestanden günstige Voraussetzungen für einen kommerziellen Aufschwung Dresdens und auch anderer sächsischer Flußhäfen, die durch den bisherigen Zustand am meisten behindert worden waren. Aber gerade das widersprach den ökonomischen Interessen der Kaufmannschaft nicht nur in Magdeburg, sondern auch in Leipzig. Denn das Handelskapital der Messestadt hatte im Rahmen seiner Stapelpolitik über Jahrhunderte hinweg versucht, die Schifffahrt auf dem Elbabschnitt zwischen Pirna und Magdeburg zu unterbinden. Im Vergleich zu anderen Verkehrswegen, die den kreisförmigen Stapelbezirk tangierten, war der große Fluß in seinen Augen ganz besonders gefährlich. Hier begegnet uns gleichfalls die Konkurrenz zwischen Orten mit Verkehrsträgern von unterschiedlicher Produktivität der Arbeit. Die Kaufleute des lediglich auf Straßenbeförderung angewiesenen Leipzig bekämpften den leistungsfähigeren Transportweg, um dadurch – besonders gegenüber Magdeburg, Dresden und Pirna – die Nachteile der geographischen Lage zu kompensieren.¹⁴⁸

Als 1821 die Magedburger Monopolprivilegien verschwanden, verschob sich die Relation zwischen den korrespondierenden Verkehrsträgern auch innerhalb Sachsens noch mehr zu ungunsten der Straße. Die objektiv fortschrittliche Einführung der freien Elbschifffahrt hatte deshalb für Leipzig zumindest teilweise jene ungünstigen Folgen, die die Kaufmannschaft der Messestadt noch vor dem Siebenjährigen Krieg im Kampf gegen sie vorausgesagt hatte: Aufschwung des Wassertransports oberhalb Magdeburgs und des Handels in Dresden und anderen sächsischen Elbhäfen, die auf Grund der nunmehr gegebenen günstigen Bezugsmöglichkeiten in der Lage waren, ihre Umgebung billiger mit bestimmten Gütern zu versorgen als Leipzig. Wie zuvor bereits nach Magdeburg konnte sich nun ein Teil des Großhandels von der Messestadt auch nach diesen Flußhäfen verlagern.¹⁴⁹ In der Folgezeit zählten daher die Leipziger Kaufleute auch die freie Elbschifffahrt zu den Ursachen für die Stockung ihres Handels, äußerten sich besorgt über deren weitere Auswirkungen und wurden 1829 auch dadurch zum Eisenbahnbau angeregt.¹⁵⁰ Im Gegensatz dazu spielte der Übergang zur Dampfschifffahrt in ihren Überlegungen 1829 noch keine Rolle.

e) Der Bau von Leipzig umgehenden Chausseen auf preußischem Gebiet

Auf die ökonomische Position Leipzigs wirkte sich selbst der nach 1815 einsetzende Chausseebau als Verbesserung des Landtransportes unter den Bedingungen der ver-

¹⁴⁶ H. Wehner, a. a. O., S. 362 f.; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 147 f.

¹⁴⁷ Über die Position Magdeburgs vgl. F. A. Wolter, Geschichte der Stadt Magdeburg, 3. Aufl., Magdeburg 1901, S. 257 f.

¹⁴⁸ Vgl. dazu u. a. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 12, Bl. 108 ff.; A. Wieske, a. a. O., S. 47.

¹⁴⁹ 1826 schrieben Handlungsdeputierte und Kramermeister von Leipzig, daß durch die freie Elbschifffahrt dem Handel auf Kosten der Messestadt neue Wege und Verbindungen geöffnet worden seien. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 126.

¹⁵⁰ StadtAL, Tit. XLV G Nr. 80, Bl. 7, 19 f.; S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 36.

schärften ökonomischen Rivalität zwischen Preußen und Sachsen teilweise ungünstig aus und beeinträchtigte seine Stellung im Straßennetz des mittleren Deutschland. Da die Chausseen einen billigeren, schnelleren und sicheren Transport als die bisherigen unbefestigten Straßen ermöglichten, zogen sie bereits in ähnlicher Weise, wenn auch in viel geringerem Maße, den Landverkehr an sich wie später die Eisenbahnen. Ihren Einfluß auf die wirtschaftliche Stärkung des Territoriums erkennend, begann auch die preußische Regierung nach den Befreiungskriegen mit ihrem Bau.¹⁵¹ Dabei wurden in den grenznahen Bereichen Trassen gewählt, die den Verkehr von anderen deutschen Teilstaaten möglichst ablenkten. Wie die gleichzeitig geführten zollpolitischen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und diesen Staaten war auch der Bau der sog. Kunststraßen ein Bestandteil des intensiven „Industriekrieges [=Wirtschaftskrieges – P. B.] im Inneren Deutschlands“, der dem Zollverein vorausging.¹⁵² 1815 zur Grenzstadt in der Nordwestecke Sachsens geworden, konnte Leipzig nunmehr in mehreren Haupthandelsrichtungen auf preußischem Gebiet sehr leicht umgangen werden. Diese Gefahr bestand vor allem im Nord-Süd-Verkehr, zumal aus den behandelten Gründen zwischen Magdeburg einerseits, dem östlichen Thüringen und Bayern sowie dem westlichen Böhmen andererseits ohnehin bereits umfangreiche Gütertransporte stattfanden, ohne daß Leipzig berührt wurde. Sie wuchs noch 1829 durch den Abschluß eines Handelsvertrages zwischen dem Preußisch-Hessischen und dem Bayrisch-Württembergischen Zollverein. In der Tat hatte die messestädtische Kaufmannschaft immer wieder Anlaß, auf den Schaden hinzuweisen, der ihrem Speditionshandel durch die Anlage von Chausseen in dieser Richtung zugefügt wurde. Wenn das Handelskapital Leipzigs den Bau einer Eisenbahn nach Magdeburg und seit 1836 einer südlichen Fortsetzung von ihr bis nach Bayern betrieb, so stand dahinter in nicht geringem Maße die Absicht, der auch durch die Chausseen eingetretenen Verlagerung des „Warenzuges“ entgegenzuwirken und vor allem das Zustandekommen einer Sachsen ebenfalls umgehenden Nord-Süd-Eisenbahn zu verhindern.¹⁵³

f) Zölle und andere Handelsabgaben als Hemmnis des Warenverkehrs
nach und über Leipzig

Negative Auswirkungen auf die ökonomische Position der Messestadt hatten nicht nur die analysierten Veränderungen in Produktion, Warenaustausch und Transportwesen. Wie bereits mit dem Chausseebau angeklungen ist, zählten dazu auch Faktoren, die auf der Grundlage der erst teilweise beseitigten halbfeudalen Produktionsverhältnisse und des ihnen entsprechenden Überbaus wirkten: die territoriale und wirtschaftliche Zersplitterung Deutschlands und das geradezu hypertroph ausgebildete System der Zölle und Handelsabgaben, das eine rationelle Anwendung selbst der bereits vorhandenen Verkehrsträger verhinderte. Obwohl ihrer Entstehung nach völlig verschieden von den Transport-, Umlade- und Lagerungskosten, besaßen Zölle und Handelsabgaben für den Kaufmann genau die gleiche Funktion und Bedeutung. Was dieser an den Spediteur oder Fuhrmann zu zahlen hatte, schloß auch sie ein. Auf diese Weise würde der Unterschied zwischen heterogenen Zirkulationskosten und Zöllen usw. verwischt, und beide bildeten zusammen faktisch die Beförderungskosten im weiteren

151 H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 150.

152 Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 318.

153 S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 36; StadtAL, Stadtverordnete, E Nr. 5 Bd. 1, Bl. 205.

Sinne des Wortes und damit einen Bestandteil der Handelskosten, die zwischen Kauf und Wiederverkauf anfielen und möglichst niedrig gehalten werden mußten.

Nach 1815 wurde der Absatz der auf der Leipziger Messe angebotenen Waren im Ausland mehr als je zuvor durch die an den Grenzen der meisten großen europäischen Staaten erhobenen Prohibitiv- bzw. Schutzzölle behindert, denen das zersplitterte Deutschland nichts entgegensetzen konnte.¹⁵⁴ Sie waren eine Erscheinungsform des „Handelskampfes“, den die verschiedenen Nationen bzw. Staaten bereits seit dem Aufkommen der Manufakturen gegeneinander führten und dessen Intensität in der Periode der Durchsetzung des industriellen Kapitalismus zunahm.¹⁵⁵ Soweit diese Zölle in Übereinstimmung mit den Forderungen Lists dem Schutze des inneren Marktes (und damit der Förderung des eigenen Gewerbes) vor einer überlegenen ausländischen Konkurrenz dienten, was z. T. auch in Rußland der Fall war, besaßen sie allerdings im gesamtgesellschaftlichen Rahmen eine positive Funktion. Und der auch durch sie begünstigte Rückgang des Zwischenhandels in Leipzig war ein gesetzmäßiger Prozeß, der in dem Maße voranschritt, in dem sich auch in ökonomisch schwächeren Ländern die nichtagrarische Produktion qualitativ wie quantitativ zur kapitalistischen Fabrikindustrie entwickelte und damit der Niveauunterschied zu den fortgeschrittensten Staaten, der umfangreiche Fertigwarenimporte notwendig gemacht hatte, verringert wurde. Die bewegten Klagen der messestädtischen Zwischenhändler, die traditionell Verfechter des Freihandels waren, dürfen den Blick für diese Zusammenhänge nicht trüben.¹⁵⁶

Trafen diese Zölle in erster Linie den überwiegend international orientierten Fertigwarenhandel in und über Leipzig, so beeinträchtigten die auf dem Wiener Kongreß fixierten territorialen Veränderungen zwischen Sachsen und Preußen sowie das 1818 eingeführte preußische Zollgesetz vor allem den Bezug sowie den Absatz der schweren und voluminösen Güter in Sachsen und den benachbarten Territorien. Wie bereits angedeutet, war die preußische Grenze durch die Abtretung großer Teile Nordwestsachsens mit einer Bevölkerung von rund einer Million Menschen in die unmittelbare Nähe Leipzigs gerückt, umschloß die Stadt im Westen, Norden und Nordosten und berührte stellenweise fast ihr Weichbild, was ihre kommerzielle Entwicklung zumindest bis 1834 außerordentlich hemmte.¹⁵⁷ Während das neue Zollgesetz für die Wirtschaft Preußens insgesamt vorteilhaft war, erschwerte es vor allem den südlich gelegenen Teilstaaten, von denen u. a. Sachsen nur über preußisches Gebiet Zugang zur Nordsee hatte, die Warenein- und -ausfuhr. Denn neben den innerhalb Deutschlands relativ hohen Grenzzöllen verteuerte die nunmehr erhobene Durchfuhrabgabe von $\frac{1}{2}$ Taler pro Zentner den Transport, so daß bei den meisten Waren ein Mißverhältnis zwischen ihrem Wert und der Abgabenbelastung entstand. Da es sich hier um einen Gewichtszoll handelte, wurden davon vor allem die schweren Güter mit einem ohnehin hohen Anteil der heterogenen Zirkulationskosten getroffen. Auf diese Weise setzten auch

¹⁵⁴ Dadurch war auch der in der Vergangenheit für den Erfolg einer Messe vielfach ausschlaggebende Osthandel Leipzigs sehr zurückgegangen; denn in Rußland, in das große Teile Polens einverleibt waren, wurde die Einfuhr am stärksten erschwert, StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 103 ff.; H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 36 ff.

¹⁵⁵ MEW, Bd. 3, S. 56.

¹⁵⁶ Vgl. u. a. E. Hasse, a. a. O., S. 3 f., 434, 436, 441. Über die Ursachen für den gesetzmäßigen Rückgang des internationalen Zwischenhandels vgl. MEW, Bd. 25, S. 341 f.

¹⁵⁷ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 124; H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 44 f.

die preußischen Zölle die Konkurrenzfähigkeit Leipzigs bei den ohnehin schon z. T. zu Schleuderpreisen eingeführten Kolonial- und anderen transportintensiven Waren noch weiter herab, wodurch für die bisherigen Kunden ein Direktbezug von Magdeburg aus vielfach günstiger war.¹⁵⁸ Die Zollmauern zwangen zudem die auswärtigen Kaufleute und Spediteure, möglichst innerhalb des preußischen Territoriums zu bleiben und die Messestadt zu meiden.¹⁵⁹

Mit voller Deutlichkeit zeigte sich an dieser Entwicklung, daß der auf weniger als die Hälfte reduzierte sächsische Staat, der nunmehr zu den kleineren deutschen Ländern gerechnet wurde, seiner wirtschaftlichen Hauptstadt als einem internationalen Handels- und Messezentrum nur noch in ungenügendem Maße die äußeren Voraussetzungen ihrer Entwicklung sichern konnte. Denn in dem Konflikt mit dem allseitig überlegenen Preußen, der sich zwischen 1818 und 1833 auf die Zollpolitik konzentrierte, hatte Sachsen ebensowenig etwas zu bestellen wie andere Teilstaaten. Auch das Zustandekommen des Mitteldeutschen Handelsvereins im Jahre 1828 vermochte an dieser Tatsache nichts zu ändern. Primär ein Kampfbund gegen die Bemühungen Preußens, die sog. Mittelstaaten zum Anschluß an das seit 1818 bereits erweiterte Zollterritorium zu zwingen, führte er nicht einmal eine Zollvereinigung seiner Mitgliedsstaaten herbei. Beeinträchtigten die Maßnahmen Preußens die kommerzielle Konkurrenzfähigkeit Leipzigs im allgemeinen und seinen Transit- und Speditionshandel im besondern, so wirkte aber auch das geradezu hypertroph ausgebildete System der Handelsabgaben innerhalb Sachsens und speziell in der Messestadt selbst in gleicher Richtung.¹⁶⁰

3. Das Projekt der Eisenbahn nach Magdeburg als Versuch zur Rückgewinnung der früheren Position Leipzigs

Marx hat am Beispiel des Baues einer Eisenbahn behandelt, in welchem Maße „veränderte Transport- und Kommunikationsmittel“ zu Verschiebungen im Verhältnis mehrerer Orte zueinander führen, Positionsvorteile eines Punktes beseitigen, einem anderen hingegen solche verschaffen und insgesamt ihre ökonomische Konkurrenzfähigkeit positiv oder negativ beeinflussen konnten.¹⁶¹ Betrachten wir den analysierten Aufschwung des Wassertransports als eine ähnliche, wenn auch weitgehend nur quantitative und damit keineswegs umwälzende Veränderung, so treffen seine Feststellungen im wesentlichen auch auf die eingetretene Schwergewichtsverlagerung von Leipzig nach Magdeburg zu. Durch die Entwicklung der Binnenschifffahrt und des Elbflughafens reichte vor dem Eisenbahnbau der Landtransport unter den Bedingungen des intensiven Kampfes um ein Minimum an heterogenen Zirkulationskosten nicht mehr aus, um die materielle Zirkulation transportintensiver Güter über Leipzig zu günstigen Preisen zu ermöglichen. Als internationale Handels- und Messestadt, als größter Konzentrationspunkt des Warenaustausches im Inneren Deutschlands benötigte Leipzig zur Sicherung seiner Position optimale Verkehrsmöglichkeiten, verfügte aber nur über einen Transportzweig, dessen relative Bedeutung mehr und mehr zurückgegangen war. „Unmittel-

¹⁵⁸ StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 209 ff.; H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 38 ff.

¹⁵⁹ StadtAL, Tit. XLV G Nr. 74b, Bl. 1.

¹⁶⁰ Näheres siehe Dissertation S. 70 f.

¹⁶¹ MEW, Bd. 24, S. 252 ff.

bare Verbindung mit einem schiffbaren Flusse ist es, was Leipzig für den eignen wie für den Speditionshandel hauptsächlich fehlt“, urteilte daher 1829 Wucherer.¹⁶² Unter den Bedingungen der Konkurrenz mußte es deshalb besonders den Transit- und Speditionshandel mit den gekennzeichneten Waren in dem Maße verlieren, in dem Magdeburg ihn an sich zog. Wie in der Sphäre der unmittelbaren Produktion gehörte auch im Transportwesen der Sieg der leistungsfähigeren Produktivkraft.

Auf Grund dieser Konstellation hatte sich deshalb im Falle Leipzigs ein ausgeprägter Widerspruch zwischen den Transportbedürfnissen des Handelskapitals und den Möglichkeiten ihrer Befriedigung entwickelt, dessen konkrete Erscheinungsformen und Ursachen in ihrer unterschiedlichen Wertigkeit beleuchtet worden sind. Es existierte hier ebenso ein lokaler Engpaß im Transport wie zur gleichen Zeit im englischen Manchester, wenn auch natürlich in unterschiedlicher Intensität; und er beeinträchtigte ebenfalls eine bereits vor sich gegangene Entwicklung, speziell einen zu großem Umfang angewachsenen Handel. Und wie dort wurde davon eine mächtige, über bedeutende ökonomische Potenzen verfügende Bourgeoisie getroffen. Diese Duplizität erleichtert es uns, die objektiven Voraussetzungen zu erkennen, auf deren Grundlage innerhalb Deutschlands gerade in der Handelsstadt Leipzig das Bedürfnis nach Eisenbahnen in so ausgeprägter Weise hervortrat und schließlich auch beispielgebend im nationalen Rahmen befriedigt werden konnte. Denn ein Mangel an Transportmöglichkeiten zu günstigen Preisen bestand auch in den gewerblichen Gebieten, wie u. a. an den dort auftauchenden, z. T. sogar älteren Eisenbahnprojekten deutlich wird. Dort aber sollte die Eisenbahn meist erst einen Aufschwung der Produktion und damit auch des Verkehrs herbeiführen, während sich im Falle Leipzigs ein Transport von erheblichem Umfange teilweise auf andere Routen verlagert hatte. Und in den gewerblichen Zentren konnte erst durch eine entwickelte Industrie eine starke, über akkumuliertes Kapital verfügende Bourgeoisie entstehen, so daß in ihnen auch die Kraft schwächer war, die den Engpaß im Transport überwinden mußte.

Im Gegensatz zu der großen englischen Industriestadt mit den von ihr zur offenen See führenden Wasserwegen entstand dieser Engpaß aber in Leipzig – wie bereits oben betont – nicht etwa aus einer Nichtbewältigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens durch das Fuhrwerk (für die entgegen einer verbreiteten Auffassung keinerlei Anzeichen vorliegen), sondern aus den Kosten der Beförderung, die nun in ihrer Bedeutung speziell zu untersuchen sind. Je nach den verfügbaren Verkehrsmitteln und anderen lokalen Voraussetzungen (Lage am Meer, einem schiffbaren Fluß oder abseits davon usw.) waren ganz allgemein die Transportkosten pro Mengen- und Entfernungseinheit örtlich verschieden und wichen vom Durchschnittsniveau nach unten oder oben ab. Wie für den einzelnen Kaufmann eine besonders günstige Lage seines Geschäftes innerhalb Verkehrsbedingungen wertbildend und sicherten ihm dadurch einen Extraprofit.¹⁶³ Demgegenüber hatten die Leipziger Kaufleute in einzelnen Handelszweigen überdurchschnittlich hohe Transportkosten wie auch Handelsunkosten überhaupt, was ihren Profit und die ökonomische Position der Stadt beeinträchtigte.¹⁶⁴ Um für Sachsen und die

¹⁶² S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 22.

¹⁶³ Über die Erzielung von Surplusprofit durch die Lage der Verkaufsstätte vgl. MEW, Bd. 25, S. 326.

¹⁶⁴ 1806 sagten die Leipziger Kaufleute, ihre höheren Handelskosten und der darauf beruhende höhere Verkaufspreis seien für sie von Nachteil. StadtAL, Tit. XLV. C Nr. 28, Bl. 3.

benachbarten Gebiete das Zentrum des Großhandels bilden zu können, mußte Leipzig die Waren aus Magdeburg billiger und schneller erhalten als kleinere Absatzmärkte seines bisherigen Versorgungsbereichs. 1829 war aber diese Voraussetzung nicht mehr gegeben, ja die frühere Relation in den Kosten und der Schnelligkeit des Warenbezuges hatte sich teilweise sogar in das Gegenteil verkehrt, und nur ihre Kapitalkraft sicherte der Bourgeoisie der Messestadt noch einen Anteil an den betreffenden Handelszweigen, ohne aber auf die Dauer das Fehlen günstiger Bezugsmöglichkeiten ausgleichen zu können, wie der Handlungskonsulent Wiesand einschätzte.¹⁶⁵

Der Kampf gegen diesen Zustand bildete die Haupttriebkraft bei der Beseitigung des vorhandenen Engpasses durch Entwicklung der Produktivkräfte. Was Marx im „Kapital“ im Hinblick auf den individuellen Kapitalisten sagte, kann auch auf die Bourgeoisie Leipzigs bezogen werden: „Sinkt die Profitrate, so . . . Anspannung des Kapitals, damit der einzelne Kapitalist durch bessere Methoden etc. (Eisenbahnbau! – P. B.) den individuellen Wert seiner einzelnen Waren unter ihren gesellschaftlichen Durchschnittswert herabsetzt und so bei gegebenem Marktpreis einen Extraprofit macht . . . Die Profitrate ist die treibende Macht in der kapitalistischen Produktionsweise . . .“¹⁶⁶ Trotz sehr unterschiedlichen industriellen Entwicklungsniveaus war damit in Leipzig die gleiche Grundvoraussetzung für den Eisenbahnbau wie in England gegeben. Daher konnte sich unter der Bourgeoisie Leipzigs auch die Bereitschaft entwickeln, eine völlig neuartige komplizierte Aufgabe zu übernehmen, die außerhalb ihrer Betätigung in der Warenzirkulation lag.

„Das Kapital als solches – sein Dasein gesetzt zu dem nötigen Umfang – wird erst Wege produzieren, sobald die Produktion von Wegen zu einer ökonomischen Notwendigkeit für die Produzenten, speziell für das produktive Kapital selbst, geworden ist, eine Bedingung für das Profitmachen des Kapitalisten.“¹⁶⁷ Die Leipziger Bourgeoisie empfand 1829 den Bau einer Eisenbahn als unmittelbare Voraussetzung ihrer kommerziellen Funktion, als eine die Grundlagen ihrer Existenz sichernde Bedingung, weil diese die Relation in den Kosten des Warenbezugs wieder zugunsten der Messestadt verändern sollte. Die „Schranke, die der Mangel an Kommunikationsmitteln bildet(e)“, wurde von ihr also durchaus „hinreichend gefühlt“.¹⁶⁸ Wie Marx und Engels bei der Behandlung der Ursachen des Eisenbahnbaus in der „Deutschen Ideologie“ sagten, war es dem „Commerce überhaupt“, worunter sie hier vielleicht Handels- und Industriekapital gemeinsam verstanden wissen wollten, „um die Verminderung der Produktionskosten zu tun“, d. h. der in einem bestimmten Warenquantum nach Abschluß des Herstellungs- und Transportprozesses vergegenständlichten Arbeit.¹⁶⁹ Die entscheidende Voraussetzung für die Reduzierung der Frachtkosten bildete eine dem schwerfälligen Fuhrwerk überlegene neue Technik, die durch Produktivitätssteigerung einen qualitativen Sprung in der Entwicklung darstellte. Die „Zusammendrängung von Zeit und Raum“ durch neue Kommunikations- und Transportmittel erhöhte ebenso die Produktivität der Arbeit wie in der Industrie die Produktion auf großer Stufenleiter und die

¹⁶⁵ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 41.

¹⁶⁶ MEW, Bd. 25, S. 269; vgl. auch das Ende des 1. Kapitels!

¹⁶⁷ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 429; siehe auch S. 432.

¹⁶⁸ Ebenda.

¹⁶⁹ MEW, Bd. 3, S. 285.

Anwendung der Maschinen oder „jede andere Einrichtung, wodurch die Wissenschaft Naturkräfte in den Dienst der Arbeit zwingt“.¹⁷⁰

Das Zustandekommen des neuen Transportweges entschied darüber, ob die vorhandene Beeinträchtigung der kommerziellen Position Leipzigs in einzelnen Zweigen andauern und sich verstärken oder beseitigt und durch einen neuen Aufschwung abgelöst werden würde. Wie Handlungsdeputierte und Kramermeister 1829 schrieben, sollte eine Eisenbahn Leipzig mit der Elbe und Magdeburg in eine „wohlfeile und schnelle Kommunikation . . . bringen“ und damit den „Warenzug wieder über Leipzig . . . leiten und dem Handel unserer Stadt eine festere Basis geben“.¹⁷¹ Das von Marx über die Verschiebung im Verhältnis mehrerer Orte zueinander und über deren veränderte ökonomische Konkurrenzfähigkeit Gesagte trifft somit voll und ganz auf die Erwartungen zu, die in der Messestadt daran geknüpft wurden. Soweit allerdings der Konzentration des Kolonialwaren- und (ausländischen) Rohstoffhandels in Magdeburg auch allgemeine qualitative Veränderungen in der Warenzirkulation zugrundelagen (Ausschaltung des Zwischenhandels durch Direktbezug, Krise der feudalen Warenmesse usw.) konnte die angestrebte Rückverlagerung durch den Eisenbahnbau nicht erfolgen.¹⁷²

In wohlberechneter Abstimmung auf die Interessen der messestädtischen Nachbarn hätte Wucherer ihnen geschrieben, daß es durch eine Eisenbahn möglich sei, die – seiner Ansicht nach – aus der Verkehrslage Leipzigs entspringenden Beschränkungen zu beseitigen und es auf seinen „früheren hohen Standpunkt unter den deutschen Handelsplätzen zurückzuführen“.¹⁷³ Der neue Verkehrsträger verkörperte in der Tat u. a. dadurch einen höheren Grad der Herrschaft des Menschen über die Natur, daß er den abseits der Wasserstraßen liegenden Städten größere Transportvorteile sicherte. Er verminderte in dieser Hinsicht die Abhängigkeit vom geographischen Milieu.¹⁷⁴ Verständlicherweise wurde aber bei den ersten Eisenbahnbestrebungen in Leipzig die Elbe noch als bestimmender Verkehrsweg, insbesondere für den Transport über sehr große Entfernungen, anerkannt. Sollte doch die Eisenbahn nach Magdeburg vor allem eine bessere Verbindung zu ihr herstellen. Diese Zubringerfunktion kennzeichnete viele der ältesten Eisenbahnen im internationalen Maßstab, vor allem in Nordamerika.¹⁷⁵

¹⁷⁰ MEW, Bd. 16, S. 126 f. – Da der fehlende Anschluß an die Elbe der Hauptmangel in den Verkehrsbeziehungen Leipzigs war, hatte die Bourgeoisie der Stadt nach 1815 bereits verstärkt den Bau eines Kanals für den Transport der sog. schweren Güter erwogen. Auch andernorts in Deutschland standen ähnliche Projekte auf der Tagesordnung und wurden in der Presse lebhaft diskutiert. Abgesehen von den riesigen Kosten war aber bereits die technische Ausführbarkeit eines künstlichen Wasserwegs nach dem nächstgelegenen sächsischen Elbort Strehla fraglich. Daraus erklärt es sich u. a. daß ein Kanalbau in Leipzig nur eine spekulative Idee geblieben war, hingegen ein in mehrfacher Hinsicht weitaus günstigerer Eisenbahnbau 1829 augenblicklich ernsthaft erwogen und vorbereitet wurde.

¹⁷¹ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 36.

¹⁷² Vielmehr führte die spätere Entwicklung dazu, daß diese Zweige des Handels immer stärker in den Seehäfen konzentriert waren.

¹⁷³ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 22. List hat wiederholt den Eisenbahnbau anzuregen versucht, indem er der Bourgeoisie verkehrsgeographisch ungünstig gelegener Gebiete bzw. Städte vor Augen führte, daß der neue Verkehrsträger ihr die gleichen Vorteile wie den bisher Bevorzugten sichern könne. Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 84, 94, 101, 103, 216.

¹⁷⁴ Marx nannte die Eisenbahnen „Produkte der menschlichen Industrie, natürliches Material, verwandelt in Organe des menschlichen Willens über die Natur oder seiner Betätigung in der Natur“.

K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 594; vgl. auch S. 170.

¹⁷⁵ Vgl. u. a. H. Wehner, a. a. O., S. 378.

Auf Grund dieser Vorstellungen über das Verhältnis von Fluß- und Eisenbahntransport könnten weder die Leipziger Kaufleute noch ihre Magdeburger Geschäftspartner und Konkurrenten 1829 bereits ermessen, daß die Eisenbahn schon kurz nach dem Bau der ersten Strecken auch Teile des Verkehrs auf dem Wasserweg an sich ziehen, zur Verlagerung des Stückguttransports vom Schiff auf die Schiene führen würde. Die Bourgeoisie der Elbestadt – noch ganz durchdrungen von der Überzeugung, über einen durch nichts zu ersetzenden Verkehrsweg zu verfügen – glaubte sogar, daß eine Strecke nach Leipzig auf Grund der Zubringerfunktion ihren Speditionshandel, die Vermittlung und Weiterbeförderung der Kaufmannswaren von und nach der Messestadt im Zusammenhang mit dem Umschlag im Flußhafen, vermehren würde.¹⁷⁶

Mit den vorstehenden Untersuchungsergebnissen besitzen wir eine Erklärung für den bereits konstatierten Tatbestand, daß in der Messestadt frühzeitig und intensiv der Bau des neuen Verkehrsträgers erstrebt und vorbereitet wurde, ohne daß eine entwickelte Industrie existierte. Die Eisenbahn trieb daher auch die Industrielle Revolution wesentlich voran, anstatt von ihr wie in England gegen deren Abschluß erst hervorgebracht zu werden. Der in Leipzig besonders konzentrierte Einfluß des fortgeschritteneren kapitalistischen Auslandes auf Handel und Transportwesen war auch am Durchbruch zum Eisenbahnbau seit 1833 wesentlich beteiligt und bewirkte wahrscheinlich, was allein durch den Stand der eigenen Produktion noch nicht erfolgen konnte. In diesen stimulierenden Auswirkungen der allgemeinen Entwicklung der kapitalistischen Produktionsweise kommt zweifelsohne das Primat des Internationalen gegenüber dem Regionalen und Örtlichen zum Ausdruck. Mottek sieht zwar ebenfalls nicht in den wenigen und meist verstreuten Fabriken, die vor dem Eisenbahnbau existierten, die Hauptursache für dessen Beginn, läßt aber die behandelten internationalen Einflüsse weitgehend unbeachtet.

Ebenso widmet er dem Verhältnis von Straßen- und Flußtransport als einem weiteren wesentlichen Faktor keine Aufmerksamkeit.¹⁷⁷ Wie schon erläutert, sollte die Eisenbahn zunächst eine ähnlichen Funktion haben wie ein Kanal, nämlich den Zugang zu einem größeren Wasserweg schaffen, ohne diesen etwa zu ersetzen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch, daß in Deutschland die Bourgeoisie der an einem natürlichen oder künstlichen Wasserweg liegenden Städte meist nicht – wie es bei Manchester der Fall war – den Eisenbahnbau von sich aus erstrebte, sondern ihn anfangs sogar ablehnte – ein Ausdruck der Tatsache, daß von ihr die Binnenschifffahrt noch als ausreichend empfunden wurde. Wenn hingegen in Manchester der Wasserweg bereits über-

¹⁷⁶ Stärker als diese positive Erwartung war aber eine andere: Wohl wissend, daß sie dem mächtigeren Leipziger Handelskapital in der Versorgung Sachsens mit den auf dem Wasserwege beförderten Gütern lediglich durch die Verkehrslage Konkurrenz machen konnte, nahm die Magdeburger Kaufmannschaft an, daß der erst seit kurzem gewonnene Eigenhandel dorthin im Falle eines Eisenbahnbaus „wieder in die Hände der Leipziger Handlungshäuser fallen“ würde. Insgesamt gelangte sie daher zu der Überzeugung, daß „von der projektierten Eisenbahn für Magdeburg kein Vorteil, vielmehr Nachteil zu erwarten“ sei und lehnte daher das Vorhaben grundsätzlich ab. S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 40 ff. Der Vorsteher der Magdeburger Kaufmannschaft, Carl Schultze, schrieb am 5. November 1829 an einen Leipziger Geschäftsfreund: „Soviel ist ziemlich gewiß, daß wenn die Idee sich verwirklicht, Ihr Platz mehr Vorteil davon tragen wird als der unsrige, dessen Beziehungen mit ersteren meist in Speditionsverkehr bestehen, nicht aber im eigenen Warengeschäft, was doch als Basis des Handels betrachtet werden muß.“ StAM, Rep. C 110 Magdeburg Tit. XIII Nr. 4, Bl. 3 f.

¹⁷⁷ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 145 ff. Zugegebenermaßen ist es bei einer allgemeinen, nicht speziell auf die ersten Eisenbahnbestrebungen in Leipzig orientierten Untersuchung schwierig, diesen Zusammenhängen auf die Spur zu kommen.

holt war, in Leipzig aber das Streben nach Aneignung seiner Vorteile das Eisenbahninteresse förderte, so zeugt das in prägnanter Weise von der ökonomischen Entwicklungsdifferenz zu England. Denn die „große Industrie“ erzeugte in England spezifische Transportansprüche, die in Leipzig 1829 noch gar nicht bestanden. Sie verarbeitete solche Massen von Rohstoffen und produzierte eine so große Gütermenge, daß in Manchester selbst zwei Wasserwege zur Bewältigung nicht mehr ausreichten, was allerdings auf Grund der begrenzten Durchlaßfähigkeit mehr eine lokalspezifische Erscheinung ist, generell aber darauf hinweist, daß das durch die Industrie geschaffene Verkehrsaufkommen weit über dem zuvor auf großen Handelsrouten existierenden lag. Dazu kam, daß eine entwickelte Industrie entsprechend dem Rhythmus der maschinellen Produktion eine weitaus höhere Schnelligkeit, Kontinuität und Sicherheit des Transports erforderte, die Befreiung von den jahreszeitlichen Behinderungen und Einschränkungen (geringe Wasserführung im Sommer, Zufrieren im Winter usw.) und damit auch in dieser Hinsicht einen höheren Grad der Herrschaft des Menschen über die Natur.¹⁷⁸

Als in England um 1780 die Industrielle Revolution begonnen hatte, war der damalige Engpaß im Verkehr, namentlich bei Kohle, durch umfangreiche Kanalbauten überwunden worden. Ein halbes Jahrhundert später konnte in Deutschland die hier vorhandene Transportkalamität bereits auf andere Weise beseitigt werden, weil nun die Möglichkeit bestand, einfach eine Erfindung zu übernehmen, die in der Werkstatt der Welt erst gegen Ende der industriellen Umwälzung und als Krönung von ihr gemacht worden war. Der internationale Aspekt in der Geschichte der Produktivkräfte ist hier besonders greifbar.

Im Gegensatz zu England, wo der Kapitalismus seit langem durch eine siegreiche bürgerliche Revolution zu voller Herrschaft gelangt war, wollte die Bourgeoisie Leipzigs mit dem Eisenbahnbau wenigstens teilweise auch die negativen Auswirkungen der halbfeudalen Produktionsverhältnisse und des ihnen entsprechenden Überbaus auf ihren Handel kompensieren, speziell der staatlichen Zersplitterung, der hohen Zölle an der Grenze zu Preußen und der hohen Abgaben im eigenen Territorialstaat. Im Grunde trugen alle die Warenzirkulation behindernden Faktoren, trug die gesamte wirtschaftliche Depression am Ende der zwanziger Jahre zu dem Wunsch nach dem neuen Verkehrsträger bei; wurde doch seit längerem auch in der unmittelbaren Produktion der Ausweg aus der ökonomischen Krise verstärkt in der Verbesserung der Produktivkräfte gesucht. Es entsprach deshalb der Überzeugung der Leipziger Kaufmannschaft, wenn Wucherer für Eisenbahnen u. a. mit dem Hinweis eintrat, sie könnten „dem durch die inneren Verhältnisse so tief gebeugten Handel ein neues Leben verleihen“.¹⁷⁹

Deutschland wurde nach einer treffenden Feststellung von Marx im Vorwort zur ersten Auflage des „Kapital“ nicht nur von der Entwicklung der kapitalistischen Produktion gequält, sondern auch vom „Mangel ihrer Entwicklung“, von „eine(r) ganze(n) Reihe vererbter Notstände, . . . zeitwidrigen gesellschaftlichen und politischen Verhältnissen“.¹⁸⁰ Ingesamt ist in der vorstehenden Untersuchung bereits deutlich geworden, daß die Anwendung der Eisenbahn außerhalb Englands „auf verschiedenen empirischen Verhältnissen“ beruhte, wie Marx und Engels im Zusammenhang mit der Rolle der Konkurrenz feststellten, die noch in einem besonderen Abschnitt behandelt wird.¹⁸¹

¹⁷⁸ MEW, Bd. 23, S. 405.

¹⁷⁹ S. Moltke, Zwei Kapitel, a. a. O., S. 21.

¹⁸⁰ MEW, Bd. 23, S. 12 f.

¹⁸¹ MEW, Bd. 3, S. 284 f.

VIERTES KAPITEL

Friedrich List und das erneute Streben der Leipziger Kaufleute nach der Verbindung mit Magdeburg 1833–1835

I. Das Interim in den örtlichen Eisenbahnbemühungen 1830 bis Oktober 1833

Das Handelskapital der Messestadt war sowohl 1829 als auch in den folgenden knapp vier Jahren noch nicht am Zustandekommen mehrerer Eisenbahnlinien interessiert, die sich in der Stadt vereinigten und die Straßen im Hinblick auf die Ferntransporte allgemein ersetzen. Sein Bedürfnis nach Anwendung des neuen Verkehrsträgers beschränkte sich vielmehr aus den behandelten Gründen noch auf eine Einzelstrecke. Daß in der Haupthandelsrichtung die Vorbereitungen für die erstrebte Eisenbahn abgebrochen worden waren, mußte zugleich das Entstehen weiterer Projekte im Zuge der weniger bedeutenden Routen hemmen. Es brachte für längere Zeit die Eisenbahnbestrebungen in der Messestadt zum Erliegen, so daß dem Auftakt von 1829 ein mehrjähriges Interim folgte.

Erst die im Wort- wie im übertragenen Sinne wegweisende Agitation Lists (Abb. 5) wurde Ende 1833 zum entscheidenden Anstoß für die Leipziger Bourgeoisie, erneut den Eisenbahnbau zu betreiben. Wenn das nun in der bis dahin kaum beachteten Richtung nach Dresden erfolgte und das Interesse sich auf ein System von Strecken ausweitete, so bildete das bevorstehende Inkrafttreten des im März 1833 gegründeten Deutschen Zollvereins eine Hauptvoraussetzung dafür. Wenn darüber hinaus die Bourgeoisie der Messestadt bei der Realisierung des von List angeregten Vorhabens von der sächsischen Regierung wichtige und fördernd wirkende ökonomische Zugeständnisse gemacht bekam, so muß ein Teil der Ursachen dafür in den Veränderungen im gesellschaftlichen Gefüge in Sachsen gesehen werden, die durch die revolutionäre Volksbewegung vom September 1830 erzwungen wurden.¹ Durch die Beseitigung eines Hauptbestandteils der feudalen Produktions- und Austauschverhältnisse wie durch Reformen im staatlichen Überbau, die z. T. auch auf die Basis zurückwirkten, entstanden somit in der umrissenen Interimsperiode zumindest wesentliche Vorbedingungen für die kapitalistische Transportindustrie.²

Nach 1829 spitzte sich der Konflikt zwischen dem im Vorjahr gebildeten Mitteldeutschen Handelsverein auf der einen und dem nunmehr verbündeten Preußisch-hessischen und dem Bayrisch-württembergischen Zollverein auf der anderen Seite ständig zu und drängte nach einer Lösung. Angesichts der Ausdehnung des preußischen Einflusßbereichs

¹ R. Weber, Die Revolution in Sachsen 1848/49. Entwicklung und Analyse ihrer Triebkräfte (= DAW. Schriften des ZIG, Reihe II, Bd. 11), Berlin 1970, S. 2.

² Hinsichtlich des Zollvereins sollen sie wegen des unmittelbaren kausalen und zeitlichen Zusammenhangs mit dem Erfolg Lists in Leipzig hier untersucht werden, während auf die Klassenbeziehungen zwischen der sächsischen Regierung und der Leipziger Bourgeoisie im Abschnitt V eingegangen wird. Den Gedanken, daß List seinen Erfolg 1833 nur auf der Grundlage der unmittelbar vorausgegangenen wirtschaftlichen, politischen und technischen Entwicklung erzielen konnte, hat vor allem Uhlich geäußert und begründet. Th. Uhlich, a. a. O., S. 5 ff., 50.

wurde die Position des zu positiven Maßnahmen unfähigen Mitteldeutschen Handelsvereins immer komplizierter und die Stimmen, die für einen Anschluß an das bisher bekämpfte preußische Zollsystem plädierten, wurden auch in Sachsen besonders unter den Vertretern des Gewerbes immer lauter.³ Demgegenüber beharrte der überwiegende Teil der Leipziger Bourgeoisie – Anhänger des ökonomischen Liberalismus als der Lehre vom Freihandel – auf seiner negativen Haltung zu einem solchen Schritt. Da die Messestadt den Mittelpunkt des Großhandels mit ausländischen Fertigwaren in Deutschland bildete, wurde hier wie auch in anderen Zentren des Warenaustausches zwar die Beseitigung der innerdeutschen Zölle ebenfalls lebhaft gewünscht, aber der für die einheimische Produktion unbedingt erforderliche Schutz des inneren Marktes vor der internationalen Konkurrenz aus Angst vor einem Rückgang der Fertigwareneinfuhr und des internationalen Zwischenhandels ebenso entschieden abgelehnt.⁴ Als sich daher Sachsen im März 1833 der kurz zuvor vollzogenen Vereinigung des Preußisch-hessischen und des Süddeutschen Zollvereins anschloß, war die Leipziger Kaufmannschaft großenteils noch weit davon entfernt, die Perspektive des nun gegründeten Deutschen Zollvereins zu erkennen und davon vorrangig Vorteile für den eigenen Handel zu erwarten.⁵

Wie noch im Zusammenhang mit der Resonanz auf Lists Schrift im Herbst 1833 zu behandeln sein wird, belebte die Zollvereinsbildung augenblicklich auch das Interesse an einer materiellen Verkehrsverbesserung. Anders ist es nicht zu erklären, daß bereits am 1. April 1833 bei einer von der sächsischen Landesdirektion einberufenen Besprechung über kommerzielle und gewerbliche Probleme, an der aus Leipzig als Mitglieder des sächsischen „Fabrik- und Handelsstandes“ u. a. der Bankier und Landtagsdeputierte Hammer und der Kaufmann, Stadtrat und Landtagsdeputierte Clauß teilnahmen, die Frage erörtert wurde, ob nicht auch in Sachsen Eisenbahnen mit Vorteil angelegt werden könnten. Der Anstoß dazu scheint aufschlußreicherweise vom Leipziger Handlungsvorstand ausgegangen zu sein. Er hatte der Regierung den 1829 mit der Magdeburger Kaufmannschaft geführten Schriftwechsel vorgelegt – ein Ausdruck des unverändert bestehenden Interesses an einer Strecke nach dem Elbumschlagplatz und des Weiterwirkens der Faktoren, die es erzeugt hatten, abgesehen von den eingetretenen zollpolitischen Veränderungen. Dementsprechend stand in der Beratung vom 1. April unter den drei Straßenzügen, auf denen eine Eisenbahn nach Ansicht der Teilnehmer in Betracht kommen konnte, die Verbindung mit Magdeburg an erster Stelle, gefolgt von den Routen Leipzig-Dresden und Leipzig-Strehla. Beim Vergleichen der einzelnen Linien wurde der überaus hohe Umfang der Warentransporte zwischen der Messestadt und Magdeburg (ca. 1 Mill. Ztr. jährlich) hervorgehoben, aber unter dem Eindruck eines negativ ausgefallenen Gutachtens eines Finanzbeamten fälschlicherweise noch für zu niedrig gehalten, um die Rentabilität einer Eisenbahn zu garantieren. Als objektive Hinderungsgründe erkannte man hingegen richtig, daß eine auf dem genannten Trakt zu errichtende Eisenbahn mehr ein preußisches als ein sächsisches Unternehmen sein und

³ Vgl. z. B. R. Strauß, *Lage*, a. a. O., S. 228.

⁴ StadtAL, Ha VI/1a, Bd. 18, Bl. 449 f., 545 f.; Bd. 20, Bl. 57. Vgl. zum Interessengegensatz zwischen der gewerblich-industriellen Bourgeoisie und List auf der einen und der Handelsbourgeoisie auf der anderen Seite G. Fabiunke, *Zur historischen Rolle des deutschen Nationalökonom Friedrich List (1789–1846)*. Ein Beitrag zur Geschichte der politischen Ökonomie in Deutschland, Berlin 1955, S. 79 f.; ders., *Einleitung zu List, Friedrich, Das natürliche System der politischen Ökonomie* (= *Ökonomische Studientexte*, Bd. 2), Berlin 1961, S. LXXIII.

⁵ Th. Uhlich, a. a. O., S. 5 ff.; W. Thieme, *Eintritt Sachsens in den Zollverein und seine wirtschaftlichen Folgen*. Phil. Diss. Leipzig 1914. Liebertwolkwitz 1914, S. 58 ff.

von der Magdeburger Kaufmannschaft auch künftig abgelehnt werden würde. Bei der Route nach Dresden wurde der Frachtverkehr als „viel zu unbedeutend“ für eine Eisenbahn eingeschätzt, bei der nach Strehla zwar der Anschluß an die Elbe wegen der verbesserten Bezugsmöglichkeiten von Massengütern für Leipzig als positiv anerkannt, aber ebenfalls nicht als genügend vorteilhaft für die Stadt gewertet.⁶ Geeignet und ausführbar erschien den Teilnehmern der Beratung somit keine der ins Auge gefaßten Linien, was den Umfang der Vor- und Fehlurteile erkennen läßt, die List wenige Monate später mit seiner Agitation hinwegräumen mußte.⁷

Die Aussicht auf Beseitigung der verkehrshemmenden Zollschranken an den Ländergrenzen, auf das Entstehen eines den größten Teil Deutschlands umfassenden Marktes für die eigenen Erzeugnisse und auf gewissen Schutz gegen die bisher vielfach übermächtige Konkurrenz des Auslandes, der zu erwartende Aufschwung der Produktion und des Handels nach fast zwei Jahrzehnte dauernder Lähmung – all das lenkte seit März 1833 auch die Blicke der deutschen Öffentlichkeit verstärkt auf die Entwicklung des Transportwesens und gab speziell dem Eisenbahngedanken Auftrieb. Die Propaganda für die Eisenbahn – in Form von Aufsätzen und selbständigen Publikationen – nahm nicht zuletzt auch auf der Grundlage der in England und anderen Staaten erzielten Fortschritte erhebliche zu, so daß Uhlich geradezu von einer „Flut von Schriften“ spricht.⁸

Einer der Hauptagitatoren für den Eisenbahnbau, der Kaufmann Johann Wilhelm Schmitz aus Elberfeld, konzentrierte ungefähr seit Mitte 1833 – noch vor Lists Auftreten – seine Aufmerksamkeit auf Leipzig, nachdem er zuvor in Kassel tätig gewesen war, ohne einen Erfolg zu erzielen.⁹ Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist anzunehmen, daß er, der sich auch in der Messestadt aufhielt, der Autor fast aller Artikel über Eisen-

⁶ Nach dem vorläufigen Scheitern des Eisenbahnprojekts Leipzig-Magdeburg Ende 1829 war in der Messestadt – wohl angesichts der sich weiter verschärfenden zollpolitischen Auseinandersetzungen – wahrscheinlich wieder zeitweilig eine Eisenbahn nach Strehla erwogen worden, weil sie einen Anschluß an die Elbe unter Umgehung des preussischen Zollterritoriums ermöglicht hätte. StADr, Mdi Nr. 48a, Bl. 3 ff.; vgl. auch StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 439 f. Diesem Vorzug standen jedoch gewichtigere Nachteile gegenüber, so daß der Plan nicht weiter verfolgt wurde.

⁷ Unter diesen Umständen kam lediglich der Beschluß zustande, Erkundigungen über die Resultate der 1827–1832 zwischen Moldau und Donau geschaffenen Eisenbahn Budweis-Linz einzuziehen und die Kosten und den mutmaßlichen Ertrag einer Eisenbahn auf den drei in Erwägung gezogenen Routen berechnen zu lassen, um über die „jedenfalls höchst wichtige Frage wegen der Anlegung von Eisenbahnen in Sachsen“ zu einer festen Ansicht zu gelangen. Aber das Finanzministerium unternahm kaum etwas zur Realisierung des Vorhabens; erst Lists Schrift und die dadurch ausgelösten Schritte der Leipziger Bourgeoisie zwangen die Staatsbehörden, sich ernsthaft mit dem neuen Verkehrsträger zu beschäftigen. StADr, Loc. 37 403 Nr. 2a, Bl. 1 ff.; Ch. Böker, Gustav Harkort, a. a. O., S. 20 f. Bei der Pferdebahn Budweis-Linz wurden übrigens schon durch die ungünstigen geographischen Bedingungen (gebirgiges Gelände) keine hohen Profite erzielt.

⁸ Th. Uhlich, a. a. O., S. 52.

⁹ „Ein praktisch-spekulativer Kopf, der viele Bedürfnisse seiner Zeit sehr wohl erkannte“, aber nicht frei von utopischen Gedanken, hatte Schmitz namentlich im Rheinland und in der Residenz des hessischen Kurfürstentums für technische und wirtschaftliche Verbesserungen geworben: von der Straßenbeleuchtung bis zur Gründung einer „Bank der Nationen“, die aus einem „Bund der Völker für Gewerbe und Handel“ entstehen und das gesamte Transportwesen reformieren sollte. Fr. Schulze, a. a. O., S. 18 ff.; vgl. auch Th. Uhlich, a. a. O., S. 22 f., 93–95, u. H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 72 f.

bahnen war, die seit dem genannten Zeitpunkt im „Leipziger Tageblatt“ und in der „Leipziger Zeitung“ erschienen.¹⁰ Darüber hinaus veröffentlichte Schmitz auch in der vielgelesenen „Sachsenzeitung“ und ebenfalls anonym einen Aufsatz mit dem programmatischen Titel „Continental-Eisenbahn-System in bezug auf Leipzig als Centralort der Verwaltung und geographisches Centrum der Eisenbahnen“.¹¹

Schmitz warb damit für eine große europäische West-Ost-Eisenbahn zwischen Frankreich und Rußland – ein Projekt von irrealen Dimensionen für die Anfangsphase des neuen Verkehrsträgers. Aufschlußreicherweise sollte sie durch umwälzende Verbesserung des Landtransportes zur Verlagerung des Handels zwischen den Küstenländern des Kontinents vom Seeweg auf den nördlichen und südlichen Meeren ins Binnenland führen und die an ihr gelegenen Städte zu Vermittlern dieses Verkehrs erheben. Primär ging es ihm aber darum, die Bourgeoisie Leipzigs für den Bau einer Strecke nach Frankfurt am Main zu gewinnen, was in der späteren Auseinandersetzung mit List klar zutage trat. Er war jedoch gezwungen, darauf Rücksicht zu nehmen, daß „zuerst eine Bahn von Norden nach Süden mehrfach zur Sprache gekommen“ war, und sah in seinem Aufsatz in der „Sachsenzeitung“ eine Nord-Süd-Verbindung über Magdeburg und Leipzig mit Fortsetzung nach Bayern vor. Als Kreuzungspunkt der beiden deutschen bzw. europäischen Haupttrouten und als Sitz ihrer Zentralverwaltung wurde die sächsische Messestadt empfohlen. Trotz dieses Lockmittels, das er auch in Kassel benutzt hatte und das dem lokalegoistischen Denken durchaus entgegenkam, fand Schmitz unter der Bourgeoisie Leipzigs nicht die gewünschte Resonanz.

II. Die Stellung der Messestadt in den ersten Plänen Lists für ein nationales Eisenbahnsystem

Den entscheidenden Durchbruch zum Beginn des Eisenbahnbaus in Leipzig führte 1833/34 Friedrich List (1789–1846) als der hervorragendste Propagandist des neuen Verkehrsträgers in Deutschland herbei.¹² Er war darüber hinaus zweifellos der „progressivste Ökonom des deutschen Bürgertums in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts“ und vertrat speziell die Interessen des aufstrebenden Industriekapitals.¹³ Nach der Einschätzung von Marx und Engels liegen Lists bleibende Verdienste weitaus weniger auf theoretischem Gebiet als in der unmittelbaren praktischen Wirksamkeit. Gemessen an der hochstehenden klassischen bürgerlichen Politischen Ökonomie in England und Frankreich war seine Theorie rückständig, unbedeutend und hatte vorwiegend vulgärökonomischen Charakter; aber gemessen am Niveau der bürgerlichen Vulgärökonomie in Deutschland selbst war sie jedoch fortschrittlich. Sie ist daher als ideologischer Ausdruck der beträchtlichen ökonomischen und gesellschaftlichen Unterschiede im internationalen Maßstab, speziell der Zurückgebliebenheit Deutschlands und der auf ihr be-

¹⁰ LT, 1833, vor allem S. 1733–35, 1807, 2981 f., 3066; LZ, 1833, S. 1638 f., 2261.

¹¹ Sachsenzeitung, 1833, 4. Juli, S. 1249–51; vgl. dazu Fr. Schulze, a. a. O.

¹² Lampe, einer der vier ersten Vertreter der Leipziger Bourgeoisie, die mit List Kontakt aufnahmen, hat 1835 die ausschlaggebende Rolle des Eisenbahnköniglers in einem bisher unbeachteten Schreiben hervorgehoben. BetriebsA RbdDr, Nr. 7534a, Bl. 42 ff.

¹³ Marxistische Einschätzungen Lists enthalten G. Fabiunke, Zur historischen Rolle, a. a. O.; ders., Einleitung, a. a. O.; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 53 f., 60; Artikel List im Biographischen Lexikon zur deutschen Geschichte, Berlin 1971.

ruhenden vielfältigen Widersprüche zu werten; auch das Nebeneinander progressiver und konservativ-reaktionärer Elemente ist damit zu erklären. Zu streng-abstraktem Denken unfähig, gelangte List nicht zu tieferer Einsicht in die inneren Zusammenhänge des kapitalistischen Systems; er vertuschte die diesem immanenten antagonistischen Klassegegensätze und hatte apologetisch-reaktionäre Vorstellungen von der Lage des Proletariats. Aber als Mann von „interessiert-praktischem Verstand“ (Marx)¹⁴ erfaßte List trotz seiner theoretischen Mängel klar und scharf die objektiven Bedürfnisse, die sich aus der komplizierten inneren und äußeren Situation Deutschlands nach 1815 für die Bourgeoisie zur Durchsetzung des Industriekapitalismus ergaben, und er war bemüht, ihr diese vielfach noch nicht erkannten Bedürfnisse sowie die Möglichkeiten ihrer Befriedigung deutlich zu machen. Mit beeindruckender Konsequenz und großem persönlichem Engagement verfolgte List auf vielfältige Weise die daraus abgeleiteten Ziele, wofür neben dem noch speziell zu analysierenden Wirken für ein nationales Eisenbahnsystem der Kampf für ein einheitliches deutsches Zollgebiet mit Handels- und Konkurrenzfreiheit im Inneren und Zollschutz nach außen das markanteste Beispiel bietet. Entsprechend der ökonomischen Rückständigkeit Deutschlands gegenüber dem entfalteten expansiven englischen Kapitalismus, der es sich bereits leisten konnte, eine internationale Freihandelspolitik zu propagieren, trat List für Schutzzölle ein und kennzeichnete sie mit Recht als zeitweilige Entwicklungsbedingung einer selbständigen deutschen Industrie.

Die Schaffung eines einheitlichen und handelspolitisch gesicherten Binnenmarktes, den dadurch erzielten Fortschritt auf dem Wege zur wirtschaftlichen Einheit Deutschlands erkannte er als „Vorläufer und . . . Grundlage“ der politischen.¹⁵ Bei der staatlichen Zerrissenheit Deutschlands und den vorrangig lokalen und territorialen Interessen selbst der Bourgeoisie, der ein Denken in nationalen Dimensionen meist noch fernlag, gehört Lists Kampf für einen bürgerlich-demokratischen Nationalstaat zu den bedeutendsten Seiten seines Wirkens. Auf Grund dieser Situation sah er sich vielfach auch mit einzelnen Vertretern und örtlichen Gruppierungen eben der Klasse konfrontiert, deren objektiv vorhandenes Gesamtinteresse er unermüdlich wahrnahm.¹⁶ Der patriotische Wunsch, etwas Entscheidendes zur Entwicklung Deutschlands zu einem der führenden Industrieländer zu tun, lag vorrangig auch der Propaganda Lists für den Eisenbahnbau zugrunde, wie sie Ende 1833 auf neuer Grundlage, mit erhöhter Intensität und an einem dafür besonders geeigneten Ort einsetzte. Der von List erstrebte Zollverein befreite den Handel von den stärksten territorialen Beschränkungen, während der Zollschutz unter dem Einfluß der preußischen Junker nicht im erforderlichen Umfange geschaffen wurde. Was damit erreicht war, konnte aber nur voll wirksam werden, wenn billige und schnelle Transportmöglichkeiten geschaffen wurden, die insbesondere die Beförderung von Massengütern wie der Hauptnahrungsmittel (Getreide usw.) und industriellen Rohstoffe (Kohle) über große Entfernungen ermöglichten.¹⁷ Zollverein und Eisenbahnsystem – auf Grund ihres Zusammenhanges von List als „siamesische Zwillinge“ bezeichnet – sollten entscheidende Fortschritte in der Zirkulations- und damit auch für die Produktions-

14 Zitiert bei G. Fabiunke, Zur historischen Rolle, a. a. O., S. 26.

15 Zitiert bei G. Fabiunke, Einleitung, a. a. O., S. LXVIII.

16 E. Rehbein u. R. Keil, Das Wirken Friedrich Lists für ein modernes Verkehrswesen in Deutschland. In: WZ HfV, 1961/62, H. 2, S. 313.

17 U. a. Fr. List, Eisenbahnen und Canäle . . . In: Staatslexikon, a. a. O., 4. Band, Altona 1837, S. 682.

sphäre sein, die ihrerseits mit den Eisenbahnen nach Lists Erkenntnis durch wechselseitige Beeinflussung verbunden war.¹⁸

Was List im Juni 1833 in die Messestadt führte, war die „Hoffnung, dort mit . . . Eisenbahnplänen“ größeren Erfolg zu haben „als an irgendeinem Ort in Deutschland“.¹⁹ Die besonderen Erwartungen, die er in die Stadt setzte, gründeten sich nicht nur auf die kommerzielle Bedeutung Leipzigs und die ökonomischen Potenzen des hier ansässigen Handelskapitals, wie oftmals angenommen wird. Er wußte offensichtlich, daß hier auf der Grundlage einer Transportkalamität der latente Wunsch nach einer umwälzenden Verbesserung des (Land-)Verkehrs bestand. Diese in Hamburg gewonnene und anschließend in Leipzig selbst wesentlich vertiefte Erkenntnis hat List 1834 im ersten Bericht des durch seine Initiative gebildeten Eisenbahnkomitees in die einprägsamen Worte gekleidet: „ . . . es liegt vor Augen, daß keine andere deutsche Stadt durch ihre besonderen Interessen und ihre geographische Lage so dringend aufgefo(r)dert ist, keine so viele Landtransporte besitzt, um nach allen Richtungen hin für die Herstellung eines deutschen Eisenbahnsystems den ersten Impuls zu geben.“²⁰ Es kam ihm deshalb darauf an, einem bereits vorhandenen Bedürfnis im Wort- wie im übertragenen Sinne Richtung und Ziel zu weisen und die Bourgeoisie über die Realisierungsmöglichkeiten eines Eisenbahnprojekts aufzuklären.

Die Bedeutung eines solchen Bedürfnisses für den Erfolg seiner Agitation hatte List zuvor bereits in Hamburg kennengelernt – allerdings in negativer Hinsicht. Die Bourgeoisie des großen Nordseehafens verfügte zwar über mindestens gleich gute, wenn nicht noch bessere ökonomische Ressourcen für den Eisenbahnbau als die Leipziger. Aber sie war vor allem auf die Seeschifffahrt orientiert, und im Hinblick auf die von ihr weniger beachtete Verbindung mit dem Inneren Deutschlands besaß sie durch die Elbe eine monopolähnliche Position am Übergangspunkt vom See- zum Binnenverkehr und interessierte sich deshalb noch ebensowenig wie die Magdeburger Kaufleute für eine grundlegende Veränderung des Landtransports. Da List in der Hansestadt auf taube Ohren stieß, wurde ihm bewußt, daß er sich an die Kapitalkreise eines großen ökonomischen Zentrums im Binnenlande mit weitaus weniger günstigen Verkehrsbedingungen wenden mußte.²¹ Der Widerspiegelung objektiver Realitäten im Denken Lists folgte als logische Konsequenz die Übersiedlung nach Leipzig – vollzogen im Juni 1833.²² Dieser Schritt, zu dem auch die in dem Buchdruck- und Buchhandelszentrum bestehende Möglichkeit

¹⁸ Zitiert bei G. Fabiunke, Einleitung, a. a. O., S. XXIV; vgl. auch Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 7, 116. Merkwürdigerweise wird der auch von List immer wieder hervorgehobene enge Zusammenhang zwischen dem Zollverein und dem nach seiner Bildung einsetzenden Eisenbahnbau von Mottek bei den Voraussetzungen und Triebkräften für das Entstehen des neuen Verkehrsträgers nicht erwähnt. H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 150 ff.; Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 3.

¹⁹ Fr. List, Werke, Bd. VIII, a. a. O., S. 517; vgl. auch Bd. III/2, S. 761.

²⁰ Ebenda, S. 574; R. Krause, Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands. Ein Beitrag zur Eisenbahngeschichte, Leipzig 1887, S. 12, schreibt zutreffend: „List fand also in Leipzig das Bedürfnis zur Schaffung neuer Verkehrswege vor.“

²¹ Auf der Suche nach einem Anknüpfungspunkt war List von Hamburg aus auch an den Kurfürsten von Hessen-Kassel und an den bayrischen König herantreten – jedoch erfolglos, weil die Territorialfürsten den Eisenbahnbau nicht von sich aus, sondern nur unter dem Druck ihrer Bourgeoisie förderten und in dieser Hinsicht in beiden Einzelstaaten noch nicht die erforderlichen Bedingungen für die Inangriffnahme von Lists Plänen bestanden.

²² StadtAL, Tit. LXII E Nr. 10a Bd. 1, Bl. 36.

geführt hatte, sowohl auf Preußen als auch auf Süddeutschland einzuwirken, leitete zweifelsohne den wichtigsten und zugleich fruchtbarsten Abschnitt in seinem Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem ein, was über der späteren Auseinandersetzung mit der örtlichen Bourgeoisie meist übersehen wird. Bevor jedoch analysiert werden kann, welche Vorstellungen er nun in der Messestadt und mit spezieller Ausrichtung auf sie über ihre Funktion in dem erstrebten nationalen Schienennetz im allgemeinen und im Nord-Süd-Verkehr im besonderen entwickelte, erweist es sich – schon zum Zwecke des Vergleichs – als notwendig, auch seine bisherigen Pläne daraufhin zu untersuchen.

Wir stoßen dabei auf die hochinteressante Tatsache, daß List ebenso wie das Handelskapital der Stadt vorrangig eine Strecke in Nord-Süd-Richtung erstrebt hatte – zwar in viel größeren Dimensionen entsprechend seinem nationalen Anliegen, aber ebenfalls auf der Grundlage der herausragenden Bedeutung des Verkehrs in eben dieser Richtung. Noch in dem einen Jahr zwischen der endgültigen Rückkehr aus dem amerikanischen Exil und der Hinwendung zu Leipzig hatte List vorzugsweise für eine Route von den Hansestädten nach Süddeutschland geworben. Er stützte sich dabei offensichtlich auf bereits 1828 entwickelte Vorstellungen. Denn schon am Anfang seines Wirkens für ein nationales deutsches Eisenbahnsystem hatte das Projekt einer Strecke zwischen Nord und Süd im Mittelpunkt aller seiner Erwägungen gestanden und war von ihm am umfassendsten untersucht und erörtert worden. Die umwälzende Rolle des neuen Verkehrsträgers für die industrielle Entwicklung vor Augen und an dessen Einführung selbst unmittelbar beteiligt, hatte List in den USA den patriotischen Wunsch, seinem Vaterland die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen zu vermitteln. Den ersten Anknüpfungspunkt dafür bildete die 1827 aufgenommene Korrespondenz mit dem bayrischen Eisenbahnpionier Maschinendirektor von Baader in München, einem der ersten Propagandisten der Schienenwege in Deutschland.²³ Daraus gingen die „Mitteilungen aus Nordamerika“ hervor – die erste selbständige Veröffentlichung Lists über deutsche Eisenbahnen –, erschienen in zwei Teilen im Jahre 1829, von denen vor allem der zweite die Überlegungen über den Routenverlauf enthält.²⁴ List, der in der damals diskutierten Streitfrage Kanal oder Eisenbahn völlig den Standpunkt Baaders teilte, formulierte im Anschluß an seine Stellungnahme bereits die Grundzüge eines bayrischen Kommunikationssystems, basierend auf den Bedürfnissen des sog. inneren und äußeren Verkehrs in dem süddeutschen Territorialstaat. Er schlug vor, eine das ganze Land durchziehende Nord-Süd-Eisenbahn auszuführen, um die wichtigsten Städte miteinander zu verbinden. In Bamberg als nördlichstem Punkt beginnend, sollte sie über das bayrische Handels und Gewerbezentrum Nürnberg nach Augsburg führen und schließlich bis zum Bodensee fortgesetzt werden. Wie List von einer Linie zu einem territorialen Eisenbahnsystem gelangt war, so führte ihn dieses wiederum zu ersten Überlegungen über ein die Ländergrenzen überschreitendes nationales Schienennetz. Er plante eine Fortsetzung der in Nordostbayern endenden Strecke durch Thüringen nach den großen Aus- und Einfuhrhäfen Hamburg und Bremen an der Nordsee, insgesamt also eine große innerdeutsche Nord-Süd-Route mit dem Bodensee als südlichstem und den Hansestädten als nördlichsten Endpunkt: eine „Bayrisch-hanseatische“ oder „Hanseatisch-bayrische Eisenbahn“.²⁵

Hob List auch ihre Bedeutung für den hauptsächlich auf diese Richtung konzentrier-

²³ Über Baader vgl. Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 776.

²⁴ Ebenda, Bd. III/1, S. 81 ff., 157; Bd. III/2, S. 674 ff.

²⁵ Ebenda, Bd. III/1, S. 89, 103, 135 f.

ten bayrischen Außenhandel und damit für die gewerbliche und agrarische Entwicklung des Teilstaates besonders hervor, so brachte er doch eindeutig zum Ausdruck, daß die Linie primär eine nationale Funktion erfüllen und die Magistrale des Verkehrs im Inneren Deutschlands bilden würde. Im nordwestlichen Thüringen – und zwar in Gotha oder einer anderen in der Nähe gelegenen Stadt wie Eisenach – sollte sie sich mit einer etwas schwächer betonten Ost-West-Eisenbahn zwischen Leipzig und Frankfurt/Main kreuzen und von dort über Göttingen und Braunschweig zu den beiden großen Nordseehäfen führen. (Abb. 1) Den wenigen Bemerkungen Lists nach zu urteilen, hatte die Ost-West-Linie vorrangig Zubringerfunktion für die Nord-Süd-Strecke und sollte vor allem die beiden großen Messestädte wie allgemein das mittlere Deutschland an sie anschließen.²⁶

Auf Grund des Anteils Sachsens am Transithandel zwischen Nord- und Süddeutschland beschäftigte sich List in diesem Zusammenhang erstmals mit der Stellung von Leipzig in einem künftigen deutschen Eisenbahnsystem, das zunächst nur aus den beiden Grundlinien bestehen sollte. Allerdings war er offensichtlich weit davon entfernt, der Stadt trotz ihrer hohen Bedeutung für den deutschen und internationalen Warenaustausch eine zentrale Lage innerhalb der projektierten Routen zuzumessen. Sie sollte lediglich der östliche Endpunkt der einen Linie sein und nur auf dem beträchtlichen Umweg über Gotha eine Verbindung mit dem Norden und Süden erhalten, während ihr später in dem Eisenbahnsystem von 1833 eine ungleich günstigere Funktion zgedacht wurde. Es ergibt sich daher die Frage: Wie kam List dazu, Leipzig nur eine untergeordnete Stellung einzuräumen und den Vereinigungspunkt der zwei Hauptlinien im nordwestlichen Thüringen, einem Gebiet von sekundärer Bedeutung, zu suchen? Während die traditionsreiche Handelsstraße zwischen Leipzig und Frankfurt am Main, die durch das nördliche Thüringen verlief, die einzige große Ost-West-Verkehrsrader im Herzen Deutschlands war, gab es in Nord-Süd-Richtung zwei wichtige „Handelszüge“ von Nürnberg nach den Hansestädten. Der eine führte durch das westliche Thüringen und das Flußgebiet der Weser nach Bremen; der andere im Zuge der „Reichsstraße“ östlich des Thüringer Waldes durch das Vogtland über Leipzig und das Elbegebiet nach Hamburg. Lists Ansichten wurden von den „Mitteilungen . . .“ bis zu seiner 1840 entwickelten Konzeption des deutschen Eisenbahnsystems immer wieder von den damit gegebenen verkehrsgeographischen Bedingungen beeinflußt: weitgehende Konstanz hinsichtlich der Linienführung der Ost-West-Eisenbahn, aber Schwanken zwischen einer östlichen und einer westlichen Nord-Süd-Route.

Wie sich bereits für die 1828 entwickelten Grundvorstellungen nachweisen läßt, beruhte die Entscheidung für den einen oder anderen der beiden „Handelszüge“ und damit auch die davon abhängige Position Leipzigs jeweils auf ganz konkreten Faktoren und war nicht etwa der Ausdruck einer zufallsbedingten, wechselhaften Meinungsbildung. Nehmen wir eine Karte mit den politischen Grenzen der deutschen Einzelstaaten zur Hand, die auch die Gebiete der 1828 bestehenden Zoll- bzw. Handelsvereine enthält, so läßt sich unschwer erkennen: Beide von List entworfene Linien (in Nord-Süd- wie in Ost-West-Richtung) umgingen offensichtlich weitgehend, wenn nicht ausschließlich das preußische Territorium und das von Hessen-Darmstadt, also das Gebiet des im Februar 1828 gebildeten Preussisch-hessischen Zollvereins. Sie führten nördlich Bayerns durch Staaten, die in den zollpolitischen Auseinandersetzungen eine antipreußische Haltung einnahmen und sich schließlich im Mai 1828 im Mitteldeutschen Handelsverein

²⁶ Ebenda, S. 103 f., 135 ff.

zusammenschlossen: u. a. Sachsen, thüringische Territorien wie Sachsen-Koburg-Gotha, Braunschweig, Hannover und Oldenburg.²⁷ Entsprechend seiner Herkunft stand List vor 1834, und zwar schon seit seiner Tätigkeit im 1819 von ihm gegründeten Deutschen Handels- und Gewerbeverein, vor allem auf der Seite der Bourgeoisie der sog. Mittelstaaten (nicht etwa der hier stark vertretenen kleinen Warenproduzenten) im südlichen und mittleren Deutschland, der durch das preußische Zollgesetz von 1818 der Zugang zu den großen Nordseehäfen besonders erschwert worden war. Hier hatte daher auch seine Agitation für einen deutschen Zollverein mit Handelsfreiheit im Inneren und Schutz des einheitlichen Marktes den stärksten Widerhall gefunden. Ohne daß List es – vielleicht aus taktischen Gründen – selbst als Ziel formuliert hätte, bot die Linienführung der beiden Eisenbahnen den Mittelstaaten die Möglichkeit, unter Umgehung des preußischen Zollgebietes und der dort erhobenen drückenden Durchfuhrabgabe von 1/2 Taler pro Zentner Güter eine Verbindung mit Norddeutschland und den dortigen großen Seehäfen zu erhalten.²⁸

Indem List Preußen ausklammerte, indem er ebenso Berlin als politisches wie Magdeburg als kommerzielles Zentrum unberücksichtigt ließ, konnte auch Leipzig keine direkte Verbindung mit den Nordseehäfen erhalten, sondern sollte auf dem erheblichen Umweg über Gotha und das Wesergebiet mit ihnen verkehren. Die insgesamt unbefriedigende Stellung der Messestadt in Lists Konzeption resultierte also aus den zoll- und handelspolitischen Paktbildungen des Jahres 1828 und nicht aus einer Verkennung ihres ökonomischen Ranges. Möglicherweise hat auch das gespannte Verhältnis zur Leipziger Kaufmannschaft wegen ihrer heftigen Opposition gegen seine dem nationalen Interesse dienenden Schutzzollbestrebungen dazu beigetragen. In dem Maße, in dem sich in der Folgezeit diese Konstellation schrittweise änderte und der Deutsche Zollverein herausbildete, entfielen auch die Gründe für die 1828 konzipierte Funktion Leipzigs im deutschen Eisenbahnsystem, und es eröffnete sich die Möglichkeit, die Stadt unmittelbar in die nationale Nord-Süd-Route einzubeziehen und ihr innerhalb des Systems eine günstigere, bestenfalls sogar zentrale Stellung anzuweisen. Bereits im II. Teil der „Mitteilungen . . .“ hat diese Weiterentwicklung ihren Niederschlag gefunden. Die Stelle, an der sich List über den geplanten Verlauf der Nord-Süd-Route durch das westliche Thüringen und das Wesergebiet äußerte, ist mit einer in dieser Hinsicht aussageträchtigen Anmerkung versehen: „Bei den gegenwärtig hergestellten neuen Handelsverbindungen dürfte mit mehr Vorteil eine Eisenbahn von Bamberg über Weimar, Leipzig und Wittenberg nach Berlin und von dieser Hauptstadt eine Branche nach Stettin und eine andere nach Hamburg angelegt werden.“²⁹ Sie beinhaltet die Abkehr von der westlichen Nord-Süd-

²⁷ Über die hier und im folgenden berührten zollpolitischen Probleme vgl. H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 56 ff.

²⁸ Unter Beachtung dieser Tatsache wird uns auch verständlich, daß List Gotha und nicht das nahegelegene und ökonomisch viel bedeutendere, aber zu Preußen gehörende Erfurt als Kreuzungspunkt ausersehen hatte.

²⁹ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 137. Über den Verlauf dieser Eisenbahn vgl. die gestrichelte Linie in Abb. 1. Da im Widerspruch zum Text der Broschüre stehend, erscheint die Anmerkung auf den ersten Blick als unverständlich. Ihrem Gehalt kommen wir aber näher, wenn untersucht wird, ob sie tatsächlich von List stammt. Ein Vergleich mit der im Friedrich-List-Archiv Reutlingen vorhandenen Urschrift (Faszikel 46,11) ergab, daß das erwartetermaßen nicht der Fall ist (Fotokopien im Besitz des Verfassers; für deren Übersendung sowie für Auskunftserteilung danke ich Stadtarchivrat Dr. Schwarz, Reutlingen). So bleibt nur die Möglichkeit, den Verfasser der Anmerkung unter den Herausgebern der Schrift zu suchen: von Baader sowie dem

Route zugunsten der östlichen, die über Leipzig mitten durch Preußen nach den Seehäfen führte. (Abb. 1)

List hielt seinerseits offensichtlich auch nach seiner Rückkehr nach Deutschland 1832 noch an der Nord-Süd-Linie durch das Wesergebiet fest. Versuchte er doch von Hamburg aus, den hessischen Kurfürsten für das Projekt zu gewinnen. Nachdem schließlich im Frühjahr 1833 durch den Zusammenschluß des Preußisch-hessischen und des Süd-deutschen Zollvereins und den anschließenden Beitritt Sachsens sowie anderer Mitgliedsstaaten des Mitteldeutschen Handelsvereins der Deutsche Zollverein gebildet worden war, existierten die Motive für die 1828 konzipierte Linienführung und die Umgehung Preußens nicht mehr. Damit entstand auch für List eine wesentliche Voraussetzung, sich auf Leipzig wie überhaupt auf das östliche Deutschland zu konzentrieren und der Messestadt in dem nun in ihr selbst entwickelten Eisenbahnsystem eine ungleich günstigere Position zuzuweisen.³⁰

Mitte 1833 in Leipzig eingetroffen, studierte List zunächst die lokale Situation, vor allem hinsichtlich der vorhandenen Verkehrsbedingungen und -bedürfnisse, ohne in der Presse oder in anderer Weise öffentlich hervorzutreten. Auf dieser Grundlage schrieb er eine Broschüre und verteilte sie im Oktober an die Bourgeoisie der Stadt sowie an kommunale und staatliche Institutionen, den Stadtrat und die Stadtverordneten von Leipzig, beide Kammern des Landtages, die Ministerien und den König: „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“. Die Absicht, die List mit ihrer Veröffentlichung wie mit der gesamten Tätigkeit in Leipzig verband, war keine geringere, als den Beginn des deutschen Eisenbahnbaus auszulösen. Er wollte die Kapitalkreise der Messestadt dazu bewegen, eine große Strecke in Angriff zu nehmen, dadurch das Modell für andere Unternehmen zu schaffen, „ein großes Beispiel für ganz Deutschland“.³¹ Als „ersten Versuch“ mußte er deshalb eine Route vorschlagen, „welche die meisten Vorteile und die wenigsten Schwierigkeiten“ in sich vereinigte, also der Bourgeoisie die sichere Aussicht auf in kurzer Zeit zu erreichende günstige mittelbare und unmittelbare Profite eröffnete. Auf die in den USA gewonnenen Erfahrungen gestützt, erkannte List mit sicherem Blick, daß dieser Grundbedingung

Kaufmann E. Weber, Gera, und E. W. Arnoldi, Gotha – letztere mit List bereits durch enge Zusammenarbeit im Deutschen Handels- und Gewerbeverein verbunden. In der Zeitspanne zwischen der Absendung des Manuskripts an Weber (2. Okt. 1828) und seinem Erscheinen zur Leipziger Michaelismesse 1829, und zwar im Mai 1829, hatten der Preußisch-hessische und der Bayrisch-württembergische Zollverein einen Handelsvertrag geschlossen und waren im Begriff, den zu positiven Maßnahmen unfähigen Mitteldeutschen Handelsverein in die Zange zu nehmen und durch sein Gebiet in Thüringen eine unmittelbare Nord-Süd-Straßen-Verbindung ohne Transitabgabe zu schaffen. Unter Bezugnahme auf die neuen (preußisch-süddeutschen) Handelsverbindungen, deren Zustandekommen die Herausgeber bereits im Vorwort begrüßt hatten, wurde deshalb die nicht mehr zeitgemäße Stelle im Text Lists mit einer berichtigenden Anmerkung versehen, die wahrscheinlich von Baader stammt, da Bayern von diesen Verbindungen profitierte. Weber erstrebte eine noch weiter östlich verlaufende Route Bamberg-Leipzig über Gera. Übrigens ist die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß durch den Ende September 1829 erschienenen 2. Teil der „Mitteilungen . . .“ Wucherer zu seiner an die Leipziger Kaufmannschaft adressierten Denkschrift im folgenden Monat angeregt worden ist.

³⁰ Außerdem war nun der sein Verhältnis zur Leipziger Bourgeoisie seit 1819 belastende Konfliktstoff verschwunden: die unterschiedliche Einstellung zu den zollpolitischen Problemen.

³¹ Erster Bericht des Eisenbahnkomitees. In: Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 574; über die Bedeutung des „Beispiels des ersten Werkes“ vgl. Bd. III/1, a. a., S. 96.

unter den gegebenen Umständen einzig und allein die Strecke zwischen Leipzig und der über 100 km entfernten sächsischen Landeshauptstadt Dresden entsprach.³² Abgesehen von seinem späteren Anteil an der Verwirklichung des Projektes wurde er zum „Originator“ der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn, indem er als erster ihren Bau empfahl.³³ Wie es unter kapitalistischen Verhältnissen nicht anders sein konnte, erstrebte List künftig auch eine gesicherte materielle Position in Form einer leitenden Stellung bei dem propagierten Eisenbahnunternehmen.

Aus der Eignung der Dresdner Route für den beabsichtigten Zweck ergab sich für ihn die komplizierte Aufgabe, das bisher nahezu ausschließlich auf eine Verbindung mit Magdeburg orientierte Interesse des Leipziger Handelskapitals in eine ganz andere Richtung zu lenken.³⁴ Er war sich voll und ganz bewußt, daß die Magdeburger Strecke, von deren früherer Planung er wußte, durch das hohe Verkehrsaufkommen und die leichte Ausführbarkeit die günstigsten Rentabilitätsaussichten aufwies.³⁵ Zugleich erkannte er aber auch, daß ein auf ihren Bau abzielender Versuch auch 1833 noch ebenso scheitern würde wie vier Jahre zuvor und daß darüber hinaus ganz allgemein eine nach dem Norden (z. B. nach Dessau) führende Strecke nicht von Leipzig aus begonnen werden konnte. Denn das Desinteresse der Magdeburger Bourgeoisie bestand unverändert fort und mußte von ihm noch 1834 öffentlich kritisiert werden. Und es war sehr zweifelhaft, ob der preußische Staat den Bau einer Linie gestatten würde, die von Leipzig aus gebaut werden sollte und bereits nach wenigen Kilometern die Grenze überschritt: „...was hilft das Projektieren von Routen, deren Ausführung am Ende von der Genehmigung und Mitwirkung der preußischen Regierung abhängt, die bei dieser Sache durch ihren eigenen Vorteil geleitet werden wird.“³⁶ Wenn auch diese Grenze vom 1. Januar 1834 an keine „Zollmauer“ sein sollte, so existierte doch weiterhin die wirtschaftspolitische Rivalität zwischen Sachsen und Preußen.

Trotz der Bildung des Zollvereins und des dadurch herbeigeführten Aufschwunges der Eisenbahnpropaganda war es wesentlich leichter und risikoloser, mit dem Bau des neuen Verkehrsträgers zunächst innerhalb des sächsischen Staates zu beginnen und komplizierte Verhandlungen mit anderen Regierungen zu vermeiden. Durch diese realistische Einsicht unterschied sich List bereits von den überdimensionalen Plänen seines Konkurrenten Schmitz, ohne daß er das Vorhaben eines ganzen Systems von die Ländergrenzen überschreitenden Linien aufgab. „Fürs erste tut Beschränkung not auf eine verhältnismäßig leicht zu lösende, aber lohnende Aufgabe – Beschränkung mit Blick aufs Ganze“ – so hat Schulze Lists Taktik treffend charakterisiert.³⁷ Schon am Anfang seines Wirkens in Leipzig trat List somit die deutsche Zersplitterung als enormes Hemmnis entgegen und zwang dazu, auf die vorteilhafteste Route, eine Eisenbahn nach dem Norden als der Haupthandelsrichtung der messerstädtischen Kaufleute, vorläufig zu ver-

³² Ebenda, S. 174; vgl. auch LT, 1833, S. 2885 f.

³³ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 757.

³⁴ Sowohl in der Broschüre als auch in einem Anfang November erschienenen Aufsatz in der „Leipziger Zeitung“ und im „Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen“ hat List die Wahl der Route begründet. Der in der damals üblichen Form einer „Privatmitteilung“ in der „Leipziger Zeitung“ vom 6. und 7. November 1833, S. 2800, 2812, erschienene Aufsatz hat mit Sicherheit List zum Verf.; vgl. dazu Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 210.

³⁵ Ebenda, Bd. III/2, S. 827 f.; vgl. auch LZ, 1833, S. 2800.

³⁶ Ebenda sowie S. 2812.

³⁷ Fr. Schulze, a. a. O., S. 20.

zichten und damit auch das bisher von ihm selbst am intensivsten betriebene Projekt in dieser Richtung zunächst zurückzustellen.³⁸ Erschwerend wirkte für List auch, daß auf der Dresdner Route mehrere Faktoren, auf denen das Interesse des Leipziger Handelskapitals an dem Schienenweg nach Magdeburg beruhte, entweder vollkommen fehlten oder viel schwächer entwickelt waren. Zwar konnte die Messestadt durch die Eisenbahn nach Dresden ebenfalls den dringend gewünschten Anschluß an die Elbe erhalten. Aber ihre Kaufleute wären dadurch kaum in die Lage versetzt worden, im Nord-Süd-Handel erfolgreich mit Magdeburg zu konkurrieren und die frühere Position zurückzugewinnen.³⁹

Ungünstig war ferner der beträchtliche Abstand im Umfang der Gütertransporte zwischen der Route nach Magdeburg und der nach Dresden. Wurden auf dieser jährlich rund 400 000 Zentner befördert, so waren es auf jener mindestens doppelt so viel (800 000 – 1 Mill. Ztr.), so daß die vorgeschlagene Eisenbahn zwar als rentabel erschien, doch als „nicht so vielversprechend im Ertrag“.⁴⁰ Angesichts der allgemein hohen Bedeutung des Ost-West-Handels und -Verkehrs (der über Dresden verlief) für Leipzig muß eine solche Differenz zunächst überraschen, läßt sich aber aus seiner spezifischen Warenstruktur wie aus dem seit 1806 eingetretenen Rückgang erklären.⁴¹ Die auf der

³⁸ Waren die genannten Argumente vor allem für die auf eine Verbindung mit Magdeburg orientierte Bourgeoisie Leipzigs bestimmt, so wandte sich List mit seiner Stellungnahme zu einer Eisenbahn nach Frankfurt am Main gegen die Betreibungen von Schmitz, der sofort nach dem Erscheinen der Schrift über das sächsische Eisenbahnsystem zu seinem publizistischen Hauptopponenten geworden war. Zwar hatte Schmitz vorgegeben, eine große europäische West-Ost-Eisenbahn zu planen, von der die Leipzig-Dresdner Route ein Teilstück hätte sein können. Aber nun zeigte es sich, daß er vorwiegend, wenn nicht ausschließlich eine Linie zwischen den beiden Messestädten Leipzig und Frankfurt am Main erstrebte. List wies demgegenüber auf die geringen Erfolgsaussichten eines solchen Unternehmens unter den gegebenen Bedingungen hin: die Vielzahl der berührten Territorien, die Länge und die Terrainschwierigkeiten der Strecke. Fr. Schulze, a. a. O., S. 20; Aufruf, a. a. O., S. 210. Was List hingegen davon abhielt, innerhalb Sachsens zuerst eine Eisenbahn in südlicher oder südöstlicher Richtung, nach Zwickau mit seinen reichen Steinkohlenlagern oder nach dem sich zum „sächsischen Manchester“ entwickelnden Chemnitz, ins Auge zu fassen, waren höchstwahrscheinlich die relativ ungünstigen geographischen Bedingungen im Mittelgebirgsvorland. Denn für den sog. inneren Verkehr mit gewerblichen und landwirtschaftlichen Massengütern hätten diese Routen eine hohe Bedeutung besessen und damit den Auffassungen Lists sehr entsprochen. Vgl. z. B. Fr. List, Eisenbahnen und Canäle, a. a. O., S. 757.

³⁹ Denn der Berührungspunkt von Eisenbahn und Fluß lag relativ weit östlich Leipzigs und im Hinblick auf den Elblauf oberhalb von Magdeburg, so daß durch diesen kosten- und zeitintensiven Umweg sowie andere hier der Kürze halber nicht zu erörternde Faktoren der große Nord-Süd-„Warenzug“ kaum zugunsten der Messestadt verändert werden konnte. Vgl. dazu StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 439 f.

⁴⁰ LZ, 1833, S. 2812. Über die Problematik der Rentabilitätsaussichten vgl. 5. Kapitel!

⁴¹ Traditionell wurden im sog. nördischen Handel zwischen Leipzig einerseits und Rußland sowie dem 1795 völlig aufgeteilten Polen/Litauen andererseits auf Grund der großen und ausschließlich auf dem Landwege zurückzulegenden Entfernungen weitgehend nur Güter ausgetauscht, die sich durch ein günstiges Verhältnis von Gewicht und Wert einheit auszeichneten, also wertvollere Waren mit geringem Gewicht und Volumen: gewerbliche Erzeugnisse aus Deutschland und Westeuropa auf der einen, Juchten, Hasenfelle, Schweineborsten, Pferdehaare usw. auf der anderen Seite. Die dem Gewicht nach im innerdeutschen Nord-Süd-Verkehr dominierenden schweren und geringwertigeren Rohstoffe, Nahrungs- und Genußmittel fehlten hingegen nahezu völlig, weil sie auf dem dafür weitaus günstigeren Seewege (über Danzig usw.) bezogen bzw. ausgeführt wurden. In diesem Zusammenhang sind zwei weitere für das Bedürfnis nach einer Eisenbahn ungünstige

Route Leipzig-Dresden anfallenden Ferntransporte dienten wahrscheinlich zum größten Teil dem Warenaustausch zwischen der Messestadt einerseits und dem Dresdener Raum sowie solchen gewerblich relativ entwickelten Gebieten wie der Oberlausitz und Schlesien andererseits.⁴² Die Zweitrangigkeit der Dresdner Route für den Fernhandel der Leipziger Kaufmannschaft gegenüber der Magdeburger Strecke hat neben anderen Faktoren List offenbar veranlaßt, seine Argumentation nahezu ausschließlich auf den Einfluß einer Eisenbahn auf den sog. inneren Verkehr Sachsens mit Kohle, Getreide, Bau- und Brennholz, Bausteinen usw. sowie die Personenbeförderung abzustimmen.⁴³

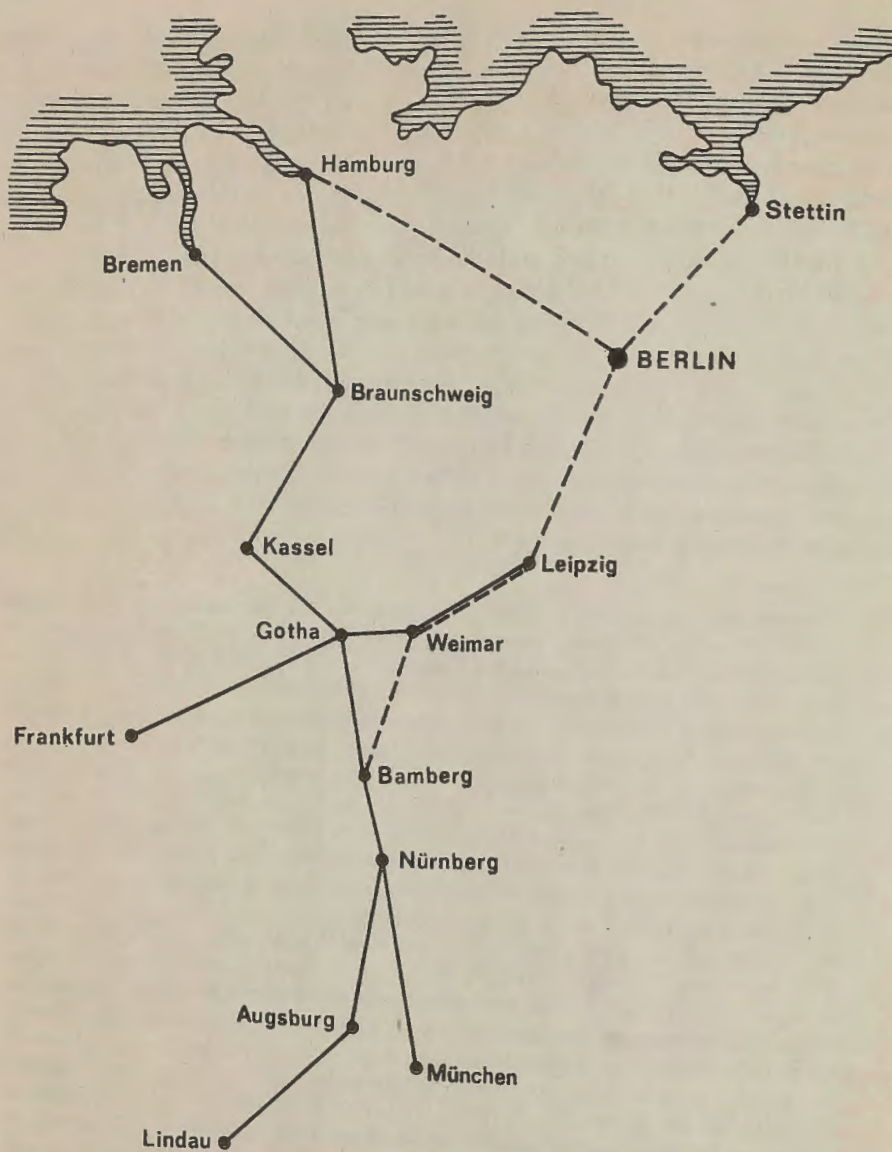
Wie bereits in den „Mitteilungen . . .“ ging List einerseits von dessen ungleich größerem Umfang (bei allerdings auf der Straße sehr begrenzter Transportweite) gegenüber dem Fernhandel mit Kaufmannsgütern aus; andererseits von der umwälzenden Wirkung, die die Eisenbahn gerade für die Massengutbeförderung und damit für die unmittelbare Produktion besaß. Konnte doch durch die Verbilligung des Transportes die Beförderung dieser Güter nach Leipzig z. T. überhaupt erst ermöglicht werden, was der Bourgeoisie sowohl zu mittelbaren Profiten als auch – durch die Steigerung des Verkehrsaufkommens – zu höherem unmittelbarem Gewinn aus ihrer Beteiligung am Eisenbahnunternehmen verhelfen mußte.⁴⁴

Faktoren zu berücksichtigen: 1. Der Handel mit dem östlichen Europa war in besonders ausgeprägter Weise an die Messen gebunden, so daß sich die dadurch anfallenden Transporte auf kurze Zeitabschnitte innerhalb des Jahres konzentrierten. – 2. Die „nordischen“ Kaufleute kamen zum Teil mit eigenem Fuhrwerk nach Leipzig und hätten sich kaum entschlossen, es lediglich wegen Benutzung der Eisenbahn auf den letzten hundert Kilometern der langen Reise in Dresden zurückzulassen. Über die Beziehungen von Polen/Litauen zur Leipziger Messe bis um 1795 vgl. J. Reinhold, a. a. O. – Neben diesen langfristig gültigen Faktoren ist aber vor allem die spezifische Situation im Ost-West-Warenaustausch um 1833 ins Auge zu fassen: Der große Aufschwung des Osthandels auf der Leipziger Messe, der das letzte Drittel des 18. Jahrhunderts gekennzeichnet hatte, war 1806 durch die französische Fremdherrschaft und den Erlaß der Kontinentalsperre endgültig beendet worden; bereits die zweite und die dritte polnische Teilung 1793 bzw. 1795 hatten sich negativ auf die Messebeziehungen ausgewirkt. Ehedem mit Polen das Hauptabsatzgebiet der in Leipzig gehandelten Erzeugnisse, gehörte das große russische Reich, in das 1795 bedeutende Teile Polens einverleibt worden waren, namentlich seit 1819 zu den Ländern, in denen durch Prohibitivzölle die Fertigwareneinfuhr am stärksten eingeschränkt war, was den gesamten internationalen Ost-West-Handel über Leipzig erheblich beeinträchtigte. Überdies traten die osteuropäischen Kaufleute gleichzeitig unter Umgehung der Leipziger Zwischenhändler in verstärktem Maße in direkte Verbindung mit westeuropäischen Kapitalisten. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 18, Bl. 103, 105 ff., 120 f., 125 f. Trotz rückläufiger Tendenz wurde aber der Absatz von Produkten aus Rußland und dem okkupierten Polen in Leipzig noch als beträchtlich eingeschätzt (Talg, Juchten, Hasenfelle usw.). Schwere und voluminöse Waren gelangten nunmehr auch nach Möglichkeit von Rußland auf dem Wasserwege (von Petersburg und Riga über die deutschen Ostseehäfen) nach Leipzig. StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 421.

⁴² D. Eichholtz, Junker, a. a. O., S. 24.

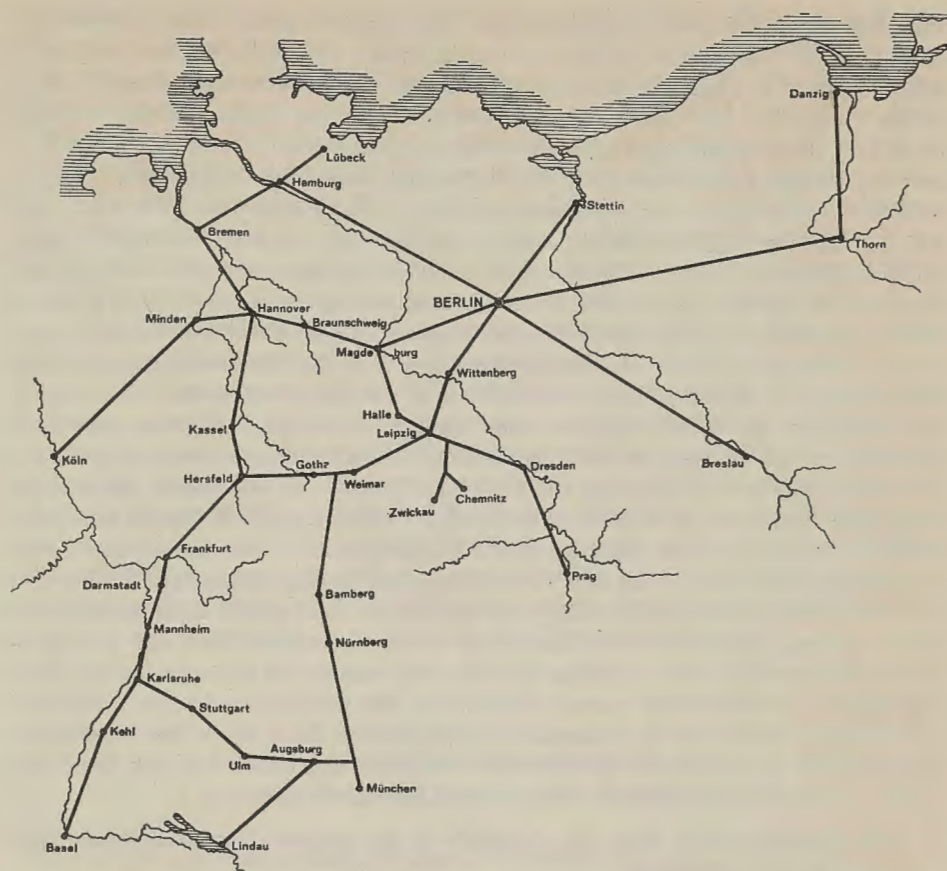
⁴³ LZ, 1833, S. 2812; Aufruf, a. a. O., S. 198.

⁴⁴ Eindrucksvoll führte List dem Handelskapital vor Augen, daß sich die in Leipzig vorhandene Transportkalamität über die schweren und voluminösen Handelsgüter hinaus in noch höherem Maße auf die bis dahin wenig berücksichtigten Massengüter und ihre individuelle und produktive Konsumtion erstreckte. Er wies darauf hin, daß die für den Zentralpunkt des deutschen Binnenhandels geringe Zahl von rund 40 000 Einwohnern auf die ungünstigen Bezugsmöglichkeiten bei Lebensmitteln und Brennmaterial zurückzuführen war. Auch der Prozeß der Entwicklung Leipzigs zur Industriestadt wurde dadurch entscheidend behindert: „An Fabriken, die Brennmaterial erfordern, ist nicht zu denken . . .“ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 164. Die



- 1 Die nationale Nord-Süd- und Ost-West-Route in Lists Konzeption des deutschen Eisenbahnsystems von 1828. Nach den abschließenden Äußerungen im II. Teil der „Mitteilungen aus Nordamerika“ (Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., vor allem S. 135 f.). Die Strichlinie gibt den von dessen Hrsgn. vorgeschlagenen Verlauf der Nord-Süd-Route unter Einbeziehung Leipzigs wieder. Nach Angaben des Verf. gezeichnet von Ralph Dehncke.

besondere Betonung des Wertes der Eisenbahn für den inneren Verkehr und damit für die agrarische und nichtagrarische Produktion Sachsens entsprach auch dem taktischen Erfordernis, nicht nur die Leipziger Kaufmannschaft, sondern auch die sächsische Regierung, die Ständeversammlung, die in beiden Institutionen auch nach 1830 noch tonangebenden adligen Großgrundbesitzer, die erzgebirgische Bourgeoisie usw. für das Vorhaben zu interessieren und ihnen allen trotz der Unterschiedlichkeit der ökonomischen und politischen Interessen und Ziele Vorteile von seiner



2 Lists Projekt des deutschen Eisenbahnsystems von 1833. Nach der Originalkarte gezeichnet von Ralph Dehncke

Wollte sich List zunächst darauf beschränken, den Bau der Linie nach Dresden durchzusetzen, so geschah das in klarer Erkenntnis der Notwendigkeit, damit den Anfang zu einem nationalen Eisenbahnsystem zu machen. Wie bereits der Titel seiner Schrift von 1833 erkennen läßt, verband er aber in ähnlicher Weise wie in den „Mitteilungen . . .“ das Projekt einer einzelnen Linie mit einem territorialen und dieses wiederum mit dem erstrebten nationalen Eisenbahnsystem. Ausgehend von dem „ersten Werk“ entwarf List ein allerdings über die Grenzen des Landes beträchtlich hinausreichendes „sächsisches Eisenbahnsystem“ und ordnete dieses in ein nationales Netz von Schienenwegen ein. Er erläuterte jedoch seine Vorstellung von diesem Netz nicht verbal wie in den „Mitteilungen . . .“, sondern fügte der Schrift eine „Das deutsche Eisenbahn-System“ über-

Realisierung zu versprechen. Sowohl der Titel der Listschen Schrift als auch die für sie gewählte Form einer öffentlichen „Eingabe an die hohen und höchsten Behörden im Königreich Sachsen“ und die Beschriftung der Fahne an der Lokomotive auf der Karte des deutschen Eisenbahnsystems von 1833 („No. 1 K. Sachsen“) zeugen von Lists Absicht, der Eisenbahn als der „wichtigsten für den geistigen, häuslichen und politischen Verkehr des Landes“ von vornherein auch die erforderliche territoriale Basis zu sichern. F. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 174.

schriebene Karte bei (Abb. 2).⁴⁵ Hatte List 1828 nur zwei große Nationalrouten zwischen Ost und West und Nord und Süd konzipiert, die zudem den großen preußischen Staat umgingen, so fixierte er nun auf der Grundlage der Zollvereinsgründung ein Netz, in das – abgesehen von Österreich – alle wichtigen deutschen Städte einbezogen waren, ob sie dem Handelsbund schon angehörten oder noch nicht. Auch Leipzig – als „Herzkammer des deutschen Binnenverkehrs, des Buchhandels und der Fabrikindustrie“ charakterisiert – erhielt darin eine wesentlich günstigere Stellung zugewiesen, die nicht mehr von der nahen preußischen Grenze, sondern von der ökonomischen Funktion der Stadt im Warenaustausch bestimmt wurde. Die Veranlassung dazu war aber insofern eine doppelte, als List von der Messestadt aus die Realisierung seines patriotischen Planes – später auch über die Linie Leipzig-Dresden hinaus – in Angriff nehmen wollte und dazu die Unterstützung ihrer Bourgeoisie benötigte. Von der Berücksichtigung örtlicher Bedürfnisse und Wünsche hingen wesentlich seine Erfolgsaussichten ab. 1828 lediglich ein Endpunkt der Ost-West-Route ohne direkte Verbindung mit dem nördlichen Deutschland, war Leipzig im 1833 entworfenen deutschen Eisenbahnsystem eines der wichtigsten Eisenbahnzentren und nahm als Knotenpunkt von vier Linien den zweiten Rang nach Berlin ein, wo sechs zusammentrafen.⁴⁶ Bei der durch Thüringen führenden West-Ost-Route hatte List gegenüber den „Mitteilungen . . .“ nur insofern eine Änderung vorgenommen, als er nun ihre Verlängerung über Leipzig hinaus bis Dresden vorsah – ein Beweis mehr, daß erst die Untersuchung der lokalen und territorialen Situation in Leipzig bzw. Sachsen den Gedanken an den vorrangigen Bau der Linie zwischen beiden Städten hatte entstehen lassen.⁴⁷ Von besonderem Interesse für das Handelskapital der Messestadt waren zweifelsohne die Strecken nach dem nördlichen Deutschland. Neben der im wesentlichen beibehaltenen Bahn durch das Wesergebiet (über Kassel und Hannover) nach Bremen und Hamburg sollten von der Ost-West-Route – und zwar in Leipzig – zwei weitere Linien abzweigen:

1. nach Magdeburg über Halle mit Anschluß an die westliche Nord-Süd-Strecke über Braunschweig in Hannover;
2. nach Berlin über Wittenberg mit Fortsetzungen zur Nord- und Ostsee, nach Hamburg, Stettin und Danzig, und damit bis auf die Strecke nach der letztgenannten Stadt in genau den gleichen Richtungen, die die Herausgeber des II. Teiles der „Mitteilungen . . .“ bereits 1829 empfohlen hatten.

Damit hätte die Messestadt – im wesentlichen im Zuge der bisherigen Haupthandelsrouten – gute Verbindungen mit den wichtigsten Zentren des Warenaustausches im Norden besessen, mit den großen Seehäfen und den auf dem Wege dahin gelegenen

⁴⁵ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 165; vgl. dazu auch S. 194 f.

⁴⁶ Im folgenden wird auf das Eisenbahnsystem nur eingegangen, soweit das zur Kennzeichnung von Leipzigs Stellung in ihm erforderlich ist. – Als künftiger deutscher Eisenbahnmittelpunkt war Leipzig im Text der Schrift nicht bezeichnet worden. Demgegenüber hat List 1835 ihre große Wirkung auf die öffentliche Meinung in Leipzig hauptsächlich darauf zurückgeführt, daß sie zum ersten Mal die Messestadt als Zentralpunkt eines deutschen Eisenbahnsystems darstellte. StadtAL, Tit. LXII E Nr. 10a Bd. 1, Bl. 40.

⁴⁷ Während diese Strecke entgegen den späteren Wünschen der sächsischen wie der schlesischen Bourgeoisie in östlicher Richtung nicht fortgesetzt werden sollte, war eine an sie in Dresden anschließende Route nach Prag geplant. Die Verbindung mit den zwei wichtigsten Gewerbezentren Sachsens im Erzgebirgsvorland, mit Chemnitz und Zwickau, sollte eine Bahn herstellen, die ungefähr bei Grimma von der Leipzig-Dresdner Strecke abzweigte.

Transitplätzen, wie vor allem Magdeburg, Braunschweig und Berlin. Während in dieser Richtung Lists Eisenbahnsystem vollkommen den Verkehrsbedürfnissen der Leipziger Kaufmannschaft entsprach, war gleiches bei dem Anschluß an das südliche Deutschland nicht der Fall, wie sich später erweisen sollte. Auch 1833 hielt List noch an dem Gedanken fest, die Verbindung mit Nürnberg im mittleren Thüringen (jetzt wahrscheinlich in Erfurt) von der Ost-West-Linie aus herzustellen.⁴⁸ List hat aber seine Konzeption in diesem Punkt bereits 1834 revidiert und für den Bau einer Eisenbahn erworben, die von Leipzig aus über Zwickau östlich des Thüringer Waldes nach Nürnberg führte. Solange er vorwiegend auf das östliche Deutschland mit Leipzig und Berlin als Zentralpunkten orientiert war (und das gilt mindestens für den Zeitraum 1833 bis zu dem großen Aufsatz im liberalen Staatslexikon von Rotteck und Welcker 1837), hat er dann auch an dieser nationalen Nord-Süd-Route festgehalten.

Wie bereits erkennbar ist, darf das 1833 entworfene Liniennetz nicht als abschließende Fixierung von Lists Ansichten aufgefaßt werden. Es war lediglich ein Grundschutzprogramm – je nach den konkreten Möglichkeiten der Realisierung, taktischen Erfordernissen, dem wachsenden Kenntnisstand und dem jeweiligen Wirkungsort Lists veränderbar und tatsächlich auch verändert.⁴⁹ Und bei aller Betonung des Vorrangs der Eisenbahn ließ List auch die anderen Verkehrsträger nicht außer acht. Er erstrebte und begründete als erster eine sinnvolle Zusammenarbeit und Verknüpfung der Eisenbahn, des Straßenverkehrs und der Schifffahrt in einem deutschen „Nationaltransportsystem“, dessen Notwendigkeit er bereits in den USA erkannt hatte.⁵⁰

III. Die führenden Eisenbahnförderer – ihre Herkunft und ökonomische Betätigung

Lists Schrift mit ihrer wohldurchdachten, überzeugenden Darstellung des Problems wirkte in der bereits von Schmitz forcierten Diskussion über die geeignete Route ebenso klärend wie hinsichtlich der Einschätzung des Verkehrsaufkommens und der zu verfolgenden Strategie und Taktik bei Ausführung des Planes. Sie wurde fast durchweg

⁴⁸ Dabei negierte er allerdings den Thüringer Wald, den zentralen Teil des deutschen Mittelgebirgswalles, als ein in der Anfangszeit des Eisenbahnbaus unüberwindbares und auch erst nach einem Halbjahrhundert überwundenes Verkehrshindernis; kurze Zeit später war er deshalb gezwungen, zwischen einer dieses Mittelgebirge im Osten oder Westen umgehenden Route in Nord-Süd-Richtung zu wählen, was auf Leipzigs Position von hohem Einfluß war. Vorausgreifend sei dazu gesagt: Über das mittlere Thüringen (Erfurt) mit Bayern zu verkehren, hätte für die Kaufleute der Messestadt das Aufgeben des bisherigen „Handelszuges“ im Verlaufe der traditionsreichen „Reichsstraße“ durch das Vogtland nach dem Handels- und Gewerbezentrum Nürnberg bedeutet, den Verzicht auf eine direkte südliche Fortsetzung der aus dem Norden kommenden Eisenbahnen. Damit aber hätte sich das Schwergewicht im innerdeutschen Nord-Süd-Verkehr zwischen den Hansestädten und Bayern zuungunsten Leipzigs und des östlichen Deutschlands auf die über Kassel verlaufende westliche Route verlagert – eine vom Leipziger Handelskapital wie von List selbst später mit voller Deutlichkeit erkannte Konsequenz.

⁴⁹ Vgl. z. B. die von List 1843 in den „Eisenbahn-Aphorismen“ unterbreiteten Vorschläge mit dem Eisenbahnsystem von 1833. Fr. List, Werke, Bd. III/1, a, a, O., S. 407 ff.; Bd. III/2, S. 802, 996 f.

⁵⁰ E. Rehbein u. R. Keil, a. a. O., S. 320, 330; Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 785.

in Leipzig wie allgemein in Sachsen positiv aufgenommen und in den messestädtischen Tageszeitungen unmittelbar nach dem Erscheinen zustimmend besprochen. Die Stadtverordneten – durch List erstmals mit dem Eisenbahnproblem in Berührung gekommen – dankten für die Überreichung unter Hinweise auf die allgemeine Anerkennung, die die Schrift verdiene.⁵¹ War das in Leipzig vorhandene Bedürfnis nach einer umwälzenden Transportverbesserung das Hauptmotiv für Lists Hinwendung zu der Stadt, so erwies es sich nun erwartetermaßen als günstiger Nährboden und trug wesentlich zu einem Erfolg bei, den der Eisenbahnvorkämpfer bis dahin andernorts vergeblich erstrebt hatte.⁵² Lists Pionierleistung wird nicht geschmälert, wenn wir auf deren objektive Vorbedingung hinweisen. Mottek hat dieser im Zusammenhang mit der Rolle der Propagandisten für den Beginn des deutschen Eisenbahnbaus nicht die notwendige Aufmerksamkeit gewidmet und daher den Einfluß des subjektiven Faktors auf die Bourgeoisie zu hoch angesetzt.⁵³ Erst auf der Grundlage eines existierenden Engpasses, den Mottek bekanntlich für Deutschland weitgehend außer acht läßt, und nicht allein durch das theoretische Erkennen der von List erläuterten Vorzüge der Eisenbahn ging das messestädtische Handelskapital auf seine Pläne ein. Durch ihn erfuhr es, welcher Weg trotz der noch immer einem Bahnbau nach Magdeburg entgegenstehenden Hindernisse beschritten werden mußte, um die latente Transportkalamität zu beseitigen und die Verkehrsposition der Stadt entscheidend zu verbessern. Auch der Hinweis auf die besondere Eignung Leipzigs zum Eisenbahnbau kam den lokalpolitischen Wünschen sehr entgegen.

Einige Großkaufleute – List charakterisierte sie als „junge Männer von Bildung, Kapital und Ansehen“ – nahmen Kontakt mit ihm auf, bekundeten Interesse an dem propagierten Vorhaben und begannen, für dessen Realisierung einzutreten: zuerst Wilhelm Seyfferth, der bereits auf Geschäftsreisen in England die Eisenbahn kennengelernt hatte und von dem dort Gesehenen beeindruckt war; dann Albert Dufour-Feronce und wahrscheinlich durch dessen Vermittlung später Gustav Harkort und Carl Lampe sowie einige andere.⁵⁴ Die vier Genannten wurden seitens der Leipziger Bourgeoisie die Hauptförderer des List'schen Planes und als solche Mitbegründer des im März 1834 geschaffenen Eisenbahnkomitees und der daraus im Mai/Juni des folgenden Jahres hervorgegangenen Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie. Sowohl im Komitee als auch im Direktorium der Gesellschaft übernahm Harkort von Anfang an den Vorsitz und behielt ihn 30 Jahre bis zu seinem Tode 1865 (Abb. 7). Wie sich aus ihren unten genannten Geburtsjahren erkennen läßt, gehörten die Vier einer neuen Generation der Leipziger Kaufmannschaft an und standen z. T. noch am Anfang ihrer Laufbahn.⁵⁵ In den folgenden rund drei Jahrzehnten – auf ökonomischem Gebiet gekennzeichnet durch die Industrielle Revolution – zählten vor allem Harkort und Dufour-Feronce zu den führenden Repräsentanten der Bourgeoisie in Leipzig und durch das Fehlen einer starken Großindustrie, wie sie im Rheinland existierte, auch innerhalb Sachsens. Der in ihrem Hervortreten sichtbar werdende Generationswechsel erklärt auch, warum 1829 keiner

⁵¹ StadtAL, Stadtverordnete, E Nr. 5 Bd. 1, Bl. 36; LZ, 1833, S. 2617; LT, 1833, S. 2878 f. „List weckte die ersten ersten Gedanken an die Ausführbarkeit einer Eisenbahn in Sachsen“, schrieb Lampe (vgl. Anm. 12 in diesem Kapitel).

⁵² StADr, MdI, Nr. 148a, Bl. 6 f.

⁵³ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 153.

⁵⁴ E. Kroker, a. a. O., S. 227; E. Hillig, a. a. O., S. 4; Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 787.

⁵⁵ Z. B. hatten Seyfferth und Lampe erst 1828 bzw. 1829 das Leipziger Bürgerrecht erworben.

von ihnen im Zusammenhang mit dem Projekt der Eisenbahn nach Magdeburg genannt wurde.⁵⁶ Um den richtigen Maßstab für die Beurteilung der vier Eisenbahnförderer zu gewinnen, ist es notwendig, ihre Herkunft und ihr Wirken auf ökonomischem Gebiet zu untersuchen; besonderes Interesse verdient dabei ihr vielseitiges Engagement in der unmittelbaren Produktion, weil sich daran grundlegende Prozesse und Wandlungen im Zuge der Industriellen Revolution ablesen lassen.⁵⁷

Der bisherige Werdegang der Vier hatte sich noch weitgehend im Rahmen der traditionellen Ausbildung und Betätigung in der Handelssphäre vollzogen:

Wilhelm Seyffert (1807–1881) hatte in Leipzig den Kaufmannsberuf erlernt und war 1828 in eine Englische Manufakturwarenhandlung als Teilhaber eingetreten. Nach dem Tode seines reichen Vaters 1832, der einer der neun Handlungsdeputierten gewesen war, wurde er an dessen Stelle Hauptteilhaber in dem großen Speditions- und Wechselgeschäfts Vetter & Co. Von seinem Großvater 1780 gegründet, war es seit 1803 eine Farbwarenhandlung, die später aber auch Kolonialwaren vertrieb und Kommissions- und Speditionsgeschäfte übernahm. Um 1833 übte die Firma höchstwahrscheinlich primär Bankfunktionen aus und unterhielt zusammen mit einem anderen Unternehmen das Hauptlager der sächsischen Blaufarbenwerke, deren Produkte sie wahrscheinlich auch inner- und außerhalb Deutschlands vertrieb.⁵⁸ Bei Wilhelm Seyffert lag daher das Schwergewicht der ökonomischen Betätigung nicht im Handel, sondern in Bankgeschäften, und er galt auch als Bankier. Wie das Bankkapital sich erst allmählich aus dem Handelskapital entwickelt hatte, so war es in Leipzig mit ihm und seinen ökonomischen Bedürfnissen noch eng verbunden. Die Privatbankiers fungierten z. T. auch als Speditoren und Kommissionäre und hatten insofern direkt wie indirekt ebenfalls Interesse am Gebrauchswert der Eisenbahn.⁵⁹

Albert-Dufour-Feronce (1798–1861) stand seit 1817 nach dem Tode seines Vaters an der Spitze einer der bedeutendsten Handelsfirmen Leipzigs (ab 1798 Dufour Gebr. & Co.), die entsprechend der Herkunft der Familie besonders enge Beziehungen zu Frankreich unterhielt und von dort, insbesondere aus Lyon, wertvolle Seidenwaren bezog und in viele Länder, namentlich nach Ost- und Südosteuropa, weiterverkaufte. Umgekehrt erwarb sie in Sachsen und benachbarten Gebieten Gewerbezeugnisse und versandte sie teils auf eigene, teils auf fremde Rechnung nach Übersee, was für die Zeit um 1832 und danach bezeugt ist. Beweiskräftigster Ausdruck für den Rang des Unternehmens war der Besitz des palaisartigen Romanushauses seit 1794, eines der größten und prachtvollsten Barockgebäude in Leipzig, sowie die Tatsache, daß das Handelsge-

⁵⁶ Umgekehrt beteiligten sich von den damaligen Interessenten im wesentlichen nur der Kaufmann K. G. Tenner, der in Strehla einen größeren chemischen Betrieb besaß. Zwei verstarben 1833, andere hatten inzwischen den Höhepunkt ihres Wirkens überschritten. Doch der an den Vorarbeiten führend beteiligt gewesene Handlungskonsulent Dr. Wiesand verfaßte im November 1833 die im folgenden Abschnitt zu behandelnde Petition und nahm in sie auch seinerzeit schon geäußerte Gedanken auf.

⁵⁷ Allerdings muß in diesem Rahmen davon abgesehen werden, ihre gesamte gesellschaftliche Stellung zu charakterisieren, wie z. B. das Wirken in kulturellen Vereinigungen, dem Gewandhausdirektorium und dem Leipziger Kunstverein. Die politische Haltung wird im übernächsten Abschnitt kurz umrissen.

⁵⁸ StadtAL, Tit. XXXIV Nr. 88 Bd. 6, Eintrag 219; E. Kroker, a. a. O., S. 189; E. Schumann, a. a. O., S. 259.

⁵⁹ Ebenda, S. 256, 259.

wölbe der Dufours sich an exponierter Stelle, im Erdgeschoß der Handelsbörse als der Versammlungsstätte der Kaufleute, befand und das teuerste war, das der Rat vermietete! Filialen der Firma befanden sich in Lyon, Hamburg und Braunschweig.⁶⁰

Gustav Harkort (1795–1865) hatte sich zwar in Leipzig seit 1820 ausschließlich auf kommerziellem Gebiet betätigt, entstammte aber einer Familie, die bei Hagen in Westfalen ein Gut mit umfangreicher Land- und Forstwirtschaft, in Verbindung damit eine große Branntweinbrennerei und vor allem ein Walzwerk und ein Hammerwerk besaß. Einer seiner Brüder war der bereits vorgestellte Industriepionier und Eisenbahnpropagandist Friedrich Harkort, durch den er sicher auch Impulse für sein Wirken beim Eisenbahnbau erhalten hat. Er hatte ein „Handlungs-Institut“ besucht und seine praktische Ausbildung auf kaufmännischem Gebiet in der eigenen Firma erhalten, die so groß war, daß der Vertrieb der erzeugten Eisen- und Stahlwaren selbst vorgenommen wurde.⁶¹ 1820 nach dem Tode seines Vaters in die Messestadt übersiedelt, gründete Gustav Harkort zusammen mit einem Bruder (Carl Friedrich) eines der üblichen Kommissions- und Speditionsgeschäfte. Die Firma kaufte ebenso wie Dufour Gebr. & Co. Gewerbezeugnisse in Sachsen und seiner Umgebung auf und versandte sie bis nach Übersee – teils auf eigene Rechnung, teils im Auftrage anderer Firmen, möglicherweise auch der Rheinisch-westindischen Kompanie in Elberfeld, deren Agent sie war. Noch wichtiger war allerdings der Verkauf von englischem Baumwollgarn in den sächsischen Textilzentren, der u. a. seit 1825 über eine Filiale in Zittau erfolgte; im Adreßbuch erscheint das Unternehmen der beiden Harkorts direkt als „Englische Garnhandlung“. Es weist auf die im weltoffenen Leipzig für einen Zugezogenen bestehenden Aufstiegsmöglichkeiten hin, daß sich der gewandte und geschäftstüchtige Gustav Harkort innerhalb eines Jahrzehnts unter den Großhandel treibenden Kaufleuten eine geachtete Stellung erwerben konnte; auf Grund dessen wurde er nach dem Übergang zur kapitalistischen Stadtverwaltung Handlungsdeputierter sowie Handelsgerichtsbeisitzer und für kurze Zeit auch Stadtverordneter, während Carl Friedrich überhaupt nicht hervorgetreten ist.⁶²

Carl Lampe (1804–1889) war der Sohn des Hauptteilhabers der Drogenhandlung Brückner, Lampe & Co. (hervorgegangen aus einer seit 1750 in Leipzig bestehenden großen Drogerie), deren Geschäftsbeziehungen im Osten bis nach Rußland, im Westen bis nach Amerika reichten. Er hatte in Berlin – wahrscheinlich im dortigen Zweiggeschäft – „die Handlung erlernt“, längere Zeit (Geschäfts-?) Reisen unternommen und war erst Ende

⁶⁰ M. v. Seydewitz, Sachsen und der Suezkanal. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte, 1942, S. 82 ff.; Neue Deutsche Biographie, Bd. 4, Berlin (West) 1959, S. 177 f.; Einleitung zum Findbuch „Nachlaß Dufour“ im Stadtarchiv Leipzig von P. Beycr; StadtAL, Ha VI/1a Bd. 19, Bl. 485 ff.

⁶¹ Nach Rückkehr aus den Befreiungskriegen, in denen Gustav Harkort bereits als freiwilliger Landwehroffizier gegen die napoleonische Fremdherrschaft gekämpft hatte, übernahm er vor allem diesen Vertrieb und bereiste zwecks Einholung von Aufträgen wiederholt Norddeutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen, wobei er gleichzeitig auch Firmen aus Elberfeld und Barmen vertrat, und übte somit die Funktion eines kapitalistischen Handelsreisenden aus.

⁶² R. Weinmeister, Gustav Harkort als Wirtschaftsführer im Lichte zeitgenössischen Urteils. Leipzig 1942; E. Soeding, Die Harkorts, 2 Bde., Münster 1957 (Seitenzahlen im Namensregister der Arbeit); Neue Deutsche Biographie, a. a. O., Bd. 7, S. 675 ff.; E. Schumann, a. a. O., S. 270 ff.; W. Köllmann, a. a. O., S. 53, 55; B. Lange u. R. Böker, a. a. O., S. 31–40.

1829 nach Leipzig zurückgekehrt, um die Nachfolge seines bereits 1817 verstorbenen Vaters in dem Unternehmen anzutreten.⁶³

Alle vier Eisenbahnförderer waren auf der Grundlage ererbten Kapitals tätig; mit Ausnahme Harkorts übernahmen sie als Allein- oder Hauptinhaber die väterliche Firma. Den Gegenstand ihres Handels bildeten großenteils aus dem Ausland bezogene traditionelle Kaufmannsgüter (englische Manufakturwaren und Garne, französische Seidenwaren, Drogen), vorwiegend also wertvolle Industrie- und Manufakturerezeugnisse der kapitalistisch fortgeschrittensten Länder Westeuropas, die im Gegensatz zu den Kolonialwaren auch unter den Bedingungen der ökonomischen Stagnation in Deutschland zwischen 1815 und 1833 noch relativ günstige Möglichkeiten der Profiterzielung boten. Als „Importeurs fremder Industrieprodukte“⁶⁴ waren sie von der Entwicklung der Produktion im eigenen Lande nur begrenzt abhängig und schaden dieser sogar z. T., indem sie die ökonomische Invasion Englands unterstützten. Da sie sich bei den eingeführten Waren einen Teil des im kapitalistischen Westeuropa erzeugten Mehrwertes aneigneten, konnten sie Geldfonds akkumulieren, was vor 1834 fast nur im Großhandel und hier wieder auch nur in bestimmten Zweigen möglich war. Damit decken sich die am individuellen Beispiel getroffenen Feststellungen mit der von Mottek gegebenen Antwort auf die Frage nach der Herkunft der Kapitalien, deren Anlage in der Produktionsphäre seiner Ansicht nach den Beginn der Industriellen Revolution auslöste.⁶⁵ Ein ökonomischer Anreiz für die Umwandlung der z. T. für den Handel nicht benötigten Geldfonds in industrielles Kapital bestand für die späteren Eisenbahnförderer offenbar noch nicht, da dazu ganz allgemein entsprechende Gewinnchancen fehlten.⁶⁶

Während sich die vier Kaufleute bis zur Zollvereinsgründung einer Beteiligung an der unmittelbaren Produktion enthalten hatten, waren sie in der Folgezeit führend engagiert bei der massenhaften Umwandlung akkumulierten Handelskapitals in produktives Kapital, die namentlich in der nun beginnenden Phase der Industriellen Revolution erfolgte.⁶⁷ Abgesehen von dem noch gesondert zu behandelnden Eisenbahnbau bildete den Anfang dazu für zwei von ihnen 1836 die Zuwendung zur Spinnerei, dem ersten von der Mechanisierung erfaßten Zweig der unmittelbaren Produktion. 1830 hatte der bedeutende Wollgroßhändler Ferdinand Hartmann in Leipzig-Pfaffendorf eine Kammgarnspinnerei gegründet. Von Anfang an mit Werkzeugmaschinen und einer Dampfmaschine ausgestattet, besaß sie als erster Betrieb in Leipzig den Charakter einer Fabrik und war innerhalb Deutschlands eines der ältesten und zugleich größten Unternehmen dieser Art; bis in die sechziger Jahre nahm sie hinsichtlich der Zahl der Arbeitskräfte eine führende Stellung unter den Leipziger Betrieben ein. 1836 wurde die Kammgarnspinnerei in eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 500 000 Talern

⁶³ 200 Jahre Brückner, Lampe & Co. 1750–1950, hrsg. von Brückner, Lampe & Co. KG in Markkleeberg-Großstädteln, Markkleeberg-Großstädteln 1950; W. Lange, Leipzigs älteste „Droguerei“. In: Deutsche Drogistenschaft, 1938, Nr. 22 (2. Juni), S. 11 f.; StadtAL, Tit. XXXIV Nr. 88 Bd. 6, Eintrag Nr. 357.

⁶⁴ MEW, Bd. 4, S. 52.

⁶⁵ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 121 f.

⁶⁶ Lediglich Lampes Unternehmen stellte in enger Verbindung mit dem Drogenhandel pharmazeutische Präparate her und betrieb die Destillation ätherischer Öle, woraus sich aber erst Jahrzehnte später ein industrielles Unternehmen entwickelte.

⁶⁷ Eine zusammenfassende Darstellung im Hinblick auf Harkort, Dufour-Feronce und Seyfferth gibt E. Schumann, a. a. O., S. 270 ff. Über die Umwandlung von kommerziellem Kapital in industrielles im Rheinland und in Schlesien vgl. H. Wutzmer, a. a. O., S. 145 ff.

umgewandelt – ein Schritt, an dem Harkort und Dufour maßgeblichen Anteil hatten. Beide gehörten in Zukunft zu den Spitzenaktionären des durch ihre Kapitalkraft erheblich vergrößerten Betriebes, der besonders günstige Voraussetzungen für die industrielle Betätigung von Kaufleuten bot:

- Notwendigkeit der Konzentration von Produktionsmitteln und Arbeitskräften, also Bildung eines großen leistungs- und konkurrenzfähigen kapitalistischen Industriebetriebes;
- hoher durch Zentralisation einzelner Beträge abgedeckter Kapitalbedarf bei geringem Risiko und sehr guten Profitaussichten in dem eben erst entstehenden Produktionszweig;
- keine Notwendigkeit für die kaufmännischen Geldgeber, selbst über entsprechende Fachkenntnisse zu verfügen und unmittelbar den Produktionsprozeß zu leiten und zu kontrollieren.⁶⁸

Damit haben wir bereits die wichtigsten Voraussetzungen und Merkmale der Umwandlung von Handels- in industrielles Kapital seitens der Leipziger Bourgeoisie kennengelernt. Mehr oder minder vollständig begegnen sie uns auch bei den anderen Unternehmen, die die Vier gründeten oder förderten. Hier ist an erster Stelle die Beteiligung am Steinkohlenbergbau zu nennen. Sie resultierte offenbar aus der Erkenntnis, daß auf Grund des hohen Brennstoffbedarfs der entstehenden Industrie, der ersten Gasbereitungsanstalten in großen Städten (1838 auch in Leipzig errichtet) wie auch der Haushalte durch den Übergang von der bisherigen handwerklichen Gewinnung der Kohle zur kapitalistischen Großproduktion überdurchschnittliche Profite erzielt werden konnten, zumal nach dem Bau der seit 1836 erstrebten Eisenbahnverbindung Leipzigs mit Zwickau. Erst durch die Kohlezufuhr war in der Messestadt die energie-technische Grundlage der Fabrikindustrie gegeben. Seit 1837 versuchte die Firma Harkort, durch einen Mittelsmann Abbaurechte in Zwickau zu erwerben. Von den kommunalen Organen abgewiesen, die die übermächtige Konkurrenz des Großkapitals für die kleinen Warenproduzenten fürchteten, gelang es ihr schließlich, ihre Ziele außerhalb des Stadtgebietes zu verwirklichen. Mit einem Betriebskapital von nahezu einer Viertelmillion Talern (240 000) gründete sie 1840 den Erzgebirgischen Steinkohlen-Aktienverein. Die Harkorts fungierten in ihm als Hauptaktionär, und bezeichnenderweise befand sich auch sein Büro bei ihnen in Leipzig.⁶⁹ Sie verbanden damit eine Kohlenhandlung und belieferten mit der in den eigenen Bergwerken gewonnenen Steinkohle künftig (vor allem nach der Eröffnung des Eisenbahnverkehrs bis Zwickau 1845) sicher auch die Unternehmen in Leipzig, die ihnen gehörten und an denen sie beteiligt waren, die Kammgarnspinnerei Pfaffendorf, die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, eine Galvanoplastische Anstalt sowie die Maschinenbauanstalt (beide von ihnen 1842 gegründet), mit der ein Jahr darauf auch eine Eisengießerei verbunden wurde. Das letztgenannte Unternehmen war der einzige größere Betrieb dieser Art in Leipzig und entwickelte sich bereits nach wenigen Jahren durch die vorrangige Anwendung von Werkzeugmaschinen, die von einer Dampfmaschine angetrieben wurden, zu einer Fabrik

⁶⁸ E. Schumann, a. a. O., S. 138 ff., 237, 251 f., 298.

⁶⁹ Eckardt und May, 75 Jahre Gemeinschaftsarbeit der Sächsischen Steinkohlenbergwerke, Zwickau 1936, S. 33, 35, 71, 85; H. Rümmler, Ökonomische Merkmale der Entwicklung des Zwickauer Steinkohlenbergbaus und die Formen der Herausbildung des Kapitalismus (vom 16. Jahrhundert bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts). Wirtschaftswiss. Diss. Humboldt-Univ. Berlin 1962, S. 191, 195.

vom Range eines Großbetriebes.⁷⁰ Eine Parallele zu dem behandelten Vorgehen im Zwickauer Raum finden wir im entstehenden Lugau-Oelsnitzer Revier. Durch die Kapitalkraft von Dufour Gebr. & Co. und anderer Leipziger Kaufleute wurde der 1845 gegründete Lugau-Niederwürschnitzer Steinkohlenbau-Verein zum ersten größeren und längere Zeit bestehenden Unternehmen in diesem Gebiet (Aktiengesellschaft mit Anfangskapital von 200 000 Talern). Albert Dufour-Feronce, der übrigens seit 1847 auch in einer Bergbaugesellschaft in Arnstadt (Thür.) vertreten war, stand selbst mehr als ein Jahrzehnt an seiner Spitze.⁷¹ Auf diese Weise wurde von Harkort und Dufour das Entstehen zentralisierter kapitalistischer Betriebe in großem Maßstab gefördert. Beide Handelsfirmen stehen in dieser Hinsicht aber nur für eine Anzahl anderer.⁷²

Wie bereits deutlich geworden ist, bevorzugten die Leipziger Kapitalkreise zunächst die außerhalb der Messestadt vorhandenen Anlagemöglichkeiten, so daß deren industrielle Entwicklung vor allem auf Grund ungünstiger Standortfaktoren wesentlich schwächer begann und voranschritt als die Investitionen seiner Bourgeoisie in der unmittelbaren Produktion. Hauptmotiv für das erwachte Interesse an industriellen Kapitalanlagen war zweifelsohne die nunmehr gegebene Möglichkeit, in einzelnen, z. T. völlig neuen Produktionszweigen auf der Grundlage einer besonders starken Konzentration von gleichfalls neuen Produktionsmitteln sowie von Arbeitskräften überdurchschnittlich hohe, wahrscheinlich Extraprofite zu erzielen. Nach der Zollvereinsgründung bestanden dafür namentlich durch die beginnende Herausbildung eines nationalen Marktes und durch den Zollschutz gegenüber der englischen Konkurrenz relativ günstige innere und äußere Voraussetzungen.⁷³ Umgekehrt hatte für die messestädtischen Kaufleute die Attraktivität des traditionellen Handels mit ausländischen Gütern durch deren erhöhte Zollbelastung wahrscheinlich etwas abgenommen. „Keine Kapitalgattung hat größere Leichtigkeit, ihre Bestimmung, ihre Funktion zu ändern als das Kaufmannskapital.“⁷⁴ Warf der Handel einen niedrigen Durchschnittsprofit ab, so verwandelte sich ein Teil des dort angelegten Kapitals in industrielles. Die Leipziger Kaufleute wandten ihre Geldfonds jeweils dort an, wo sich die höchsten Profite erzielen ließen. Und sie wußten sich in kürzester Zeit auch in der jungen In-

⁷⁰ E. Schumann, a. a. O., S. 120, 133, 271.

⁷¹ Außer ihm gehörten auch andere Leipziger dem Direktorium an. Eckardt und May, a. a. O., S. 49, 91 f., 263; Leipziger Adreßbuch, 1846, S. 109.

⁷² So hatte die Firma Schömberg, Weber & Co. – laut Adreßbuch eine Kolonialwarenhandlung, Kommissions- und Speditionsgeschäft – seit 1839 bedeutenden Anteil an der Gründung und Entwicklung der sog. Sächsischen Eisenkompanie, eines Unternehmens, das in Cainsdorf bei Zwickau das damals größte und modernste Eisenhüttenwerk Sachsens errichtete (Gießerei und Walzwerk mit Bohr-, Dreh- und Hobelmaschinen sowie eigenen Bergwerken): die Königin-Marien-Hütte. Die Leipziger Firma war Bevollmächtigter der Eisenkompanie und hatte damit ihre kaufmännische Leitung und Verwaltung inne. Vgl. Zwickauer Wochenblatt, 1840, S. 13; 1842, S. 122; Erzgebirgisch-Voigtländisches Kreisblatt, 1846, S. 42 f. Zugleich war sie aber auch seit 1839 an der Belieferung der im Vorjahr errichteten städtischen Gasanstalt in Leipzig mit Steinkohle aus dem Zwickauer Raum beteiligt, wobei der Transport noch mit Fuhrwerken erfolgte. StadtAL, Tit. XXVI Nr. 10 Bd. 1, Bl. 99 ff.; Bd. 3, Bl. 21 f. Das starke Engagement der messestädtischen Bourgeoisie im Zwickauer Raum mußte auch das Streben nach Zustandekommen der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn verstärken und war andererseits sicher schon im Hinblick darauf erfolgt. Weitere Beispiele für die industrielle Betätigung siehe bei H. Zwahr, Zur Konstituierung, a. a. O., S. 34–36.

⁷³ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 123, 130 ff.

⁷⁴ MEW, Bd. 23, S. 293.

industrie eine bestimmende Position zu sichern. Die von ihnen begründeten und hauptsächlich finanzierten großen und nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüsteten Unternehmen hoben sich eindeutig von der Vielzahl kleiner und kleinster Produktionsstätten ab, die sich z. T. aus handwerklichen Anfängen über das Manufakturstadium durch Eigenakkumulation allmählich zur Fabrik entwickelten.

Durch die Bildung von industriellen Großbetrieben, die zumindest innerhalb Sachsens in mehreren Produktionszweigen wie dem Steinkohlenbergbau, der Eisenverhüttung und dem Maschinenbau einen beachtlichen qualitativen Fortschritt darstellten und z. T. zu einem Durchbruch führten, hatten Harkort, Dufour und andere Vertreter der Leipziger Bourgeoisie wesentlichen Anteil an der Industriellen Revolution – ob man diese nun aus der Sicht von Mottek oder von Jonas beurteilt. Die dadurch erfolgte Massenanlage von konstantem fixem Kapital förderte sowohl die Anwendung der Werkzeugmaschine wie der dreiteiligen Maschinerie überhaupt und damit die Herausbildung der Fabrik als auch die neben diesem Kernprozeß in anderen Bereichen vollzogenen Umwälzungen. Auf höherer Stufe und unter veränderten gesellschaftlichen Bedingungen wurde damit nach einer Unterbrechung in den vorhergehenden Dezennien das Eindringen des Leipziger Handelskapitals in die Produktion fortgesetzt, das bereits vom 15. Jahrhundert datierte und sich auf den Bergbau des Erzgebirges und des Mansfelder Gebietes, die damit verbundene Erzverhüttung und bedeutende Manufakturgründungen inner- und außerhalb Leipzigs konzentriert hatte.⁷⁵ Lampes Betätigung in der unmittelbaren Produktion ergab sich aus dem Drogenhandel seiner Firma. Neben der Herstellung pharmazeutischer Präparate bestand sie vor allem in der auf handwerksähnlicher Grundlage bereits seit 1810 betriebenen Destillation ätherischer Öle. Zusammen mit einem anderen Kapitalisten gründete die Firma 1859 in Leipzig einen Betrieb für die letztgenannte Aufgabe, der sich zu einem der bedeutendsten Unternehmen dieser Art entwickelte, ohne daß Lampe reiner Fabrikant wurde.⁷⁶ Neben der Leipzig-Dresdner und der Magdeburger-Leipziger Eisenbahn wurden von den Vier auch andere deutsche Verkehrsunternehmen geplant bzw. maßgeblich gefördert, worauf bereits hier hinzuweisen ist. Seyfferth war 1841 Mitbegründer der Sächsisch-bayrischen Eisenbahnkompanie, nachdem er von Anfang an, seit 1836, im Vorbereitungskomitee gewirkt hatte (zeitweilig sogar als dessen Vorsitzender). Auch Harkort und Dufour hatten Aktien des Unternehmens in Besitz; letzterer war auswärtiges Mitglied des 1837 gebildeten Ausschusses der Gesellschaft für den Bau der Erzgebirgischen Eisenbahn (Zwickau-Chemnitz-Riesa).⁷⁷

⁷⁵ Leipzig in acht Jahrhunderten, a. a. O., S. 31 f., 81 ff. Dem zunehmenden Engagement des Handelskapitals in der Produktionssphäre stand ein verstärktes Eindringen von größeren Fabrikanten in die Zirkulationssphäre gegenüber. Indem sie den Bezug von Roh- und Hilfsstoffen und den Fernabsatz der Erzeugnisse selbst vornahmen, verschwand allmählich die traditionelle Arbeitsteilung zwischen Produzent und Kaufmann in ihrer ausgeprägten Form, somit auch die weitgehende Alleinherrschaft des kommerziellen Kapitals im Austausch, was seine spätere Unterordnung unter das industrielle vorbereitete.

⁷⁶ Interessanterweise existiert die Firma noch heute: bis Mai 1972 Brücol-Werk Möbius, Brückner, Lampe & Co., seitdem VEB BRÜCOL-CHEMIE Markkleeberg.

⁷⁷ R. Strauß, 100 Jahre, a. a. O. Zusammen mit dem Kaufmann Sellier wollten Harkort und Dufour 1836 nach dem Scheitern eines früheren Versuches eines Dresdner Unternehmers die Elbdampfschiffahrt auf sächsischem Gebiet einführen, in Strehla mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn verbinden sowie später die Fahrten bis Hamburg ausdehnen. Sie mußten aber auf Grund des Widerstandes Dresdner Interessenten von dem Vorhaben Abstand nehmen. StAdr, MdI, Nr. 15065 Bd. 1, vor allem Bl. 3 ff., 26 ff.

Das Bild von der außerordentlichen Vielseitigkeit der ökonomischen Betätigung dieser Eisenbahnförderer wird erst ein vollständiges, wenn wir neben Handel, unmittelbarer Produktion und Transportindustrie auch Bank- und Versicherungsunternehmen ins Auge fassen. Seyfferth und Harkort waren z. B. Direktoren der 1830 gegründeten Leipziger Lebensversicherungsgesellschaft, der ersten Aktiengesellschaft in der Messestadt; ihr Kapital stieg bis 1847 auf umgerechnet fast 16 Millionen Goldmark. Alle vier Firmen gehörten 1838 zu den Begründern der Leipziger Bank, eines Aktienunternehmens, das von der Regierung erstmals das Recht der Ausgabe von Banknoten erhielt und in dem die Privatbankiers wie Seyfferth die führenden Aktionäre waren; in der Folgezeit waren sie auch in Direktorium und Ausschuß der Bank vertreten. Mit Ausnahme Lampes schufen sie 1856 mit anderen Firmen die Allgemeine Deutsche Creditanstalt (ADCA) als erste sächsische Kreditbank, die durch Konzentration zersplitterter Geldfonds vorwiegend an Fabrikanten Kredite vergab und diese damit in ökonomische Abhängigkeit brachte, die aber auch selbst als Gründer und Teilhaber von Industrie- und anderen Unternehmen auftrat. Wie bei der Leipziger Bank hatten die Eisenbahnförderer auch hier Spitzenpositionen inne; Harkort war bis zu seinem Tode 1865 Vorsitzender des Verwaltungsrates.⁷⁸ Auf diese Weise konnte die Leipziger Großbourgeoisie „dank ihrer Kapitalkraft . . . in wachsendem Maße Handels-, Bank-, Industrie- und Verkehrsunternehmen in einer Hand vereinigen . . . Während in Preußen . . . die Schwerindustriellen von Rhein und Ruhr zur bestimmenden Gruppe innerhalb der Großbourgeoisie aufstiegen und ‚mehr und mehr die Stellung einer Art Gesamtrepräsentanz der gesamten Bourgeoisie‘ einnahmen, übten in Sachsen nach wie vor die Leipziger Handels- und Bankherren einen entscheidenden Einfluß in ihrer Klasse aus.“⁷⁹

Der nunmehr gegebene Überblick über die ökonomische Betätigung der Eisenbahnförderer läßt die Frage entstehen, ob sie beim Umfang ihrer Kapitalanlagen in der unmittelbaren Produktion und im Bank- und Versicherungswesen ungefähr seit dem Ende der vierziger Jahre überhaupt noch als Kaufleute zu klassifizieren sind. Leider gestattet es die Quellenlage nicht, eine exakte Antwort darauf zu geben, so daß lediglich entsprechende Überlegungen angestellt werden können. Fest steht zunächst, daß von den Vier keiner den völligen Übergang von der Zirkulationssphäre zur Produktionssphäre vollzogen hat, wie es bei manchen anderen Kaufleuten vorkam, die vor allem direkt in den Gewerbezentren (z. B. der preußischen Rheinprovinz) ansässig waren.⁸⁰ Wo das Schwergewicht ihrer finanziellen Beteiligung lag, muß aber bereits offenbleiben. Für ein partielles Herausgehen aus dem Handel steht lediglich bei Dufour ein Nachweis zur Verfügung.⁸¹ Ein Gegenbeispiel liefert aber die Firma Harkort. Durch eine aufsehenerregende Expedition nach Asien – Ende 1843 begonnen – bekundete sie, daß sie über ihrem starken industriellen Engagement nicht versäumte, neue und geradezu weltumspannende Aktivitäten im Handel zu entwickeln. Zusammen mit einem anderen Leipziger Handelshaus unternahm sie den erfolgreichen Versuch, im fernen Ostindien und China Absatzmöglichkeiten für sächsische und westfälische Textil- und Metallwaren zu erschließen. Gustav Harkorts Sohn Bernhard, der an der Expedition teilnahm, wurde

⁷⁸ E. Schumann, a. a. O., S. 260 ff.; Leipziger Adreßbuch, 1857–1865.

⁷⁹ R. Zeise, Zur Rolle der sächsischen Bourgeoisie im Ringen um die wirtschaftspolitische Vormachtstellung in Deutschland in den fünfziger und sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts. In: Reichsgründung 1871 Bd. 1, a. a. O., S. 237.

⁸⁰ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 124; H. Wutzmer, a. a. O.

⁸¹ StadtAL, Handelsgericht, Firmenanzeigen, NF Bd. X, Bl. 142 f., 190.

dadurch 1846 Mitbegründer eines Geschäftshauses in Kanton.⁸² Das Interesse an Handelsverbindungen mit dem Fernen Osten und an einer beträchtlichen Verkürzung des zurückzulegenden Weges im Zusammenhang mit der Herausbildung des kapitalistischen Weltmarktes kam auch in der gleichzeitigen Beteiligung an den Vorarbeiten für das größte im 19. Jahrhundert realisierte Verkehrsprojekt der Welt, den Suezkanal, zum Ausdruck. Hier war es jedoch wieder Dufour-Feronce, der unter Ausnutzung seiner engen Beziehungen zu französischen Kapitalkreisen inner- und außerhalb Deutschlands mit erstaunlicher Intensität den Plan verfolgte; er trug 1846 in Paris zur Gründung der internationalen Studiengesellschaft für den Suezkanal bei und bildete den führenden Kopf ihrer deutschen Guppe, der aus Leipzig auch Gustav Harkort und Louis Sellier angehörten.⁸³

Es ist neben der mehr oder minder stark fortdauernden kaufmännischen Betätigung zu beachten, daß Harkort, Dufour usw. auch als Allein- oder Mitbegründer bzw. -besitzer von kapitalistischen Industriebetrieben nicht mit dem Typ des Fabrikanten in der Periode der Industriellen Revolution identifiziert werden können. Während dieser überwiegend den betreffenden Beruf erlernt hatte, Erfinder und Konstrukteur war, zumindest anfangs noch mitarbeitete und den Produktionsprozeß leitete, fungierten sie in den meisten Unternehmen nur als Geldgeber, hatten allenfalls die sog. kaufmännische Leitung und übertrugen die technische fachlich vorgebildeten Kadern. Auf diese Weise eigneten sie sich den von den Arbeitern geschaffenen Mehrwert vielfach ohne wesentliche eigene Tätigkeit an. Subjektiv betrachteten sie sich auch nach wie vor noch als Kaufleute. So erklärte Dufour-Feronce 1848 in einer Druckschrift: „... ich bin nicht Fabrikant und habe keine Lust, es zu werden.“⁸⁴ Es gehörte geradezu zu den Merkmalen kaufmännischer Investitionspolitik, sich an verschiedenen Unternehmen zu beteiligen, um das Geschäftsrisiko zu vermindern. Auffallend an Harkort und Dufour ist dabei aber, daß selbst Bruchteile ihrer akkumulierten Geldfonds ausreichten, um fast jedes der von ihnen geförderten Unternehmen entweder bereits als Großbetrieb zu gründen oder dazu zu entwickeln. Die behandelten Eisenbahnförderer sind daher als kaufmännisch-industrielle Kapitalisten zu charakterisieren.

Überblicken wir ihre Betätigung in der Sphäre der materiellen Produktion, zu der auch der Verkehr gehört, so stoßen wir auf den interessanten Umstand, daß sie mit dem Eisenbahnbau einsetzt. Der Prozeß der Umwandlung akkumulierten Handelskapitals in produktives Kapital begann bei ihnen durch ihr starkes Engagement bei der 1835 gebildeten Leipzig-Dresdner-Eisenbahnkompanie, griff aber bereits im folgenden Jahr auf die unmittelbare Produktion über und leitete eine eindeutig erkennbare Investitionswelle ein. Dieses Verkehrsunternehmen wurde zum ersten von ihnen gegründeten zentralisierten kapitalistischen Betrieb, der auch in der Folgezeit innerhalb Sachsens hinsichtlich der Konzentration von Kapital, Produktionsmitteln und Arbeitskräften alle anderen überragte und nur in anderen Eisenbahngesellschaften wie der 1841 gebildeten Sächsisch-bayrischen Eisenbahnkompanie eine Parallele hatte bzw. von ihnen noch übertroffen wurde. Für Harkort, Dufour usw. war der Eisenbahnbau ebenso wenig eine Kapitalanlage schlechthin wie für die Förderer des Projekts von 1829. Zwischen ihrer Zuwendung zur eigentlichen Produktion und dem Streben nach Schienen-

⁸² LZ, 15. 2. 1845. Zu Harkorts fortdauernder Betätigung im Handel vgl. B. Lange u. R. Böker, a. a. O., S. 8.

⁸³ M. v. Seydewitz, a. a. O.; R. Zeise, a. a. O., S. 242 f.

⁸⁴ Zitiert bei Ch. Böker, a. a. O., S. 138.

wegen bestand insofern ein qualitativer Unterschied. Während sie in der Industrie lediglich zum Zwecke der Kapitalverwertung investierten und günstige Möglichkeiten dazu erst nach 1834, offenbar ab 1836 entstanden, resultierte ihr starkes Interesse an Eisenbahnen vorrangig aus deren Bedeutung für die Warenzirkulation als ihrem bisherigen ökonomischen Hauptbetätigungsfeld und wurde daher durch die Gründung des Zollvereins lediglich intensiviert. Hinzu kam aber nun je länger, je mehr der Wunsch, mittels der Schienenwege günstigere Voraussetzungen für die industrielle Betätigung zu schaffen. Es war also zunächst und primär das Interesse an mittelbaren Profiten, das bei Harkort, Dufour usw. den Anstoß dazu gab, den Eisenbahnbau zu betreiben, und nicht etwa bloß der Wunsch, dadurch eine neue Investitionsmöglichkeit zu erschließen – eine Erkenntnis, die sich mit der in den „Studien“ enthaltenen Einschätzung Motteks hinsichtlich der ersten Eisenbahninitiatoren in deutschen Städten (darunter auch Leipzig) deckt.⁸⁵ Als Kaufleute wie auch als Allein- und Mitinhaber von zentralisierten Betrieben wurden die Förderer des neuen Verkehrsträgers nach einem Ausdruck von Eichholtz zu „Großkonsumenten des Eisenbahnprodukts“ und waren in dieser Eigenschaft auch im Falle Leipzigs identisch mit den Gründern und Spitzenaktionären der Eisenbahngesellschaften.⁸⁶ „Gerade die mächtigsten, die führenden Bourgeois . . . befanden sich auch im Eisenbahnbau an der Spitze.“⁸⁷ Engelberg hat es einmal eine „besondere Aufgabe der Historiker“ genannt, „herauszuarbeiten, welchen Charakter und welches Ausmaß die Entscheidungs- und Handlungsfreiheit der Menschen je nach Epoche, je nach dem besonderen Gesellschafts- und Produktionsbereich und nicht zuletzt je nach der Klassenzugehörigkeit annimmt“.⁸⁸ Mit den vorstehenden Ausführungen ist versucht worden, dieser Forderung zu entsprechen und ebenso wie bei List die im Untersuchungszeitraum relativ große Rolle der Persönlichkeit im Wirtschaftsleben sichtbar zu machen. Verallgemeinernd bleibt nur noch hinzuzufügen, daß für Harkort, Dufour und andere einflußreiche Leipziger Bourgeois im Kapitalismus der freien Konkurrenz und auch bereits während des Übergangs zu ihm offensichtlich sehr günstige Bedingungen für ihr individuelles Wirken existierten und sie sich dadurch zu kaufmännisch-industriellen Kapitalisten von großem Format entwickeln konnten.

IV. Strategie und Taktik in der Eisenbahnpolitik der Leipziger Bourgeoisie

Auf der Grundlage des Kontaktes mit führenden Großkaufleuten erzielte List bereits wenige Wochen nach Veröffentlichung seiner Schrift einen ersten Erfolg, der die Aufgeschlossenheit der Leipziger Bourgeoisie gegenüber seinen Vorschlägen zur Transport-

⁸⁵ H. Mottek, *Zum Verlauf*, a. a. O., S. 32. Daß sie in der Folgezeit auch reichliche unmittelbare Profite zu erlangen hofften und der Umfang ihrer Kapitalbeteiligung an dem Unternehmen bei seiner Gründung, die allerdings erst nach mehrjährigen unentgeltlichen Vorarbeiten erfolgte, ebenso wie bei allen anderen Aktionären von dieser Erwartung stimuliert wurde, steht dazu nicht im Widerspruch. Kommt es doch hier zunächst darauf an, den die ersten Aktivitäten auslösenden Faktor zu kennzeichnen. Der Problemkreis des Verhältnisses zwischen mittelbarem und unmittelbarem Profit wird noch später untersucht.

⁸⁶ D. Eichholtz, a. a. O., S. 31.

⁸⁷ Ebenda, S. 203.

⁸⁸ E. Engelberg, *Über Gegenstand und Ziel der marxistisch-leninistischen Geschichtswissenschaft*. In: *ZfG*, 1968, S. 1124 f.

verbesserung belegt. Auf seine Anregung wurde eine Petition an die Regierung verfaßt und von 316 Firmen und Einzelpersonen unterzeichnet, zu denen auch alle angesehenen Handelshäuser gehörten. Eine einmütige Interessenbekundung der Leipziger Bourgeoisie, der sich später auch Stadtverordnete und Stadtrat anschlossen, hatte diese Eingabe Gewicht und Bedeutung, und wie bereits die Schrift Lists wurde auch sie von der sächsischen Regierung positiv aufgenommen. Was sich daran in rascher Folge im Hinblick auf die Vorbereitungen für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn anschloß, kann in diesem Rahmen nur angedeutet werden: Am 9. und 10. Dezember fand eine grundlegende Konferenz im sächsischen Innenministerium statt. An ihr nahmen aus Leipzig außer dem das Vorhaben sehr unterstützenden Regierungskommissar von Langenn Harkort, Dufourferonce, Seyfferth und Lampe teil. Obwohl in ihr allgemein anerkannt wurde, daß List den entscheidenden Anstoß gegeben hatte, war er nicht eingeladen worden – ein erster Ausdruck der Absicht, den Eisenbahninitiator als „Ausländer“ von internen Absprachen auszuschließen. Um die Aufmerksamkeit des „Publikums“ von den Folgen des am 1. Januar 1834 wirksam gewordenen Zollvereins wieder stärker auf die Eisenbahn und die bevorstehende Wahl eines speziellen Komitees zu lenken, verfaßte List entsprechend einem Wunsche Harkorts und der anderen Eisenbahnförderer den „Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen“, der seinen Zweck voll erreichte. Im Anschluß daran fand am 17. März 1834 eine große Interessentenversammlung statt, nach der ein zwölfköpfiges Eisenbahnkomitee gewählt wurde. Es konstituierte sich am 3. April, kooperierte List tags darauf als Mitglied und bereitete die Gründung der Aktiengesellschaft für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn vor, die schließlich Anfang Juni 1835 erfolgte.⁸⁹

Was hier aber im einzelnen zu untersuchen ist, sind die Vorstellungen über die Funktion Leipzigs im künftigen Eisenbahnnetz, die die Eisenbahnförderer teils in enger Anlehnung an List (bis zur unmittelbaren Übernahme seiner Gedanken), teils bereits in Abgrenzung von ihm im Rahmen der Vorbereitungen für den Bau der Strecke nach Dresden seit Ende 1833 entwickelten. Aussagekraft hinsichtlich der an die Eisenbahn geknüpften lokalegoistischen Erwartungen und der darauf beruhenden internen taktischen Erwägungen besitzen verständlicherweise weniger die Publikationen des Komitees, die sich an die breite Öffentlichkeit weit über Leipzig hinaus wandten, sondern interne Ausarbeitungen und Niederschriften, so vor allem die genannte Petition und das Protokoll der anschließenden Konferenz.⁹⁰ Als strategisches Ziel enthielt die verkehrspolitische Grundkonzeption der Leipziger Bourgeoisie nunmehr – ganz im Sinne Lists – ein vollständiges System von die Messestadt berührenden Schienenwegen: entsprechend den bisherigen Hauptstraßenzügen Verbindungen mit Dresden, Chemnitz, Magdeburg, Ber-

⁸⁹ Über diese Vorgänge vgl. vor allem Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 719 ff., und StadtAL, Kap. 70 Nr. 4 Bd. 1a, S. 4 ff.

⁹⁰ Ebenda die Abschriften beider Dokumente. Die Komiteeveröffentlichungen wurden größtenteils von List entworfen. Aber im Unterschied zu fast allen seinen Publikationen verfaßte er sie im Auftrage eines bestimmten Gremiums. Sie wurden geprüft, stellenweise verändert, ergänzt und erst dann unter dem Namen des Komitees gedruckt, wenn der Text allgemeine Zustimmung fand, wie die Sitzungsprotokolle an vielen Stellen ausweisen. BetriebsA RbdDr, Nr. 7047; Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., 724 f., 773 f., 860. Beklagte sich List auch über die dabei geübte „Silbenstecherei“, so schätzte er doch die Möglichkeit, seine Gedanken über eine Vereinigung angesehener Bürger verbreiten und von Leipzig aus auf ganz Deutschland wirken zu können. Ebenda, Bd. III/2, S. 763; Bd. III/1, S. 327. Vgl. dazu auch den bereits zitierten Brief Lampes von 1835: „Er (List – P. B.) fertigte Berichte, deren Ausarbeitung außer ihm hätte sicherlich niemand übernehmen können.“ BetriebsA RbdDr, Nr. 7534a, Bl. 43.

lin, Hamburg, Breslau, Frankfurt am Main und Nürnberg als Konzentrationspunkten des Warenaustausches, zu denen enge Beziehungen bestanden. Den Vorrang besaßen dabei eindeutig die Strecken nach den genannten Städten im nördlichen Deutschland und hier wiederum nach Magdeburg.⁹¹ Das Interesse an einer Verkehrsverbesserung weitete sich somit von einer einzelnen Strecke auf die wichtigsten Handelsrouten aller Richtungen aus. Auf der Grundlage der lokalen Transportkalamität führten die von List propagierten Fortschritte anderer Länder, Englands, der USA, Frankreichs und Belgiens, in Leipzig besonders frühzeitig zu der Überzeugung, daß die Eisenbahn künftig in Deutschland zum wichtigsten Verkehrsträger werden und nicht nur die Frachtfuhrwerke auf den Chausseen, sondern auch die Schiffe und Kähne auf den Flüssen beim größeren Teil der Güter verdrängen würde. Die dadurch bevorstehende Umwälzung des Transportwesens wurde als große Chance empfunden, die Funktion der Stadt als deutsches Binnenhandelszentrum allseitig und auf lange Zeit zu sichern und noch auszubauen und dabei zunächst die bereits vorhandene partielle Beeinträchtigung zu beseitigen. Man war sich bewußt, daß es um nicht mehr und nicht weniger als die große Frage ging, „in welchem Lande und in welchem Orte der wichtige Knoten eines immer weiter sich ausbreitenden Eisenbahnnetzes geschlungen werden“ sollte.⁹² Zugrunde lagen dem anfangs auch die bereits behandelten Befürchtungen, die sich aus der Bildung des Zollvereins ergaben. Mit Besorgnis wurde vom größten Teil der freihändlerisch eingestellten Kaufleute in den letzten Monaten des Jahres 1833 dem „für Handel und Gewerbe außerordentlich wichtige(n) Wendepunkt der bisherigen Verhältnisse“ entgegengesehen, der völlig neue Bedingungen für den Konkurrenzkampf in der Zirkulationssphäre schuf und eine weitaus stärkere Orientierung auf den innerdeutschen Markt erforderte. In dieser Situation entwickelte sich unter den Kaufleuten die Überzeugung, „daß Leipzig mehr als je gerade jetzt berufen“ sei, „seine Befähigung als Mittelpunkt des gesamten deutschen Handels darzutun“ und daß der Eisenbahnbau ein Hauptmittel dazu sein konnte.⁹³ In Gestalt von Eisenbahnen sollten sich die Hauptstraßen Deutschlands in Leipzig vereinigen und letzten Endes der Stadt in der Periode des Kapitalismus der freien Konkurrenz mit ökonomischen Mitteln zu einer noch günstigeren Verkehrsposition verhelfen als in früheren Jahrhunderten, wo das auf außerökonomischem Zwang beruhende Stapel- und Niederlagsrecht im Bereich des mittleren Deutschlands dazu beigetragen hatte, die Transporte nach und über Leipzig zu leiten. So sprachen die Stadtverordneten bereits Ende 1833 von „unberechenbaren Vorteilen(n), die aus einer derartigen Kommunikationsbeförderung auf den Leipzig berührenden Handelsstraßen . . . insbesondere für unsere Stadt erwachsen“.⁹⁴

Die zur Erreichung des umrissenen strategischen Zieles angewandte Taktik bestand entsprechend einer von List gegebenen Empfehlung vor allem darin, früher als andere Städte und deutsche Teilstaaten mit dem Eisenbahnbau zu beginnen – dies um so mehr, als Sachsen nur eines der kleineren Länder war und seine wirtschaftliche Hauptstadt noch ungünstigerweise hart an der Grenze des rivalisierenden Preußens lag und von ihr aus innerhalb des eigenen Territoriums nur nach Osten und Süden Eisenbahnen

91 U. a. Erster Bericht, a. a. O., S. 577; Aufruf, a. a. O., S. 208 ff.; Brief Lists vom 14. April 1834: „Man hofft, daß Preußen und Hamburg demnächst sich mit uns in Verbindung setzen werden.“ Fr. List, Werke, Bd. VIII, a. a. O., S. 412.

92 StadtAL, Kap. 70 Nr. 6 Bd. 1, Bl. 21; vgl. auch E. Hillig, a. a. O., S. 5.

93 StADr, MdI, Nr. 148a, Bl. 8; vgl. auch LT, 1833, S. 2878 f., 2885 f.; 120 in diesem Kapitel.

94 StadtAL, Stadtverordnete, E Nr. 5 Bd. 1, Bl. 38.

gebaut werden konnten.⁹⁵ „Die Gründung des Zollvereins hatte die Differenzen und Gegensätze zwischen den deutschen Ländern, die ihn bildeten, nicht beseitigt, sondern nur auf eine andere Ebene verschoben“, zu der in der Folgezeit vorrangig der Eisenbahnbau gehören sollte.⁹⁶ Es ist allerdings falsch, die drohende verkehrspolitische Isolierung Leipzigs durch Preußen, insbesondere die später zweifellos vorhandene Gefahr einer Umgehung Sachsens durch Eisenbahnen auf preußischem Gebiet bzw. von dort aus nach anderen Territorien führende Routen, zum Hauptmotiv des Leipziger Eisenbahninteresses und übrigens auch zur Hauptursache für die Hinwendung Lists zu der Messestadt und seinen hier erzielten Erfolg zu erklären, wie es Gisevius tut.⁹⁷ Gegenüber den behandelten ökonomischen Faktoren bewertet er damit einen politischen entschieden zu hoch.

Den Anfang mit dem Eisenbahnbau zu machen, bedeutete für die Leipziger Bourgeoisie, Einfluß auf die Routenplanung in weitem Umkreise zu gewinnen, weil es bei später entstehenden Projekten in der Nähe der sächsischen Grenze im eigenen Interesse der Beteiligten liegen mußte, den Anschluß an die in Sachsen bereits vorhandene Bahn zu suchen und diese damit faktisch auf „ausländischem“ Territorium zu verlängern. Auf diese Weise sollten die künftigen Eisenbahnen nach Leipzig gelenkt und der Messestadt die Funktion des Zentralpunktes des deutschen Binnenhandels gesichert werden.⁹⁸ Bereits im Dezember 1833 sprach ein Abgeordneter in den Landtagsverhandlungen die Vermutung aus, daß das Entstehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn Fortsetzungen und sogar eine Verbindung Berlin-München über Magdeburg und Leipzig hervorrufen würde. Tatsächlich hat der frühzeitige Beginn des Eisenbahnbaus der Leipziger Bourgeoisie in der Folgezeit bedeutende Vorteile gesichert und die in ihn gesetzten Erwartungen weitgehend erfüllt. Indem die Leipzig-Dresdner Eisenbahn zum „Anfangs- und Anknüpfungspunkt einer sich nach allen Seiten verzweigenden großartigen und segenverbreitenden Verbindung“ werden sollte (wie es in der ersten Veröffentlichung des Komitees hieß), gewann sie eine Bedeutung, die weit über ihren Einfluß auf den Verkehr zwischen den beiden Endpunkten hinausreichte.⁹⁹ Für sich genommen, als innersächsische und großenteils dem Massengütertransport dienende Linie, wäre sie möglicherweise den noch weitgehend im Fernhandel engagierten Kaufleuten Leipzigs nicht attraktiv genug gewesen. Von List beeinflusst, begriff die messestädtische Bourgeoisie, daß unter den gegebenen Bedingungen nur mit ihr und nicht mit der bisher fast ausschließlich erstrebten Magdeburger Strecke der Anfang zum Eisenbahnbau gemacht werden konnte.¹⁰⁰ Die frühzeitige Ausführung der Dresdner Route erschien zugleich als relativ sichere Möglichkeit, auch zu den auf direktem Wege nicht erreichbaren Verbindungen mit großen außersächsischen Handelsstädten zu gelangen und der gefürchteten Umgehung des kleinen Territorialstaates vorzubeugen. Insbesondere bestanden solche Erwartungen im Hinblick auf das alte Projekt der Eisenbahn nach Magdeburg, für das nach einem Bericht des dortigen Oberbürgermeisters Francke

⁹⁵ Th. Uhlich, a. a. O., S. 21 ff.

⁹⁶ G. Bondi, a. a. O., S. 65.

⁹⁷ H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 69, 72, 74 f.

⁹⁸ Vgl. u. a. StadtAL, Kap. 70 Nr. 4 Bd. 1a, Bl. 21. – „Wer zuerst anfängt, dem werden die anderen sich anschließen.“ Auf dieser Annahme beruhte das taktische Vorgehen der Leipziger, wie Th. Uhlich, a. a. O., S. 22 ff., mit Nachdruck hervorgehoben hat; vgl. auch u. a. R. Böker, Eisenbahngründungen, a. a. O., S. 7 f.

⁹⁹ Erklärung und Bitte. In: Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 742.

¹⁰⁰ Aufruf, a. a. O., S. 208 ff.

der Leipziger Handelsstand noch 1834 „viel lebhafter eingenommen“ war als für die Dresdner Route.¹⁰¹ Seine Realisierung wurde nun als indirektes Ergebnis, als Folgeerscheinung eigenen raschen Voranschreitens erhofft. Er würde sich kaum entschlossen haben, an der Förderung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn teilzunehmen, wenn er deren Verlängerung bis Magdeburg nicht als „unausbleibliche Folge betrachtet hätte“, erklärte Harkort rückblickend 1835.¹⁰²

Unter diesem Aspekt ist es auch verständlich, daß sich alle Teilnehmer der Dresdner Konferenz im Dezember 1833 für eine „tunlichste Beschleunigung“ bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn aussprachen.¹⁰³ Durch das Voranschreiten Leipzigs und die damit verbundene Vorbildwirkung wurde eine Konkurrenz erzeugt, die dazu beitragen mußte, auch in anderen Städten Interesse am Bau von Schienenwegen zu wecken oder es zumindest zu intensivieren. Auf diese Weise sollte vor allem die im nördlichen Deutschland, in den Seestädten wie in Magdeburg, vorhandene Ablehnung des Eisenbahnbaus überwunden werden.

Das verkehrspolitische Grundsatzprogramm der Bourgeoisie Leipzigs war primär der Ausdruck lokaler und z. T. auch territorialer Bedürfnisse und Bestrebungen – eine Einschätzung, die auch nicht durch den Hinweis auf das in ihm geplante System großer Deutschland überziehender Routen entkräftet werden kann. Zweifelsohne ist es positiv zu bewerten, daß das Eisenbahnkomitee sich nicht auf die Strecke nach Dresden oder andere die Messestadt tangierende Linien innerhalb Sachsens beschränkte. Aus der Funktion Leipzigs im Fernhandel erwuchs vielmehr das Bedürfnis nach großen überterritorialen Schienenwegen, so daß sich das Komitee – um einen Ausdruck Lists zu benutzen – die „Anfeuerung aller übrigen deutschen Städte und Länder zur Herstellung eines ganzen deutschen Eisenbahnsystems“ zum Ziele setzte und vor allem durch die größtenteils von List verfaßten Veröffentlichungen auch betrieb.¹⁰⁴ Aber – und das ist der entscheidende Punkt – dieses System wollte das Komitee aus dem Leipzig-Dresdner Unternehmen in einer seinen örtlichen Zielen dienenden Weise entwickeln, um vor allem dem eigenen Orte die Mittelpunktsfunktion zu sichern. Die folgende kritische Feststellung Lists schließt daher auch die Bourgeoisie der Messestadt ein: „Überhaupt scheint es ein allgemeiner Irrtum zu sein, in dem bis jetzt jede Stadt gefangen ist, daß man nur seine eigene Lokalität im Auge hat und nur von seinem Lokalstandpunkt aus die Pläne entwirft.“¹⁰⁵ Unter kritischer Bezugnahme auf diesen Ausspruch hat Böker in einem 1966 in der Bundesrepublik veröffentlichten Aufsatz ebenso wie in seinen früheren Arbeiten behauptet, daß die „Leipziger“ frei von lokalen und partikularistischen Absichten gewesen seien.¹⁰⁶ Aber er verstrickt sich bei seiner Beweisführung in einen Widerspruch: Als Argument für seine Auffassung führt er einerseits die Planung überterritorialer Eisenbahnstrecken an. Andererseits belegt er jedoch im einzelnen, „wie man den Gang der Eisenbahnentwicklung in Deutschland fest in die Hand zu bekommen gedachte“ und Leipzig zum Mittelpunkt eines nationalen Systems der Schienenwege machen wollte.¹⁰⁷ Wenn Böker darüber hinaus die patriotische Ge-

¹⁰¹ StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 34 f.

¹⁰² StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 12.

¹⁰³ StadtAL, Kap. 70 Nr. 4 Bd. 1a, Bl. 21

¹⁰⁴ Fr. List, Eisenbahnen und Canäle, a. a. O., S. 750 f.

¹⁰⁵ Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 880.

¹⁰⁶ R. Böker, Gustav Harkort, a. a. O.

¹⁰⁷ Ders. Eisenbahngründungen, a. a. O., S. 7 f.; vgl. auch ders., Unglaubwürdigkeit, a. a. O., S. 13 ff.

sinnung der bürgerlichen Eisenbahnförderer vor allem an Hand der Komiteeveröffentlichungen zu belegen versucht, unterschlägt er geflissentlich die unwiderlegbare Tatsache, daß die offiziellen Verlautbarungen nicht die internen Absichten der Leipziger Kapitalkreise preisgaben.¹⁰⁸ Wurden doch mit dem in ihnen enthaltenen Bekenntnis zu den Bedürfnissen der Nation nicht selten nur die lokalen Bestrebungen getarnt. Böker kann oder will nicht die Größe des nationalen Anliegens von List begreifen. Er urteilt einseitig vom begrenzten Harkort'schen Familienstandpunkt aus und schmälert Lists Verdienste, wo er nur kann. Neben den verwandtschaftlichen Bindungen macht auch sein Lob auf die Festschrift der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie von 1864 die negative Traditionslinie deutlich, die zwischen den Bestrebungen der Leipziger Bourgeoisie 1833 ff. und seinen Auffassungen besteht, die er bis 1945 in Leipzig und nunmehr in der BRD publiziert.

Wenn auch die Kapitalkreise Leipzigs mit dem Eisenbahnbau ihre lokalpolitischen Pläne verfolgten, so entsprachen doch ihr Tun und Handeln überwiegend den objektiven Erfordernissen der ökonomischen Entwicklung Deutschlands, was auch in der Stellung der Stadt als nationales Binnenhandelszentrum und in der Einflußnahme durch List begründet war. Immerhin wurde in der Messestadt der entscheidende Durchbruch zum Eisenbahnbau erzielt, so daß die Dresdner Route als erste große deutsche Strecke tatsächlich nicht nur ein Leipziger oder sächsisches, sondern ein „Nationalunternehmen“ war wie es in den Komiteeveröffentlichungen wiederholt hieß.¹⁰⁹ Durch den Nutzen der Leipziger Eisenbahnbestrebungen für die nationalen Bedürfnisse bestand zwischen List und den anderen Komiteemitgliedern eine relative Übereinstimmung und Interessengemeinschaft. Aber sie mußte zeitlich wie auch substantiell begrenzt bleiben, weil die beiderseitige Zielsetzung verschieden war. Die Kaufleute Leipzigs wie die Bourgeoisie aller anderen Städte und Gebiete (z. B. Camphausen und Hansemann im Hinblick auf Köln, Aachen und das Rheinland) erstrebten mit ihrer Verkehrspolitik maximale Profite für ihre örtlichen Handels- und anderen Unternehmen.¹¹⁰ Auf der Grundlage des kapitalistischen Privateigentums und des Wirkens der entsprechenden ökonomischen Gesetzmäßigkeiten war darin auch der anarchische Konkurrenzkampf gegen andere Städte eingeschlossen, der Anspruch auf eine möglichst günstige Position im künftigen Schienennetz ohne Rücksichtnahme auf die Wünsche anderer oder der Gesamtheit. Obwohl noch als den gesellschaftlichen Fortschritt repräsentierende Klasse zur Führung der Nation berufen, war daher die deutsche Bourgeoisie insgesamt unfähig, unter Überwindung ihrer lokalen Bindungen wie auch der Ländergrenzen Lists Pläne zu verwirklichen. Nur die Regierung eines starken bürgerlichen Nationalstaates als Produkt konsequenten Kampfes gegen das halbfeudale Herrschaftssystem hätte diese Möglichkeit gehabt. List trat hingegen für den systematischen Ausbau eines vollständigen und harmonischen deutschen Eisenbahnnetzes ein. Durch seine lokale Ungebundenheit verfügte er über eine einzigartige Position, die ihn von der gesamten Kapitalistenklasse unterschied, so sehr er auch ihrem höheren Interesse diente. Seinen eigenen Worten nach stand er unparteiisch da im Konflikt der Lokalinteressen, und sein Bestreben ging dahin, ein großes Ganzes zustandezubringen. „Ich halte es daher mit allen gegen einen und mit einem gegen alle, je nachdem die Interessen eines wohlüberlegten allge-

¹⁰⁸ Ders., Gustav Harkort, a. a. O., S. 9 f.

¹⁰⁹ Z. B. Erklärung und Bitte, a. a. O., S. 742.

¹¹⁰ Hansemann blieb in seiner Eisenbahnpolitik immer Geschäftsmann, konstatierte Meyer in einem Aufsatz (Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnwesen. In: AfE, 1918, S. 617 f.).

meinen Systems es erfordern.¹¹¹ Der 1834 mehr und mehr hervortretende Gegensatz zwischen List und den Leipziger Eisenbahnförderern ist daher vor allem auf objektive materielle Faktoren zurückzuführen. Individuelle Eigenschaften (Eigenliebe, Ehrgeiz usw.) sind nicht primär zur Erklärung heranzuziehen, wie es die bürgerliche Geschichtsschreibung – von Häußer bis v. der Leyen – im Hinblick auf Harkort usw. oftmals getan hat.¹¹² Auf diese Problematik trifft der methodologische Hinweis des jungen Marx zu, daß nicht „alles aus dem Willen der handelnden Personen zu erklären“ ist und es vielmehr darauf ankommt, die sachliche Natur der die Handlungen bestimmenden Verhältnisse zu untersuchen. „Stellt man sich von vornherein auf diesen sachlichen Standpunkt, so wird man . . . Verhältnisse wirken sehen, wo auf den ersten Blick nur Personen zu wirken scheinen.“¹¹³

Relativ schwierig ist es, die objektive Berechtigung des Leipziger Strebens nach dem deutschen Eisenbahnmittelpunkt einzuschätzen, da Berlin als Hauptstadt des bei weitem größten und führenden Staates innerhalb des Zollvereins mindestens in gleichem Maße eine Anwartschaft darauf besaß wie der „Zentralpunkt des deutschen Binnenhandels“. Der in dieser Hinsicht zwischen beiden Städten bestehende Dualismus hat offensichtlich auch die entsprechenden Überlegungen Lists von vornherein geprägt. Sowohl in seiner Schrift von 1833 als auch in anderen unter seinem Namen erschienenen Publikationen vermied er es, Leipzig als künftiges Zentrum der deutschen Schienenwege zu bezeichnen. Andererseits hat er später gegenüber dem Eisenbahnkomitee und der 1835 gebildeten Gesellschaft – aufschlußreicherweise aber nur ihnen gegenüber – seinen Anspruch betont, diesen Gedanken zuerst ausgesprochen zu haben.¹¹⁴ In der Tat finden wir ihn in den von List entworfenen Berichten, wobei jedoch nicht übersehen werden darf, daß der Eisenbahnpropagandist im Interesse der erhofften Realisierung seines nationalen Anliegens gezwungen war, die Vorstellungen über Wertigkeit und Verlauf der einzelnen Strecken den lokalen Wünschen in seinem jeweiligen Wirkungsort in gewissem Maße anzupassen und diesem eine möglichst günstige Position einzuräumen. Unter diesem Aspekt ist es erklärlich, daß er bei seinen gleichzeitigen Versuchen, die preußische Regierung für den Eisenbahnbau zu gewinnen, Berlin ebenfalls als Eisenbahnmittelpunkt charakterisiert hat.¹¹⁵ Wenn List nach dem Scheitern seiner Bemühungen in Leipzig und

111 Brief vom 9. Juni 1835; zitiert bei Westenberger, Friedrich Lists Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem. In: AfE, 1920, S. 837. Mit vollem Recht konnte er deshalb auch von sich sagen: „Wir haben immer in Sachen des deutschen Eisenbahnwesens die nationalen Interessen gegen Provinzial- oder Privatinteressen verteidigt.“ Zitiert bei B. Meyer, a. a. O., S. 617.

112 Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 734 ff.

113 MEW, Bd. 1, S. 177. Aus objektiver Gegensätzlichkeit resultierte vor allem das Bestreben des Leipziger Handelskapitals, List von internen Absprachen über die Verkehrspolitik wie auch von einer leitenden Funktion auszuschließen, ihn nach außen möglichst wenig in Erscheinung treten zu lassen und nicht zuzulassen, daß er „in einer sächsischen Landesangelegenheit das Ruder führ(t)e“. In: Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 860; vgl. auch S. 734 f., 746; Westenberger, a. a. O., S. 824 f.

114 U. a. Schreiben vom 5. Sept. 1835. Abschr. im StadtAL, Tit. LXII E Nr. 10a Bd. 1, Bl. 36; Vortrag Lists in der Generalversammlung vom 15. Juni 1837. Protokoll ebenda, Bd. 3, Bl. 8 ff.

115 R. Böker, Eisenbahngründungen, a. a. O., S. 7 f. Unmittelbar nach Erscheinen seiner Schrift, am 14. Oktober 1833, interpretierte er in einem Brief an einen preußischen Minister das entworfene Eisenbahnsystem in völlig anderer Weise als gegenüber den Leipziger Kaufleuten: „Den Städten Hamburg und Bremen auf eine Tagesreise, den Städten München, Straßburg und Köln bis auf zwei Tagesreisen nahe gerückt, würde Berlin wie durch Zauberschlag sich zum Zentralpunkt einer Bevölkerung von 30 Millionen Menschen erhoben sehen.“ Fr. List, Werke, Bd. III/2,

Berlin im Jahre 1840 sogar das relativ unbedeutende Kassel zum deutschen Eisenbahnzentrum erheben wollte, so werden daran die Kompliziertheit und die taktischen Erfordernisse seines heroischen Kampfes um die Verwirklichung des geplanten Eisenbahnsystems besonders deutlich. Zweifellos hat auch das Fehlen eines ökonomischen, politischen und kulturellen Zentralpunktes, wie ihn Frankreich in Paris besaß, zu diesem Wandel der Auffassungen geführt. Und es muß rückblickend die Frage gestellt werden, ob die tatsächlich erfolgte Bildung mehrerer Teilzentren, zu denen auch Leipzig gehörte, unter den gegebenen Umständen nicht den nationalen Bedürfnissen am ehesten entsprach.

V. Die Reaktion der sächsischen Regierung und der kommunalen Organe in Leipzig auf die Eisenbahnpläne

Die Leipziger Eisenbahninteressenten betrachteten den Bau der Schienenwege als ihre ureigenste Angelegenheit. Sie mußten aber von Anbeginn an mit dem sächsischen Staat in Verbindung treten, weil dessen Zuständigkeitssphäre durch den hochgradig gesellschaftlichen Charakter des neuen Verkehrsträgers auf den verschiedensten Gebieten (Wirtschafts-, Verkehrs-, Finanz-, Außenpolitik usw.) derart stark berührt wurde, daß sie nicht nur auf Duldung, sondern geradezu auf seine Förderung angewiesen waren.¹¹⁶ Die Kapitalkreise verfolgten dabei das Ziel, die Regierung für ihre Zwecke einzuspannen und auf eine Unterstützungsfunktion zu beschränken. Dementsprechend wurde es von ihnen und List als sichersten Weg zur Ausführung von Eisenbahnen in Deutschland bezeichnet, daß „die Regierungen nur fördernd und helfend einschreiten, insofern die Privatunternehmer ihre Hilfe nachsuchen“.¹¹⁷ Da für die Leipziger Eisenbahninitiatoren die Stellung des sächsischen Staates zu ihrem Vorhaben das Kardinalproblem am Beginn ihrer Tätigkeit bildete, bestand der erste offizielle Schritt nach der Kontaktaufnahme mit List in der bereits genannten Petition; vorausgegangen waren Besprechungen mit dem in Leipzig tätigen Regierungskommissar von Langenn. In der daraufhin nach Dresden einberufenen Konferenz (9./10. Dezember 1833) erklärte Innenminister von Carlowitz, die Regierung sei sehr geneigt, „die beabsichtigte Unternehmung tunlichst zu befördern“ und die erforderlichen Vorarbeiten sofort beginnen zu lassen. Dabei fand auch die damit verknüpfte verkehrspolitische Strategie und Taktik der Leipziger Bourgeoisie seine Billigung: das Streben nach Verbindungen mit anderen Teilen Deutschlands und der Zentrumsbildung in der Messestadt – zunächst realisiert durch rasches Voranschreiten bei der Route nach Dresden.¹¹⁸ In der Folgezeit wurden auf der Grundlage des damit hergestellten Einvernehmens das im April 1834 konsti-

a. a. O., S. 826. 30 Millionen betrug die Einwohnerzahl im Gebiet des späteren Deutschen Reiches. Auf der Eisenbahnkarte war die preußische Hauptstadt der Kreuzungspunkt von sechs großen Strecken, während sich in Leipzig vier vereinigten. Verschiedene Historiker glauben deshalb, bereits daraus ableiten zu können, daß sie der Mittelpunkt werden sollte (u. a. Westenberg, a. a. O., S. 530).

¹¹⁶ D. Eichholtz, a. a. O., S. 40, 85; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 154.

¹¹⁷ Dritter Bericht, a. a. O., S. 605.

¹¹⁸ StadtAL, Kap. 70 Nr. 4 Bd. 1a, Bl. 18 ff. Eine reichlich zwei Jahre später, Ende Februar 1836, von dem leitenden Minister von Lindenau verfaßte interne Denkschrift über die von Sachsen zu verfolgende Eisenbahnpolitik läßt in dieser Hinsicht geradezu eine konzeptionelle Abhängigkeit von den in Leipzig entwickelten Vorstellungen erkennen. StADr, Gesamtmin., Loc. 38 Nr. 7, Bl. 9 f.

tuierte Eisenbahnkomitee und die über ein Jahr später gebildete Aktiengesellschaft auf verschiedenartige Weise unterstützt: im Hinblick auf den Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn durch Bereitstellung staatlicher Techniker, vorläufige Übernahme der Kosten der Vorbereitungsarbeiten, Gewährung von Sonderrechten bei Grundstückserwerb und Geldbeschaffung; im Hinblick auf die erstrebten Verbindungen mit Magdeburg und später auch Nürnberg durch Sondieren der Situation bei den entsprechenden Regierungen und Einwirkung auf sie seitens der diplomatischen Vertretungen Sachsens.

Durch die von Anfang an positive Einstellung gegenüber den von List und der Bourgeoisie entwickelten Plänen unterschied sich der sächsische Staat wesentlich von zahlreichen anderen Regierungen (einschließlich der preußischen), die noch längere Zeit eine ablehnende Haltung einnahmen und dann z. T. auch nur widerwillig und notgedrungen den Eisenbahnbau gestatteten.¹¹⁹

Besonders frühzeitig mit Eisenbahnplänen konfrontiert, erkannte die sächsische Regierung namentlich unter dem Einfluß Lists und der Leipziger Kaufmannschaft, welche großen territorialen Vorteile aus dem Zustandekommen der Schienenwege erwachsen konnten, was nach Motteks Einschätzung der Staatsbürokratie in den meisten deutschen Ländern erst Jahre später bewußt wurde.¹²⁰ Unter diesem Aspekt wurden die Eisenbahnen von vornherein als ein Hauptmittel zur Sicherung und Stärkung des ökonomischen, finanziellen und politischen Potentials des sächsischen Staates betrachtet, obwohl sie ebenso wie der Zollverein historisch dazu bestimmt waren, die Grundlagen für die Einigung Deutschlands zu schaffen. Es gehörte zu den traditionellen Elementen einzelstaatlicher Wirtschaftspolitik, nach den günstigsten Verkehrswegen zu streben, um vor allem den Transitverkehr in möglichst großem Umfange durch das eigene Land zu leiten. Zwischen den lokalpolitischen Plänen der Bourgeoisie Leipzigs und den partikularistischen Zielen der Regierung bestand daher eine weitgehende Identität.¹²¹ Der halbfeudale Staatsapparat wollte die Initiative der Leipziger Kaufleute zu seinem eigenen Vorteil beeinflussen, wie Lindenau in seiner Denkschrift 1836 formulierte. In dem seit 1815 auf ein Drittel der früheren Größe reduzierten Sachsen hatte nicht nur die außeragrarisches Produktion bereits einen hohen Anteil an der Gesamterzeugung und die Industrielle Revolution einen besonders fortgeschrittenen Stand erreicht, sondern auch der Handel bildete einen Faktor von hervorragender ökonomischer Bedeutung. In Leipzig das – ohne Residenz zu sein – als erste Stadt des Landes galt, besaß Sachsen immerhin eines der führenden Zentren der Warenzirkulation in Europa. Und beträchtliche Teile

¹¹⁹ Auf Preußen wird im Zusammenhang mit dem Projekt der Eisenbahn Magdeburg-Leipzig näher eingegangen. Weder für die Schwierigkeiten, die das Nürnberger Bürgertum im Kampf um die Konzession für die kleine Strecke nach Fürth überwinden mußte, noch für den vielzitierten abfälligen Ausspruch von Ernst August von Hannover läßt sich hier eine Parallele finden. D. Eichholtz, a. a. O., S. 94 f.; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 155.

¹²⁰ Ebenda, S. 160 f. Bereits Anfang Dezember 1833 wies die Landesdirektion darauf hin, daß „durch den bevorstehenden Zollverband alle Elemente des Verkehrs mehr als sonst in Anspruch genommen werden“ und sprach von den Eisenbahnen als einem „die nationalökonomischen (!) Interessen des Landes so nahe berührenden Gegenstand“. Zitiert bei R. Böker, Unglaublichkeit, a. a. O., S. 16. f.

¹²¹ Es ist deshalb verständlich, daß der Regierungskommissar von Langenn das Einverständnis mit der Zusammensetzung des Eisenbahnkomitees damit begründete, es bestehe „aus patriotisch gesinnten (Hervorhebung vom Verf.) und ganz geeigneten Männern“. BetriebsA RbdDr. Nr. 7534, Schr. vom 16. 4. 1834. Wie bereits die eben zitierte Äußerung der Landesdirektion verrät auch dieser Passus das einzelstaatliche Denken.

der vorwiegend leichtindustriellen Produktion des Landes befanden sich hinsichtlich der Verbindung mit dem Ausland und der finanziellen Unterstützung noch in mehr oder minder starkem Maße in der Abhängigkeit des Leipziger Handelskapitals. Durch diesen beträchtlichen Einfluß der in der Messestadt konzentrierten bürgerlichen Ökonomik mußten auch die in der Regierung noch tonangebenden Vertreter der Feudalklasse allein im Interesse der finanziellen Stärkung des Staates eine den Handel fördernde Wirtschaftspolitik betreiben, wenn sie auch lieber die Landwirtschaft als „beste und sicherste des Staates“ gesehen hätten, wie sogar der innerhalb seiner Standesgenossen liberalgemäßigte von Lindenau von sich sagte.¹²² In den Beziehungen zwischen der Leipziger Kaufmannschaft und dem Staatsapparat war daher das Auseinanderklaffen der ökonomischen Ziele in weitaus geringerem Maße als in Preußen vorhanden, wo die materiellen Interessen der Bourgeoisie von den Herrschenden weniger respektiert wurden.¹²³ „Es gibt . . . Verhältnisse, welche sowohl die Handlungen der Privatleute als der einzelnen Behörden bestimmen und so unabhängig von ihnen sind als die Methode des Atemholens“, konstatierte der junge Marx im Zusammenhang mit seinen bereits zitierten Erörterungen über den sachlichen Hintergrund des Wirkens der Personen.¹²⁴ Dazu gehört zweifelsohne auch der unaufhaltsame Vormarsch der ökonomischen Macht des Leipziger Handelskapitals in seinem Einfluß auf die Stellung des Staatsapparates zum Eisenbahnbau. Als wichtiger Faktor kamen hier aber auch außenpolitische Gesichtspunkte hinzu: der bereits voraussehbare Konkurrenzkampf um die günstigsten Eisenbahnverbindungen, die zunächst allerdings nur potentiell vorhandene Möglichkeit einer verkehrsmäßigen Isolierung Sachsens durch die größeren Nachbarstaaten usw; die Chance, durch frühzeitigen Beginn des Eisenbahnbaus im eigenen Lande diesen Gefahren zu begegnen und partikuläre Vorteile zu gewinnen. Die führenden Staatsbeamten begannen deshalb sehr rasch zu begreifen, was später (1839) der Oberingenieur der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in die Worte faßte: „Ohne Eisenbahn kann selbst ein ganzes Land seine frühere Wichtigkeit bei dem allgemeinen europäischen Verkehr gänzlich verlieren.“¹²⁵

War das Interesse an territorialpolitisch wichtigen Eisenbahnen die eine Hauptkomponente der Ende 1833 einsetzenden staatlichen Eisenbahnpolitik in Sachsen, so das Desinteresse an Übernahme des Baus die andere. Die sächsische Regierung legte sich von vornherein auf die Maxime fest, die Ausführung von Eisenbahnen privaten Unternehmern zu überlassen (was deren Wünschen zu diesem Zeitpunkt noch völlig entsprach), nur bei Bedarf fördernd einzugreifen und sich ansonsten auf eine vorwiegend kontrollierende Funktion zu beschränken.¹²⁶

Somit am Zustandekommen bestimmter Eisenbahnen durch die Bourgeoisie sehr interes-

¹²² StADr, Gesamtmin., Loc. 38 Nr. 7, Bl. 204. Die 1830 gebildete Regierung, auf deren Klassenposition noch eingegangen wird, wandte ihre Aufmerksamkeit besonders der Förderung des sächsischen Außenhandels zu. G. Schmidt, Die Staatsreform in Sachsen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Eine Parallele zu den Steinschen Reformen in Preußen, (= Schriftenreihe des Staatsarchivs Dresden, Bd. 7), Weimar 1966, S. 320.

¹²³ D. Eichholtz, a. a. O., S. 198.

¹²⁴ An der Stellung des sächsischen Staatsapparates zum Eisenbahnbau wird daher besonders deutlich, daß „in der modernen Geschichte“ der „Staatswille“ in letzter Instanz durch die Entwicklung der Produktivkräfte und der Austauschverhältnisse bestimmt wird. MEW, Bd. 21, S. 300 f.

¹²⁵ StADr, Loc. 34 582 Nr. 498, Bl. 56.

¹²⁶ Soweit sich aus den in dieser Hinsicht ausnahmsweise ziemlich unergiebigem Quellen erkennen läßt, resultierte diese später übrigens nur widerwillig aufgegebene Haltung weniger aus liberalen

siert, mußte die Regierung dieser zumindest günstige Bedingungen dafür einräumen, erforderlichenfalls selbst solche, ohne die die geplanten Unternehmen kein „Gegenstand der Privatspekulation“, keine Profitquelle für das zu investierende Kapital sein konnten. Dieser Zwang, der sich aus den beiden Hauptkomponenten der staatlichen Eisenbahnpolitik ergab, war ein Ausdruck der engen Verflechtung zwischen bourgeoisem und staatlichem Interesse bei territorialpolitisch wichtigen Strecken in Sachsen. Sie wurde bei den auf die Leipzig-Dresdner Route folgenden Linien immer intensiver (Zinsgarantie, Staatsbeteiligung usw.) und führte schließlich in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre zur seitens der Herrschenden nur ungern vollzogenen Verstaatlichung bankrotter Privatgesellschaften wie der Sächsisch-bayrischen Eisenbahnkompanie. Dadurch gelang es der Leipziger Bourgeoisie, die Regierung in steigendem Maße für ihre Zwecke einzuspannen.

Neben den behandelten Hauptkomponenten bilden die Veränderungen im staatlichen Überbau und im gesellschaftlichen Gefüge in Sachsen, die vor allem durch die von Leipzig ausgegangene antifeudale Volksbewegung vom September 1830 erzwungen worden waren, den Schlüssel für das Verständnis der Eisenbahnpolitik der Regierung und ihrer dabei entwickelten Beziehungen zur Bourgeoisie.¹²⁷ Wie nach 1806 durch die Stein/Hardenbergschen Reformen in Preußen, aber in Umfang und Inhalt noch darüber hinausgehend, mußte nach den revolutionären Erschütterungen das rückständige System der Machtausübung zumindest teilweise den Fortschritten in der ökonomischen Basis und den entwickelteren gesellschaftlichen Verhältnissen angepaßt und mit der bürgerlichen Umwälzung begonnen werden. Mit dem Reformwerk machten aber König und Feudalklasse nur partielle Zugeständnisse, soweit es zur Konsolidierung ihres unsicher gewordenen Herrschaftssystems erforderlich schien. Daher entstand unter dem leitenden Minister Bernhard von Lindenau (1830–1843), der eine liberale Fraktion des Adels repräsentierte, keineswegs ein bürgerlicher, sondern ein halbfeudaler Staat. Doch konnte die Bourgeoisie den Übergang zur bürgerlichen Stadtverfassung durchsetzen und sich – speziell im Falle Leipzigs – bedeutende kommunalpolitische Positionen sichern (u. a. Kommunalisierung des bisher königlichen Polizeiamtes und des Kriminalamtes als der beiden Hauptorgane im Unterdrückungsapparat in der Messestadt), was ihr politisches Selbstbewußtsein wesentlich gehoben haben dürfte. Wenngleich dadurch das Mißverhältnis zwischen der wirtschaftlichen Macht des Leipziger Bürgertums und seinem Anteil an der politischen nicht verschwand, so weckten doch die Reformen von oben bei ihm Illusionen über den Klassencharakter des sächsischen Staates. In ganz besonderem Maße entsprach die konstitutionelle Monarchie seinen Wünschen.¹²⁸ Andererseits sah

Wirtschaftsauffassungen als aus der Scheu, Finanzmittel in riesiger Höhe für einen völlig neuartigen Zweck zu verausgaben, das damit verbundene Risiko zu tragen und die Staatsschuld außerordentlich zu erhöhen. StAW, Min. zu Altenburg, Abt. des Innern, Kl. VIII Abt. 21 Komm.- Akten Nr. 1, Bl. 38 f., 62 ff., 154.

¹²⁷ Leider kann darauf aus Umfangsgründen nur in knappster Form eingegangen werden. Vgl. zum folgenden vor allem H. Zwahr, Bourgeoisie und Proletariat am Beginn der bürgerlichen Umwälzung in Sachsen . . . In: ZfG, 1977, S. 656–675, sowie die Rezension von R. Weber zu G. Schmidt, a. a. O., In: ZfG, 1967, S. 525–527, sowie ders., Revolution, a. a. O., S. 1 ff.; Leipzig in acht Jahrhunderten, a. a. O., S. 104 ff.; G. Becker, Bourgeoisie und bürgerliche Umwälzung. In: ZfG, 1976, S. 332–334.

¹²⁸ Er schien den erstrebten Mittelweg zwischen des „Pöbels Raserei“ und der feudalen „Tyrannie“ darzustellen, der im „Wachtlied der Leipziger Bürger“ aus den Tagen des Septemberaufstandes 1830 gepriesen wurde. Vgl. Leipzig in acht Jahrhunderten, a. a. O., S. 113, 116, und K. Große,, Geschichte der Stadt Leipzig . . . , Bd. 2, Leipzig 1842, S. 681, 685. Bekanntlich wurden im

sich die „Kaufmannsklasse der reichen Handelsstadt“ seit der Septembererhebung bereits mit dem jungen Proletariat konfrontiert, stand unter dem Eindruck des welt-historisch neuen Antagonismus von Kapital und Arbeit und wollte auch deshalb nicht „über einen ‚besonnenen und zeitgemäßen‘ Fortschritt hinausgehen“.¹²⁹ Sie wirkte mit den Kreisen um von Lindenau zusammen und hatte im Vormärz zu Angehörigen des Adels und des Regierungsapparates bereits enge persönliche Beziehungen, z. T. auch verwandtschaftlicher Art. Ein konsequenter Kampf gegen die herrschenden Gewalten mit dem Ziel eines revolutionären Umsturzes und der Errichtung wahrhaft demokratischer Verhältnisse lag ihr völlig fern.

Was wir über die Haltung von Harkort, Dufour usw. als Repräsentanten der jüngeren aufstrebenden Kapitalisten wissen, entspricht genau der in Leipzig unter der Kaufmannschaft vorherrschenden Richtung des großbürgerlichen gemäßigt-konstitutionellen Liberalismus, zu dessen Hochburgen in Deutschland die Messestadt gehörte. Die Spitzen des Leipziger Handelskapitals hielten sich im Vormärz bei beachtlicher Vielseitigkeit und Initiative auf ökonomischem Gebiet in der praktisch-politischen Betätigung vornehm zurück, vermieden jedes Risiko und waren weit davon entfernt, gegenüber der Regierung ähnlich wie Camphausen und Hansemann als politische Führer aufzutreten.¹³⁰ Ihr politischer Standpunkt war ein indifferenter, der bereits zwischen Reaktion und demokratischem Fortschritt lag, und nicht zuletzt auf Grund der bisherigen ökonomischen Zusammenarbeit beim Eisenbahnbau und der Unterdrückung der bei ihm tätigen Proletarier standen sie 1848/49 unter der sächsischen Bourgeoisie auf der Rechten, lehnten – auch aus Angst vor dem immer mehr erstarkenden Proletariat – revolutionäre Aktionen der Volksmassen ab, waren Hauptvertreter der großbürgerlichen Vereinbarungspolitik mit der Krone und nahmen schließlich offen eine konterrevolutionäre Haltung ein.¹³¹

absolutistischen Preußen die bedeutendsten Mitglieder der Kapitalistenklasse nicht nur durch die Unfähigkeit der Regierung, ihre materiellen Interessen wahrzunehmen, sondern auch durch die „Verfassungsfrage“, das völlige politische Entmündigtsein zu Gegnern des junkerlichen Regimes.

¹²⁹ F. Mehring, Der Maiaufstand in Dresden. In: Gesammelte Schriften, Bd. 7, Berlin 1965, S. 122. Deshalb war sie gegenüber der Regierung zu einem Kompromiß bereit, betrachtete ihre Forderungen durch Verfassung, Städteordnung usw. als erfüllt und grenzte sich in der Folgezeit auch entschieden von der kleinbürgerlichen Demokratie ab, die als zweite politische Hauptrichtung im vormärzlichen Leipzig Ende der dreißiger Jahre entstand.

¹³⁰ So wird in der 1956 in der BRD erschienenen Harkort'schen Familiengeschichte lobend erwähnt, daß Harkort sich nicht der „hohen Politik“ verschrieb, keine Reden hielt und keine Ämter übernahm, die seine bürgerliche Existenz gefährdeten und insgesamt ein „guter Staatsbürger“ war. E. Soeding, a. a. O., S. 683. Letzteres bestätigte rückblickend im Jahre 1860 auch der sächsische Innenminister von Beust, indem er schrieb, „daß die politischen Gesinnungen Harkorts durchaus nicht der demokratischen . . . Schule angehören, sondern sich stets als legale bewiesen haben“. Zitiert bei R. Weinmeister, a. a. O., S. 8. Zusammen mit Dufour-Feronce und anderen stellte Harkort jedoch 1837 die positive Seite seiner konstitutionellen Haltung unter Beweis: Nach dem Verfassungsbruch des Königs von Hannover und Entlassung der „Göttinger Sieben“ veröffentlichte er einen Aufruf zu deren Unterstützung, leitete eine umfangreiche Hilfsaktion ein und übernahm den Vorsitz in der zu diesem Zweck gegründeten Vereinigung. Ch. Böker, a. a. O., S. 131. Aber das war nur ein einzelner Vorgang, bei dem sich die Bourgeoisie auch nicht gegen den eigenen Landesherrn auflehnte.

¹³¹ A. Zwahr, Zur Politik der Bourgeoisie in Sachsen von Februar bis September 1848. In: Bourgeoisie und bürgerliche Umwälzung in Deutschland 1789–1871 (= AdW. Schriften des ZIG Bd. 50), hrsg. von R. Bleiber unter Mitwirkung von G. Hildebrandt und R. Weber, Berlin 1977, S. 331–360.

Wie überall in Deutschland war auch in Sachsen das „grundlegende Interesse der Bourgeoisie . . . das ökonomische, das Profitinteresse“, und ihr Verhältnis zum Staat wurde letzten Endes davon bestimmt, inwieweit dieser es ihr ermöglicht, immer bessere und gesichertere Geschäfte zu machen.¹³² Da die Warenzirkulation von der sächsischen Regierung gefördert wurde, war speziell bei den im Eisenbahnbau führenden Kaufleuten weitaus weniger politischer Zündstoff vorhanden als bei den Verlagsbuchhändlern, die sich durch die verhasste Zensur – abgesehen von der politischen Entrechtung – auch in ökonomischer Hinsicht ständig behindert sahen. Auf dieser Grundlage bestand bei ihnen der Wunsch und die Bereitschaft nach Zusammenwirken mit der Regierung beim Eisenbahnbau. Und umgekehrt machte diese nicht nur aus territorialen Erwägungen, sondern in Übereinstimmung mit ihrem politischen Konzept auf diesem neuen Gebiet kapitalistischer Betätigung materielle Zugeständnisse an die Leipziger Großkaufleute. Zusammenfassend ist zu sagen, daß an der Stellung von Bourgeoisie und Regierung zum Eisenbahnbau und ihren dabei entwickelten Beziehungen die dialektische Wechselwirkung zwischen Ökonomie und Politik in ähnlicher Weise sichtbar wird wie bei der von Zeise untersuchten Problematik.¹³³

Fragen wir nun, welche Funktion der 1831 umgestaltete Rat und die neugeschaffenen Stadtverordneten von Leipzig bei der Vorbereitung des Eisenbahnbaus hatten, so ist insbesondere beim Rat als Grundzug eine relativ geringe Beteiligung zu konstatieren, das Fehlen eigener Aktivität und eines bestimmenden Einflusses.¹³⁴ Trotz positiver Einstellung zum Eisenbahnbau hatte der Rat auch an den Vorarbeiten und der Ausführung der ersten Strecken nur geringen Anteil, der sich fast durchweg auf Probleme untergeordneter Natur beschränkte, die in seine Zuständigkeit fielen.¹³⁵ Die führenden Eisenbahninteressenten sahen im Eisenbahnbau ebenso wie in jeder anderen Form ihrer ökonomischen Betätigung primär eine Privatangelegenheit, und die von ihnen gebildeten Eisenbahngesellschaften hatten auch in dieser Hinsicht den gleichen Charakter wie jedes andere kapitalistische Unternehmen. Die bestimmenden Kreise der Leipziger Kaufmannschaft repräsentierend, konnten sie sich von Anbeginn an an die Regierung wenden, ohne befürchten zu müssen, nicht als Verhandlungspartner akzeptiert zu werden. Dieser direkte Kontakt bestand traditionell auch in Handelsfragen seitens der kaufmännischen Korporationen. Bei dem vielfach internen Inhalt der Besprechungen (z. B. über Profitaussichten, außenpolitische Probleme) lag zudem wahrscheinlich beiden Seiten daran, die Einschaltung einer Zwischeninstanz zu vermeiden. Wie bereits sichtbar geworden ist, besaß die städtische Verwaltung zudem gegenüber einem großen

¹³² D. Eichholtz, a. a. O., S. 106, 137.

¹³³ R. Zeise, a. a. O.

¹³⁴ Vgl. zum folgenden vor allem StadtAL, Kap. 70 Nr. 4 Bd. 1a, Bl. 1 ff.; Stadtverordnete, E Nr. 5 Bd. 1. Die große Petition vom 20. November 1833 kam ohne die kommunalen Organe zustande, und erst nachträglich – auf Verlangen der Stadtverordneten – unterstützte sie der Rat mit einem Schreiben vom 31. Dez. Inzwischen hatten aber Harkort, Dufour-Feronce, Seyfferth und Lampe als Privatpersonen bereits mit dem sächsischen Innenminister konferiert.

¹³⁵ Vor allem Mitsprache bei Festlegung der Bahnstandsstandorte, Bau und Beschleunigung der Bahnhofsvorplätze und der zu den Bahnhöfen führenden Straßen, Verkauf kommunalen Grundbesitzes usw. StadtAL, Kap. 70 Nr. 4–6. 1835 erwarb die Stadtverwaltung die vom Leipzig-Dresdner Eisenbahnkomitee angebotenen 200 Aktien vor allem zu dem Zweck, durch Sitz und Stimme in der künftigen Gesellschaft eine Möglichkeit zur Geltendmachung allgemeiner städtischer Interessen zu erhalten und um nach den eigenen Worten des Rates nicht bloß „müßige Zuschaucrin“ zu bleiben. StadtAL, Stadtverordnete, E Nr. 5 Bd. 1, Bl. 55 f.

Eisenbahnunternehmen auch nur sehr begrenzte Kompetenzen, so daß von ihr ohnehin keine umfängliche Förderung zu erwarten war. Die bourgeois Eisenbahnförderer schalteten die kommunalen Organe unter Ausnutzung ihres bedeutenden Einflusses auf sie jedoch dann ein, wenn es aus taktischen Gründen galt, ihre privaten oder korporativen Bestrebungen als Ausdruck des Willens der gesamten Stadt erscheinen zu lassen.¹³⁶

Wenn auch die Kapitalkreise in den Handels- und Gewerbezentren fast durchweg die führende Kraft beim Eisenbahnbau waren, so verfügten sie doch nicht immer über eine ebenso starke Position sowohl innerhalb der Stadt als auch gegenüber der Regierung, das gleiche Maß an Erfahrung und Organisiertheit und auch über die entsprechenden Persönlichkeiten, um selbständig das Zustandekommen der Schienenwege zu betreiben. Daher konnten und wollten sie die städtische Verwaltung auch nicht nur als „müßige Zuschauerin“ sehen, sondern räumten ihr eine je nach Bedarf mehr oder minder wichtige Funktion ein. Namentlich wenn es darauf ankam, den Eisenbahnbau gegen den Widerstand der Regierung durchzusetzen, bediente sich die Bourgeoisie gern einflußreicher Kommunalbeamten, die von ihr z. T. abhängig und mit ihr verbunden waren und ihre Interessen wirksam vertreten konnten.¹³⁷

VI. Der Einstellungswandel bei der Magdeburger Kaufmannschaft – ihr nunmehriges Interesse an einer Strecke nach Leipzig

Unter den Städten, mit denen das im März 1834 entstandene Leipziger Komitee eine Eisenbahnverbindung anstrebte, stand Magdeburg weit oben, wobei dieses strategische Ziel nur durch einen völligen Umschwung in der Einstellung der elbestädtischen Bourgeoisie erreicht werden konnte. Wenn tatsächlich dieser Wandel allmählich erfolgte und im Mai 1835 zu dem erklärten Wunsch nach Zustandekommen der früher abgelehnten Eisenbahn nach der Messestadt führte, dann ist die Frage zu beantworten, welche objektiven Faktoren ihn bewirkt hatten.

An der 1829 bezogenen Position hatte sich in den folgenden Jahren zunächst nichts geändert, so daß List noch 1834 im „National-Magazin“ die „Indolenz“ (Gleichgültigkeit) kritisieren mußte, mit der in Magdeburg die sächsischen Eisenbahnbestrebungen

¹³⁶ Z. B. übten sie Ende 1839 auch über den Rat auf die Ständeversammlung und die Regierung Druck aus, um gegen den Widerstand der erzgebirgischen Städte die Anerkennung des Vorrangs der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn vor anderen Projekten und deren Bau auf Staatskosten zu erreichen.

¹³⁷ So waren diese neben unmittelbaren Staatsbeamten der mittleren Rangebene in den einzelnen Gremien preußischer Eisenbahnunternehmen tätig und leisteten ihren Auftraggebern wertvolle Dienste. Im Extremfall konnte es in völligem Gegensatz zu Leipzig sogar so weit kommen, daß ein führender Kommunalpolitiker an der Spitze eines Komitees sowie der späteren Gesellschaft stand und den Bahnbau leitete, wie es bei dem noch zu behandelnden Oberbürgermeister Franke in Magdeburg der Fall war. D. Eichholtz, a. a. O., S. 160 f., 168 ff., 174 ff. Auch in Nürnberg leitete der erste Bürgermeister (Binder) das Eisenbahnzentralkomitee, das nach dem Abschluß der Fürther Strecke Anfang 1836 entstand und dem übrigens auch sein Stellvertreter angehörte, und war einer der Hauptinitiatoren für den Bahnbau nach Sachsen. Diese wenigen Beispiele verdeutlichen sowohl die Variationsbreite in der Funktion der kommunalen Organe beim Eisenbahnbau als auch die Notwendigkeit, jeweils die konkrete Situation mit den sie charakterisierenden objektiven und subjektiven Faktoren zu berücksichtigen.

angesehen wurden.¹³⁸ Die Funktion der Magdeburger Bourgeoisie war durch die Verkehrsbedingungen des Ortes noch relativ gesichert. Es gab jedoch in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre auch einige Anzeichen dafür, daß die aufsteigende Entwicklung des Elbhafens im traditionellen Warenaustausch ihren Höhepunkt überschritten hatte. Der gesetzmäßige Prozeß des Rückgangs des reinen Zwischenhandels und des Verschwindens der ihn begünstigenden Monopolprivilegien im Zusammenhang mit der Herausbildung des Kapitalismus der freien Konkurrenz war – wenn auch mit einer wesentlichen Phasenverschiebung gegenüber Leipzig – auch in Magdeburg wirksam geworden.¹³⁹ Was der Bourgeoisie Magdeburgs speziell im Hinblick auf den Elbtransport Sorgen bereitete, waren die relativ hohen Flußzölle und der Zustand des durch die Anliegerstaaten vernachlässigten Strombettes.¹⁴⁰ Entsprechend der vorrangigen Bedeutung der Schifffahrt beschränkte sich das Interesse an Verkehrsverbesserungen im wesentlichen auch auf sie. Es war schon 1816 eine Flußassekuranzkompanie gegründet, die Sicherheit und Regelmäßigkeit der Fahrt erhöht und auch die Lagerung der umgeschlagenen Güter erleichtert worden. Der erzielte Erfolg hatte der Kaufmannschaft die beruhigende Gewißheit gegeben, „darin bis jetzt so ziemlich glücklich gewesen“ zu sein.¹⁴¹ Ein Bedürfnis nach einer unwälzenden Verbesserung des Landtransportes, die zu einem Rückgang der Schifffahrt führen mußte, konnte beim damaligen geringen Stand der industriellen Entwicklung auf Grund der lokalen Verkehrsbedingungen in Magdeburg ebensowenig entstehen wie in Hamburg. Nicht nur im Hinblick auf den Ort selbst, sondern ganz allgemein für Deutschland wurde daher 1833 der Eisenbahnbau von Carl Schultze (1780–1850) als 1. Vorsteher der Kaufmannschaft (und sicher nicht nur in seinem Namen) abgelehnt, für nicht notwendig, unrentabel usw. erklärt und als Gefahr für das empfundene, was die Funktion der Stadt im Warenaustausch sicherte.¹⁴²

Es bedurfte daher erst des Einwirkens äußerer Faktoren, die letztlich die bisherige Verkehrsposition der Stadt in Frage stellten, um eine diametrale Änderung des Standpunktes hervorzurufen. An erster Stelle sind hier die Bestrebungen des Leipziger Eisenbahnkomitees zu nennen, und zwar einerseits die allgemeine Vorbildwirkung, die von dem Projekt einer Eisenbahn nach Dresden ausging, andererseits die mittelbare und unmittelbare Einflußnahme auf Magdeburg, die zunächst erörtert werden soll. Das Komitee streckte sofort nach seiner Konstituierung am 3. April 1834 die Fühler nach Magdeburg aus, so daß es nach der 1829 geführten Korrespondenz ebenfalls wieder auf Initiative der Kaufmannschaft Leipzigs zu einer erneuten Kontaktaufnahme in Eisenbahnangelegenheiten kam: Der Magdeburger Oberbürgermeister Francke wurde ersucht,

¹³⁸ Deutsche Eisenbahnen. In: National-Magazin, 1834, S. 39.

¹³⁹ Hatte sich in Magdeburg bereits durch die Einführung der freien Elbschifffahrt der Transitverkehr mit überseeischen und anderen ausländischen Waren vermindert, so wirkte auch das Inkrafttreten des Zollvereins, der damit verbundene Anschluß Sachsens an das preußische Zollsystem und die nunmehrige Unterbindung des schwunghaften Grenzhandels, der von Sachsen aus nach Böhmen betrieben worden war, in gleicher Richtung; dem stand aber wie auch in Leipzig in der Folgezeit ein Anwachsen des innerdeutschen Verkehrs gegenüber. StAM, Rep. C 28 I d Nr. 634 Bd. 1, Bl. 39 f.; Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 106; D. Eichholtz, a. a. O., S. 27.

¹⁴⁰ Bei geringer Wasserführung im Sommer wurde der Verkehr entweder lahmgelegt oder zumindest außerordentlich verlangsamt, was dem zu dieser Jahreszeit am besten durchführbaren Landtransport zugutekam.

¹⁴¹ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 32 f.

¹⁴² Ebenda, Bl. 12, 32 f. Schultze war als Direktor der Magdeburger Elbschiffahrts-Assekuranzkompanie selbst unmittelbar am Wassertransport interessiert.

dem Leipziger Gremium als Ehrenmitglied beizutreten. Ebenso wie ein Teil der anderen deshalb angesprochenen Persönlichkeiten von Einfluß und Ansehen (z. B. Kaufmann und Stadtrat Wucherer in Halle, Bankdirektor Reichenbach in Berlin, Senator Jenisch in Hamburg) sollte er nicht nur an dem in der Messestadt vorbereiteten Unternehmen interessiert werden, sondern auch als Mittelsmann zur Bourgeoisie seiner Stadt fungieren und dazu beitragen, sie ebenfalls für den Eisenbahnbau und speziell für eine Verbindung mit Leipzig zu gewinnen.¹⁴³ Francke nahm die Wahl sofort an, um zu Informationen über die Leipziger Eisenbahnpläne zu gelangen und diese zum Nutzen seiner Stadt verwenden zu können. Noch im April kam er zu einer ersten Besprechung mit Harkort nach Leipzig. Wenn er auch an den Komiteesitzungen nicht teilnahm, so erhielt er doch sofort nach ihrem Erscheinen die Leipziger Berichte zugesandt und leitete sie insbesondere an die Ältesten der Kaufmannschaft weiter; diese brachten sie durch Aushang an der Börse zur „Kenntnis des handeltreibenden Publikums“ und berieten selbst unter dem Eindruck des Gelesenen über die Eisenbahnfrage.¹⁴⁴ Mit dieser ersten Interessensbekundung an den Vorgängen in Leipzig wurde ein Prozeß eingeleitet, der von erklärter Gegnerschaft zu Eisenbahnen zu einem ebenso bestimmten Streben nach ihrer Aneignung führte.

In August Wilhelm Francke (1785–1851) hatte das Leipziger Komitee zweifelsohne einen Mann gefunden, der über ausgezeichnete Voraussetzungen verfügte, sowohl innerhalb Magdeburg als auch gegenüber der preußischen Regierung die „Eisenbahnsache“ zu vertreten – dies jedoch weniger auf Grund seiner dienstlichen Eigenschaft, sondern durch das frühzeitige Erkennen der Perspektive des neuen Verkehrsträgers wie durch seine persönlichen Fähigkeiten und Beziehungen.¹⁴⁵ Von gehobener bürgerlicher Herkunft, war er bereits mit 32 Jahren 1817 vom preußischen König als Oberbürgermeister von Magdeburg eingesetzt worden. Seine politische Haltung war die eines konservativen preußischen Beamten. Er verfügte über beste, z. T. freundschaftliche Kontakte zu führenden Angehörigen der Berliner Ministerialbürokratie und konnte dadurch auch auf dem Wege privater Korrespondenz mit ihnen seine Pläne verfolgen. Andererseits bemühte sich Francke tatkräftig und energievoll um die Förderung der von ihm geleiteten Stadt auf den verschiedensten Gebieten und namentlich in handels- und verkehrspolitischer Hinsicht, wobei sich Anzeichen eines patriarchalischen Fürsorgebewußtseins erkennen lassen. Beim Profil Magdeburgs kam das vorzugsweise der Bourgeoisie zugute und konnte umgekehrt vielfach auch nur durch ihre Begünstigung erreicht werden – ein Ausdruck der Vorherrschaft der bürgerlichen Ökonomie. Francke diente deshalb in nicht geringem Maße dem kapitalistischen Fortschritt, ohne wahrscheinlich die gesellschaftlichen Auswirkungen seines Handelns vorauszusehen.¹⁴⁶

¹⁴³ BetriebsA RbdDr, Nr. 7532, Bl. 11 ff.; StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 16 f.; E. Neuß, Francke, a. a. O., S. 274 f.

¹⁴⁴ StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 18, 25 f., 33.

¹⁴⁵ Vgl. vor allem die Beurteilung durch D. Eichholtz, a. a. O., S. 168 ff., sowie Geschichte . . . Magdeburg, a. a. O., S. 126; außerdem A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 228 f.

¹⁴⁶ Als ihm z. B. 1836 der Vorwurf gemacht wurde, vorzugsweise (auch gegenüber der Regierung) für die geplante kapitalistische Aktiengesellschaft zum Bau der Eisenbahn nach Leipzig einzutreten, gab er die aufschlußreiche Antwort: „Ich verfechte ein höheres Interesse, das Interesse einer volkreichen, dem Könige treu ergebenen Stadt, an deren Spitze ich stehe.“ Zitiert bei A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 263. So gesehen, vertrugen sich eine konservative politische Gesinnung und seine Stellung im System des junkerlich-absolutistischen Machtapparates durchaus mit dem Engagement für die ökonomischen Anliegen der Magdeburger Bourgeoisie,

Es entsprach Franckes stetem und von Weitsicht getragenen Eintreten für die Interessen der Magdeburger Kaufmannschaft, wenn er in Eisenbahndingen selbst dann wirksam wurde, wo sie sich noch zurückhielt. Zunächst verfolgte er allerdings wie sie lediglich die sich anbahnende Entwicklung mit großer Aufmerksamkeit. Er war jedoch ebenfalls weit davon entfernt, das Aufkommen der Eisenbahn zu begrüßen. Denn er sah voraus, daß der neue Verkehrsträger – hinsichtlich der Kontinuität und Geschwindigkeit der Beförderung der Flußschiffahrt überlegen und im Gegensatz zu ihr vor allem nahezu überall anwendbar – Magdeburgs Stellung in Handel und Verkehr so schwer und dauernd bedrohen (und letztendlich beseitigen) konnte wie nichts anderes. Die in England, Frankreich und Nordamerika erzielten Fortschritte ließen es Francke als unvermeidlich erscheinen, daß auch in Deutschland der Eisenbahnbau Fuß fassen würde. Wie die Bourgeoisie Leipzigs unter dem Einflusse Lists, wenn auch mit geringer zeitlicher Verzögerung und wahrscheinlich auch nicht unabhängig von ihr sah Francke weiterhin den bevorstehenden Wettlauf um die günstigsten Eisenbahnverbindungen voraus – ausgelöst durch verkehrsgeographisch bisher benachteiligte Städte und Territorien. Während aber das Leipziger Großkapital daraus bereits weitreichende Schlußfolgerungen gezogen und diesen Wettlauf faktisch schon eröffnet hatte, stieß Francke bei seinen „höchsten Staatsbehörden“ überall auf taube Ohren, wenn er bei jeder Anwesenheit in Berlin ihre Meinung sondierte und seine Befürchtung vortrug, benachbarte Staaten würden Magdeburg zuvorkommen. Es zeigte sich, daß ein Kommunalbeamter, der ständig den wachsenden Einfluß der bürgerlichen Ökonomie vor Augen hatte, die Zeichen der Zeit besser zu deuten verstand als die Spitzen des preussischen Staates.¹⁴⁷

Über die Gewinnung Franckes als Ehrenmitglied hinaus unternahmen die Leipziger

das Eichholtz möglicherweise auch zu einem interessanten Vergleich mit Harkort angeregt hat: „Francke war ein äußerst aktiver Geist, der die Betriebsamkeit und die Energie eines Gustav Harkort besaß und der unter anderen Umständen wohl großes bourgeois Format erreicht hätte.“ D. Eichholtz, a. a. O., S. 169. Ein Mann von solchen Fähigkeiten war unter der Magdeburger Bourgeoisie offensichtlich nicht vorhanden, was entscheidend zu der Führungsrolle Franckes beigetragen haben muß. Hatte doch sogar Schultze 1835 die Absicht, von der Leitung allgemeiner Angelegenheiten bald Abschied zu nehmen, sah sich aber durch die Eisenbahnsache „nun doch wieder in etwas Neues und Allgemeines verwickelt und dadurch genötigt, wohl noch eine Zeitlang aushalten (zu) müssen“. BetriebsA RbdDr, Nr. 7657, Bl. 1a, 1b. Und im Gegensatz zu Harkort war er – wie auch andere Magdeburger Großkaufleute – mit Rücksicht auf sein eigenes Geschäft weit davon entfernt, die Funktion des Direktors der zu gründenden Eisenbahngesellschaft zu übernehmen, so daß diese schon deshalb Francke angetragen wurde. D. Eichholtz, a. a. O., S. 169.

¹⁴⁷ Ob die Minister von Maaßen, Rother oder andere leitende Beamte – alle waren im Gegensatz zu Francke weit davon entfernt, zumindest die Unausweichlichkeit des Eisenbahnbaus zu erkennen und begründeten ihren Standpunkt mit dem Hinweis, daß es überall in Deutschland noch an einem Handelsverkehr in einer die Rentabilität einer Strecke sichernden Höhe fehle. Als regierungstreuer Beamter fühlte sich Francke zwar durch dieses für ihn maßgebliche Urteil vorübergehend beruhigt und war auch bemüht, die Bedenken der Kaufmannschaft zu zerstreuen, aber der Gang der Dinge außerhalb der preussischen Grenzen ließ bei ihm immer wieder neue und stärkere Besorgnisse aufsteigen, so daß er die Passivität der preussischen Regierung beklagte, die auch ihn zur Untätigkeit verurteilte; nach seinen Worten war ihm nichts mehr zuwider, als stillzusitzen, die Dinge an sich herankommen zu lassen und vielleicht den geeigneten Moment zu versäumen. StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 3 ff.; StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 34 f.; E. Neuß, Francke, a. a. O., S. 274 ff. Francke erhoffte sich von der preussischen Regierung ähnlich wie der leitende Minister von Lindenau in Sachsen sogar ein Eintreten für ein von den Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes gemeinsam projektiertes deutsches Eisenbahnsystem.

Eisenbahnförderer bereits im Juni 1834 einen weiteren Vorstoß zur Erreichung ihres Zieles, nachdem schon in einer der ersten Komiteesitzungen eine Verbindung mit Magdeburg zur Sprache gekommen und auch als vorteilhaft für die geplante Eisenbahn nach Dresden eingeschätzt worden war. Sie wandten sich an die sächsische Regierung mit dem Wunsch, beim preußischen Hof vorstellig zu werden und den Plan zu befürworten; bereits im „Aufruf“ vom März 1834 war an den preußischen Staat appelliert worden, auf Grund der Vorteile der Eisenbahn für seine Hauptstadt und seinen inneren Verkehr wie allgemein für die territoriale Stärkung „zu einer Verbindung (Leipzigs – P. B.) mit Magdeburg, Berlin und Hamburg die Hand (zu) reichen“.¹⁴⁸ Der Bericht des vorsichtig sondierenden sächsischen Gesandten fiel jedoch so negativ aus, daß von einem offiziellen Antrag zunächst abgesehen werden mußte.¹⁴⁹ Abgesehen von seiner Mitarbeit im Leipziger Eisenbahnkomitee versuchte auch List 1834, durch Veröffentlichungen in dem von ihm herausgegebenen „National-Magazin“ auf Magdeburg einzuwirken. Neben den Vorbereitungen für die Verbindung zwischen Leipzig und Dresden verfolgte er vorrangig sein altes Projekt einer nationalen Nord-Süd-Eisenbahn. Er trat nun mit großer Entschiedenheit dafür ein, sie von den Hansestädten über Berlin und Leipzig nach dem bayrischen Handels- und Gewerbezentrum Nürnberg und weiter südwärts zu führen. Er sah sie als „ohne Zweifel . . . wichtigste in Deutschland in jeder Beziehung“, als eine der bedeutendsten des europäischen Kontinents an.¹⁵⁰

In der zweiten Hälfte des Jahres 1834 und in den ersten Monaten von 1835 empfand die Magdeburger Kaufmannschaft zunächst Eisenbahnvorhaben im nördlichen Deutschland als echte und schwerwiegende Bedrohung, so daß sie immer mehr mit der Frage konfrontiert wurde, ob es auch in Zukunft genügen würde, sich auf den traditionellen

¹⁴⁸ BetriebsA RbdDr, Nr. 7047, Bl. 14; Aufruf, a. a. O., S. 209.

¹⁴⁹ Die preußische Regierung habe es sich zum Grundsatz gemacht, von Eisenbahnunternehmen eher abzuraten als dazu anzureizen (!). StADr, Außenmin., Nr. 7414, Bl. 7 ff.

¹⁵⁰ Er behandelte das Vorhaben namentlich in der Aufsatzserie „Deutsche Eisenbahnen“, die er 1834 in seinem in Leipzig herausgegebenen „National-Magazin“ veröffentlichte (vor allem S. 23, 39, 54). Wenn er empfahl, mit dieser besonders gewinnversprechenden Strecke den Anfang zu einem (sich in Berlin konzentrierenden) preußischen Eisenbahnsystem zu machen und überhaupt die Stadt besonders betonte, so beruhte das auf dem Erkennen der Funktion Berlins innerhalb des künftigen Schienennetzes Preußens wie Deutschlands überhaupt und der daraus resultierenden Absicht, dort zuerst die Trommel zu rühren und vor allem die preußische Regierung dafür zu gewinnen. Aus diesen Gründen wie auch durch das bisherige Desinteresse der Magdeburger Kaufmannschaft nahm der Elbumschlagplatz in Lists Konzeption eine sekundäre Stellung ein, obwohl er als Handelszentrum, speziell auch im Verkehr zwischen Nord und Süd, die preußische Hauptstadt weit übertraf. Magdeburg sollte abseits der großen Nationalroute liegen, und auch der Verlust eines großen Teiles seines bisherigen Handelsverkehr war einkalkuliert. Doch räumte List ein, daß eine Eisenbahn zwischen dem Elbhafen und Leipzig trotzdem sehr gut bestehen könne. Er äußerte seine Verwunderung darüber, daß die Bourgeoisie Magdeburgs nicht längst die preußische Regierung ersucht habe, im Einverständnis mit der sächsischen Vorbereitungen für eine Eisenbahn nach Leipzig zu treffen. Leider überliefern uns die Quellen keine Reaktion in Magdeburg auf diese Gedanken Lists. Unschwer ist aber zu ermesen, wie sie aufgenommen worden sein müssen. Die geplante Verlagerung des Verkehrs zwischen Nord und Süd auf die Route über Berlin widersprach diametral dem ökonomischen Interesse der Kaufmannschaft und war wie überhaupt die Hervorhebung Berlins ein probates Mittel, sie zu einer Meinungsänderung zu zwingen und Aktivitäten für einen Bahnbau in Richtung Leipzig auszulösen. Da aber in Berlin die gewünschte Resonanz auf Lists Anregungen ausblieb, die Bourgeoisie der preußischen Hauptstadt nicht darauf reagierte, ganz zu schweigen von der Regierung, konnte daraus auch keine eisenbahnfördernde Wirkung in Magdeburg erwachsen.

Wasserweg zu verlassen. „Der hiesige Handelsstand, der sich bisher sehr wenig vor Eisenbahnen fürchtete, fängt nun auch an, bedenklich zu werden“, berichtete Francke Ende August 1834. Die Ältesten der Kaufmannschaft traten – auch unter dem Eindruck der Leipziger Berichte – wiederholt zu Beratungen zusammen, ohne aber zu einem Resultat zu gelangen.¹⁵¹ Den Gegenstand ihrer Sorgen bildete zunächst eine Eisenbahn von Hamburg bzw. dem auf dem jenseitigen Elbufer gelegenen Harburg nach Hannover und Braunschweig.¹⁵² Das Projekt war bereits das Ergebnis der Konkurrenz, die die neue Produktivkraft im Transport zwischen einzelnen Städten, Gebieten und Staaten auslöste. In Belgien, wo auf dem Kontinent besonders frühzeitig und intensiv der Eisenbahnbau begann, wurde eine Strecke ausgeführt, die von Antwerpen zur deutschen Grenze führen und hier an eine von Köln ausgehende Route angeschlossen werden sollte. Sowohl für Hamburg als auch für die am Durchgangsverkehr nach dem Landinneren wesentlich beteiligten Städte links der Elbe, vor allem Braunschweig, beschwor dieses Unternehmen die Gefahr herauf, daß einzelne Gebiete – vorwiegend des westlichen Deutschlands künftig stärker mit Antwerpen und den Rheinhäfen, vor allem Köln, statt mit den Nordseehäfen verkehren und dadurch eine Schwereverlagerung bewirken würden.¹⁵³ War diese Bedrohung eine gemeinsame, so verbanden doch die linkselbischen Interessenten entsprechend ihren spezifischen Verkehrsbedingungen mit dem Projekt Absichten, die denen Hamburgs entgegenstanden. Die Überlegenheit der Eisenbahn über den Wasserweg erkennend, sahen sie in der neuen Produktivität eine einmalige Chance, den Warenverkehr zwischen der Elbmündung und dem Binnenland künftig unter weitgehender Ausschaltung Hamburgs und der Elbschiffahrt auf dem Landwege durch das Königreich Hannover zu leiten. Insbesondere in der Handels- und Messestadt Braunschweig als Endpunkt der vorgesehenen Strecke wurde das Vorhaben lebhaft unterstützt; war doch die zunehmende Verlagerung des Verkehrs zwischen den Nordseehäfen und dem Binnenland von der Straße auf den Fluß und der Aufstieg Magdeburgs ähnlich wie im Falle Leipzigs auf Kosten des Transithandels der Stadt erfolgt, so daß hier ebenfalls Interesse an Rückgewinnung der verlorenen Position bestand.¹⁵⁴ Die bedeutenden territorialökonomischen Vorteile einer großen durch ihr Gebiet führenden Nord-Süd-Eisenbahn sicherten dem Projekt auch die Förderung der unter englischem Einfluß stehenden Regierung von Hannover. Um das von ihr seit langem bekämpfte Hamburg weitgehend auszuschalten, bestand sie sogar kategorisch auf einer Ausmündung der Strecke im linkselbischen Harburg, das dadurch zu einem großen Konkurrenzhafen entwickelt werden sollte. Unter dem Druck des beginnenden Eisenbahnwettlaufs – besonders durch das Projekt Antwerpen-Köln – entstand auch bei einigen Angehörigen der Hamburger Bourgeoisie Interesse an einer günstigeren Verbindung mit dem Landinneren.¹⁵⁵ Aber eine solche

¹⁵¹ Leider ist ihr Standpunkt quellenmäßig viel weniger belegt als der von Francke. StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 34 f.

¹⁵² Im folgenden wird darauf eingegangen, weil das Vorhaben trotz fehlender Verwirklichung von nicht geringem Einfluß auf die Entscheidung für den Bahnbau nach Leipzig im Mai 1835 sein sollte. Vgl. dazu insgesamt die relativ breit angelegte Darstellung in Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 871 ff.

¹⁵³ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 21 ff.; A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 232.

¹⁵⁴ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 23.

¹⁵⁵ Wenn etwas geeignet war, auch in Hamburg das Bedürfnis nach Eisenbahnen zu wecken, so konnte es ebenso wie in Magdeburg nur eine Bedrohung durch konkurrierende Vorhaben sein.

entsprach nur dann den ökonomischen Bedürfnissen Hamburgs, wenn sie auch unmittelbar in der Stadt und nicht im hannoverschen Harburg endete. Die Streitfrage des Endpunktes der Bahn als Ausdruck der ökonomischen Rivalität bei der Aneignung des neuen Transportweges führte schließlich zum Scheitern des ganzen Projektes. Die Absicht Hannovers durchschauend, verkündete das Hamburger Komitee Ende April 1834 demonstrativ ein Gegenprojekt, den Plan einer Eisenbahnstrecke auf dem rechten Elbufer, die von Hamburg bis Lenzen führen und sich dort in eine nach Berlin und eine über Magdeburg nach Leipzig und eventuell weiter südwärts bis Bayern führende Route verzweigen sollte – ein Vorhaben, das gegenüber der Bahn durch Hannover in Magdeburg zwar begrüßt wurde, da es die Einbeziehung der Stadt vorsah, aber als Bedrohung der Flußschifffahrt ebenfalls Bedenken auslöste.¹⁵⁶

In den Streit um die Ausmündung der hannoverschen Bahn in Hamburg oder Harburg und schließlich um eine Strecke links oder rechts der Elbe schaltete sich auch List Anfang 1835 ein, indem er mehrere Aufsätze verfaßte, sie der preußischen Regierung übersandte und im „Eisenbahn-Journal“ veröffentlichte.¹⁵⁷ Im Interesse seiner nationalen Zielsetzung trat er dafür ein, die Routen von der Elbmündung nach Hannover einerseits und nach Preußen andererseits nicht als einander ausschließend zu betrachten, sondern beide entsprechend den zwei Hauptverkehrswegen von Hamburg nach dem Landinneren auszuführen.¹⁵⁸ Er entwickelte den Plan einer Strecke von Hamburg nach Berlin mit einer Abzweigung nach Magdeburg, wobei er allerdings und sicher nicht zufällig offen ließ, von welcher der beiden preußischen Städte aus dann die Fortsetzung nach Leipzig erfolgen sollte.¹⁵⁹ Eindringlich wies List auf die Gefahren hin, die sich für Preußen

Die traditionelle, überaus günstige Verkehrsposition am Übergangspunkt von der Hochsee- zur Binnenschifffahrt erschien dem weitaus größten Teil der Kaufmannschaft und insbesondere den großen Kommissionsfirmen, die den Handel mit dem Binnenlande vermittelten, noch als völlig ausreichend, um die ökonomische Funktion der Stadt auch für die Zukunft zu sichern; lediglich mit der Langsamkeit und der jahreszeitlich bedingten Unterbrechung der Beförderung auf der Elbe war man unzufrieden und stand deshalb größtenteils auch Ende 1834 dem Schienenweg noch genauso desinteressiert gegenüber wie im Vorjahre, als List der Stadt enttäuscht den Rücken gekehrt hatte. Aber einzelne, die bezeichnenderweise für „exaltierte Köpfe“ gehalten wurden, schlossen sich in einem Hamburg-Altonaischen Eisenbahnkomitee zusammen und betrieben ihrerseits den Bau einer linkselbischen Bahn auf hannoverschem Gebiet.

¹⁵⁶ BetriebsA RbdDr, Nr. 7657, Bl. 1a; A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 232; StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 3 ff.; Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 23 f., 34.

¹⁵⁷ Vor allem „Über Eisenbahnen und das Interesse Hamburgs“ (Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 242–246; Einzelbemerkungen dazu ebenda, Bd. III/2, S. 891–893), „Andeutung der Vorteile eines preußischen Eisenbahnsystems und insbesondere einer Eisenbahn zwischen Hamburg, Berlin, Magdeburg und Leipzig“ (ebenda, Bd. III/1, S. 214–223; Einzelbemerkungen, Bd. III/2, S. 847–850); vgl. auch das Überreichungsschreiben Lists an den preußischen Finanzminister von Alvensleben vom 12. 3. 1835. Ebenda, Bd. III/2, S. 828 f.

¹⁵⁸ Vgl. dazu auch ebenda, S. 873: Bis dahin war fast ausschließlich von der linkselbischen Bahn die Rede gewesen.

¹⁵⁹ Wie der Inhalt der Aufsätze beweist, waren sie einerseits an die Adresse der Bourgeoisie Hamburgs, andererseits – und das in noch stärkerem Maße – an die preußische Regierung und auch an die Kaufmannschaft Magdeburgs gerichtet. List gab sich der Erwartung hin, das Projekt der Bahn in Hannover und die davon ausgehende Konkurrenz für den preußischen Nord-Süd-Handelsverkehr würden die Regierung in Berlin endlich zwingen, ihre ablehnende Haltung aufzugeben und nach seinen Vorschlägen zu handeln.

im allgemeinen und für Magdeburg im besonderen aus dem Zustandekommen der Bahn nach Hannover und Braunschweig bei Verzicht auf eigenes Voranschreiten ergeben mußten: „Der größte Teil der Güter, die bisher über Magdeburg nach Leipzig gegangen sind, würde künftig die Richtung über Braunschweig nehmen“.¹⁶⁰ Und er warnte die Kaufmannschaft des Elbhafens davor, sich auch künftig ausschließlich auf die Flußschifffahrt zu verlassen.¹⁶¹ Als einzig möglichen Ausweg empfahl List den Bau der rechtselbischen Eisenbahn nach Hamburg, wodurch zwar die Flußschifffahrt von Magdeburg beeinträchtigt, aber der Stadt ihr Speditions- und Eigenhandel verbleiben würde.

So resultatlos die behandelten Auseinandersetzungen im nördlichen Deutschland für die umstrittenen Projekte zunächst blieben, so war doch ihre Wirkung speziell in Magdeburg keine geringe. Während die Kaufmannschaft nach den Worten ihres Vorstehers bis dahin lediglich die Pläne für Anlegung von Eisenbahnen in Deutschland mit größtem Interesse verfolgt hatte, ohne tätigen Anteil daran zu nehmen oder an eine von Magdeburg ausgehende Eisenbahn ernsthaft zu denken, mußte sie nun ihre Passivität plötzlich aufgeben. Nahezu schlagartig war die Gefahr einer Parallelbahn links oder rechts der Elbe, der Verlagerung zumindest eines Teiles der Transporte vom Wasser auf die Schiene und einer umwälzenden Veränderung der Verkehrsposition der Stadt entstanden. Am ungünstigsten wäre zweifellos eine Eisenbahn von der Elbmündung nach Hannover und Braunschweig gewesen, zumal viele Waren von dort aus direkt nach Leipzig und anderen Handelszentren weiter befördert werden konnten. Demgegenüber hätte die rechtselfische Bahn Magdeburg zwar berührt, aber ebenfalls mit der Flußschifffahrt konkurriert und – was als noch schlimmer erschien – die Umschlagfunktion der Stadt, ihr „natürliches Stapelrecht“, gefährdet.¹⁶² Hatte doch sowohl das Hamburger Komitee als auch List von Anfang an eine südliche Verlängerung zumindest bis Leipzig vorgesehen. Die Bourgeoisie Magdeburgs konnte sich daher ebensowenig entschließen, das Vorhaben zu unterstützen, solange es nicht galt, damit einem Konkurrenzunternehmen auf dem Gebiet von Hannover zu begegnen. Kein Wunder, daß sie sich nach den Worten Schultzes „in einem Chaos“ befand, „aus dem sich erst etwas bilden soll(te)“.¹⁶³ Aber gerade diese negative Haltung gegenüber einer Parallelbahn zur Elbe zwang sie nun dazu, sich mit dem bisher konstant abgelehnten Projekt einer Strecke in südlicher Richtung zu befreunden. Die allgemeine Einsicht in das Erfordernis, ohne weiteres Zögern aktiv in die Entwicklung einzugreifen und einerseits eine Eisenbahn auszuführen, andererseits aber der Wunsch, dadurch der Flußschifffahrt und dem Güterumschlag wenig Abbruch zu tun, lenkten jetzt erstmals ernsthaft den Blick auf Leipzig. Anfang Juni sollte die nun gewonnene Erkenntnis in einem von Francke und Schultze unterzeichneten „Promemoria“ an die preußische Regierung mit den Worten umrissen werden: „ . . . erscheint es als eine für die Stadt Magdeburg und ihren Handelsstand unerläßliche Notwendigkeit, sich durch schleunige Anlegung einer Eisen-

¹⁶⁰ Ebenda, Bd. III/1, S. 245; vgl. auch 221.

¹⁶¹ Er wies auf deren Nachteile hin und sagte bereits voraus, daß der Flußschifffahrt nach dem Bau der Eisenbahnen die Massengutbeförderung als spezifische Aufgabe, jedoch in wesentlich erweiterem Umfange verbleiben würde. Über den Widerspruch, auf den der überlegen vorausschauende Standpunkt Lists bei einseitig auf die Binnenschifffahrt eingeschworenen Kapitalkreisen stieß, vgl. den Aufsatz „Auch ein Wort über Eisenbahnen“ in der „Magdeburgischen Zeitung“ vom 3. Juli 1835.

¹⁶² StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 31, 37.

¹⁶³ BetriebsA RbdDr, Nr. 7657, Bl. 1a, 1b.

bahn nach Leipzig sowohl ihre Teilnahme an dem Eisenbahnverkehr, der sich zweifelsohne bald über das nördliche Deutschland erstrecken wird, als auch überhaupt ihre Teilnahme an dem Großhandel sicher zu stellen, welche bald nicht mehr durch ihre Lage an der Elbe allein gesichert sein möchte.“¹⁶⁴

Eine nach der Messestadt führende Strecke erschien als Möglichkeit, die alte, Magdeburgs Vorrangstellung begründende Produktivkraft im Transport auch unter den neuen Bedingungen beizubehalten, also Flußschiffahrt und Eisenbahn miteinander zu verknüpfen und dadurch vor allem den Umschlagszwang für die Stadt zu sichern. Neben einem Eisenbahnbau in einer die Schiffahrt nicht beeinträchtigenden Richtung wurde verstärkt auch die Verbesserung des Wassertransports (Ausbaggern des Flußbettes, Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffahrt nach Hamburg) erwogen und teilweise auch erreicht; dabei gab man sich der illusorischen Hoffnung hin, auf diese Weise ebenfalls die Gefahren abwenden zu können, die dem Magdeburger Handel durch Schienenwege drohten, im günstigsten Falle sogar das Zustandekommen der gefürchteten Parallelbahn.¹⁶⁵ Dementsprechend war die Kaufmannschaft durch ihren 1. Vorsteher bemüht, das Hamburger Eisenbahnkomitee davon zu überzeugen, daß auch künftig der Fluß eine ausreichende Verbindung zwischen beiden Städten darstellen konnte. Auf dieser überholten Position beharrte sie zunächst auch in der Folgezeit.

Von nicht geringem und letztendlich sogar bestimmendem Einfluß auf die Entscheidung, zunächst die bisher abgelehnte Eisenbahnverbindung mit Leipzig anzustreben, waren auch die bis zum Frühjahr 1835 in der Messestadt erzielten Fortschritte bei der Vorbereitung der Route nach Dresden. Unter maßgebender Mitwirkung Lists hatte das Eisenbahnkomitee das Unternehmen bereits so weit vorangetrieben, daß die Aktienzeichnung und die Gründung der Gesellschaft auf der Grundlage des von der sächsischen Regierung genehmigten Statuts unmittelbar bevorstanden. Abgesehen von Nürnberg, wo noch im gleichen Jahr die kurze Strecke nach dem benachbarten Fürth eröffnet werden sollte, nahm Leipzig damit eine führende Position im deutschen Eisenbahnbau ein. Im Gegensatz dazu wurden in Hamburg, Hannover und Braunschweig noch Für und Wider eifrig abgewogen, ohne daß es zu positiven Entscheidungen kam. Und als im Juli 1835 Francke und Schultze eine Erkundungsreise u. a. nach diesen Städten unternahmen, stellten sie etwas überrascht fest, daß sich die Eisenbahnangelegenheiten dort „alle noch in den allerfrühesten Stadien der Vorbereitung“ befanden und die von dieser Seite Magdeburg drohende Gefahr einige Monate zuvor überschätzt worden war.¹⁶⁶ Die beiden konkurrierenden Routen rechts und links der Elbe wurden schließlich auch erst über ein Jahrzehnt später vollendet: Berlin-Hamburg 1846, Braunschweig-Hannover-Harburg. 1847. Es trat im Mai 1835 ein, was die Leipziger Bourgeoisie bereits im Vorjahre ins Kalkül gezogen hatte. Ihr Vorgehen übte auf die Kaufmannschaft Magdeburgs eine bedeutende Anziehungskraft aus, zumal sie nach wie vor dringend eine Verbindung mit dem preußischen Elbhafen wünschte, was dort nur zu gut bekannt war.¹⁶⁷ Aus dem sich abzeichnenden Wettlauf um die günstigsten Eisenbahnverbindungen

¹⁶⁴ StAM, Rep. C 28, I d Nr. 634 Bd. 1, Bl. 15; A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 247 f.

¹⁶⁵ StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 41, 49; StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 28, 32 ff.

¹⁶⁶ A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 255 f.

¹⁶⁷ „Der Leipziger Handelsstand . . . ist für eine Bahn hierher viel lebhafter eingenommen als nach Dresden“, schrieb Francke im August 1834. StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 34 f.; vgl. dazu StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 3 ff.

hatte Francke schon 1834 geschlußfolgert: „... so werden wir Magdeburger doch auch nicht still sitzen dürfen und ernsthaft in Überlegung zu nehmen haben, ob nicht an eine Eisenbahn zwischen hier und Leipzig mit Vorteil zu denken ist oder sogar notwendig daran gedacht werden muß.“¹⁶⁸ Dieses ernsthafte Überlegen kennzeichnete in der ersten Maihälfte 1835 die Haltung des 1. Vorstehers der Kaufmannschaft und anderer führender Bourgeois. Bereits am 11. Mai wurde von Schultze Kontakt mit dem Leipziger Eisenbahnkomitee über eines seiner Mitglieder (Kaufmann Preußner) aufgenommen, erstmals unmittelbares Interesse an einer Verbindung zwischen beiden Städten bekundet und angefragt, ob man in Leipzig dazu geneigt sei. Diese erste Fühlungnahme machte auf das Komitee großen Eindruck und löste ein positives Echo aus.¹⁶⁹

Wenn es nun noch eines weiteren Anstoßes in Magdeburg bedurfte, so gab ihn der wahrhaft sensationelle und für das Leipziger Komitee selbst überraschende Erfolg der Aktienzeichnung am 14. Mai, über den Harkort sofort Francke informierte.¹⁷⁰ Er wog für die Magdeburger Bourgeoisie um so schwerer, als sie mit Recht bei ihrer Strecke nach Leipzig noch höhere Profite erwartete und nun die Bereitschaft der Kapitalkreise zur finanziellen Beteiligung an Eisenbahnen eindrucksvoll bewiesen war. Auf Beschluß der Ältesten der Kaufmannschaft bildete Schultze wenige Tage später ein provisorisches Eisenbahnkomitee. Dieses wandte sich nun seinerseits am 20. Mai an das Leipziger Komitee, meldete nach der vorausgegangenen Privatkorrespondenz offiziell das Interesse an der Verlängerung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nach Magdeburg an und hob die besonderen Vorzüge der Strecke gegenüber anderen von Leipzig aus denkbaren Routen hervor (bedeutende Handelsstraße, ebenes Gelände). Hoherfreut über die sich nun endlich eröffnende Aussicht auf Realisierung des ältesten und wichtigsten Leipziger Eisenbahnprojektes wie auch über den ersten großen Erfolg der angewandten Taktik richtete das messestädtische Komitee am 24. Mai ein von allen seinen Mitgliedern mit Ausnahme von List unterzeichnetes Antwortschreiben an das Magdeburger Parallelorgan und bekundete seine Bereitschaft, das Vorhaben tatkräftig und in engem Zusammenwirken zu fördern.¹⁷¹ Das damit erzielte grundsätzliche Einvernehmen wurde wenige Tage später in einer Konferenz mit Francke und Schultze vertieft. Bereits am Anfang der nun geschaffenen Beziehungen trat eindrucksvoll zutage, daß das Leipziger Eisenbahnvorhaben auch als Vorbild und Muster für Magdeburg gelten würde. „Wir müssen ja alle von ihnen lernen“, schrieb z. B. das Magdeburger Direktoriumsmitglied Costenoble 1837 an Harkort, als er ihm den Besuch eines Angestellten ankündigte, der in Leipzig wie er zuvor bereits auch „in die Schule . . . gehen“ sollte.¹⁷² Abgesehen von dem besonderen Wert, den eine Eisenbahn zwischen Leipzig und dem großen Elbumschlagplatz für die Messestadt an sich schon besaß, mußte die Route auch der Strecke nach Dresden umfangreiche Transporte zuführen und die bei ihr zu erzielenden Profite steigern. Außerdem war ihr Bau eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Entstehen des erstrebten Eisenbahnmittelpunktes in der Messestadt. Diese Erwartungen der

¹⁶⁸ StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 34 f. Als Veranlassung zu dem Projekt einer Eisenbahnverbindung mit Leipzig nannte Francke im August 1835 auch an erster Stelle die Bahn Leipzig-Dresden. StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 106.

¹⁶⁹ BetriebsA RbdDr, Nr. 7657, Bl. 1a, 1b; StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 38; StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 10.

¹⁷⁰ Ebenda, Bl. 9; D. Eichholtz, a. a. O., S. 28.

¹⁷¹ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 42 ff.; BetriebsA RbdDr, Nr. 7657, Bl. 1e, 1 f; List befand sich nicht in Leipzig.

¹⁷² Ebenda, Bl. 57.

Bourgeoisie stimmten auch mit den territorialpolitisch orientierten Ansichten des sächsischen Regierungschefs von Lindenau völlig überein.¹⁷³

Das beiderseits in Leipzig wie in Magdeburg vorhandene Interesse an einer Eisenbahnverbindung zeugt davon, daß der Schienenweg zunächst im Zuge der bisherigen Haupthandelsrouten – abgesehen von den Flüssen – gebaut werden sollte. Als wichtigster Zweck der Bahn wurde in Magdeburg eine „leichte und schnelle Kommunikation“ zwischen den beiden Handelsplätzen, und zwar vornehmlich für den Gütertransport, betrachtet.¹⁷⁴ Diese eindeutige Orientierung der kommerziellen Bourgeoisie auf die bedeutendsten der traditionellen „Warenzüge“ ließ auch in anderen großen Städten bzw. Gebieten den Wunsch nach vorrangigem Anschluß an das deutsche Binnenhandelszentrum Leipzig entstehen. Das galt seit Anfang 1836 für Nürnberg, wo die Kapitalkreise unmittelbar nach Vollendung der Eisenbahn zum benachbarten Fürth eine Strecke nach der Messestadt vorbereiteten. Nicht anders war es seit 1836 in Berlin. Das erste hier ernsthaft betriebene Projekt einer Ferneisenbahn sollte primär eine Verbindung mit Leipzig über eine an die Leipzig-Dresdner Linie bei Riesa anknüpfende Strecke herstellen; Proteste in der Provinz Sachsen führten jedoch zur Verlegung über Wittenberg, Dessau nach Köthen mit Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, durch die somit der gleiche Zweck erreicht wurde. (Abb. 3) Und die schlesischen Industriellen und Großgrundbesitzer hielten seit 1837 eine Eisenbahnverbindung mit Sachsen und hier auch mit Leipzig, wohin fünf Sechstel der gewerblichen und auch ein Teil der „rohen Naturerzeugnisse“ gingen, für ungleich attraktiver als eine Strecke nach Frankfurt/Oder mit Fortsetzung nach Berlin.¹⁷⁵ Den hier bescheinigten Vorzug der größeren Anziehungskraft als die Hauptstadt des eigenen Territorialstaates, die zu diesem Zeitpunkt weder als besonders bedeutender Handelsplatz galt, noch schon ein großes industrielles Zentrum bildete, besaß Leipzig auch für Magdeburg, so daß schließlich die Verbindung des Elbhafens mit der Messestadt sechs Jahre früher zustande kam als die mit Berlin.

VII. Die Rolle der Konkurrenz bei der Ausbreitung des Eisenbahnbaus und das Verhältnis des Handels- und des Industriekapitals zu ihm

Der Einstellungswandel bei der Bourgeoisie Magdeburgs gegenüber dem neuen Verkehrsträger spiegelt in repräsentativer Weise das Wirken des ökonomischen Gesetzes der Konkurrenz und der Anarchie wider. Im Unterschied zu Leipzig entstand in der Elbe-

¹⁷³ Brief von diesem an Harkort vom 24. 5. 1835: „Die Nachricht von den Vorschritten der Stadt Magdeburg hat mir die höchste Freude gemacht, da durch eine Eisenbahnverbindung zwischen dieser Stadt und Leipzig die nach Dresden eine feste Stütze und Hebel erhält und ich dann den Flor des Leipziger und des sächsischen Handels überhaupt auf lange, lange Jahre hinaus versichert halten würde.“ BetriebsA RbdDr, Nr. 7532, Bl. 113. Im Juli des gleichen Jahres schrieb das Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn an das sächsische Innenministerium, es habe durch das Zustandekommen seiner Linie sowie durch die kaum mehr zu bezweifelnde Verbindung mit Magdeburg, Hamburg und Bremen die feste und frohe Überzeugung gewonnen, daß Sachsen bei keinem anderen deutschen Bahnunternehmen außer Berücksichtigung bleiben könne und werde und daß Leipzigs Rang als erster deutscher Binnenhandelsplatz . . . auf lange Zeit . . . gesichert sein werde. R. Böker, Eisenbahngründungen, a. a. O., S. 7.

¹⁷⁴ StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 162.

¹⁷⁵ D. Eichholtz, a. a. O., S. 24.

stadt das Bedürfnis nach Umwälzung des Landtransports erst durch die Angst der Kaufleute vor einer künftigen Beeinträchtigung ihrer Position durch andere Eisenbahnrouuten. Wie wir gesehen haben, bestand eine ähnliche Abhängigkeit der Eisenbahnprojekte im Königreich Hannover und in Hamburg von den Fortschritten in Belgien und im Kölner Raum. Ausgelöst wurde innerhalb Deutschlands der Konkurrenzkampf um die Eisenbahn vor allem von der Bourgeoisie solcher Orte wie Leipzig und Nürnberg; die ausschließlich vom Straßentransport abhängig und damit gegenüber den Fluß- und Seehäfen benachteiligt waren. Sie erkannte die nun bestehende Chance, ihre Verkehrsposition entscheidend zu verbessern, mit den bisher begünstigten Städten gleichzuziehen oder sie sogar zu übertreffen. Besorgt stellte 1834 – wohl vor allem unter dem Eindruck der von Leipzig ausgehenden Aktivitäten – Francke fest, daß auf Grund der bisherigen unterschiedlichen Verkehrsbedingungen in einzelnen Städten bzw. Territorien das Bedürfnis erwachsen mußte, „sich durch Anlegung von Eisenbahnen Handels- und Verkehrsvorteile anzueignen, welche die Natur ihnen versagt hat“.¹⁷⁶

Als der Eisenbahnbau an einem oder mehreren Punkten in Deutschland ernsthaft betrieben wurde, entstand eine qualitativ neue Situation. Relativ unabhängig von ihren bisherigen Verkehrsbedingungen wurden dadurch andere Städte, Gebiete und Territorien nach und nach gezwungen, ebenfalls nach dem neuen Verkehrsträger zu streben. Es kennzeichnet sowohl die Bedeutung der Eisenbahn als auch die Sensibilität der Bourgeoisie gegenüber Veränderungen in der Verkehrsposition, daß oftmals allein das Entstehen eines Projekts und keineswegs erst seine Verwirklichung, also eine potentielle, effektiv noch nicht vorhandene Gefahr, eine solche Wirkung hervorrief. Wir müssen dabei berücksichtigen, daß die Eisenbahn auf Grund ihrer qualitativen Überlegenheit nicht etwa nur die Transporte derjenigen Straße übernahm, deren Lauf sie folgte. Sie zog vielmehr den gesamten Fernverkehr in ihrer Hauptrichtung an sich. Wo mehrere Handelswege vorhanden waren, existierte künftig auf längere Zeit hinaus nur eine einzige Strecke, wodurch zwangsläufig eine Verlagerung und Konzentration des Verkehrs mit tiefgreifenden Auswirkungen positiver oder negativer Art auf die einzelnen Orte erfolgte.

Der Kampf um die Aneignung des neuen Verkehrsträgers wurde intensiviert und beschleunigt einerseits durch die Aussicht auf bedeutende lokale Vorteile, auf monopolähnliche Beherrschung des Fernverkehrs in einer Richtung, auf Profitsteigerung in den bisherigen gewerblichen und kommerziellen Unternehmen einschließlich der Gründung neuer, andererseits durch die Angst vor Isolierung vom Eisenbahnverkehr oder zumindest vor dem Abseitsliegen von den Haupttrouten (Umgehungsgefahr).¹⁷⁷ Er wurde letztendlich mit dem Ziele geführt, die lokalen Transportkosten und die Umschlagszeit des Kapitals unter den allgemeinen Durchschnitt zu senken und dadurch Extraprofit zu erzielen. Die Bourgeoisie der Stadt, die zuerst eine oder mehrere große Eisenbahnstrecken hatte, besaß die Voraussetzungen dafür und konnte den Vorteil der „konkurrenzlosen Transportverbilligung . . . für den Überlandverkehr“¹⁷⁸ zeitweilig und u. U. sogar langfristig monopolisieren (so lange noch keine Parallelrouuten und insgesamt kein engmaschiges Netz bestand und beispielsweise die Sächsisch-bayrische Eisenbahn die einzige Ver-

¹⁷⁶ StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 3 ff.; vgl. auch StadtAM, Rep. A II E Nr. 36, Bl. 34 f. Im gleichen Jahr wies List darauf hin, daß die neue Erfindung „tausendjährige Situationsmonopole stürzen“ konnte. National-Magazin, 1834, S. 35.

¹⁷⁷ Vgl. auch H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 154.

¹⁷⁸ R. Fremdling, a. a. O., S. 109.

bindung zwischen dem nordöstlichen und dem südöstlichen Deutschland war). Dieser Kampf war somit eine Erscheinungsform der Jagd nach Profit als Haupttriebkraft der ökonomischen Entwicklung in der kapitalistischen Produktionsweise, die sich infolgedessen anarchisch, planlos vollzog. Da es um eine Neuverteilung des kommerziellen Gesamtgewinns unter die Kaufleute der einzelnen Städte als Anteilbesitzer am kommerziellen Gesamtkapital¹⁷⁹ ging, empfand die Bourgeoisie den Bau einer ihren lokalen Interessen entsprechenden Route meist als Lebensfrage. Fremdling irrt daher bei seiner Vermutung, das Handelskapital hätte die Gefahr einer Handelsumlenkung durch Eisenbahnen primär als geeignetes propagandistisches Mittel heraufbeschworen, um die spätf feudale Staatsbürokratie von ihrer hindernden Rolle gegenüber dem neuen Verkehrsträger abzubringen.¹⁸⁰ Erinnert sei in diesem Zusammenhang auch an das von Marx Gesagte über die Verschiebung im Verhältnis mehrerer Orte zueinander durch neue Kommunikationsmittel, über ihre durch Gewinn oder Verlust von Positionsvorteilen veränderte ökonomische Konkurrenzfähigkeit.¹⁸¹ Auch das Handelskapital Magdeburgs konnte unter dem Druck der Konkurrenz nicht umhin, selbst Eisenbahnen zu bauen und dadurch den technischen Fortschritt zu fördern. Es mußte einsehen, daß der neue Verkehrsträger zu einer physischen Bedingung des Austausches und damit ihrer weiteren ökonomischen Betätigung werden würde. Ihre widersprüchliche Situation haben die Ältesten der Magdeburger Kaufmannschaft 1844 selbst mit den Worten offenbart: „Daß wir mit der Anlegung von Eisenbahnen nicht zurückbleiben dürfen, erkennen wir . . . vollkommen an, dennoch können wir sie nur als ein notwendiges Übel für uns betrachten.“¹⁸²

In dem Maße, in dem der Konkurrenzkampf um die Eisenbahn allgemeinen Charakter annahm und damit eine höhere Stufe erreichte, wurden somit die für seinen Beginn maßgebenden lokalen Verkehrsbedingungen zu einem zweitrangigen Faktor. Im Zeichen des beginnenden Wettlaufs um die günstigsten Transportmöglichkeiten rief ein Projekt ein anderes oder sogar mehrere hervor. Namentlich die Fortschritte bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wirkten in diesem Prozeß wie eine Initialzündung. Die Aktienzeichnung vom 14. Mai 1835 löste eine Kettenreaktion aus, auf die noch näher eingegangen wird. Die blindwirkenden ökonomischen Gesetze der kapitalistischen Produktionsweise setzten sich mittels der Konkurrenz im Transportwesen ebenso durch wie in der unmittelbaren Produktion, wo alle Kapitalisten eines Industriezweiges gezwungen waren, nach dem Vorbild des Extraprofit erzielenden Initiators bzw. Erfinders eine neue Maschine anzuwenden. Gegen die Eisenbahn konnte sich das Frachtfuhrwerk im Fernverkehr auf die Dauer ebensowenig behaupten wie der Handwebstuhl gegen den mechanischen. Es besaß deshalb allgemeine Gültigkeit, wenn List 1835 prophezeite: „Die Anlegung von Eisenbahnen wird in kurzem zur Notwendigkeit für diejenigen Länder werden, welche in ihrem Wohlstand und in ihrer Industrie keine Rückschritte machen wollen.“¹⁸³ Sie war – um damit einen von ihm im Vorjahr geäußerten Gedanken zu verbinden – „schon nicht mehr Sache der freien Spekulation . . . Die Franzosen nötigen die Belgier, die Belgier die Holländer, alle zusammen nötigen die Deutschen, die Deutschen aber nötigen einander unter sich, Eisenbahnen zu bauen.“¹⁸⁴ Dementsprechend

¹⁷⁹ MEW, Bd. 25, S. 39.

¹⁸⁰ R. Fremdling, a. a. O., S. 159, 163.

¹⁸¹ MEW, Bd. 24, S. 252–254.

¹⁸² D. Eichholtz, a. a. O., S. 28.

¹⁸³ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 28.

¹⁸⁴ National-Magazin, 1834, S. 35.

gab es eine internationale, nationale, territoriale, regionale und lokale Konkurrenz.¹⁸⁵ Dieses Gegeneinander wurde in Deutschland noch durch das Fehlen der staatlichen Einheit verstärkt, indem die einzelnen Regierungen den Eisenbahnbau zum Objekt ihrer partikularistischen Bestrebungen machten; sie versuchten, sich auf Kosten des Nachbarlandes ein künstliches Verkehrszentrum zu schaffen, berücksichtigten gegenüber den politischen Grenzen nur ungenügend die günstigsten Bedingungen für die Linienführung und ignorierten nationale Belange völlig.¹⁸⁶ Es wurden von ihnen keinerlei Versuche unternommen, sich innerhalb des Deutschen Bundes über die Herstellung eines nationalen Eisenbahnsystems zu verständigen.

Bei der internationalen Konkurrenz ist zu beachten, daß England einerseits durch die allgemeine Vorbildwirkung – insbesondere der Eisenbahn Manchester-Liverpool – Einfluß auf den Kontinent gewann, andererseits nach Vollendung zahlreicher Strecken durch den verbilligten Verkaufspreis der exportierten Güter. Auf Grund seiner Insellage konnte es hingegen nicht unmittelbar mit dieser oder jener Eisenbahnstrecke eine Route in einem anderen Land hervorrufen, wie es z. B. seitens Belgiens gegenüber dem nordwestlichen Deutschland der Fall war. List hat die Wirkung der Konkurrenz eingeplant und einen Großteil seines taktischen Vorgehens darauf abgestimmt. Bereits aus Nordamerika brachte er die Erfahrung mit, daß der „Wetteifer zwischen Stadt und Stadt, Provinz und Provinz, Nation und Nation“ der „größte Sporn für diese Unternehmungen“ war. „Wenn man auch sich scheut, vorwärts zu gehen, so kann man doch nicht zurückbleiben.“¹⁸⁷ Da die Konkurrenz selbst die Bourgeoisie solcher Städte zum Eisenbahnbau zwang, die zu den Gegnern einer Umwälzung des Transportwesens zählte, konnte sie ebenso eine eisenbahnfördernde Wirkung ausüben wie die unmittelbaren Verkehrsbedürfnisse einer entwickelten Industrie. In der Tat haben Marx und Engels zu den durch die Konkurrenz erst geschaffenen Verhältnissen neben ausgebildeter Arbeitsteilung, Maschinerie usw. auch die Herstellung von Kommunikationen gezählt,¹⁸⁸ und sie haben im Zusammenhang mit den „verschiednen empirischen Verhältnissen“, die der Anwendung der Eisenbahn außerhalb Englands zugrundelagen, auf den Zwang verwiesen, den in Deutschland und anderen Ländern die Konkurrenz ausübte.¹⁸⁹ Marx charakterisierte sie als „die Weise, in der das Kapital seine Produktionsweise durchsetzt“, und konstatierte: „Die Konkurrenz kann mehr die Notwendigkeit z. B. der Eisenbahn in einem Lande erzeugen, wo die bisherige Entwicklung seiner Produktivkräfte noch nicht darauf hindrängen würde.“¹⁹⁰ Nun war zwar in Deutschland die gewerbliche Entwicklung bereits bis zu einem Punkte vorangeschritten, an dem der rückständige Landtransport im großen und ganzen ein Hemmnis weiterer Entfaltung bildete. Aber die Konkurrenz mit ihrer ungemein aktivierenden Wirkung hat wesentlich dazu

185 Z. B. rivalisierten 1836–1837 Magdeburg und andere Städte in der Provinz Sachsen mit Berlin, namentlich wegen des Projekts einer Eisenbahnverbindung zwischen der preußischen Hauptstadt und Sachsen (mit Anschluß an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei Riesa). D. Eichholtz, a. a. O., S. 79 ff. Selbst innerhalb einer großen Stadt wie Leipzig stritten sich die Bürger der einzelnen Viertel um den Bahnstandsstandort.

186 E. Rehbein, Zum Charakter der preußischen Eisenbahnpolitik von ihren Anfängen bis zum Jahre 1879. Diss. HfV 1953.

187 Fr. List, Werke, Bd. III/2, a, a, O., S. 786.

188 MEW, Bd. 3, S. 354 f.

189 Ebenda, S. 284 f.

190 K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 429; siehe auch S. 617.

beigetragen, dem Eisenbahnbau rasch eine breite Basis zu sichern, ihn frühzeitig an zahlreichen Punkten hervorzubringen.

Es ist Mottek zuzustimmen, wenn er das „Lokalinteresse der Bürger verschiedener Städte am Bau bestimmter Bahnen“ als wesentlichen Antrieb für das Zustandekommen der ersten größeren Linien betrachtet.¹⁹¹ Daß dieses Interesse als eine Form der Konkurrenz und damit diese überhaupt aber auch die Ausbreitung des neuen Verkehrsträgers in hohem Maße stimulierte, wird bei ihm jedoch nicht hinreichend deutlich. Denn er ist offenbar der Auffassung, die deutsche Bourgeoisie habe – insbesondere durch das Wirken Lists – die Überzeugung gewonnen, der „Bau einer großen Anzahl von Bahnen, der Ausbau eines Bahnnetzes“ liege in ihrem „Gesamtinteresse“, und sie habe sich daher bemüht, ein solches Netz zu entwickeln.¹⁹² In den für diese Arbeit ausgewerteten umfangreichen Quellen ist allenfalls in Städten mit weitreichenden Wirtschaftsbeziehungen der Wunsch nach einem Eisenbahnnetz zu spüren, jedoch nur im Rahmen der örtlichen Bedürfnisse, wie schon für Leipzig behandelt worden ist. Was aber in ihnen völlig fehlt, ist ein subjektiv vorhandenes und wirksames überörtliches Gesamtinteresse, etwa in dem Sinne, daß eine Linie primär erstrebt wurde, um damit einen Beitrag zu einem als notwendig erkannten nationalen Netz zu leisten. Lediglich List hat dieses objektiv existierende Gesamtinteresse der deutschen Bourgeoisie unermüdlich wahrgenommen, ist dabei aber häufig auf den Widerstand ihrer örtlichen Gruppierungen gestoßen.

Obwohl er den Einfluß der Industrie überschätzt, weist auch Eichholtz darauf hin, daß ihre Bedürfnisse und die des Handels allein noch nicht das außerordentlich große Ausmaß und das schnelle Tempo des Eisenbahnbaus in der Anfangszeit bis 1848 erklären können, in der sich Deutschland trotz politischer Zersplitterung und wirtschaftlicher Rückständigkeit zu einem der führenden Eisenbahnländer der Welt entwickelte. Er sucht ebenfalls die Erklärung in der Konkurrenz, die u. a. durch das Vorhandensein verschiedener kleinerer Zentren (Berlin, München, Leipzig, Köln, Breslau usw.) intensiviert wurde.¹⁹³ Die Rivalität zwischen den einzelnen Territorien zwang auch die meisten Regierungen früher oder später, den Eisenbahnbau zuzulassen, zu unterstützen (Staatsbeteiligung, Zinsgarantie usw.) oder sogar selbst zu übernehmen. Ging es doch um nicht mehr und nicht weniger als um die gesamte Funktion des jeweiligen Einzelstaates in Produktion und Warenaustausch, von der seine ökonomische und finanzielle Stärke abhing, aber auch um seine politische und militärische Machtstellung.¹⁹⁴ Dieser Konkurrenzkampf hatte einen antinationalen Charakter, förderte jedoch das Entstehen eines umfangreichen Eisenbahnnetzes in verhältnismäßig kurzer Zeit wesentlich, eines Netzes, das zwar mit den bereits genannten Mängeln behaftet war, aber gerade durch

¹⁹¹ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 154; vgl. auch S. 157.

¹⁹² Ebenda, S. 153; vgl. auch S. 160 f.

¹⁹³ D. Eichholtz, a. a. O., S. 5 f.

¹⁹⁴ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 160 f. So ist es verständlich, daß die bayrische Regierung 1837 erklärte, das Werk der Eisenbahnen auf eine Weise fördern zu wollen, daß der Staat hinter keinem anderen in dieser Hinsicht zurückbleiben solle. Fr. List, Eisenbahnen, a. a. O., S. 769. Selbst das Österreich der Metternich-Ära „mußte“ die Eisenbahnen „adoptieren“. MEW, Bd. 4, S. 507. Hervorhebung im Original. Eine beträchtliche Aktivität entwickelten auch die Regierungen einzelner zu eigenem Eisenbahnbau unfähigen Zwergstaaten wie des Herzogtums Sachsen-Altenburg, wenn die Umgehung drohte, obwohl sie in der Eisenbahn meist nur ein „notwendiges Übel“ sahen. StAW. Gesamtmin. Altenburg, III Ee 1 Nr. 2 Bd. 12, Bl. 50.

seine Engmaschigkeit den Verkehrsbedürfnissen der Bourgeoisie im großen und ganzen entsprach.

Im Zusammenhang mit der Rolle der Konkurrenz beim Beginn des Eisenbahnbaus und der unterschiedlichen Einstellung der Bourgeoisie Leipzigs und Magdeburgs zu ihm bietet es sich an, auf das Verhältnis des Handelskapitals im allgemeinen zu dem neuen Verkehrsträger über das bisher bereits Gesagte hinaus einzugehen und Vergleiche zur Industriebourgeoisie zu ziehen. Spezieller Anlaß sind Einschätzungen von Eichholtz, die einer kritischen Prüfung bedürfen. Aus der anfänglich ablehnenden Position der Magdeburger Kaufmannschaft und dem unter dem Druck der Konkurrenz erzwungenen allmählichen Einstellungswandel leitet Eichholtz weitreichende Schlußfolgerungen ab. Er bewertet diese Haltung und diesen Prozeß als typisch für das Handelskapital der Eisenbahnfrühzeit insgesamt, wobei er auf andere preußische Handelszentren wie Berlin, Stettin sowie auf Hamburg verweist, aber Leipzig – keinesfalls zufällig – ausklammert. Ihm zufolge selbst impotent, innerhalb Deutschlands das Bedürfnis nach Eisenbahnen hervorzubringen, war das Handelskapital anfangs von „Unverständnis, Mißtrauen und Gegnerschaft gegenüber den Eisenbahnen erfüllt“ und stand z. B. 1829 ihnen noch „ganz fremd und absolut ablehnend gegenüber“.¹⁹⁵ Und sogar nach Inangriffnahme eigener Strecken fühlte es sich „mitunter noch als in dieser Beziehung quasi vergewaltigt, . . . als Opfer und nicht als Agens der Entwicklung“.¹⁹⁶ In bedeutenden Handelszentren wie Magdeburg, Hamburg, Berlin und Stettin, wo die kommerzielle Bourgeoisie bei weitem dominierte, wurden „Eisenbahnen direkt unter dem Druck der Konkurrenz anderer Handelszentren und -wege“ gebaut.¹⁹⁷ Während das bei den genannten Orten mit den historischen Fakten im wesentlichen übereinstimmt, bleibt aber offen, was jene anderen Handelszentren zum Eisenbahnbau trieb. Eichholtz versucht an anderer Stelle, dieses Problem zu lösen, indem er sagt, daß von den Zentren der Industriellen Revolution und der Fabrikindustrie Bedürfnis und Initiative nach einer Umwälzung des Verkehrswesens ausgingen und das alte Handelskapital sich dadurch neuen Anforderungen des Konkurrenzkrieges gegenüber sah, denen es bei Gefahr des Ruins gerechert zu werden gezwungen war.¹⁹⁸ Im Unterschied dazu differenziert Mottek nicht zwischen Handels- und Industriebourgeoisie, was seiner Aufwertung des kommerziellen Kapitals im Prozeß der Industriellen Revolution entspricht.¹⁹⁹

Beschränken wir uns zunächst darauf, zu untersuchen, inwieweit die Position Magdeburgs als repräsentativ für die des Handelskapitals im allgemeinen angesehen werden kann! In dieser Hinsicht kann großenteils auf bereits Gesagtes verwiesen werden. Die anfängliche Einstellung der Magdeburger Kaufmannschaft wurde ganz eindeutig von den bisherigen Verkehrsbedingungen der Stadt bestimmt (die letzten Endes durch das Fehlen einer entwickelten örtlichen Industrie noch als ausreichend empfunden wurden), namentlich von ihrem führenden Anteil an der Binnenschifffahrt als dem leistungsfähigsten Verkehrsträger vor dem Aufkommen der Eisenbahnen. „Unsere Lage am Flusse macht es freilich erklärlich, warum bis jetzt hier so wenig Teilnahme sich zeigte“, schrieb Schultze am 11. Mai 1835 an Preußer in Leipzig, nachdem er dem dortigen Eisenbahnkomitee – dem Preußer angehörte – bescheinigt hatte: „Ihnen bleibt, wenn die Eisenbahnangelegenheit in Deutschland weiteren Fortgang findet, immer der Ruhm,

¹⁹⁵ D. Eichholtz, a. a. O., S. 19, 27, 29.

¹⁹⁶ Ebenda, S. 28.

¹⁹⁷ Ebenda, S. 26.

¹⁹⁸ Ebenda, S. 29.

¹⁹⁹ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 152; vgl. auch S. 160.

die ersten gewesen zu sein, und dieser ist wahrlich bei einer solchen Sache nicht zu verachten.“²⁰⁰

Eine ähnliche Position bezog das Handelskapital Hamburgs und einiger anderer verkehrsgünstig gelegener Städte, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich nicht wenige bedeutende Zentren des Warenaustausches gerade an der Küste und an schiffbaren Flüssen entwickelt hatten (u. a. Bremen, Lübeck, Köln, Frankfurt/Main). Im Gegensatz zu ihnen war aber die Bourgeoisie anderer lediglich auf den Landtransport angewiesener Handelsstädte durchaus nicht mit ihrer Stellung im Transportsystem zufrieden, sondern hatte aktives Interesse an deren Verbesserung. Das galt keineswegs nur für Leipzig, sondern auch für das noch viel tiefer im Binnenland gelegene Nürnberg mit seinem umfangreichen Aus- und Einfuhrhandel. Das galt auch für Braunschweig, wo an den Eisenbahnbau frühzeitig hohe Erwartungen geknüpft wurden, und viele kleinere und größere Warenumschlagplätze.²⁰¹

Es ist deshalb eine unzulässige Verallgemeinerung, wenn Eichholtz die Magdeburger Bourgeoisie als Paradebeispiel für das gesamte Handelskapital benutzt und völlig undifferenziert die durchaus zutreffende Charakterisierung ihres Verhaltens ausdehnt, ohne dessen Ursachen zu untersuchen. Dabei weiß er aus Quellen und Literatur nur zu genau, daß die Leipziger Kaufmannschaft von vornherein – und zwar bereits seit 1829 – eine positive Einstellung bewies und daß die in der Messestadt erzielten Fortschritte maßgebend für den Gesinnungswandel in Magdeburg waren und auf andere Teile Deutschlands ausstrahlten. Daß Leipzig als der eigentliche Ausgangspunkt des deutschen Eisenbahnbaus in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts noch eine ausgesprochene Handelsstadt war, wird in diesem Zusammenhang sicher nicht zufällig gegenüber dem Anteil Lists an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn unerwähnt gelassen.²⁰²

Die tieferen Ursachen der Fehleinschätzung des Handelskapitals und des Ausklammers der unterschiedlichen lokalen Verkehrsbedingungen liegen in dem erklärten Bestreben von Eichholtz, einzig und allein der industriellen Bourgeoisie eine von vornherein positive Einstellung zur Eisenbahn, ein aktives und führendes Eintreten für ihren Bau zuzuerkennen.²⁰³ Hier liegt das Kardinalproblem seiner Ausführungen. Wie bereits im 2. Kapitel kurz behandelt, beachtet Eichholtz ungenügend den wesentlichen Unterschied zwischen den Bedingungen für die Entstehung der Eisenbahn in England und ihrer Anwendung in anderen ökonomisch weniger fortgeschrittenen Ländern, den Marx und Engels selbst gekennzeichnet haben. Was für die „Werkstatt der Welt“ galt, muß seiner Auffassung nach prinzipiell auch auf Deutschland zutreffen, so daß er sich mit theoretischen Analogieschlüssen begnügt, wo eine empirische Untersuchung der Ursachen des Eisenbahnbaus vonnöten gewesen wäre.

Die beiden Fraktionen der Bourgeoisie nahmen in Deutschland wie auch in England keine gegensätzliche Stellung zum Eisenbahnbau ein, wie Eichholtz nachzuweisen versucht. Sie waren den gleichen ökonomischen Gesetzen unterworfen, die zur Verbilligung und materiellen Verbesserung des Transports auf dem Landwege zwangen. Wenn in England die Transportansprüche der „großen Industrie“ zum Entstehen der Eisenbahnen führten, so bedeutete das nicht, daß die Kaufleute, die gemeinsam mit der Fabrikbour-

²⁰⁰ BetriebsA RbdDr, Nr. 7657, Bl. 1a, 1b.

²⁰¹ Über den von Eichholtz, a. a. O., S. 28 f., zitierten großen Braunschweiger Spediteur, der aus Angst vor dem Ruin seines „schönen Standes“ zunächst nicht dem Eisenbahnkomitee beitreten wollte, aber dann doch gegen seinen Willen hineinkam, vgl. Anm. 206 in diesem Kapitel!

²⁰² Ebenda, insbes. Anm. 57; vgl. auch S. 19, Anm. 24.

²⁰³ Ebenda, S. 17, 26, 29.

geoisie den Warenaustausch vornahmen, deren Befriedigung desinteressiert gegenüberstanden. Neben den vorrangig beteiligten Fabrikanten von Manchester erstrebten auch die „cottonbrokers“ im großen Baumwollimporthafen Liverpool eine Schienenverbindung zwischen den zwei Städten, weil diese für sie ebenfalls zu einer Notwendigkeit geworden war.²⁰⁴ Auch das kommerzielle Kapital erkannte, daß die Eisenbahnen „der Entwicklung des auswärtigen Handels einen mächtigen Impuls“ geben würden.²⁰⁵ Allerdings waren die Leipziger Kaufleute anfangs noch stark auf ihre traditionellen Fernhandelsgüter orientiert, bevor sie Teile ihres Kapitals in der Produktion anlegten, während die gewerbliche Bourgeoisie (z. B. des Erzgebirges) zunächst und vorrangig (keineswegs ausschließlich) einen verbesserten Transport von Massengütern wünschte: Kohle für Dampfmaschinen in Fabriken und anderen Produktionsstätten, Getreide und Brennholz zur Verminderung der Reproduktionskosten der Arbeitskraft. Wenn die Stellung der Kaufleute zur Eisenbahn zu charakterisieren ist, müssen jedoch solche Kapitalinhaber als indifferent ausgeschieden werden, die neben dem Handel zugleich im bisherigen Transportwesen engagiert waren und bei denen also eine Verflechtung zwischen ökonomischer und materieller Zirkulation, zwischen nichtproduktivem und produktivem Kapital, bestand.²⁰⁶

Eichholtz versucht, den Nachweis zu erbringen, daß die industrielle Bourgeoisie die führende Kraft beim Eisenbahnbau war (zumindest in Preußen), ihre Initiative die Umwälzung des Transportwesens in Deutschland auf die Tagesordnung setzte und sie dadurch für das traditionelle Handelskapital neue Anforderungen des Konkurrenzkrieges schuf und es ebenfalls zum Eisenbahnbau zwang.²⁰⁷ Er sieht sich dabei aber mit Fakten konfrontiert, deren Verarbeitung ihm offensichtlich Schwierigkeiten bereitet hat: Vor 1848 entwickelten sich in Deutschland zwei bedeutendere Zentren des Eisenbahnbaus, und zwar ungefähr der Raum Aachen-Köln-Dortmund in der preußischen Rheinprovinz sowie der Raum Berlin-Magdeburg-Leipzig (von Eichholtz als „Berliner Zentrum“ bezeichnet); ob Leipzig durch seine Funktion als Ausgangspunkt des Eisenbahnbaus wie auch durch die Bedeutung und Größe der in der Messestadt zusammenlaufenden Routen nicht als eigenes Zentrum zu betrachten ist, sei hier nur am Rande

²⁰⁴ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 429.

²⁰⁵ MEW, Bd. 34, S. 374.

²⁰⁶ D. Eichholtz, a. a. O., S. 20, spricht undifferenziert von „der Zirkulation verhafteten älteren Formen des Kapitals“ und versteht darunter Großhändler, Spediteure und Reeder. Wenn er in diesem Zusammenhang sagt, ihnen gegenüber habe sich die historische Überlegenheit des Industriekapitals bei der Beteiligung an Eisenbahnunternehmen dadurch offenbart, daß es weniger auf direkte Profite angewiesen war und sich mit dem durch die Verbilligung des Transports erzielten Gewinn begnügen konnte, so müßte das bei den reinen Kaufleuten genauso der Fall gewesen sein, trifft aber auf beide nicht zu. Soweit die Spediteure – wie z. B. weitgehend in Leipzig – ähnlich den Verlegern in der unmittelbaren Produktion nur die Warenbeförderung durch kleingewerbliche Fuhrleute vermittelten, ohne selbst Besitzer von Fahrzeugen und Zugtieren zu sein, wurde ihre Existenz durch die Eisenbahn nicht bedroht, wie sich bald erwies. Verständlicherweise waren sie aber nicht in der Lage, das von vornherein zu erkennen. Wenn sich daher der Besitzer eines Braunschweiger „Kommissions-, Speditions- und Handelsunternehmens“ 1835 ausdrücklich auf Grund seiner Funktion als führender Spediteur der Stadt gegen die Eisenbahn aussprach, dann kann das nicht einen von Eichholtz konstatierten allgemeinen Zwiespalt der „alt-ingesessenen Handelskapitalisten bezüglich des Eisenbahnbaus“ belegen. D. Eichholtz, a. a. O., S. 28 f.; vgl. auch M. Behrend, Magdeburger Großkaufleute. Lebensbilder . . . , Magdeburg 1906, S. 81.

²⁰⁷ D. Eichholtz, a. a. O., S. 18.

gefragt. Im ersten war die industrielle Bourgeoisie schon relativ stark entwickelt, ohne aber auch hier bereits die führende Fraktion zu sein; im zweiten dominierte noch bei weitem das Handelskapital. In der Rheinprovinz zeigten sich aber 1842/43 „erst schwache Anfänge des Eisenbahnbaus“, und vollendet waren im letztgenannten Jahr lediglich zwei Strecken, die in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre in Angriff genommen worden waren: Düsseldorf-Elberfeld (26,6 km) und Köln-Aachen-belgische Grenze (86 km), beide zusammengenommen noch etwas kürzer als allein die Leipzig-Dresdner Eisenbahn.²⁰⁸ In dem mittelpreußischen Zentrum war hingegen der Eisenbahnbau bereits so stark vorangeschritten, daß allein die Provinz Brandenburg 1845 fast über doppelt so viel Meilen Eisenbahnstrecke verfügte als die Rheinprovinz. Und die Kaufleute der mittelpreußischen Handelsstädte (auch solcher Orte wie Stettin, Frankfurt/Oder, Halle) bauten vor 1848 den „Löwenanteil“ der preußischen Schienenwege, darunter auch die ersten tatsächlich fertiggestellten Linien (Berlin-Potsdam und Magdeburg-Leipzig). Den bedeutenden Vorsprung der kommerziellen Bourgeoisie führt Eichholtz auf ihr im Vormärz noch vorhandenes ökonomisches Übergewicht und die wesentlich stärkere Kapitalakkumulation sowie den Druck der von den industriellen Gebieten ausgehenden Konkurrenz zurück, ohne ihr eigenes Bedürfnis wie Initiative zum Eisenbahnbau zuzugestehen.²⁰⁹

Da die bestimmende Rolle der industriellen Bourgeoisie mit ihrem Anteil am Eisenbahnbau nicht zu belegen ist, versucht Eichholtz, sie vor allem mit dessen chronologischer Entwicklung zu begründen. Er verweist dazu zunächst auf das frühzeitige Entstehen von Eisenbahnprojekten in den industriell entwickeltesten Gebieten Preußens, vor allem in der Rheinprovinz und hier wieder in Elberfeld und Barmen, wo sich die ersten deutschen Eisenbahnkomitees unter Führung des industriellen Kapitals bildeten. Wie bereits behandelt, ähnelten die hier in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre projektierten und im Einzelfalle auch gebauten kurzen Kohlenbahnen noch weitgehend den seit altersher im Bergbau benutzten Schienenwegen und waren faktisch nur eine Vorstufe der modernen Eisenbahn, die erst den Transport von Kaufmannsgütern ermöglichte. Aus den ersten Projekten lassen sich deshalb keine Schlüsse auf eine anfänglich generell ablehnende Haltung der Kaufleute ziehen. Auf Grund ihrer begrenzten Aufgaben (hinsichtlich des Transportobjektes wie der geographischen Dimension) konnten diese auch entgegen der Ansicht von Eichholtz kaum Einfluß auf das Handelskapital ausüben und es etwa zum Eisenbahnbau zwingen. Der westfälische Industriepionier Friedrich Harkort besitzt das Verdienst, als erster (1825) eine Ferneisenbahn propagiert zu haben. Für eine solche engagiert hat sich jedoch höchstwahrscheinlich erstmals die Bourgeoisie der Handelsstadt Leipzig (1829).

Unter den zwei in den dreißiger Jahren im Rheinland begonnenen Strecken Düsseldorf-Elberfeld und Köln-Aachen-belgische Grenze behandelt Eichholtz die letztere näher und erläutert zum Zwecke der Beweisführung für seine These, daß sich bei der Entscheidung über den Routenverlauf und auch in der späteren Leitung der Gesellschaft mit Hilfe hoher Beamter die vom Magistrat und der Handelskammer Aachen (u. a. dem Wollhändler und Textilfabrikant Hansemann) vertretenen industriellen Interessen gegenüber dem Kölner Handelskapital durchsetzten.²¹⁰

²⁰⁸ Ebenda. Die Gesellschaft für die Route nach Belgien war allerdings nur durch die Hilfe der dortigen Regierung 1839 vor dem Bankrott gerettet worden. W. O. Henderson, a. a. O., S. 141.

²⁰⁹ D. Eichholtz, a. a. O., S. 17, 29.

²¹⁰ Ebenda, S. 18 ff.

Tatsächlich kollidierten die Wünsche beider Fraktionen der Bourgeoisie beim frühen Eisenbahnbau in nicht wenigen Fällen. Wie in Sachsen bei den Auseinandersetzungen zwischen Leipzig und Chemnitz um den Verlauf der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn und der sog. Erzgebirgischen Eisenbahn seit 1835 verbargen sich dahinter ähnlich der Haltung gegenüber zollpolitischen Problemen spezielle ökonomische Interessen: Das Handelskapital war noch überwiegend auf den Transithandel orientiert und in der Regel nicht bereit, auf die günstigste Verbindung zu einem anderen Zentrum des Warenaustausches zugunsten der Einbeziehung eines Produktionsgebietes zu verzichten. Während es der Kölner Bourgeoisie vor allem darum ging, mit der Strecke nach Belgien eine von den drückenden holländischen Zöllen an der Rheinmündung unabhängige Verbindung zum Meer (Antwerpen) zu erhalten und daher der kürzeste Weg zur belgischen Grenze geplant wurde, sah Hansemann in der Strecke berechtigterweise ein Hauptmittel zur Förderung der linksrheinischen Gewerbezentren. Insgesamt ist dieses Projekt in nicht geringem Maße durch Bestrebungen im kapitalistisch entwickelteren Belgien (speziell auch der Regierung) gefördert worden und war eine Hauptwaffe im Konkurrenzkampf mit dem die Rheinmündung beherrschenden Holland um Einfluß auf den deutschen Markt. Und anfänglich wurde es auf deutscher Seite vor allem vom Kölner Handelskapital getragen, speziell dem Getreidehändler Camphausen, während Hansemann erst später an die Spitze rückte.²¹¹ Kann somit das Unternehmen nur bedingt als von der Industriebourgeoisie beherrscht eingeschätzt werden, so ist auch seine Wirkung nicht vorrangig auf sie zurückzuführen. Durch die Rheinische Eisenbahn – wie das Vorhaben hieß – wurde zwar 1834/35 in Handelsstädten wie Hamburg das Interesse an eigenen Eisenbahnen gefördert – jedoch aus den bereits erörterten handelspolitischen Gründen, der Gefahr einer Verlagerung des Warenstromes von Hamburg nach dem Rheingebiet. Die ebenfalls in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre begonnene Strecke Düsseldorf-Elberfeld diente zwar eindeutig den Bedürfnissen der industriellen Bourgeoisie, war jedoch zu unbedeutend, um einen überregionalen Einfluß auszuüben. In Schlesien als dem zweiten industriellen Zentrum Preußens waren laut Eichholtz in erster Linie die Fabrikanten ausschlaggebend beim Eisenbahnbau, gefolgt von führenden adligen Großgrundbesitzern mit starker industrieller Betätigung. Die ersten Schienenwege entstanden hier allerdings erst in den vierziger Jahren.²¹²

Überblicken wir das absichtlich im einzelnen vorgeführte Beweismaterial von Eichholtz, so erweist es sich als unzureichend, um zu belegen:

- Die Bourgeoisie der industriellen Zentren setzte in Deutschland den Eisenbahnbau auf die Tagesordnung und war von Anfang an führend bei ihm engagiert.
- Sie schuf dadurch für das Handelskapital neue Anforderungen des Konkurrenzkrieges und zwang es auf diese Weise ebenfalls zur Ausführung von Schienenwegen.²¹³

Selbst im rheinisch-westfälischen Industriegebiet läßt sich keine eindeutige Abhängigkeit des kommerziellen Kapitals vom industriellen und dessen Fortschritten beim Eisenbahnbau erkennen. Überdies wurde dieses Gebiet nicht zum Ausgangspunkt des deutschen Eisenbahnbaus, sondern die Handelsstädte Leipzig und Nürnberg, auf die die rheinischen Projekte keinen Einfluß hatten. In Sachsen selbst vollzog sich die Entwicklung eindeutig in Abhängigkeit und unter Führung der messestädtischen Kaufmann-

²¹¹ W. O. Henderson, a. a. O., S. 138 ff.; H. Rosenthal, a. a. O., S. 70 f.

²¹² D. Eichholtz, a. a. O., S. 24 f.

²¹³ Ebenda, S. 29.

schaft und ging nicht von den auch hier frühzeitig auftauchenden, aber nichtrealisierten Vorstellungen von kurzen Schienenwegen zum Massengütertransport in den gewerblichen Gebieten aus. Erst unter dem Eindruck des Erfolges bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn entstand 1835 in Chemnitz ein Eisenbahnkomitee.

Ist es nicht angängig, dem Handelskapital eigenes Bedürfnis und Initiative zum Eisenbahnbau abzusprechen, so muß sein hoher Anteil an den im Vormärz von der Bourgeoisie geschaffenen Schienenwegen vor allem auf seine Stellung innerhalb der Kapitalistenklasse und seine ökonomischen Potenzen zurückgeführt werden. Was zunächst das allgemeine Verhältnis zwischen beiden Gruppierungen der Bourgeoisie betrifft, so billigt Eichholtz berechtigterweise dem Handelskapital für die Zeit des Vormärz im Hinblick auf ganz Preußen, besonders aber für Handelszentren wie Berlin, Magdeburg, Stettin, Frankfurt/Oder, das ökonomische Übergewicht zu. Andererseits meint er aber, das Ende der alten kommerziellen Bourgeoisie war gekommen, wenn das industrielle Kapital sich so weit entwickelt hatte, daß von ihm „theoretisch-gesetzmäßig“ das Bedürfnis nach Eisenbahnen ausging.²¹⁴ Es ist schwer zu beurteilen, wann der Prozeß der allmählichen Unterordnung des Handelskapitals unter das industrielle einsetzte. Fest steht aber, daß die Kaufleute in den dreißiger Jahren noch eindeutig die führende Stellung besaßen und diese erst verloren, als eine entwickelte Industrie existierte.²¹⁵ Mit Ausnahme der Korn- und Wollexporteurs der Ostseestädte und der Importeurs fremder Industrieprodukte war der Kaufmann seitdem vom Fabrikanten abhängig: sein Agent in der Zirkulationssphäre.²¹⁶ Aus dieser Kräftekonstellation im Vormärz ergab sich, daß die über umfangreiches akkumuliertes Kapital verfügenden Kaufleute auch den Eisenbahnbau in großem Stile betreiben konnten. Berücksichtigt werden muß auch, daß sie noch einen weitaus höheren Anteil an der Warenzirkulation hatten.

Das Haupthemmnis des von der jungen industriellen Bourgeoisie betriebenen Eisenbahnbaus bildete hingegen deren schwierige Kapitalsituation, der Zwang, Geldfonds zunächst dem eigenen Unternehmen zuzuwenden, das großenteils erst im Aufbau begriffen war. Andererseits wies in Sachsen die von ihr erstrebte Linie Riesa-Chemnitz-Zwickau weitaus ungünstigere Steigungsverhältnisse, wahrscheinlich auch ein geringeres Verkehrsaufkommen und demzufolge auch schlechtere Profitaussichten auf als die Leipzig-Dresdner Eisenbahn und wurde von der Regierung gegenüber vom Leipziger Handelskapital gewünschten Verbindungen mit anderen Einzelstaaten im Zuge der traditionellen Haupthandelsrouten wegen der Umgehungsgefahr zurückgestellt. Solche Faktoren hemmten wesentlich die industrielle Bourgeoisie, die sich der fördernden Wirkung der Eisenbahn durchaus bewußt war, wie u. a. zahlreiche Petitionen an den Landtag 1839/40 bewiesen.²¹⁷ Es ist daher falsch, wenn Fremdling lediglich unter Bezugnahme auf einen Artikel im „Gewerbeblatt für Sachsen“ von 1841 eine „weithin . . . passive Haltung Industrieller“ für die Anfänge des Eisenbahnwesens konstatiert.²¹⁸

Kritik fordert Eichholtz auch heraus, wenn er einerseits die Hauptursache des vom Handelskapital einer Stadt betriebenen Eisenbahnbaus weitgehend nur in der Konkurrenz seitens der Industriebourgeoisie sieht, andererseits die Wirkung der Konkurrenz als Antrieb für die Umwälzung des Transportwesens innerhalb der Bourgeoisie auf die

²¹⁴ Ebenda, S. 26.

²¹⁵ Vgl. dazu H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 219.

²¹⁶ K. Czok, Stadt, a. a. O., S. 89.

²¹⁷ StADr, Ständeversammlung 1723.

²¹⁸ R. Fremdling, a. a. O., S. 160.

Kaufleute beschränkt. Das Handelskapital war zwar gegen Veränderungen der Verkehrsmittel und -wege ganz besonders allergisch, weil die Warenzirkulation speziell bei Zwischenhandelsplätzen wie Magdeburg weitaus weniger an bestimmte Orte (bzw. Straßenzüge) gebunden war als die gewerbliche Produktion.²¹⁹ Aber die Höhe der Transportkosten beeinflusste selbstverständlich auch den Profit der gewerblichen Kapitalisten, wie vielfach deutlich geworden ist; und wenn diese die Gefahr einer Konkurrenzbahn entstehen sahen, entwickelten sie eine nicht geringe Aktivität, um ihr durch eigenes Vorschreiten entgegenzuwirken. So haben beispielsweise die verstärkten Bestrebungen der Leipziger Bourgeoisie nach dem Bau der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn über Altenburg, Plauen 1839/40 nicht wenig dazu beigetragen, in Chemnitz und zahlreichen anderen erzgebirgischen Städten das Interesse an der seit 1835 geplanten Bahn im Erzgebirgsvorland erneut zu beleben.

Es kam auch durchaus vor, daß verschiedene Gewerbestädte bzw. -gebiete miteinander rivalisierten. Die dabei zutagetretende lokale oder regionale Konkurrenz existierte grundsätzlich bei Vorhandensein eines entsprechenden Streitobjektes und erfaßte auch alle am Transport von Gütern beteiligten Ausbeuterklassen, wofür Eichholtz im Hinblick auf die preußischen Junker interessante Beispiele anführt.²²⁰ Nur wenn die konkurrierenden räumlichen Einheiten ein unterschiedliches ökonomisches Profil hatten (z. B. Gewerbezentrum – Agrargebiet), verband sich der regionale Gegensatz mit dem politischen oder dem zwischen Industrie- und Handelskapital, wie z. B. bei den Auseinandersetzungen um den Verlauf der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

VIII. Die Konfrontation zwischen der Bourgeoisie Leipzigs und Magdeburgs einerseits und List andererseits

Nachdem zwischen den Leipzigern und den Magdeburgern in der zweiten Maihälfte 1835 grundsätzliches Einvernehmen bestand, bewegte beide Seiten am meisten die Frage nach der Stellung der preußischen Regierung zu dem Vorhaben. Mußte diese doch nicht nur den Plan als solchen genehmigen, sondern auch der zu gründenden Aktiengesellschaft verschiedene Sonderrechte einräumen, wie z. B. die Expropriation des benötigten Bodens und die Postbeförderung, sowie staatliche Techniker für die Vorarbeiten zur Verfügung stellen. Angesichts der relativ umfangreichen Zugeständnisse, die die sächsische Regierung der künftigen Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie gemacht hatte, wurde – ebenfalls beiderseitig – in der privaten Korrespondenz die Befürchtung geäußert, daß der antikonstitutionelle preußische Staat weniger „liberal“ verfahren werde.²²¹ Zugleich versuchten aber die Magdeburger, durch den Hinweis auf das Leipziger Vorbild auf die preußische Regierung Druck auszuüben, wobei sie zu diesem Zwecke die geplante Route als Verlängerung der Strecke zwischen Dresden und der Messestadt darstellten. So wandten sich die Ältesten der Kaufmannschaft am 22. Mai direkt an

²¹⁹ D. Eichholtz, a. a. O., S. 26 ff.

²²⁰ Innerhalb eines Gebietes bzw. einer Stadt bildete sich dann trotz politischer Gegensätze häufig eine Interessengemeinschaft zwischen diesen Klassen heraus, in der auch Staatsbeamte der mittleren und unteren Verwaltungsebene bis zum Range von Regierungspräsidenten (in Preußen) nicht fehlten. D. Eichholtz, a. a. O., S. 79 ff.

²²¹ „Ich fürchte nur, bei uns möchte man nicht so günstige Bedingungen einem Aktienverein stellen, als es Ihre Regierung gegen Sie getan hat“, schrieb beispielsweise Schultze. StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 41.

Minister Rother, dem die für Eisenbahnsachen zuständige Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen unterstand, bekundeten ihre Entschlossenheit, zuerst eine Eisenbahn nach Leipzig zu bauen und ersuchten ihn unter Überreichung des Statuts der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie, ihrem Unternehmen die gleiche Behandlung zuteilwerden zu lassen.²²²

Die Meinung des preußischen Hofes zu erkunden und ihm die Notwendigkeit darzulegen, das Vorhaben nicht zuletzt im eigenen territorialen Interesse zu unterstützen – dazu war niemand geeigneter als Oberbürgermeister Francke in seiner Doppelfunktion als renommiertes „Staatsdiener und Vorstand einer bedeutenden, hierbei besonders interessierten Handelsstadt“. Darauf verweisend, daß seine „Mitbürger“ (gemeint waren die Ältesten der Kaufmannschaft) ihm „die Wahrnehmung ihrer Interessen übertragen“ hatten, richtete Francke Mitte Mai gleichfalls eine Eingabe an Rother.²²³ Er scheute sich dabei nicht, dem hochgestellten Minister detailliert vorzuhalten, daß die Eisenbahnangelegenheit in der Residenz „bisher äußerst wenig Anklang gefunden“ habe, daß die von ihm wiederholt geäußerten Besorgnisse bagatellisiert, aber durch die Entwicklung der letzten Zeit bestätigt worden seien. Nun müsse „endlich doch die Meinung verlassen werden . . . , als sei es in Deutschland noch nicht zeitgemäß und ausführbar, mit Eisenbahnanlagen vorzugehen“. Die Zeit der Mitwirkung Magdeburgs sei nun gekommen, und es dürfe nichts versäumt werden, was die Stadt vor Schaden bewahren könne. Es ist eine apologetische Verfälschung, wenn v. d. Leyen das Schreiben als Bitte eines gewissenhaften und pflichttreuen Beamten an seine Vorgesetzten um Rat und Verhaltensmaßregeln deutet.²²⁴ Es war vielmehr eine zwar in den obligatorischen Kurialien verpackte, jedoch unzweideutige und dringliche Aufforderung, die bisherige Passivität aufzugeben und die Magdeburger Bourgeoisie bei der Aneignung des neuen Verkehrsträgers nicht zu behindern. Es erhielt besonderes Gewicht durch die beigelegte Abschrift des Briefes Harkorts vom 14. 5., der das große Interesse des Leipziger Komitees an der Verbindung mit Magdeburg belegte und zugleich von den gewichtigen Fortschritten seiner Arbeit, vor allem von dem sensationellen Erfolg der Aktienzeichnung, berichtete. Was damit und durch die bereits genannte Eingabe der Ältesten der Kaufmannschaft vom 22. Mai sowie durch Beratungen mit dem Innenminister von Rochow am Ende des Monats vorbereitet worden war, führte Anfang Juni zu präzisen Anträgen hinsichtlich der erwarteten Begünstigungen.²²⁵ Die dabei feststellbare enge Anlehnung an das sächsische Vorbild ist u. a. auf eine Konferenz mit dem Leipziger Eisenbahnkomitee zurückzuführen, zu der Francke und Schultze wenige Tage zuvor in der Messestadt gewesen waren.

Als sich die Bourgeoisie Magdeburgs in Verbindung mit Francke nach Berlin wandte, wurde am preußischen Hof gleichzeitig auch von anderer Seite ein Antrag auf Genehmigung der nun von ihr selbst erstrebten Bahn sowie anderer Strecken eingereicht. Am 21. Mai richtete List zwei Immediatvorstellungen und ein Promemoria über die Anlegung von Eisenbahnen zwischen Berlin, Magdeburg, Leipzig und Hamburg sowie einer Strecke zwischen der Saline Dürrenberg und Leipzig an Friedrich Wilhelm III.

²²² Ebenda, Bl. 48.

²²³ Sie wurde am 14. 5. konzipiert, aber am 16. 5. nach Eingang des bedeutsamen Schreibens von Harkort vom 14. 5. ergänzt und abgesandt. StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 3–6.

²²⁴ A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 233.

²²⁵ Das von Francke dafür entworfene „Promemoria“ an den preußischen König trug seine Unterschrift und die Schultzes. Ebenda, S. 247 ff.

und beantragte darin für sich die Konzession zu deren Bau sowie die Erlaubnis, die Subskription für die zu gründenden Aktiengesellschaften rasch vornehmen zu dürfen.²²⁶ Wahrscheinlich mit Rücksicht auf das in Magdeburg entstandene Interesse räumte List nun der Stadt eine günstigere Stellung ein, indem er von ihr aus die Verbindung mit Leipzig herstellen, sie aber auch an die Hamburg-Berliner Bahn anschließen wollte. Zu seinem kühnen, unter den gegebenen Verhältnissen vielleicht zu kühnen Schritt hatten mehrere Faktoren geführt, die hier nur kurz berührt werden können. Wie bereits behandelt, hatte sich List schon im Oktober 1833 an den preußischen Finanzminister von Maassen unter Überreichung seiner Schrift gewandt und ihn für die Ausführung von Eisenbahnen in Preußen, speziell in Nord-Süd-Richtung (Leipzig-Berlin-Hamburg oder Leipzig-Magdeburg), zu interessieren versucht. Auch in der Folgezeit hatte er direkt und indirekt in der ebenfalls schon genannten Weise auf die preußische Regierung einzuwirken versucht. Er wurde jedoch weder in Berlin noch andernorts persönlich wirksam, weil er zunächst das Leipziger Modellunternehmen vorantreiben wollte – auch um sich dadurch später allgemein in Deutschland als berufener Eisenbahninitiator und -fachmann ausweisen und damit seinen anderen Projekten mehr Gewicht verleihen zu können.

Das unerwartet günstige Ergebnis der Aktienzzeichnung vom 14. Mai 1835 gab offenbar bei List den Ausschlag für das nunmehrige Vorgehen in Berlin. Um die eisenbahnfördernde Wirkung dieses Ereignisses, das für ihn ein Riesenerfolg war und ihm auch außerhalb Sachsens zu der erstrebten Autorität in Eisenbahnsachen verhelfen konnte, unverzüglich auszunutzen, reiste er noch am Abend des genannten Tages in die preußische Hauptstadt ab. Auch der Prozeß der zunehmenden Entfremdung zwischen List und dem Leipziger Eisenbahnkomitee, seine Zurücksetzung trotz der hohen Verdienste um das Unternehmen und das Fehlen einer sicheren Aussicht auf eine leitende Stellung sowie insgesamt das Hervortreten des Gegensatzes zwischen seinen nationalen Zielen und den lokalegoistischen der Kaufmannschaft der Messestadt waren auf die Hinwendung zu Berlin von Einfluß.

List stellte in Berlin fest, daß die Resultate der Aktienzzeichnung vom 14. Mai „die Sache der Eisenbahnen um hundert Jahre weiter vorwärts gebracht haben“ und war anfänglich erfreut über die Aufnahme, die er bei hohen preußischen Staatsbeamten fand.²²⁷ Dadurch ermutigt, wollte er die Gunst des Augenblickes nutzen, eine vorläufige Aktiensubskription für die oben genannten Routen eröffnen und mit dem dadurch erhaltenen Geld (1% des Aktienwertes) die Vorarbeiten betreiben. Sein Schritt vom 21. 5. war jedoch insofern sehr kühn, als er nach seinen eigenen Worten „*einzig* und *allein* als Unternehmer der Eisenbahnen von Leipzig nach Magdeburg und Hamburg nach Magdeburg und Berlin“ auftrat.²²⁸ Dieser Alleingang resultierte wahrscheinlich vor allem aus den ungünstigen Erfahrungen in Leipzig, wo List zwar als „Ideenfabrikant“ sehr geschätzt wurde, wo sich aber bereits abzeichnete, daß seine Leistung nicht die verdiente Anerkennung finden würde.

List's Auftreten als Mitbewerber um die Strecke Magdeburg–Leipzig löste in der Elbestadt Überraschung aus. Möglicherweise wurde Francke zuerst durch Harkort darauf aufmerksam gemacht. Am 24. Mai wandte sich dieser schriftlich an ihn und bekundete sein Interesse, zu erfahren, welche Absichten List in Berlin verfolgte und auf welcher

²²⁶ ZStAM, MdI, Rep. 77 Tit. 258 Nr. 1 Bd. 1, Bl. 63 ff. Über Lists Tätigkeit in Berlin 1835 vgl. Fr.-List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 820 ff., und A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 236 ff., sowie ders., Friedrich List, a. a. O., S. 1079 ff., und Westenberger, a. a. O., S. 836 ff.

²²⁷ Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 834.

²²⁸ Ebenda.

Grundlage er mit der preußischen Regierung verhandelte. Zugleich riet Harkort zur Vorsicht gegenüber List und gab „im strengsten Vertrauen“ eine Charakteristik, die trotz anerkennder Worte überwiegend negativ war: „Er ist ein talentvoller, fähiger Mann, aber etwas leicht und sanguin in seinen Erwartungen und Äußerungen und nicht immer sehr bescheiden und discret.“²²⁹ Solcherart von für ihn autoritativer Seite informiert, hatte Francke doppelten Grund, Erkundigungen einzuziehen und Stellung zu Lists Vorhaben zu nehmen. Die Gelegenheit zu beidem bot sich, als der für Lists Anträge speziell zuständige Ressortchef, der Minister des Inneren und der Polizei von Rochow, am 28. Mai nach Magdeburg kam und zumindest zum Teil unter Hinzuziehung Schultzes mit ihm konferierte.

Francke sah in Lists Plan von vornherein eine Konkurrenz für die von ihm vertretenen Absichten der Bourgeoisie Magdeburgs. Nach allem, was wir wissen, ist anzunehmen, daß er in Übereinstimmung mit den Ältesten der Kaufmannschaft sowohl List als Allein- oder Hauptunternehmer für die geplanten Bahnen als auch die vorgeschlagene Parallelroute zur Elbe (Berlin-Hamburg) ablehnte.²³⁰ Er war deshalb besorgt, die von List der preußischen Regierung unterbreiteten Pläne zu torpedieren; zu diesem Zweck begnügte er sich aber nicht damit, den Innenminister von der Ernsthaftigkeit der eigenen Absicht zum Bahnbau nach Leipzig zu überzeugen, sondern er unterrichtete ihn auch von dem Urteil Harkorts.²³¹ Wie Francke dem Innenminister geheime Informationen gab und dieser sie an andere Ressortchefs weiterleitete, so empfing er seinerseits solche und sandte unverzüglich – noch am 28. Mai – ein Schreiben an Harkort mit den gewünschten Mitteilungen ab. Er wurde dadurch zum Mittelsmann zwischen dem Leipziger Eisenbahnkomitee und der preußischen Regierung. Was Harkort nicht minder rasch, nämlich bereits einen Tag später, darauf antwortete, enthielt ein sehr abfälliges Urteil über das von List der preußischen Regierung unterbreitete Projekt, das allerdings durch seine Dimensionen und Lists Auftreten als Alleinunternehmer in Deutschland weder damals noch in der Folgezeit eine Parallele hatte und verständlicherweise als unreal erscheinen mußte: „Extravagante Pläne“, „schwindelhafte Ideen“, „hochfliegende Anträge“. Er wurde von der Befürchtung beherrscht, das Leipziger Komitee könne mit dem Plan in Verbindung gebracht und sein Ansehen dadurch geschädigt werden, da List ihm angehörte und möglicherweise als sein Vertreter in Berlin aufgetreten war. „Es muß uns natürlich darangelegen sein, im Auslande nicht als Phantasten zu erscheinen, da wir es in der Tat nicht sind.“²³² Harkort distanzierte sich daher namens des Komitees von Lists Vorgehen und ersuchte Francke, den preußischen Innenminister davon zu informieren.

Was sich hinter seinen Mißfallensäußerungen verbarg, wurde kurz danach auch im Zusammenhang mit der konstituierenden Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie am 5. Juni sichtbar.²³³ List hatte berechtigterweise anlässlich der

²²⁹ StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 12.

²³⁰ Mit List in Verbindung zu treten und unter Benutzung seiner reichen Kenntnisse den Bahnbau nach Leipzig zu betreiben – daran wurde von Francke offensichtlich nicht gedacht. Da die Magdeburger bei der Realisierung des Vorhabens bereits auf das Leipziger Modell zurückgreifen konnten, hatten sie dazu allerdings auch weniger Veranlassung als die Bourgeoisie der Messestadt 1833/34.

²³¹ Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 840. Francke gelang es auch, das Versprechen zu erhalten, daß andere Anträge als die von Magdeburg ausgehenden nicht unterstützt werden würden. StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 22.

²³² Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., 843.

²³³ Ebenda, S. 727 ff., 753 ff.

Gründung des von ihm angeregten und seit fast zwei Jahren intensiv vorbereiteten Unternehmens mit einer öffentlichen Anerkennung seiner überragenden Verdienste gerechnet; sie war ihm vor allem für das weitere Vorgehen bei der Schaffung eines nationalen Eisenbahnsystems höchst erwünscht. Er sah sich aber in seinen Erwartungen getäuscht, da Harkort – sicher nicht ohne Absicht – lediglich allgemein von dem Eisenbahnkomitee sprach, ohne List wahrscheinlich auch nur zu nennen. Eben von Berlin zurückgekehrt, wo er eventuell auch von den gegen ihn gerichteten Mitteilungen aus Leipzig erfahren hatte, hielt List vor den Aktionären eine Rede, in der er auch über seine außersächsischen Bemühungen sprach, darunter über die eben betriebene Verbindung Leipzigs mit der preußischen Hauptstadt, Magdeburg und Hamburg. Der Widerspruch, auf den List deshalb bei führenden Männern des Unternehmens stieß (Crusius und Olearius), und damit auch Harkorts Äußerung gegenüber Francke läßt sich durch nichts besser und kürzer erklären als durch ein Wort von ihm, das er noch ganz unter dem bitteren Eindruck des Ereignisses zwei Tage später in einem Brief niederschrieb: „Die Leipziger nehmen es mir entsetzlich übel, daß ich auf meine eigene Faust die Herstellung eines deutschen Eisenbahnsystems betreibe; sie meinen, alles dieses hätte sollen von dem Komitee zu Leipzig ausgehen mit Herrn Gustav Harkort an der Spitze und Herrn Olearius als Vizepräsidenten und meiner Wenigkeit als Konzipisten und Ideenfabrikanten, der sich aber nach außen nur nicht anmaßen sollte, als ein selbst geltender Meister aufzutreten.“²³⁴ Lists selbständiges Vorgehen bei der preußischen Regierung mißfiel der Leipziger Bourgeoisie einerseits im Hinblick auf die Eisenbahn nach Dresden wegen der Gefährdung des erreichten zeitlichen Vorsprunges. Andererseits wurde dadurch ihr Einfluß auf die Entwicklung der Eisenbahnen außerhalb Sachsens, speziell auf die Planung von Anschlußstrecken, geschmälert, wie bei der Auseinandersetzung wegen der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn bereits zutage trat. Wollte sie doch in dieser Hinsicht die Initiative in der Hand behalten und verfolgte das Ziel, Leipzig trotz seiner ungünstigen territorialpolitischen Lage möglichst zum Mittelpunkt des künftigen Schienennetzes zu erheben, während List im Frühjahr 1835 der preußischen Hauptstadt öffentlich die Zentralfunktion zgedacht hatte.²³⁵ Insofern kam in diesem Konflikt nicht nur der latente Widerspruch zwischen nationaler und lokalpolitischer Zielsetzung nunmehr offen zum Ausbruch. Die objektiv existierende Konkurrenz zwischen Leipzig und anderen Städten und Territorien (speziell Preußen) spielte dabei für die messesstädtische Bourgeoisie eine noch gewichtigere Rolle, was die speziellen List-Forscher ignorieren; von der Leyen sagte sogar fälschlicherweise, daß Harkort an den von List in Preußen geplanten Bahnen nicht das geringste Interesse gehabt und „lediglich aus Feindschaft gegen List auch dessen weitere Tätigkeit in Preußen untergraben“ hätte.²³⁶ Die von Böker zuletzt 1966 gegebene Darstellung der Vorgänge von 1835 berücksichtigt zwar den Konkurrenzfaktor, entspricht aber insgesamt völlig seiner oben bereits kritisierten Position; Lists patriotisches Anliegen wird auch hier mißachtet.²³⁷

²³⁴ Ebenda, S. 877; vgl. auch Westenberger, a. a. O., S. 829.

²³⁵ R. Böker, Gustav Harkort, a. a. O., S. 11 ff.; P. Beyer, Leipzig und der Plan, a. a. O., S. 121 f.

²³⁶ A. v. der Leyen, Friedrich List, a. a. O., S. 1087.

²³⁷ R. Böker, Gustav Harkort, a. a. O., S. 8 ff.; vgl. auch ders., Eisenbahngründungen, a. a. O., S. 8, 10 f. Im Oktober 1835 sprach sich Lampe als einer der ersten vier Hauptförderer in dem bereits genannten Schreiben an das neue Direktorium für eine öffentliche Anerkennung der überragenden Verdienste sowie eine würdige Belohnung Lists aus. BetriebsA RbdDr, Nr. 7534a, Bl. 42 ff. Seyfferth als ein weiterer aus diesem Kreise hat später zweimal eine öffentliche Ehrung Lists vorgenommen.

Francke äußerte sich nun seinerseits gegenüber von Rochow in abfälliger Weise über Lists Vorhaben, sprach davon, daß seine Anträge das Gepräge des „Abenteuerlichen“ trügen, verdächtigte ihn eigennütziger Gewinnabsichten, wandte sich dagegen, gleich auf einmal an so große Eisenbahnunternehmen zu denken und kündigte abschließend an, daß der Magdeburger Handelsstand in Kürze „ein auf soliderer Basis gegründetes Projekt vorlegen“ würde.²³⁸ Wie wir sehen, arbeiteten sich Harkort und Francke in dem Bemühen, Lists Projekt zum Scheitern zu bringen, in die Hände.

Hatte die preußische Regierung bereits vor der Kontaktaufnahme mit Francke beanstandet, daß List die Konzession zu den vorgeschlagenen Eisenbahngesellschaften nur für seine Person wünschte, so lehnte sie nun Anfang Juni seine Anträge insgesamt ab, wobei insbesondere das Vorhaben der Magdeburger Kaufmannschaft, selbst eine Eisenbahn zu bauen, als Begründung diente. Durchdrungen von seiner Mission, ein nationales Eisenbahnsystem zu schaffen, ließ sich List durch diesen negativen Bescheid nicht abschrecken. Offensichtlich gewann er nun selbst die Erkenntnis, daß es ein Fehler gewesen war, für sich allein die Konzession für die großen Eisenbahnunternehmen zwischen Hamburg und Leipzig zu beantragen, anstatt vorher zumindest die Berliner Bourgeoisie für den Plan zu gewinnen und in Gemeinschaft mit ihr an die preußische Regierung heranzutreten. War diese doch kaum bereit, einer von eigenen „Untertanen“ gebildeten Vereinigung die Genehmigung für eine Teilstrecke zu erteilen, um wieviel weniger dann einem einzigen Manne anderer Staatsangehörigkeit.²³⁹

Was er unterlassen hatte, versuchte er nun und erzielte auch einen raschen Erfolg. Renommierete Bank- und Handelshäuser – wahrscheinlich nicht unbeeinflusst von der plötzlichen Aktivität des konkurrierenden Magdeburg – wandten sich bereits am 12. Juni mit einer von List formulierten Eingabe an den preußischen König und baten mit einer geringen Modifikation genau um das, was List gewünscht hatte. War von Francke und der Magdeburger Bourgeoisie List allein als Eisenbahnunternehmer für die ihre Stadt tangierende Route nach Leipzig abgelehnt worden, so verfuhrten sie nun gegenüber der Berliner Bourgeoisie nicht anders und ersuchten zusammen mit Wucherer als Vertreter der Kaufmannschaft von Halle den preußischen König, nur einer von ihnen gebildeten Gesellschaft die Ausführung der Strecke Magdeburg-Leipzig zu erlauben.²⁴⁰ Die Berliner Kapitalkreise schlugen nun, wiederum auf Initiative Lists, eine gemeinsame Ausführung der beabsichtigten Strecken vor. Statt der unmittelbar von Magdeburg nach Leipzig führenden Route sollte eine Trasse gewählt werden, die dem Elbhafen und der preußischen Hauptstadt eine Verbindung mit Leipzig wie auch untereinander bei Einsparung von 2/5 der Länge gesichert hätte.

Vom preußischen König zu Prüfung und Begutachtung der von beiden Seiten eingereichten Anträge aufgefordert, äußerte sich Minister Rother im August in einem Grundsatzericht negativ über Eisenbahnpläne im allgemeinen und das Vorhaben der Berliner Kapitalkreise und Lists im besonderen. Er bemängelte u. a. das Fehlen von Ermittlungen über die Ausführbarkeit der von ihnen vorgelegten Pläne wie entsprechender Vorbereitungen überhaupt und zog auf Grund dessen die Ernsthaftigkeit der Absicht

²³⁸ ZStAM, MdI, Rep. 77 Tit. 258 Nr. 1 Bd. 1, Bl. 78–80; Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 843. – Francke hatte bereits den ersten Brief Harkorts mit der Charakteristik Lists dem Innenminister von Rochow mitgeteilt, der ihn wiederum mehreren anderen Ministern und einem hohen Beamten zur Kenntnis gab und vor List warnte. Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 840, 843.

²³⁹ Ebenda, S. 823 f.

²⁴⁰ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4. Bl. 41 f.

zum Eisenbahnbau in Zweifel. Damit verfiel das von List entworfene Projekt der Ablehnung, ohne daß von dem Eisenbahnpropagandisten in diesem Zusammenhang die Rede war.²⁴¹ So richtig es einerseits ist, daß auch die beiden Briefe Harkorts an Francke diese negative Entscheidung beeinflußt haben, so falsch ist es jedoch andererseits nach Aussage der Quellen, wenn v. der Leyen in seinem Aufsatz von 1931 den Vorsitzenden des Leipziger Eisenbahnkomitee ausschließlich für diese verantwortlich machte. Er wollte damit in apologetischer Absicht die preußische Regierung und Francke als einen ihrer hohen Kommunalbeamten entlasten, so wie die positive Beurteilung der frühen Eisenbahnpolitik des preußischen Staates in der bürgerlichen Literatur grobenteils daraus resultiert, daß deren Geschichte überwiegend auch von staatstreuen preußischen Beamten geschrieben wurde. Auch kam dabei sein antibourgeois Standpunkt – speziell gegenüber dem Leipziger Handelskapital – einmal mehr zum Ausdruck.²⁴² Wir gehen wohl nicht fehl, wenn wir die tieferen Ursachen für den Mißerfolg Lists in der bestehenden Reserviertheit der Mehrzahl der Regierungsverantwortlichen einschließlich des Königs gegenüber den Eisenbahnen sehen, während der Staat seit Beginn der industriellen Entwicklung innerhalb bestimmter Grenzen subjektiv durchaus um deren Förderung bemüht war.²⁴³ Diese beruhte primär auf dem Nichterkennen der Unaufhaltsamkeit des neuen Verkehrsträgers und auf Zweifeln an seiner Notwendigkeit selbst auf den wichtigsten Handelsrouten, da die preußische Regierung die Verkehrsbedürfnisse durch die in den letzten Jahrzehnten mit großem Aufwand geschaffenen Chausseen für ausreichend befriedigt hielt und überdies an den für ihre Benutzung erhobenen Gebühren sehr interessiert war.²⁴⁴ Der Gesichtspunkt der territorialstaatlichen Stärkung, der die sächsische Regierung neben den insgesamt kapitalistischer entwickelteren ökonomischen und Klassenverhältnissen bereits Ende 1833 den Eisenbahnbau befürworten ließ, spielte in Berlin 1835 noch eine völlig untergeordnete Rolle; zurückzuführen war das auch auf die Größe Preußens, durch die eine Umgehungsgefahr in weitaus geringerem Maße bestand als im Falle Sachsens oder anderer kleinerer Einzelstaaten. Ohne daß zwingende Gründe es erforderten, wollte die preußische Regierung den Bau einer Eisenbahnlinie offenbar nicht zulassen.

Im Gegensatz zum Vorhaben Lists und der Berliner Kapitalkreise wurde der Magdeburger Plan von Rother günstig beurteilt. Er konnte sich nicht der von Francke und der Bourgeoisie des Elbhafens in den Vordergrund gestellten Auffassung verschließen, daß der Handel der Stadt und damit auch ihre wichtige Funktion im preußischen Transitverkehr künftig allein durch die Flußschifffahrt nicht gegen eine drohende Beeinträchtigung gesichert werden konnte. Eine Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig wurde als „wohlersonnenes Mittel“ dagegen anerkannt, „weil durch sie die Interessen beider Handelsstädte einen Bund eingehen“ und man durch dieselbe manche Unannehmlichkeiten der Flußschifffahrt (vor allem zu geringe Pünktlichkeit und Schnelligkeit) aufwiegen könne. In subjektiver Hinsicht wurde Oberbürgermeister Francke, der wahrscheinlich die Leitung des geplanten Unternehmens erhalten würde, als zuverlässiger

²⁴¹ ZStAM, Geheimes Zivillkapinett (2. 2. 1.), Nr. 29 517, Bl. 9 ff.; A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 218 ff.

²⁴² Ders., Friedrich List, a. a. O.; S. 1087; vgl auch Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 823 ff., 840; R. Fremdling, a. a. O., S. 129.

²⁴³ K. Lärmer, Maschinenbau in Preußen. Ein Beitrag zur Problematik Staat und Industrielle Revolution. In: JbWg, 1975, Tl. II, S. 14 f.

²⁴⁴ H. Mottek, Zum Verlauf, a. a. O., S. 36 f.; ders., Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 155 ff.; H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 78 ff.

Garant für die preußische Regierung angesehen und die Konzessionserteilung unter ausdrücklichem Hinweis auf ihn befürwortet.²⁴⁵ Die Billigung dieser Linie war gewissermaßen nur eine Ausnahme von der Regel; und sie erfolgte vorrangig auf Grund lokaler Faktoren, zu denen in diesem Falle insbesondere der auf Magdeburg lastende Druck der von Leipzig ausgehenden Konkurrenz beim Eisenbahnbau zu zählen ist, wie der Hinweis auf die mögliche Interessenverknüpfung zwischen beiden Städten verrät. Insofern waren die messestädtischen Aktivitäten von wesentlichem Einfluß auf den damit erfolgten ersten Durchbruch bei der preußischen Regierung. Mit ihm kündigte sich bereits an, daß die Herrschenden je länger, je mehr das Zustandekommen der wichtigsten Routen gestatten mußten, ohne ebenso wie die sächsische Regierung von Anfang an aktive und fördernde Verkehrspolitik zu betreiben.

²⁴⁵ A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 257.

Verkehrsaufkommen, Rentabilitätsaussichten und das Verhältnis von unmittelbarer Produktion und Transportwesen

I. Das Verkehrsaufkommen zwischen Leipzig und Magdeburg – seine Bedeutung für die Rentabilitätsaussichten des Eisenbahnunternehmens

Gleich nachdem sich die Magdeburger Kaufleute im Mai 1835 notgedrungen zu dem Bahnbau entschlossen hatten, wurden von ihnen und Francke Überlegungen über die voraussichtliche „Frequenz“, den Umfang des Güter- und Personentransports, und die u. a. darauf beruhende Rentabilität des geplanten Unternehmens angestellt. Dabei zeigte sich, daß die diesbezüglichen Erwartungen in starkem Maße davon abhingen, ob die Bourgeoisie einen Bahnbau grundsätzlich ablehnte oder erstrebte. Denn während die Magdeburger in der Vergangenheit die Gewinnaussichten stets als ungünstig oder zumindest zweifelhaft beurteilt hatten, waren sie nunmehr der entgegengesetzten Auffassung und rechneten mit „angemessenen Zinsen“.¹ Es ist verständlich, daß zu denen, die die Rentabilität der Eisenbahnen bestritten, in erster Linie die Gegner des neuen Verkehrsträgers gehörten (vgl. die Stellungnahme von Rother). Wie bei dem Vorhaben überhaupt hatte auch in dieser Hinsicht der Leipziger Erfolg vom 14. Mai 1835 wesentlichen Anteil an dem eingetretenen Meinungsumschwung. Stand doch nun fest, daß die Inhaber akkumulierter Geldfonds bereit waren, bei solchen völlig neuen Unternehmen auch in der Hoffnung auf gute unmittelbare Profite zu investieren.

Das Ende Juni 1835 gegründete Magdeburger Eisenbahnkomitee sah es als Hauptbestandteil der erforderlichen Vorarbeiten an, die Ermittlungen über Verkehrsaufkommen und Rentabilitätsaussichten vorzunehmen, wobei auch hier der initiativreiche Francke federführend war. Schon 1829 hatten die Leipziger Kaufleute eine möglichst genaue Untersuchung aller den Profit beeinflussenden Faktoren ins Auge gefaßt. Doch konnten dazu lediglich erste Schritte unternommen werden, bevor die Magdeburger Absage alle Bemühungen gegenstandslos machte.

Wenn sich führende Vertreter der Bourgeoisie entschlossen, selbst den Bau des neuen Verkehrsträgers in die Hände zu nehmen, so taten sie das nur in der Annahme, daß er neben dem von den Eisenbahninitiatoren zunächst erstrebten mittelbaren Profit (durch die Verbilligung des Transports usw.) ebenso wie jede andere Kapitalanlage auch mittelbar Gewinn abwerfen würde. Mit unzweideutiger Offenheit wies 1834 das Gründungsgremium für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in dem von List verfaßten Aufruf auf diese Grundvoraussetzung hin: Die Eisenbahnsache könne nur dann „Gegenstand der Privatunternehmung“ werden, wenn sie neben dem „öffentlichen Wohl“ (gemeint ist der mittelbare Profit) auch das der Unternehmer (der Eisenbahn) befördern würde. Im entgegengesetzten Falle würde der Eisenbahnbau zwar eine verdienstliche und empfeh-

1 A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 219, 248.

lenzwerte Sache sein, sich aber ebenso wie die Chausseen nur für die „Regie der Regierung“ eignen.²

Die Herstellung und die Unterhaltung der Verkehrswege waren in Deutschland in der Feudalepoche nahezu ausschließlich eine Aufgabe der städtischen und ländlichen Gemeinden sowie des Staates gewesen und wurden auch nicht „kapitalistisch“ betrieben, weil sie keine lohnende Geldanlage darstellten.³ Die Leipziger Kaufmannschaft hatte auch am Transport der Güter keinen direkten Anteil, wenn wir von der Vermittlerrolle der Spediteure absehen. Die Beförderung erfolgte durch kleingewerbliche Fuhrleute, die größtenteils nicht einmal in der Stadt ansässig waren. Das Transportwesen bildete deshalb für die messestädtische Bourgeoisie traditionell eine außerhalb ihrer ökonomischen Betätigung liegende Voraussetzung derselben. Damit sie nun diese „physische Bedingung des Austauschs“ selbst auf qualitativ höherer Stufe schuf, mußten sowohl ein dringendes Bedürfnis danach vorliegen als auch die erforderlichen umfangreichen Geldfonds sich verwerten. Erst dann wurden „Kommunikationsmittel und Transport“ zu „Sphären der . . . vom Kapital betriebenen Arbeit“.⁴

Sowohl diese Verwertung als auch die erstrebte Verringerung der Transportkosten konnten nur als gesichert gelten, wenn der Eisenbahn ein massenhafter Verkehr zufiel. Denn diese war nicht nur ein „machtvolleres“, d. h. leistungsfähigeres, sondern zugleich auch ein „wertvolleres Transportmittel“ im weiteren Sinne, eine Massenanlage von konstantem fixem Kapital mit einer darauf beruhenden sehr hohen organischen Zusammensetzung sowie einer langen Umschlagszeit des Kapitals.⁵

Ob die Einträglichkeit gegeben zu sein schien (nicht war!), ließ sich nur durch umfangreiche Ermittlungen feststellen. Die möglichst exakte Erfassung des Transportvolumens auf der geplanten Route besaß deshalb für die Bourgeoisie eine zentrale Bedeutung und ist bei der Leipzig-Dresdner und der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn versucht worden. Wenn Nordmann auf Grund der wenigen Angaben in der Literatur über die „nüchternen Vorerhebungen“ hinsichtlich des vorhandenen oder zu erwartenden Verkehrsumfanges die Frage aufwirft, ob denn die Kapitalisten nicht „vielleicht öfter . . . hoffnungsfroh ohne den Rechenstift“ geplant haben, so kann nach Aussage der Quellen nur mit einem klaren Nein geantwortet werden.⁶

Wie hoch die Transportmenge auf der Strecke Magdeburg-Leipzig war, erfahren wir aus mehreren Quellen der Jahre 1833–1836, die aber auch Rückschlüsse auf 1829 zulassen: Jährlich wurden nicht weniger als 800 000–1 000 000 Ztr. Güter befördert, wobei der Verkehr in Nord-Süd-Richtung einen höheren Anteil daran hatte.⁷ Eine Vorstellung vom Range dieses Warenstromes vermitteln wohl am besten die entsprechenden Zahlen für zwei andere Haupthandelsrouten, in deren Verlauf von Leipzig aus die ersten Eisenbahnen gebaut wurden. Die Frachten zwischen Leipzig und Dresden waren zur gleichen Zeit nach den vorgenommenen Untersuchungen mit einem Umfang von rund 400 000 Ztr. mindestens um die Hälfte niedriger. Und für die Strecke Leipzig-Altenburg ergaben

² LT vom 6. 3. 1834, Beilage. Über mittelbaren und unmittelbaren Profit vgl. H. Mottek, Zum Verlauf, a. a. O., S. 32; ders., Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 153 f., 159.

³ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 423 f., 429; MEW, Bd. 24, S. 236.

⁴ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 423 f., 428 f.

⁵ Ebenda, S. 695. Vgl. auch MEW, Bd. 24, S. 236 f.

⁶ H. Nordmann, Die Frühgeschichte der Eisenbahnen. In: Abhandlungen der DAW, Jg. 1947, Math.-naturwissensch. Kl., Nr. 4, Berlin 1948, S. 10; vgl. dazu H. Rosenthal, a. a. O., S. 77 f.

⁷ StAdr, Loc. 37 403 Nr. 2a, Bl. 5; LZ, 1833, S. 2800; LT, 1836, S. 3334; vgl. auch StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 106 f., u. 4. Kapitel, I.!

1837 die Register der Chausseehäuser sowie Unterlagen über Salztransporte ein Verkehrsaufkommen von rund 422 000 Ztr.⁸ Diese Vergleichszahlen sowie verbale Einschätzungen – auch von List stammend – belegen eindeutig, daß die Verbindung mit dem nördlichen Deutschland im allgemeinen und mit Magdeburg im besonderen die Magistrale des Handelsverkehrs der Messestadt war.⁹

Es ist nun zu untersuchen, welche Schlußfolgerungen aus dem vorhandenen Transportumfang für die Rentabilität einer Eisenbahn zwischen Leipzig und dem Elbhafen abgeleitet wurden und aus heutiger Sicht werden können. Der sog. Wirtschaftlichkeitsnachweis setzte auf der Einnahmeseite hauptsächlich die „Frequenzberechnung“ und die Festlegung der Tarifsätze voraus, die unter den bisherigen Transportkosten liegen sollten. Hinsichtlich der Ausgaben mußten vor allem die Anlagekosten als das konstante fixe Kapital und die Betriebskosten (Löhne, Gehälter, Kosten für Material wie Kohle usw.) als das zirkulierende Kapital geschätzt werden. In der Anfangszeit des Eisenbahnbaus waren all diese Faktoren außer dem existierenden Verkehrsaufkommen unbekannte Größen, so daß darüber auch bei dem Magdeburger Komitee große Unsicherheit herrschte.¹⁰

Den größten Einfluß auf den Profit einer Eisenbahngesellschaft besaßen neben dem Transportvolumen die Anlagekosten und hier wieder speziell die Ausgaben für den Bau des Transportweges im weiteren Sinne sowie der Gebäude und Werkstätten auf Grund ihres generell dominierenden Anteils am Gesamtkapital des Unternehmens, das durch sie sowie durch die Kosten des sog. rollenden Materials (Lokomotiven, Güter- und Personenzüge) eine außerordentlich hohe organische Zusammensetzung besaß. Davon waren die Kosten des Unterbaus (Damm, Einschnitt, Brücke, Tunnelsohle) und der eventuell notwendige Tunnel selbst der Faktor, durch den die Profite der einzelnen Eisenbahngesellschaften selbst bei gleichen Beförderungsleistungen am stärksten voneinander abwichen. Ihre Höhe wurde primär von Oberflächenform und Beschaffenheit des Bodens auf der Trasse bestimmt, so daß das geographische Milieu bedeutende ökonomische Auswirkungen hatte.¹¹

Die natürlichen Voraussetzungen für eine Eisenbahn und damit für einen billigen Unterbau waren zwischen Leipzig und Magdeburg auf Grund großenteils ebenen und gleichmäßigen Terrains in günstiger Weise gegeben. Bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn mußten hingegen mehrere Hindernisse durch kostenintensive Arbeiten überwunden werden, um das angenommene Steigungsmaximum einzuhalten (u. a. langer und tiefer Einschnitt bei Machern, Tunnel bei Oberau, hohe Dämme). Diese und andere Unterschiede spiegelten sich schließlich in der Höhe des Kapitalaufwandes bei beiden Strecken so wider: Trotz nahezu gleicher Länge betrug die Anlagekosten bei der Strecke Magdeburg-Leipzig nur rund 4 Mill. Taler, bei der Strecke Leipzig-Dresden hingegen über

⁸ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 202, 206, 210; LT, 1836, S. 3334; E. Hillig, a. a. O., S. 18; StADr, Loc. 34 582 Nr. 498, Bl. 41 f.

⁹ Zu Lists Einschätzung siehe 4. Kapitel, I., sowie National-Magazin, 1834, S. 39, u. Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 820. „Unser Hauptwarenzug kommt aus dem Norden“, urteilten die Leipziger Kaufleute mit vollem Recht. StadtAL, Kap. 70 Nr. 6 Bd. 1, Bl. 17. 1842 hieß es von anderer Seite, daß zwischen Leipzig und Dresden ein weit geringerer Warenezug als zwischen Magdeburg und Leipzig bestand. StADr, Loc. 37 545 Nr. 392a, Bl. 346; vgl. auch Loc. 37 403 Nr. 2a, Bl. 6.

¹⁰ A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 256, 265 f.

¹¹ G. Rehbein u. H. Wagener, a. a. O., S. 100 f.

6 Mill. Taler, so daß bei dieser bei wesentlich geringerem Verkehrsaufkommen ein um über 50% höherer Betrag verzinst werden mußte. Noch weitaus schlechter waren aber die natürlichen Bedingungen für den Bau der vom Tiefland ins Mittelgebirge führenden Sächsisch-bayrischen Eisenbahn. Mußten doch hier neben zahlreichen anderen „Kunstbauten“ die damals höchsten Eisenbahnbrücken der Welt in den Tälern der Göltzsch und der Weißen Elster im Vogtland errichtet werden – mit dem riesigen Kostenaufwand von allein rund 3 1/4 Mill. Taler.¹²

Die Strecke Magdeburg-Leipzig zeichnete sich ebensowohl durch ein außerordentlich hohes Verkehrsaufkommen wie durch niedrige Anlage- und Betriebskosten aus, so daß auch nach der Einschätzung Lists Soll und Haben einen besonders günstigen Gewinn verhiessen. Trotz Fehlens zuverlässiger Unterlagen und entsprechender Erfahrungen war das Leipziger Handelskapital wie übrigens auch Wucherer 1829 von der Rentabilität des geplanten Unternehmens überzeugt, und auch das 1835 in Magdeburg gebildete Komitee und die spätere Gesellschaft zweifelten nicht an ihr, so daß daraus bei der zweiten großen deutschen Eisenbahn kein Hindernis für den Bau erwuchs. Sie muß auch aus der Sicht des Historikers als vollauf gegeben eingeschätzt werden. Francke errechnete im August 1835 als Resultat der bisherigen Untersuchungen für den Anfang eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 4% zuzüglich einer Dividende von 1 1/2%.¹³

Indem wir feststellen, daß die vor dem Bau der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn vorhandenen Transporte bereits ausreichten, die Rentabilität des Unternehmens zu garantieren, gelangen wir jedoch zu einem wesentlich anderen Ergebnis als Mottek für die ältesten größeren Eisenbahnen Deutschlands im allgemeinen. Im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, die sich dem Beginn des Eisenbahnbaus entgegenstellten, behandelt er auch die zeitgenössische Einschätzung des Verkehrsaufkommens sowie der Rentabilitätsaussichten und leitet daraus grundsätzliche Schlußfolgerungen über das Verhältnis von Verkehr und unmittelbarer Produktion ab. Klammern wir dieses zunächst zugunsten einer gesonderten Behandlung aus, so erscheint es im Hinblick auf eine möglichst präzise Stellungnahme als günstig, die wichtigsten Passagen zu zitieren. Im Anschluß an die Bemerkung, daß das Haupthemmnis für den deutschen Eisenbahnbau im Unterschied zu England in nicht hinreichend günstigen und gesicherten Rentabilitätsaussichten lag, schreibt Mottek: „Für die ersten größeren deutschen Bahnen waren nämlich die Rentabilitätsaussichten zunächst wesentlich geringer als für die ersten englischen Bahnen, und dieses Hemmnis mußte sich in dem Augenblick verstärken, als es um den Übergang zum massenhaften Bau von Bahnen und damit um eine entscheidende Frage der ökonomischen Entwicklung des deutschen Kapitalismus ging . . . Wenn wir von kurzen Linien absehen, wie der späteren Nürnberg-Fürther Linie, deren Rentabilität schon durch den bereits vorhandenen größeren Personenverkehr als gesichert erschien, so konnten in Deutschland Bahnen im allgemeinen nur als profitabel gelten, wenn man nicht nur die vorhandene Nachfrage nach Transportleistungen in Betracht zog, nicht nur von dem schon vorhandenen Verkehr ausging, sondern von der künftig gesteigerten Nachfrage nach Transportleistungen. Sie konnten zumeist nur profitabel werden, wenn sie selbst eine solche steigende Nachfrage hervorriefen bzw. wenn sie die bisherigen

¹² Allgemeine Vergleichung der Leipzig-Dresdner mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. In: LT, 1848, S. 1485 f.; P. Beyer, Vom Werden. a. a. O.

¹³ A. v. der Leyen, Entstehung a. a. O., S. 256; StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 106 ff. Der übliche Zinsfuß betrug 4–5%.

Verkehrsträger auf der betreffenden Verbindungslinie nahezu völlig auszuschalten vermochten.“¹⁴

Zunächst ist zu den zitierten und den der Kürze halber weggelassenen Ausführungen Motteks in diesem Zusammenhang einiges kritisch anzumerken: Die vor Beginn der industriellen Umwälzung in Deutschland vorhandene Nachfrage nach Transportleistungen, unter der Mottek den bereits existierenden Verkehr versteht, wird von ihm an mehreren Stellen seiner beiden Arbeiten als zu gering bezeichnet, um Bahnen bis auf kurze Linien und speziell die genannte Ausnahme rentabel werden zu lassen. Dieser Verkehr ergab sich aber aus der Summe der Transporte auf den Verkehrsträgern im Zuge der jeweiligen Verbindung.

Verlagerten sich jedoch diese Transporte nahezu völlig auf die Eisenbahn, dann konnte diese zumeist profitabel werden, wie Mottek im Widerspruch dazu schreibt. Obwohl es ihm gerade auf das Herausarbeiten des Unterschiedes zwischen England und Deutschland ankommt, bedient er sich in seinen Vergleichen nicht einer einheitlichen Bezugsebene. Einerseits konstatiert er vorsichtigerweise lediglich, daß „über die Rentabilität wenigstens der ersten großen englischen Bahnen kein Zweifel“ bestand. Andererseits stellt er dem aber nicht nur die gleichen Bahnen in Deutschland gegenüber, sondern untersucht hier, ob „Bahnen im allgemeinen“, ein „Eisenbahnbau in großem Umfange“ usw. rentabel war, was für England unerörtert bleibt.¹⁵ Es ist außerdem eine zu starke Vereinfachung, wenn Mottek die unterschiedlichen Profitaussichten für das Eisenbahnkapital in England und Deutschland allein vom Verkehrsaufkommen her beurteilt. List hat wiederholt darauf hingewiesen, daß bei den in Deutschland errichteten Strecken der Nachteil des geringeren Transportumfangs z. T. durch niedrigere Anlagekosten (geringere Preise des Bodens und der Baustoffe, niedrigere Löhne) ausgeglichen wurde und darüber hinaus die Möglichkeit bestand, sich einer billigeren Bauart zu bedienen. Er wandte sich damit gegen die von Mottek angeführten zeitgenössischen Auffassungen, daß der Eisenbahnbau in Deutschland auf Grund des Rückstandes in der ökonomischen Entwicklung ungleich weniger günstig und schlechthin unrentabel sei.¹⁶

Was aber nun den inhaltlichen Kern der Gedanken Motteks betrifft, so ist darin zuzustimmen, daß die Rentabilitätsaussichten für die ersten größeren deutschen Bahnen, soweit sie sich aus dem bereits vorhandenen Verkehrsaufkommen ergaben, geringer waren als bei den entsprechenden Unternehmen in England und daß bei den meisten Strecken erst eine künftige Verkehrssteigerung ihre Rentabilität sichern konnte. Widerspruch muß aber angemeldet werden, wenn Mottek meint, diese Aussichten seien mit Ausnahme der Route Nürnberg-Fürth und auch hier nur auf Grund des Personenverkehrs durchweg zu gering gewesen.¹⁷ Er fußt dabei offensichtlich nicht auf speziellen Untersuchungen, sondern auf der rein theoretisch durchaus verständlichen Annahme, daß entsprechend dem Entwicklungsstand des deutschen Kapitalismus gar kein Verkehr, speziell von Gütern, in einer die Rentabilität der Eisenbahn sichernden Größenordnung auf einer Verbindungslinie bestand. Zunächst für die besonders stark frequentierte Route Magdeburg-Leipzig ließ sich das Gegenteil nachweisen. Darüber hinaus existierte aber höchstwahrscheinlich auch auf einigen Haupthandelswegen zwischen den

¹⁴ H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 152; vgl. dazu auch ders., *Zum Verlauf*, a. a. O., S. 30 f.

¹⁵ Ders., *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 152.

¹⁶ Fr. List, *Werke*, Bd. III/1, a. a. O., S. 166 f., 171-173, 214 f.; Bd. III/2, S. 836 f.; ders., *Eisenbahnen*, a. a. O., S. 740; H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 152 f.

¹⁷ Ebenda, S. 159.

Seehäfen und dem Landinneren ein ausreichendes Transportvolumen bzw. konnte durch eine stärkere Konzentration erreicht werden, wie sie zwangsläufig durch den qualitativ überlegenen neuen Verkehrsträger in den von einer Strecke berührten Gebieten erfolgte und von List auch eingeplant war. Wo bisher mehrere annähernd parallele Handelsrouten existierten, gab es anfangs und z. T. auf Jahrzehnte hinaus nur eine Eisenbahnverbindung.

Bewältigten schon die Frachtfuhrwerke zwischen Leipzig und Magdeburg bis zu einer Million Zentner Güter im Jahr, so hatten die Schiffe zwischen dem Elbhafen und Hamburg noch weitaus höhere Mengen zu befördern.¹⁸ Zumindest noch auf dem Rhein, möglicherweise aber auch auf einigen anderen Wasserstraßen war ebenfalls ein die Rentabilität einer Eisenbahn sicherndes Verkehrsaufkommen vorhanden. Wie bereits behandelt, bestand aber in Deutschland zunächst kein Bedürfnis nach einer Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene, die aber bezüglich der Elbe doch bereits in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre begann.

War die Rentabilität einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Magdeburg objektiv gesichert, so bestanden auch unter der messestädtischen Bourgeoisie in dieser Hinsicht bereits 1829 ebensowenig Zweifel wie bei dem 1835 in Magdeburg gebildeten Eisenbahnkomitee. Ein Hindernis für die Inangriffnahme des Projektes oder etwa gar das Haupthemmnis konnten die Profitaussichten in diesem Falle nicht bilden. Die eindeutig positive Haltung, die das Leipziger Handelskapital wie auch Wucherer in Halle frühzeitig einnahm, ist in mehrfacher Hinsicht beachtenswert. Zweifelsohne überwogen unter der deutschen Bourgeoisie noch auf Jahre hinaus die Stimmen, die dem neuen Verkehrsträger im eigenen Lande auf Grund des ökonomischen Rückstandes gegenüber der Werkstatt der Welt wenig Chancen zubilligten, ihn entweder nicht für notwendig oder zumindest nicht für rentabel oder gar für keines von beiden hielten. Und die von List sowie anderen Eisenbahnpropagandisten geleistete Überzeugungsarbeit ist nicht gering anzusetzen und hat bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wesentlich zu dem Zeichnungserfolg von 1835 und zu der dadurch ausgelösten ersten Welle der Eisenbahnaktienspekulation beigetragen.¹⁹

Aus dem bisher Gesagten ergibt sich die Frage, inwieweit das vorhandene Verkehrsaufkommen ein Hemmnis für die Inangriffnahme der ersten Eisenbahnen darstellte, wenn es auf Grund seiner weitaus geringeren Höhe als bei der Magdeburg-Leipziger Strecke in Verbindung mit hohen Anlagekosten die anfängliche Rentabilität nach dem Urteil des Historikers weniger eindeutig garantierte, wo diese zwar nicht unbedingt fehlen mußte, aber doch als zweifelhaft erscheint. Bereits bei der Linie Leipzig-Dresden, noch mehr aber bei der Sächsisch-bayrischen und der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn drängt sich dieses Problem auf. Hier ist zunächst generell von der bestehenden Unsicherheit in der Beurteilung der Profitchancen seitens der Bourgeoisie vor und bei Beginn des Eisenbahnbaus auszugehen, wie es auch Mottek tut. Unvermeidbarerweise erwiesen sich bei den meisten Eisenbahnunternehmen die anfänglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen bereits während oder nach Vollendung des Baues als fehlerhaft, was zu bedeutenden Erhöhungen des Aktienkapitals zwang. Für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurden 1835 Aktien im Werte von 1 1/2 Millionen Taler gezeichnet; doch nach Beginn der Bauarbeiten mußte 1837 dieser Betrag verdreifacht werden, was einen Kurssturz zur Folge

¹⁸ Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 218; vgl. dazu die Zahlen bei K. Fischer, a. a. O.

¹⁹ Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 779; H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 152 f., 159; ders., Zum Verlauf, a. a. O., S. 32 f.

hatte. Die hochgespannten Hoffnungen auf glänzende Gewinne wurden dadurch erheblich gedämpft, die Rentabilität des Unternehmens aber nach Ansicht des Direktoriums nicht gefährdet, und die Gesamtkosten betrug schließlich rund 6 Millionen Taler. Da aber die Bourgeoisie bei den Vorbereitungsarbeiten noch nicht über die Erfahrungen der Folgezeit verfügte, wurde die Inangriffnahme des Baues durch die Gewinnchancen nicht verhindert.

Wesentlich vorsichtiger geworden, verlangte sie aber in Sachsen seit dem Ende der dreißiger Jahre für die weiteren Projekte, bei denen zudem die Profitaussichten von vornherein weniger günstig waren, eine stärkere staatliche Unterstützung in Form einer unmittelbaren Kapitalbeteiligung und der Übernahme der sog. Zinsgarantie, die ihr in jedem Falle die Zinsen sicherte und somit das Unternehmerrisiko beseitigte. Nur auf dieser Grundlage investierte sie künftig individuelle Geldfonds auch bei den Eisenbahnen, die sie für dringend erforderlich hielt.²⁰ Je weniger die Bourgeoisie gute unmittelbare Gewinne erwartete, um so mehr war der sächsische Staat auf Grund der beiden Hauptkomponenten seiner Eisenbahnpolitik gezwungen, sich im Bau von territorial-ökonomisch wichtigen Strecken zu engagieren und diese notfalls auf eigene Kosten vollenden oder sogar insgesamt ausführen zu lassen. Die Rentabilitätsaussichten entschieden nun nicht mehr über den Bau von Routen überhaupt, sondern darüber, ob die Bourgeoisie oder später auch der Staat allein bzw. in welchem Verhältnis beide zusammen diesen übernahmen. Die Hemmnisse, die sich aus ihnen für die Herstellung einer größeren Zahl von Bahnen mittels des reinen Privatbaus ergaben, wurden auf diese Weise überwunden. Bei der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn wie auch bei vielen anderen in der ersten Hälfte der vierziger Jahre begonnenen Strecken konnte tatsächlich erst das durch ihr Vorhandensein gesteigerte Verkehrsaufkommen zu einer profitablen Verwertung des investierten Kapitals führen, so daß Motteks Feststellungen auf sie zutreffen.

Aus den Ergebnissen des Eisenbahnbetriebs der ersten Jahre ergibt sich, daß die Gründungskomitees und Aktiengesellschaften dem auf der betreffenden Route bereits vorhandenen Verkehr in für sie teils negativer, teils aber auch positiver Hinsicht eine zu große Bedeutung für die Rentabilität des Unternehmens beigemessen hatten. Indem sie ihn (als Minimum der zu erwartenden Transporte) den Wirtschaftlichkeitsberechnungen zugrundelegten, gingen sie von der Voraussetzung aus, er würde sich gleich nach Eröffnung der Bahn auf die Schiene verlagern und dadurch zumindest einen Gewinn in Höhe der üblichen Zinsen garantieren. Nun waren zwar die Magdeburg-Leipziger und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn von Anbeginn an rentabel. Die Aktionäre des erstgenannten Unternehmens erhielten bereits im Jahre 1840, in dem die Gesamtstrecke erst fertiggestellt wurde, 4%, 1841 dann 5%, 1842 7% und ab 1843 bereits 10%. Ähnlich, wenn auch nicht so rasch, verlief die Entwicklung bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, so daß in der von List vorausgesagten Weise eine allmähliche Steigerung erfolgte.²¹ Doch die Praxis warf bei diesen wie auch bei anderen Linien die früheren subtilen Frequenzberechnungen allein dadurch völlig über den Haufen, daß die bisherigen Transporte, bei denen es sich meist um sog. Kaufmannsgüter und damit um Stückgut handelte, von den Chausseen anfangs nur zum kleineren Teil auf die Bahn übergingen.²² Die Ursachen dafür waren komplexer Natur und lassen sich in objektive und subjektive gliedern. Ihre

²⁰ Vgl. auch H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 160 ff.

²¹ A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 280; E. Hillig, a. a. O., S. 105 u. Tabelle am Schluß.

²² StADt, Loc. 37 545 Nr. 392a, Bl. 339, 343 f. Noch 1843 dauerte der Fuhrwerksverkehr parallel zur Leipzig-Dresdner und zur Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in nicht geringem Umfange an, während die Packzüge nur zu einem Drittel ausgelastet waren. E. Hillig, a. a. O., S. 101.

Analyse zeigt, daß die Verkehrsumwälzung ein erbittertes Ringen des Alten mit dem Neuen in einem längeren Prozeß war und sich keineswegs schlagartig vollzog. Sie lagen zunächst in der Spezifik des neuen Verkehrsträgers im allgemeinen und der Existenz von Einzellinien im besonderen. Während die Güter von den Fuhrleuten im Haus-Haus-Verkehr befördert wurden, mußten sie bei der Eisenbahn auf den Bahnhöfen noch an- und abgefahren und jeweils umgeladen werden. Auch stellte der Schienenweg oftmals nur einen Teil der Route dar, die die Güter zurückzulegen hatten, so z. B. die Leipzig-Dresdner Linie für Waren, die von Schlesien über die Messestadt nach Frankfurt (Main) gingen.²³ Von der subjektiven Seite her war daran wesentlich der Mangel an Erfahrungen bei den Eisenbahnunternehmern beteiligt. Obwohl das Bedürfnis nach einer billigeren Beförderung vorrangig zum Bau des neuen Verkehrsträgers geführt hatte, legten sie im Streben nach Maximalprofit anfangs Gütertarife fest, die nahezu und z. T. sogar ebenso hoch waren wie der Fuhrlohn. Zur Verlagerung auf die Schiene und darüber hinaus zu einer erheblichen Verkehrssteigerung haben nach und nach der Anschluß weiterer Bahnen, später die Herausbildung eines ganzen Netzes und Vereinbarungen zwischen den jeweiligen Verwaltungen über einen durchgehenden Transport nach jeder Station – also über weitaus größere Entfernungen als in der Anfangszeit – geführt; außerdem fortwährende Tarifsenkungen bei detaillierterer Klassifikation der Güter, Zugeständnisse an die bisher den Verkehr dirigierenden großen Spediteure usw. Erst durch diesen Komplex von Maßnahmen wurden die spezifischen Vorteile der Eisenbahn voll wirksam.²⁴

Fiel dadurch einerseits der bereits vorhandene Verkehr der Eisenbahn nur allmählich zu, so übernahm sie andererseits z. T. sofort nach der Inbetriebnahme Transporte, die sie in nicht geringem Umfang erst ermöglicht hatte. Dem anfänglichen Einfluß auf die Einkünfte der Unternehmen nach ist an erster Stelle die Personenbeförderung zu nennen. War 1829 von einer Verwendung der Eisenbahn zu diesem Zweck noch nicht die Rede gewesen, so wurde ihr nach englischem Vorbild und unter dem Einfluß Lists bei allen anderen großen Eisenbahnprojekten in Leipzig seit 1833 ebenfalls Aufmerksamkeit gewidmet und ihr bisheriger Umfang ermittelt sowie eine künftige Steigerung erhofft. Was sich allerdings nach der Betriebseröffnung bei der Leipzig-Dresdner Strecke zeigte, übertraf die hochgespanntesten Erwartungen. Hatten die einschlägigen Quellen eine jährliche Zahl von 32 000 Personen ohne Berücksichtigung des Zwischenverkehrs ergeben, so zählte die Eisenbahn im Jahre 1839 – obwohl erst im April in voller Länge eröffnet – bereits über 400 000 Fahrgäste. Bis einschließlich 1851 – in Deutschland überhaupt wie auch speziell in Preußen bis 1850 – jedoch in allmählich sinkendem Maße, erbrachte der Personenverkehr höhere Einnahmen als die Güterbeförderung, die weit- aus rascher wuchs und schließlich dominierte.²⁵ Abgesehen von der zeitlichen Grenze

²³ E. Rothe, *Der Gütertarif der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (1838–1876)*. Phil. Diss. Leipzig 1922, S. 69 f. Wenn z. B. aus Magdeburg kommende Güter über Leipzig hinaus mittels Fuhrwerk nach Chemnitz, Altenburg, Plauen usw. weiter befördert werden mußten, wurde gleich vom Elbhafen aus der insgesamt billigere Straßentransport vorgezogen, zumal dort durch die starke Konzentration des Fuhrwerks gute Transportmöglichkeiten (besonders nach Sachsen) zu niedrigen Frachtsätzen bestanden. Vgl. die Gegenüberstellung der Frachtkosten zwischen Magdeburg und Leipzig bei Benutzung des Fuhrwerks und der Eisenbahn in StADr, Loc. 37 545 Nr. 392a, Bl. 344 ff.

²⁴ Sie waren z. T. durch die Konkurrenz der die Transportkosten senkenden Fuhrleute erzwungen worden. E. Rothe, a. a. O., S. 68 ff.; E. Hillig, a. a. O., S. 56, 93 ff.; R. Fremdling, a. a. O., S. 145 ff., 159; vgl. für England B. R. Mitchell, a. a. O., S. 358 f.

²⁵ E. Hillig, a. a. O., S. 18, 105 und Tabelle am Schluß; Landtagsakten, 1839/40, IV. Abt., S. 236; R. Fremdling, a. a. O., S. 20, 89, 133 f., 161 ff.

trifft diese Feststellung auch auf die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn voll und ganz zu. Bei ihr waren die Einnahmen von der Personen- und Gepäckbeförderung 1841 noch doppelt so hoch als die von der Güterbeförderung; deren Umfang stieg aber in den folgenden zwei Jahren von rund 570 000 Zentner auf fast 1 500 000 Zentner.²⁶ Bei der Personenbeförderung fehlten nicht nur die im Hinblick auf Stückgut bestehenden Schwierigkeiten der Verlagerung der vorhandenen Transporte, sondern auch die hier besonders große Verringerung der gesamten Reisekosten und die Verkürzung der Reisezeit sowie anfangs auch der Reiz des Neuartigen führten selbst auf kurzen Teilstrecken sofort zu einer sprunghaften Erhöhung der Zahl der Reisenden. Daß der Personenverkehr auf der Eisenbahn um ein Vielfaches höher war als auf der Straße und in der Frühzeit des neuen Verkehrsträgers die Haupteinnahmequelle bildete, ist eine internationale Erscheinung; wir begegnen ihr selbst in England, wo allerdings der Gütertransport durch die starke Konkurrenz der Schifffahrt nur langsam auf die Eisenbahn überging.²⁷

Völlig neue Beförderungsmöglichkeiten entstanden durch die Eisenbahn auch für die billigen Massengüter („Rohprodukte“ wie Kohle, Brennholz, Getreide, Baustoffe), da diese besonders kostenempfindlich und daher bei Notwendigkeit des Landtransports meist auf den lokalen Markt beschränkt waren. Sie bildeten den Hauptteil des sog. inneren Verkehrs, der einen weitaus höheren Umfang besaß als der Ferntransport von Kaufmannsgütern. Auch die Frachtsätze für sie waren anfangs zu hoch, wurden aber in Sachsen rasch gesenkt und sanken auch in der Folgezeit weiter, so daß die Eisenbahn eine beträchtliche Erweiterung des Absatzgebietes und damit eine sprunghafte Steigerung der Erzeugung bzw. Gewinnung bewirkte. Sie rief damit ein höheres Verkehrsaufkommen hervor, das nun die unter Umständen zunächst nicht vorhandene Rentabilität der betreffenden Strecke garantierte und überhaupt erst das Entstehen von Eisenbahnen in größerem Umfange ermöglichte. In völliger Übereinstimmung mit den Voraussagen Lists wuchs durch die Wechselwirkung zwischen Eisenbahn und unmittelbarer Produktion das Transportvolumen schon im ersten Jahrzehnt auf ein Mehrfaches der ursprünglichen Menge. „Ein Weg kann die Produktivkräfte so vermehren, daß er einen Verkehr schafft, durch den er sich nun rentiert.“²⁸ Namentlich auf der Leipzig-Dresdner und der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn (nach deren Inbetriebnahme bis Zwickau) hatten die Massengüter bereits in den ersten Jahren einen verhältnismäßig hohen und ständig steigenden Anteil an den Transporten, der dem der Kaufmannsgüter indirekt proportional war. 1848 bestanden die auf den sächsischen Eisenbahnen beförderten Güter bereits zu rund 67% aus Rohstoffen, speziell auf der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn auf Grund der Steinkohletransporte sogar zu rund 83%. Auf Sachsen und sicher auch auf Thüringen und das südliche Deutschland trifft es demnach nicht zu, wenn Mottek und Fremdling feststellen, daß die Massengüter erst seit den fünfziger Jahren Bedeutung für den Eisenbahntransport gewannen. Soweit sie das auf Deutschland beziehen, verallgemeinern sie zu stark die Verhältnisse in Preußen und dem norddeutschen Raum überhaupt. Wie Fremdling selbst detailliert nachweist, konnte hier die Binnenschifffahrt auf Grund niedrigerer Beförderungskosten im Transport der Kohle, die

²⁶ StAM, Rep. C 28 I d Nr. 634 Bd. 4, Bl. 27 f., 152; Bd. 5, Bl. 8 ff.

²⁷ Vgl. dazu H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 158; L. Baar, a. a. O., S. 27 f.; R. Fremdling, a. a. O., S. 89, 133 f., 162 f.; B. R. Mitchell, a. a. O., S. 358. D. Eichholtz, a. a. O., S. 22 f., geht bei seiner Einschätzung wiederum von seiner falschen Prämisse aus und trifft nicht den Kern des Problems.

²⁸ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 430.

größtenteils noch aus England stammte, bis zu dem genannten Zeitraum mit dem neuen Verkehrsträger konkurrieren.²⁹

Da der bereits bestehende Verkehr nicht sofort auf die Eisenbahn übergang, sie aber andererseits neuen hervorrief, ist zusammenfassend festzustellen, daß das bisherige Transportvolumen in den ersten Betriebsjahren nicht den erwarteten Einfluß auf den erzielten Gewinn hatte; dieser läßt entgegen der Ansicht von Fremdling³⁰ umgekehrt kaum Rückschlüsse auf das Vorhandensein eines die Rentabilität sichernden Verkehrsaufkommens vor der Eröffnung zu. Unter diesen Umständen bleibt es vorrangig eine theoretische Frage, ob dieses Verkehrsaufkommen unserer Einschätzung nach tatsächlich einen ausreichenden Umfang hatte. Entscheidend war vielmehr, ob die Bourgeoisie es im Stadium der Vorbereitung eines Eisenbahnunternehmens für ausreichend hielt.

II. Die Rentabilitätsaussichten der ersten größeren Eisenbahnen und das Verhältnis von unmittelbarer Produktion und Verkehr

Auf der Grundlage seiner Einschätzung des Verkehrsaufkommens und der daraus abgeleiteten Rentabilitätsaussichten für die ersten größeren Eisenbahnen in Deutschland beurteilt Mottek das Verhältnis zwischen dem Entwicklungsstand der unmittelbaren Produktion und des Transportwesens am Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre: Da nach seiner Auffassung die vorhandene „Nachfrage nach Transportleistungen“ mit Ausnahme der Strecke Nürnberg-Fürth überall zu gering war, um eine Kapitalanlage bei Eisenbahnen profitabel zu machen, konnte im Gegensatz zu England mit seiner rasch voranschreitenden Industrie von einem „Vorausseilen“ der (unmittelbaren) Produktion gegenüber den vor dem Eisenbahnbau vorhandenen Verkehrsmitteln (i. w. S.) nicht die Rede sein.³¹ Vergegenwärtigen wir uns lediglich die industrielle Entwicklungsdifferenz zwischen England und Deutschland, so erscheinen diese Feststellungen durchaus als einleuchtend. Nicht berücksichtigt worden ist bei ihnen jedoch das unterschiedliche Niveau des Transportwesens in beiden Ländern, und sie basieren auf einer bereits als unrichtig erwiesenen Annahme. Da zwischen Leipzig und Magdeburg, wo die zweitälteste große deutsche Strecke entstand, bereits ein vollauf ausreichendes Verkehrsaufkommen vorhanden war, erweist es sich allein dadurch als problematisch, von den Rentabilitätsaussichten bei den ersten größeren Bahnen auf das allgemeine Verhältnis von unmittelbarer Produktion und Verkehr zu schließen. Darüber hinaus muß gefragt werden, ob ein solches Verfahren angängig ist. Zwar läßt sich bei einem größeren Territorium der Umfang der Ausfuhr und in gewissem Maße auch der Einfuhr auf sein ökonomisches Entwicklungsniveau zurückführen. Doch auf einige wenige Handelswege ist ein analoges Verfahren nur begrenzt anwendbar, weil die Transporte, die in der betreffenden räumlichen Einheit existierten, sich in sehr unterschiedlicher Weise auf die einzelnen Wege verteilen konnten und außerdem die Durchfuhr von Gütern nicht gesondert zu erfassen ist.

Zu überlegen sind ferner die Konsequenzen der eingangs zitierten Schlußfolgerung: Wenn ein „Vorausseilen“ der unmittelbaren Produktion verneint wird, dann auch – wie es Mottek im gleichen Zusammenhang für die Route Manchester–Liverpool formuliert

²⁹ H. Mottek, Zum Verlauf, a. a. O., S. 39 f.; R. Fremdling, a. a. O., S. 60 ff., 84, 90 f.

³⁰ Näheres dazu am Ende des folgenden Abschnitts.

³¹ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 152.

hat – das „Zurückbleiben des Transports“ hinter dem Gewerbe und seinen Verkehrsbedürfnissen, insgesamt also eine Entwicklungsdifferenz zwischen beiden Bereichen. Es ist deshalb nur die logische Fortsetzung der Gedanken Motteks, wenn sein Schüler Baar auf Grund der gleichlautenden Beurteilung der Rentabilitätsaussichten zu der Einschätzung gelangt: Im Unterschied zu England, wo der Transport hinter der sich schnell entwickelnden Industrieproduktion zurückgeblieben war, waren im industriell rückständigen Deutschland neue durch Eisenbahnen geschaffene Transportmöglichkeiten kein „ökonomisches Erfordernis“, und „auch für die bis dahin in Berlin entwickelten Produktionszweige reichten die bisherigen Verkehrsträger noch aus.“³² Was Berlin betrifft, so ist Baars Arbeit selbst zu entnehmen, daß die preußische Hauptstadt bereits vor dem Eisenbahnbau durch ihr umfangreiches Wasserstraßennetz über ähnliche Verkehrsvorteile verfügte wie zahlreiche englische Städte und somit in ihrer industriellen Entwicklung nicht in dem Maße behindert wurde wie viele andere Orte und Gebiete.³³ Generell konstatiert er an der zitierten Stelle unter Bezugnahme auf den Umfang des vorhandenen Verkehrsaufkommens faktisch die Möglichkeit, die Transportbedürfnisse durch die vorhandenen Verkehrsträger zu befriedigen, letzten Endes also eine Übereinstimmung im Entwicklungsstand von unmittelbarer Produktion und Verkehr.

Darauf beruht es wahrscheinlich, daß Mottek nicht von einer Transportkalamität, einem dadurch gegebenen Engpaß in Deutschland spricht, während er im Hinblick auf England wiederholt die Bedeutung ökonomischer Mängel als Antrieb für die Einführung einer neuen Technik im Gewerbe wie auch im Verkehr hervorhebt. Auch das Lokalinteresse der Bourgeoisie an bestimmten Bahnen, das er neben dem Wirken der Propagandisten als Hauptursache für den Beginn des Eisenbahnbaus betrachtet, führt er nicht auf eine solche Kalamität und damit auf einen ökonomischen Zwang zurück, sondern nur ganz allgemein auf den im Grunde latent vorhandenen Wunsch nach Profitsteigerung. Zwar charakterisiert er das deutsche Verkehrswesen am Ende seiner Vorbereitungsperiode mehrfach als rückständig – aber nur im Vergleich zu England; andererseits kommt bei ihm im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bergbaus (u. a. Kohle) und der Metallurgie durchaus der hemmende Einfluß des Transports auf die eigentliche Produktion zum Ausdruck.³⁴ Daß der Stand des Verkehrs zu einem gewichtigen Hindernis des gewerblichen Fortschritts geworden war und die industrielle Umwälzung neben anderen Faktoren verzögerte, erfährt der Leser an den entsprechenden Stellen nicht. Demgegenüber sieht Wehner darin eine wesentliche Ursache für den schleppenden Verlauf und die lange Dauer der „Vorbereitungsperiode“, während Mottek selbst bei der Behandlung der Gründe für ihre beträchtliche Länge kein Wort darüber sagt.³⁵ Mottek läßt wahrscheinlich außer acht, daß der Wunsch nach Eisenbahnen als Ausdruck eines Vorseilens der Produktion gegenüber dem Transportwesen und eine durch das bisherige Verkehrsaufkommen gesicherte Rentabilität zweierlei sein können. Rat und Stadtverordnete von Chemnitz schrieben z. B. 1839, daß nun Eisenbahnen als „großes in-

³² L. Baar, a. a. O., S. 24.

³³ Ebenda, S. 16 ff. Richtig ist es jedoch, wenn Baar, S. 27, schreibt, der zweifellos bedeutende Wasserverkehr von und nach Berlin wäre auf die Dauer allein niemals in der Lage gewesen, den Transporterfordernissen einer modernen großstädtischen kapitalistischen Industrie voll zu entsprechen und hätte deshalb die industrielle Entwicklung der Stadt nur in einem beschränkten Rahmen zugelassen.

³⁴ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 112, 116, 145 f., 156; ders., zum Verlauf, a. a. O., S. 25 f.; vgl. auch L. Baar, a. a. O., S. 16.

³⁵ H. Wehner, a. a. O., S. 361 f., 364; H. Mottek, Zum Verlauf, a. a. O., S. 19.

dustrielles Förderungsmittel“ selbst bei geringer Rentabilität ein „unabwendbares Bedürfnis“ seien.³⁶

Da das Verkehrswesen in Deutschland vor dem Eisenbahnbau nicht mehr den ökonomischen Erfordernissen entsprach, können wir durchaus von einer Entwicklungsdifferenz zwischen ihm und der unmittelbaren Produktion sprechen. Durch seine Rückständigkeit stand die Lösung des Transportproblems schon auf der Tagesordnung, als sich auch das Gewerbe noch auf einem ungleich geringeren Niveau befand als in England. Erwies sich dort bereits der Transport auf den Binnenwasserstraßen als unzureichend, so war es in Deutschland vorrangig die weniger leistungsfähige Straßenbeförderung.

Die unterschiedlichen Verkehrsbedingungen in England und Deutschland vor Beginn des Eisenbahnbaus waren verständlicherweise auch von Einfluß auf das Verkehrsaufkommen, so daß dieses nicht nur den Entwicklungsstand der eigentlichen Produktion im jeweiligen Land widerspiegelt.³⁷ Die Rentabilitätsaussichten einer Eisenbahn wurden auch davon bestimmt, ob der Verkehr vom Wasserweg wie bei der Route zwischen Manchester und Liverpool oder von der Straße wie bei den ersten großen Eisenbahnstrecken in Deutschland auf die Schiene verlagert werden sollte, was Mottek nicht beachtet. Lediglich als absolute Größe gewertet, ohne Berücksichtigung des jeweiligen Verkehrsträgers kann demzufolge auch das vor dem Eisenbahnbau bestehende Transportvolumen keinen richtigen Maßstab für die Beurteilung des Verhältnisses zwischen unmittelbarer Produktion und Verkehr bilden. Weil das Fuhrwerk durch die hohen Beförderungskosten das Aufkommen niedrig hielt, bestand ein Bedürfnis nach einer grundlegenden Transportverbesserung auch dann, wenn die Rentabilität einer Eisenbahn allein durch die bereits existierenden Transporte nicht gesichert war. Sowohl die kommerzielle als auch die gewerbliche Bourgeoisie hielt auch solche Strecken je länger, je mehr für ökonomisch notwendig und betrieb ihren Bau.³⁸ Zusammenfassend ist zu sagen: Wir dürfen bei der Beurteilung des Bedürfnisses nach Eisenbahnen nicht nur den Entwicklungsstand der unmittelbaren Produktion in England und Deutschland miteinander vergleichen, sondern haben zunächst in jedem Lande das Verhältnis zwischen dieser und dem Verkehr unter Beachtung der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit des Land- und Wassertransports zu untersuchen.

Im Zusammenhang mit dem bei den Kaufleuten vorhandenen aktiven Bedürfnis nach dem neuen Verkehrsträger ist es aufschlußreich, der Frage nachzugehen, wodurch auf der Handelsstraße Leipzig-Magdeburg bereits ein Verkehr existierte, der die Rentabilität einer Eisenbahn sicherte. Auf dieser Relation waren trotz der eingetretenen Verlagerung auf andere Routen – u. a. gelangte Baumwolle direkt an die Bestimmungsorte, so z. B. über Riesa nach Chemnitz – die Transporte von Fernhandelsgütern für große Gebiete Deutschlands und auch des Auslandes konzentriert. Wie bereits an anderer Stelle erläutert, beruhte die gewerbliche Erzeugung in Sachsen und in anderen deutschen Teil-

³⁶ StADr, Ständeversammlung, Nr. 1723, Bl. 101.

³⁷ Gerade die Güter, die später den weitaus größten Anteil an den Eisenbahnfrachten hatten, Kohle, Getreide, Baustoffe usw., waren in Deutschland vom Straßentransport über größere Entfernungen meist ausgeschlossen. Die englische Binnenschifffahrt war hingegen für die Beförderung der Massengüter wesentlich besser geeignet, wodurch das Verkehrsaufkommen bereits einen ganz anderen Umfang erreichen konnte.

³⁸ Allerdings wurde dieser in der Regel nur dann in Angriff genommen, wenn sich die Bourgeoisie der fehlenden Rentabilität nicht bewußt war oder wenn unter ihrem Druck die einzelstaatlichen Regierungen durch die sog. Zinsgarantie oder finanzielle Beteiligungen das Unternehmerrisiko übernahmen bzw. selbst die Bahn ausführen ließen.

staaten größtenteils auf dem Import ausländischer Rohstoffe und Halbfabrikate (Baumwolle, Baumwollgarn, ein Teil der sog. Material- und Farbwaren, Rauchwaren, Talg, Wachs usw.) sowie auf dem Export der Erzeugnisse. Obwohl in Sachsen nach Forbergers Forschungsergebnissen 1830 bereits mindestens 150–160 Fabriken (größtenteils Spinnereien) existierten, dürften auch hier an der Rohstoffverarbeitung, am gesellschaftlichen Gesamtprodukt und damit am Verkehrsaufkommen überhaupt noch die vorindustriellen Produktionsformen (einfache Warenproduktion, Verlag, Manufaktur) den größten Anteil besessen haben.³⁹ Dehnte sich doch selbst in der Folgezeit trotz rascherer Fabrikentwicklung die Hausindustrie beträchtlich aus, so daß 1846 in Deutschland noch 116 832 Handwebstühle existierten, denen lediglich 2628 mechanische gegenüberstanden.⁴⁰ Engels sagte daher, daß hier bis 1848 die Handarbeit vorherrschte; „Dampf und Maschinerie bildeten nur Ausnahme.“⁴¹ Das ökonomische Gefälle zwischen dem fortgeschritteneren Westeuropa und Deutschland, besonders das hohe Niveau der englischen Fabrikindustrie, führte darüber hinaus auch zu einem umfangreichen Fertigwarenimport; so hatten außerhalb Sachsens erzeugte baumwollene, schafwollene, seidene und halbseidene Waren, Bücher und andere Druckerzeugnisse zusammengenommen auch ihrem Gewicht nach einen beträchtlichen Anteil an den in Leipzig zwischen 1824 und 1833 eingegangenen Gütern, während sie wertmäßig ohnehin eindeutig dominierten. Relativ unabhängig vom gewerblichen Entwicklungsstand innerhalb Deutschlands wurden auch ausländische Nahrungs- und Genußmittel sowie Apotheker- und Drogeriewaren für die individuelle Konsumtion in großem Umfange importiert, wobei Zucker an der Spitze stand, aber auch Kaffee, Reis, Wein eine wichtige Rolle spielten.⁴² Für die Rentabilität einer Eisenbahn war es belanglos, ob die beförderten Güter der individuellen oder der produktiven Konsumtion dienten. Was speziell die Ausfuhr über Magdeburg betrifft, die die Leipziger Kaufleute bei ihren Eisenbahnbemühungen weitaus weniger interessierte, so stand unter den transportaufwendigen Erzeugnissen wahrscheinlich die für die englische Spinnerei unentbehrliche sächsische Wolle an erster Stelle. Insgesamt erweist sich das Transportvolumen in nicht geringem Maße als Ergebnis des internationalen Standes von Produktion und Handel; bei dessen Berücksichtigung verstehen wir durchaus, daß selbst beim damaligen Niveau der eigenen Produktion zwischen Leipzig und Magdeburg und wahrscheinlich auch auf einigen anderen Fernhandelsrouten ein für die Eisenbahn ausreichendes Verkehrsaufkommen zu bewältigen war. Die Rentabilität von Eisenbahnen in größerem Umfange, eines Schienennetzes konnte hingegen nur auf der Grundlage der industriellen Entwicklung in Deutschland selbst entstehen, die sich ihrerseits im Prozeß der Wechselwirkung mit dem neuen Verkehrsträger vollzog. Es genügt daher nicht, bei der Untersuchung der Ursachen für den Beginn des deutschen Eisenbahnbaus lediglich das innerdeutsche Verhältnis von Produktion und Verkehr ins Auge zu fassen. Was durch den zurückgebliebenen industriellen Entwicklungsstand Deutschlands nicht ausreichend möglich war, bewirkte wahrscheinlich der Einfluß des Auslandes auf Handel und Transportwesen.

Da nach Motteks Ansicht die in Deutschland vor dem Eisenbahnbau vorhandenen Transporte nicht dazu ausreichten, die Rentabilität zu garantieren, sondern nur ein durch den neuen Verkehrsträger selbst hervorgerufenes rasches und starkes Wachstum nach der Betriebseröffnung dazu führen konnte, trug hier die Anlage von fixem Kapital beim

³⁹ G. Bondi, a. a. O., S. 55–57.

⁴⁰ H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 188 f.

⁴¹ MEW, Bd. 19, S. 167 f.

⁴² Vgl. insgesamt Tabelle 1!

Eisenbahnbau in höherem Maße als in England spekulativen Charakter und konnte auch nur mit viel größeren Schwierigkeiten zustandekommen. Neben dem gegenüber anderen Wirtschaftszweigen ungewöhnlich hohen Umfang des in den Eisenbahnen angelegten fixen Kapitals mißt Mottek auch diesem qualitativen Faktor Bedeutung dafür zu, daß ihm zufolge der Durchbruch zur Industriellen Revolution vor allem durch den Bau der Eisenbahn erzielt wurde.⁴³ Wie er in anderem Zusammenhang schreibt, war die Form der spekulativen Kapitalanlage bereits in England seit Beginn der Industriellen Revolution bei der Einführung einer neuen Technik und ihrer Verbesserung in verschiedenen Wirtschaftszweigen, wie beispielsweise der Spinnerei, dem Bergbau und dem Hüttenwesen, angewandt worden.⁴⁴ Sie griff schließlich Jahrzehnte später, in der Ära des vollentwickelten Kapitalismus, sogar auf die Bauindustrie über, indem die Unternehmer nicht mehr auf Bestellung produzieren, sondern Häuser und selbst ganze Wohnviertel errichten ließen, ohne zu wissen, ob sie einen Käufer finden würden.⁴⁵ Mottek betrachtet als allgemeines Merkmal von ihr die Tatsache, daß sie in einem Ausmaß erfolgte, das über die Deckung eines bereits bestehenden Bedarfs oder einer Nachfrage hinausging (wie z. B. über die Beseitigung des in der englischen Handweberei vor Anwendung der Spinnmaschine bestehenden Garnmangels hinaus). Mit ihr wurde also ein künftiges rasches Wachstum dieser Nachfrage antizipiert und im Hinblick darauf bereits investiert.⁴⁶

Da es sich eben um einen ökonomischen Mangel, einen Engpaß handelte, konnte verständlicherweise der Umfang der Gespinnstproduktion der Handspinner den bei den Webern vorhandenen Bedarf nicht anzeigen, sondern lag darunter. Analog dazu muß aber für das Transportwesen die Frage gestellt werden, ob denn das vor dem Eisenbahnbau vorhandene Verkehrsaufkommen als Gradmesser für die Höhe des Bedarfs an Transportleistungen betrachtet werden kann, wie es Mottek tut. Wurde doch – wie bereits behandelt – durch die Kostspieligkeit der Beförderung das Verkehrsaufkommen niedrig gehalten, so daß die auf der Grundlage des bereits erreichten Standes der Produktion bestehenden Nachfrage (z. B. nach Kohle und Getreide in den Gewerbezentren) nicht voll befriedigt werden konnte und daher ebenfalls wesentlich höher anzusetzen ist. Es ging somit weniger um die quantitative Steigerung der Leistungen an sich wie vorwiegend beim Übergang zur Maschinenspinnerei in England; innerhalb gewisser Grenzen wäre sie zweifellos auch durch die Fuhrwerksbeförderung möglich gewesen, zumal in dieser Hinsicht vor dem Eisenbahnbau eher ein Überangebot als ein Mangel bestand. Entscheidend war vielmehr, daß objektiv eine starke Nachfrage nach *billigeren Verkehrsleistungen* existierte und über deren Befriedigung auch das Verkehrsaufkommen beträchtlich wachsen konnte. Damit wird aber deutlich, daß die von Mottek bei der Eisenbahn vorgenommene Gleichsetzung des bereits bestehenden Verkehrs mit der vorhandenen Nachfrage nach bzw. dem Bedarf an Transportleistungen problematisch ist. Zwischen der Nichtanerkennung eines Engpasses im Transportwesen (der sich aus den Kosten der Beförderung ergab) und der Betonung des spekulativen Charakters der Kapitalanlage besteht somit ein enger Zusammenhang. Die Eisenbahn stellte gegen-

⁴³ Vgl. u. a. H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 119, 152 f.; ders., *Zum Verlauf*, a. a. O., S. 30 ff.

⁴⁴ Ebenda, S. 17; ders., *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 74.

⁴⁵ MEW, Bd. 24, a. a. O., S. 236 f.; vgl. auch S. 212.

⁴⁶ H. Mottek, *Wirtschaftsgeschichte*, Bd. II, a. a. O., S. 74, 133; ders., *Zum Verlauf*, a. a. O., S. 17 f.

über dem Frachtfuhrwerk einen entscheidenden qualitativen Fortschritt dar. Sie mußte daher neben ihren anderen Vorzügen auch eine wesentlich höhere Transportkapazität haben, als das Verkehrsaufkommen auf einer Strecke bis dahin betrug; sie hatte die darüber hinaus objektiv vorhandene Nachfrage abzudecken und auch eine weitere Steigerung von ihr zuzulassen und zu befriedigen.

Nach den bisherigen Untersuchungsergebnissen hinsichtlich der Rentabilitätsaussichten war die Kapitalanlage bei den ersten großen Eisenbahnen nicht überall eine objektiv spekulative im Sinne Motteks. Während dieser mit England verglichen hat, hat Fremdling ermittelt, daß die bei den ältesten preußischen Linien erzielten Profite nicht nur im Durchschnitt denen in anderen bedeutenden deutschen Wirtschaftszweigen (Bergwerks- und Hüttenindustrie, Baumwollindustrie) und den Zinsen der Staatspapiere entsprachen, sondern darüber lagen und auch stetiger anstiegen.⁴⁷ Innerhalb Deutschlands wiesen demnach Eisenbahninvestitionen kein größeres Risiko auf – eine wesentliche Ursache des großen Kapitalzustroms. Kam es aber vor, daß die Bourgeoisie sich auch subjektiv der anfangs z. T. fehlenden Rentabilität bewußt war und trotzdem, also lediglich in der durch List genährten Hoffnung auf künftiges Verkehrswachstum, investierte, wie es nach Mottek größtenteils der Fall gewesen sein müßte? Da darauf indirekt bereits eingegangen worden ist, genügt es hier, zu betonen, daß die Inhaber akkumulierter Geldfonds keine Aktien erwarben, ohne davon überzeugt zu sein, daß ihnen sofort zumindest die üblichen Zinsen zufließen würden. Auf dieser Grundlage spekulierten die Aktionäre jedoch auf höhere und hohe Profite, vor allem mit dem Mittel der Kurspekulation, zumal bei der Rechtsform der Aktiengesellschaft die Möglichkeit gegeben war, auch kleinere Beträge, also z. B. nur überschüssige Geldfonds, Bruchteile des Vermögens, anonym anzulegen und das individuelle Risiko wesentlich zu verringern. „Das Kapital unternimmt nur vorteilhafte, in seinem Sinne vorteilhafte Unternehmungen.“⁴⁸

Als Abschluß dieser Erörterungen sollen noch zusammenhängend die entsprechenden Gedanken Fremdlings erläutert und kommentiert werden. Im Unterschied zum Verf. sieht er in der Profitabilität der ersten Eisenbahnen einen sicheren Indikator dafür, daß bereits der bisherige Verkehr einen ausreichenden Umfang hatte und bewertet diesen als Ausdruck des Niveaus der vorindustriellen ökonomischen Aktivitäten, unter denen er Handel und Personenverkehr versteht. Auf Grund der seiner Ansicht nach generell geringfügigen Bedeutung des Massengütertransports in der Anfangszeit glaubt er, daß beide die Schaffung eines profitablen Eisenbahnnetzes in Deutschland ermöglichten. Die Eisenbahn ist daher „gerade nicht aus dem Bedürfnis der Industrie erwachsen, sondern aus dem Niveau vorindustrieller Transportnachfrage . . ., welche das Entstehen des neuen Verkehrsmittels erforderte“.⁴⁹ Im Hinblick darauf, daß der Standpunkt des Verf. zu diesen Problemen größtenteils bereits formuliert worden ist wie auch aus Platzgründen, soll lediglich anhand einiger Thesen ergänzenden Charakters Stellung genommen werden:

- Wenn Fremdling aus den Anfangsprofiten auf einen ausreichenden Umfang des bisherigen Verkehrs schließt, beachtet er nicht, daß die Zusammensetzung der Transporte (Personen, Güter und hier wieder Stückgut und Massengut) auf den ersten Eisenbahnen eine wesentlich andere war.

⁴⁷ R. Fremdling, a. a. O., S. 139 ff.

⁴⁸ K. Marx, Grundrisse, a. a. O., S. 430. Im Anschluß daran wies Marx darauf hin, daß das Kapital allerdings auch falsch spekuliert.

⁴⁹ R. Fremdling, a. a. O., S. 161; vgl. auch S. 72 ff., 108 f., 132 ff., 163 f.

- An dem vom Handel entwickelten Eisenbahnbedürfnis waren zwar vorindustrielle ökonomische Aktivitäten (Kolonialwaren!) wesentlich beteiligt. Er diente jedoch auch bereits den Erfordernissen der Industrie, die sich keineswegs auf Massengüter wie Kohle beschränkten. Seinen Gegenstand bildeten – wenngleich sicher noch nicht vorrangig – industrielle Rohstoffe und Halbfabrikate wie auch Produkte, so daß er für diese Zeit nicht einfach als vorindustrieller Nachfrager nach Verkehrsleistungen bezeichnet werden kann.
- Von der Personenbeförderung gingen keine Impulse für das Entstehen der ersten Eisenbahnen aus. Ihr unerwartet hoher Umfang ist nicht Ausdruck einer bereits vor dem Eisenbahnbau existierenden großen Nachfrage nach Verkehrsleistungen, sondern einer erst durch den neuen Verkehrsträger geschaffenen Nachfragesteigerung auf ein Vielfaches des Bisherigen.

SECHSTES KAPITEL

Der Bau der „Magdeburg–Cöthen–Halle–Leipziger Eisenbahn“ in seinen Bezügen zur Messestadt (Überblick)¹

Kehren wir nach den Erörterungen über eine besonders schwierige Forschungsproblematik zurück zu den Vorgängen des Frühjahrs 1835 in Magdeburg! Von vornherein waren die Ältesten der Kaufmannschaft und Francke auf größtmögliche Beschleunigung der Vorarbeiten für den nunmehr auch von ihnen erstrebten Eisenbahnbau nach der Messestadt bedacht und versuchten, die preußische Regierung ebenfalls dazu zu bewegen. Einerseits planten sie, den Riesenerfolg vom 14./15. Mai 1835 in Leipzig auszunutzen und bald zur Aktiensubskription zu schreiten. Andererseits wollten sie sich an dem bereits absehbaren Wettlauf um die günstigsten Eisenbahnverbindungen beteiligen und strebten sogar an, ihren Bahnbau ungefähr zur gleichen Zeit zu beenden wie die im Juni gegründete Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie, um deren zeitlichen Vorsprung zu eliminieren.² Aber die preußische Staatsbürokratie erwies sich als enormes Hindernis raschen Voranschreitens und machte diesen Zeitplan wie auch manche andere Hoffnung der Magdeburger Kaufmannschaft zunichte. War sie auch im Anschluß an die Stellungnahme Rothers generell bereit, das Vorhaben zu genehmigen, so zeigte sie doch keinerlei Geneigtheit zu der gewünschten aktiven und raschen Unterstützung. Die weitere Entwicklung bis zur Inangriffnahme des Baus Anfang 1838 stand deshalb ganz im Zeichen des hemmenden Einflusses der preußischen Regierung, die erst in der Folgezeit eine positivere Haltung einnahm, und des von der Bourgeoisie dagegen geführten Kampfes. Ausdruck von beidem waren zähes und langwieriges Verhandeln über die Bedingungen, unter denen das Eisenbahnunternehmen konzessioniert werden sollte, sowie die große Verzögerung, mit der schließlich über die Magdeburger Anträge entschieden wurde. Entsprechend seiner apologetischen Grundkonzeption versuchte v. der Leyen, letztere mit dem Hinweis zu rechtfertigen, die Regierung habe sich erst durch reifliches Überlegen und ernstes Studium eine tiefere Einsicht in die politische und volkswirtschaftliche Eigenart des neuen Verkehrsmittels verschaffen wollen, um von Anbeginn an die „Monopolstellung von Privatgesellschaften“ abzuschwächen sowie eine Bewirtschaftung der Eisenbahnen im allgemeinen Interesse sicherzustellen.³ Aus seinen bemäntelnden Formulierungen leuchtet hervor, daß die Spitzen des preußischen Staates bestrebt waren, sich in maximalem Umfange Einfluß, Aufsicht und Kontrolle bei den Eisenbahnunternehmen zu sichern, wovon auch die spätere Eisenbahngesetzgebung zeugt.⁴ Sie standen der „Anhäufung nichtadeligen Reichtums und nichtadeliger Macht“ im allgemeinen und

1 Beschreibungen des Baus enthalten die Broschüre „Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn“, Leipzig 1840, und A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O.

2 StAM, Rep. C 28, I d Nr. 634 Bd. 1, Bl. 21.

3 A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 279; vgl. auch S. 246; dazu auch D. Eichholtz, a. a. O., S. 96 f.

4 H. Mottek, Wirtschaftsgeschichte, Bd. II, a. a. O., S. 127 f., 160 f.; R(alph) Sonnemann u. H.-R. Meißner, Einige rechtshistorische Aspekte der Industriellen Revolution im mitteldeutschen Raum. In: JbWg, 1977, Tl. IV, S. 92 ff.

großen kapitalistischen Aktiengesellschaften im besonderen „argwöhnisch gegenüber“⁵ und wollten die ökonomische Macht fest im Griff behalten.

Bereits in der Antwort auf die erste Eingabe der Ältesten der Kaufmannschaft wurde deutlich, daß die Bourgeoisie entgegen ihren Hoffnungen nicht mit den gleichen Vergünstigungen rechnen konnte, die das Leipziger Unternehmen von der sächsischen Regierung erhalten hatte. Nach Ansicht der preußischen gehörten Eisenbahngesellschaften ausschließlich in die „Sphäre der Privatspekulation“, und diese über die unvermeidbare Zubilligung des Expropriationsrechtes hinaus zu fördern, lag ihr fern.⁶

Im Rahmen der begrenzten Möglichkeiten, die bei dem Fehlen einer definitiven Genehmigung bestanden, wurde im Juni mit den Vorbereitungen für den Bahnbau begonnen. Als wichtigstes Ereignis ist bei ihnen die Bildung eines 16köpfigen Eisenbahnkomitees am Monatsende zu vermerken. Zu seinem Vorsitzenden wurde Francke gewählt, obwohl er ursprünglich nur so lange bei dem Unternehmen tätig sein wollte, als es galt, in Verhandlungen mit der Regierung die Erlaubnis zum Bau zu erwirken. Stellvertreter Franckes war Schultze. Überwiegend aus führenden Kaufleuten bestehend, hatte das Komitee eine für alle Handelsstädte typische Zusammensetzung. Zu den nach Leipziger Vorbild gewählten Ehrenmitgliedern gehörten auch Harkort als nunmehriger Vorsitzender des Direktoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie und der Oberingenieur des Unternehmens, Kunz. Nachdem die dringend gewünschte Entscheidung über die beantragten Rechte immer noch nicht vorlag und das Komitee dadurch in seiner Arbeit wesentlich behindert wurde, wandte sich Francke im November 1835 mit einer Mahnung an Rother, wobei er die Fortschritte in Sachsen und die daraus erwachsende Besorgnis, daß man dort den Magdeburgern zuvorkommen werde, als Druckmittel benutzte.⁷

Die königliche Kabinettsordre wurde endlich am 14. Februar 1836 erlassen und enthielt vor allem die Bedingungen, unter denen der Bahnbau genehmigt werden sollte. Die Nachricht von ihr löste in Leipzig und in allen größeren Städten im Zuge einer eventuellen südlichen Fortsetzung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn bis Nürnberg eine Gründungswelle von Eisenbahnkomitees aus, zu der aber auch Vorgänge in dem bayrischen Handels- und Gewerbezentrum selbst beitrugen. Zwei Monate zuvor hatte die Nürnberger Bourgeoisie mit der Linie nach dem benachbarten Fürth die erste deutsche Eisenbahn vollendet; auf Grund niedriger Anlagekosten und starker Inanspruchnahme wurde das Unternehmen für sie zu einem unerwartet glänzenden Erfolg, der sich außerordentlich fördernd auf die Bereitschaft zur Beteiligung an weiteren Projekten auswirkte. Entsprechend der ökonomischen Funktion Nürnbergs wollte seine Bourgeoisie es zu einem zentralen Punkt im künftigen süddeutschen Eisenbahnnetz erheben, war sich aber bewußt, daß eine Verbindung mit dem nördlichen Deutschland eine unmittelbare Voraussetzung dafür bildete. Da Nürnberg der Hauptumschlagplatz Bayerns für den Warenverkehr mit Norddeutschland war und der Handel wie auch das exportorientierte Handwerk der Stadt durch die hohen Transportkosten und die lange Beförderungs-

⁵ MEW, Bd. 8, S. 8.

⁶ StADr, Außenministerium, Nr. 3257, Bl. 183.

⁷ StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 133. Von dem Interesse, mit dem auch das Leipziger Großkapital die Genehmigung erwartete, zeugt ein Schreiben von Albert Dufour-Feronce an ein Magdeburger Komiteemitglied von Anfang 1836: „Meine Meinung von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn ist unverändert gut, und ich sehe mit dem größten Verlangen dem Augenblick entgegen, wo Sie von Ihrer Regierung den Kabinettsbefehl erhalten werden, damit es ernst werden könne.“ StAM, Eisenbahngesellschaft Magdeburg, Nr. 12, Bl. 137.

dauer der Güter in wachsendem Maße beeinträchtigt wurden, bestand an dieser Verbindung weitaus größeres Interesse als an einer Strecke nach der Landeshauptstadt München. Die eine der beiden großen Handelsstraßen von Nürnberg nach Norddeutschland führte über Leipzig nach Magdeburg und damit zur Elbe als der Hauptverkehrsader nach Hamburg; die andere durch das Flußgebiet der Werra und Weser nach Bremen. Neben der höheren ökonomischen Bedeutung des ersten Handelsweges waren es die in Leipzig bereits erzielten Fortschritte bei der Vorbereitung des Baus der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, die Aussicht auf Inangriffnahme einer Strecke nach Magdeburg und die dadurch bereits voraussehbare Zentrumsbildung in der Messestadt, die einer Eisenbahnverbindung mit ihr den Vorrang sicherten.⁸

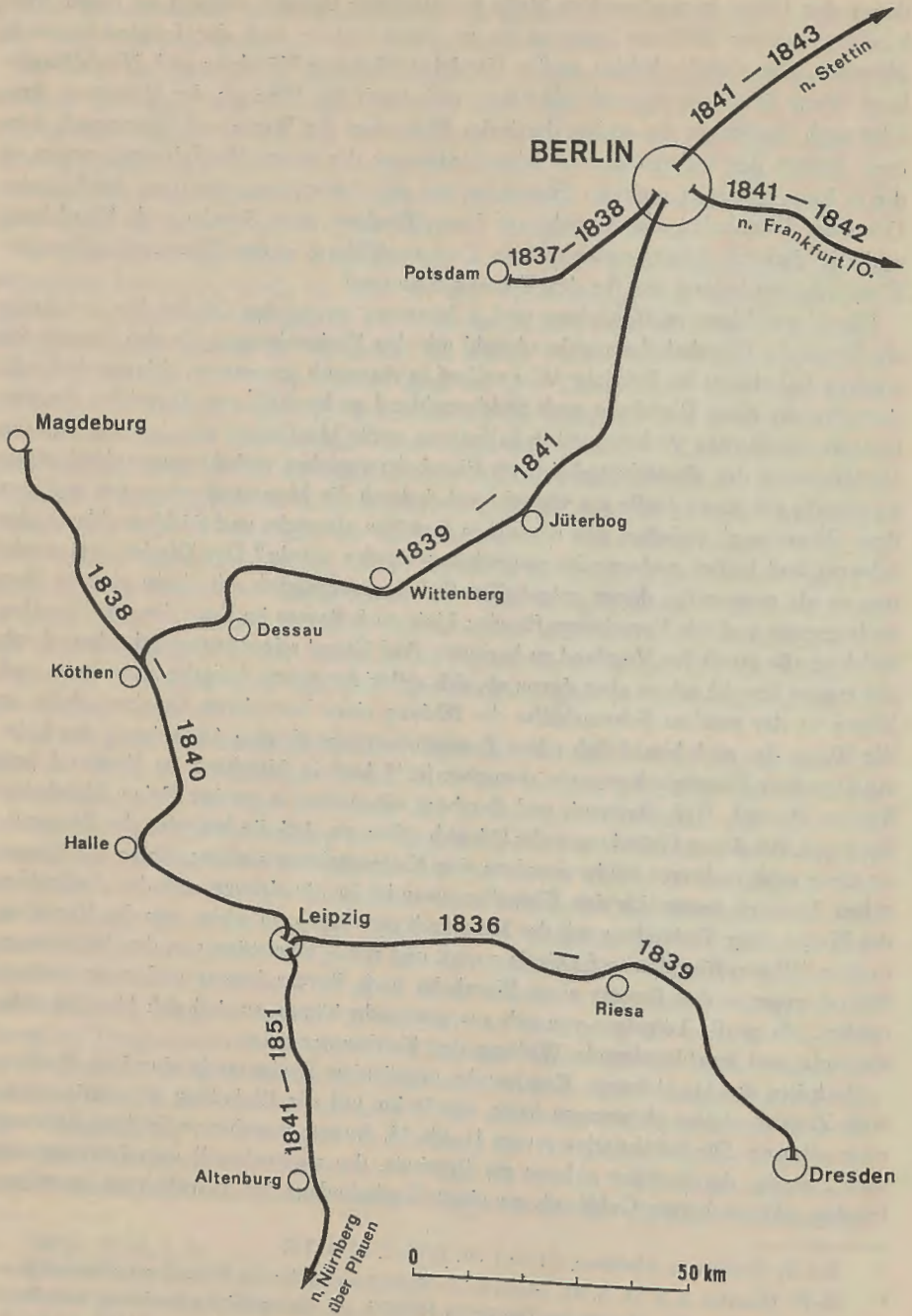
Die Entwicklung in Magdeburg und in Nürnberg zwang das Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie, obwohl mit den Vorbereitungen für den Beginn des eigenen Bahnbaues im Frühjahr 1836 vollauf in Anspruch genommen, sich ernsthaft mit dem Projekt einer Eisenbahn nach Süddeutschland zu beschäftigen. Angesichts der bisherigen preussischen Verkehrspolitik kalkulierte es die Möglichkeit ein, daß eine südliche Verlängerung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn von dem verkehrsgemäßig ebenso günstig gelegenen Halle aus versucht und dadurch die Messestadt umgangen und von dem „Warenzug“ zwischen den nördlichen Seehäfen einerseits und Süddeutschland, der Schweiz und Italien andererseits ausgeschaltet werden würde.⁹ Das Direktorium erachtete es als notwendig, dieser potentiellen Gefahr unverzüglich mit einem eigenen Plan zu begegnen und mit Vorarbeiten für eine Linie nach Bayern im Zuge der traditionellen Reichsstraße durch das Vogtland zu beginnen. Auf Grund seiner Inanspruchnahme durch die eigene Strecke sah es aber davon ab, sich selbst der neuen Aufgabe zu widmen und leitete in der zweiten Februarhälfte die Bildung eines besonderen Komitees dafür in die Wege, das auch hinsichtlich seiner Zusammensetzung als eine Abzweigung der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie anzusehen ist.¹⁰ Auch in Altenburg, im Vogtland (mit Sitz in Plauen), Hof, Bayreuth und Bamberg entstanden in rascher Folge Eisenbahnkomitees. An dieser Gründungswelle läßt sich erkennen, daß die Initiative der Bourgeoisie einer oder mehrerer Städte geradezu eine Kettenreaktion auslöste. Hatte das Vorangehen Leipzigs wesentlich den Einstellungswandel in Magdeburg und das Aufgreifen des Planes einer Verbindung mit der Messestadt erzwungen, so wirkte nun das Vorhaben in dem Elbumschlagplatz auf Leipzig zurück und rief – unterstützt von den Nürnberger Bestrebungen – das Projekt einer Eisenbahn nach Bayern hervor und zwar weitaus rascher, als es die Leipziger von sich aus gewünscht hätten, so daß sich hier die aktivierende und beschleunigende Wirkung der Konkurrenz zeigte.

Nachdem das Magdeburger Komitee der preussischen Regierung in einzelnen Punkten noch Zugeständnisse abgerungen hatte, wurde im Juli die Einladung zur Aktienzeichnung erlassen. Die Subskription – vom 11. bis 13. August in mehreren Städten, darunter auch Leipzig, durchgeführt – hatte ein Ergebnis, das eindrucksvoll vom Interesse der Inhaber akkumulierter Geldfonds an einer Kapitalanlage bei Eisenbahnen im allge-

⁸ StAW, Gesamtmin. Altenburg, III Ee 1 Nr. 1, Bl. 2. 32, 183 ff.

⁹ H.-Fr. Gisevius, a. a. O., S. 91, erklärt solche Befürchtungen für die Frühzeit preussischer Eisenbahnentwicklung als unbegründet. Das ist im Hinblick auf die preussische Regierung zutreffend, weil diese anfangs keine aktive Eisenbahnpolitik betrieb. Doch gab es im nahen Halle bereits ab 1835 intensive Bestrebungen, Leipzig möglichst zu umgehen und den eigenen Ort zu einem großen Eisenbahnknoten zu entwickeln. E. Neuß, Wucherer, a. a. O., S. 119 f., 124, 139 f. Vgl. auch R. Fremdling, a. a. O., S. 124 f.

¹⁰ StAW, Gesamtmin. Altenburg, III Ee 1 Nr. 1, Bl. 14.



3 Leipzigs Stellung im entstehenden Eisenbahnnetz 1842. Nach Angaben des Verf. gezeichnet von Ralph Dehncke



4 Frachtfuhrwerke – das traditionelle Transportmittel vor dem Eisenbahnbau (hier auf dem Waageplatz mit dem neuen Waagegebäude vor dem Hallischen Tor in Leipzig um 1825). Aus: P. Benndorf, Hundert Bilder zur Geschichte Leipzigs, Leipzig 1909.



D. Friedrich Litz

Leipziger Zeitung



Bekanntmachung.

Sonnabends, den 15. August

1840.



Am Dienstage, den 13. d. M.,
 wird unsere Eisenbahn von hier bis Leipzig
 für den Personen-Transport eröffnet werden.
 Die für diese für unser Institut so erforder-
 lichen Eisenbahnen-Anordnungen machen es nöthig,
 die Fahrpläne unserer bisherigen Fahrpläne an diesem
 Tage öffentlich ausstellen zu lassen.
 Statt dessen werden nur zwei Fahrten, die eine um
 6 Uhr Morgens von Magdeburg nach Leipzig,
 und die zweite um
 halb 4 Uhr Nachmittags von Leipzig nach
 Magdeburg,
 angeordnet werden, an welchen das Publikum Theil zu nehmen
 hiermit einladen wird.

Von Mittwoch, den 19. d. M., an, wird der Verkehr
 nach folgendem Fahrpläne regulär werden:

- a) Hauptfahrten zwischen Magdeburg und Leipzig:
 Von Magdeburg, 7 Uhr Morgens,
 1 Uhr Nachmittags.
 - b) Zwischenfahrten zwischen Halle und Leipzig:
 Von Halle, 11 Uhr Morgens,
 1 Uhr Nachmittags.
 - c) Zwischenfahrten zwischen Magdeburg und der
 Saale mit der Reserve-Maschine.
 Von Magdeburg, 11 Uhr Morgens,
 1 Uhr Nachmittags.
- Die letzteren Fahrten mit der Reserve-Maschine ausge-
 führt werden müssen, so werden sie in Fällen, wo dieselbe zur
 Unterstützung der Hauptlinie notwendig werden sollte, nach
 Rücksicht später Statt finden, oder ganz ausfallen.
 Tafeln über das Personenzüge sind auf allen Stationen an-
 geschlagen.
 Der Transport von Eulspagen, sprechen u., so wie von
 Frachtdiensten muß für jetzt noch ausgesetzt bleiben.
 Magdeburg, den 11. August 1840.
 Directorium der Magdeburger, Gothen-Halle-
 Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft.
 H. v. d. W. v. d. W.

6 Bekanntmachung der Eröffnung des Verkehrs
 auf der Gesamtstrecke und erster Fahrplan

7 Die führenden Leipziger Eisenbahnförderer
 (hier bei einer Sitzung des erweiterten
 Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-
 kompanie 1852. Von rechts und sitzend
 Seyfferth, Dufour-Feronce, Harkort,
 hinter ihm stehend Lampe). Aus: Ch. Böker,
 Gustav Harkort und seine Zeit.
 In: Deutsches Familienarchiv, 1969.



Anzeige.

Zur Feier der
Eröffnung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn
 ließ ich eine hübsche Denkmünze ausprägen, von welcher Exemplare in Composition à 6 Gr
 bet mir zu haben sind.
 Exemplare in Gold, Silber, Neuzoll und Bronze werden erst gegen Ende dieser Woche fertig.
 Ludwig Schreck, Universitätsstraße Nr. 2.



8 Medaille zur Einweihung. Medaille im Stadtarchiv Halle; Anzeige aus LT, 1840.

9 Magdeburger und Dresdner Bahnhof in Leipzig (von links), o. J. (nach Aug. 1840).
 Museum für Geschichte der Stadt Leipzig.



meinen und dem Unternehmen im besonderen zeugte. Statt der verfügbaren Aktien (zu je 100 Taler) im Werte von 2 300 000 Taler wurden über 5 200 000 Taler gezeichnet, wobei manche Personen bis zu 600 Aktien zeichneten und auch mit einer starken Beteiligung von Leipziger Seite zu rechnen ist. Diesem wichtigen Ereignis folgte die erste Generalversammlung der Aktionäre mit der Wahl des Ausschusses und einige Monate später die Bildung des Direktoriums der nunmehr gegründeten „Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft“ mit Francke als Vorsitzenden.

Trotz der Gründung des Unternehmens konnte der Bau noch nicht einmal im folgenden Jahre in Angriff genommen werden, weil die Konzessionserteilung und die damit verbundene Bestätigung der Statuten ähnlich wie bei anderen Strecken (Köln-belgische Grenze, Berlin-Potsdam und Düsseldorf-Elberfeld) durch weiteres zähes und langwieriges Verhandeln über die Bedingungen erst im Herbst 1837 erfolgte. Wie bei seiner Position nicht anders zu erwarten, bedachte von der Leyen auch die Bevormundung und scharfe Reglementierung der Bourgeoisie durch die Herrschenden mit Lob. Da sich die preußischen Minister bemüht hätten, dem Staat von Anfang an einen maßgebenden Einfluß auf die von Privatpersonen gegründeten Eisenbahnen zu sichern, seien sie den Regierungen anderer Länder in richtiger Erkenntnis des Wesens der Eisenbahnen weit voraus gewesen. Auf diese Weise versuchte der reaktionäre Historiker, einen Beitrag zur preußischen Legende zu leisten.¹¹ Nachdem sich die eingetretene Verzögerung im Zusammenhang mit der einsetzenden „Eisenbahnkrise“ schon nachteilig auf den Kurs der bereits im August 1836 gezeichneten und mit 10% bezahlten Aktien und die Nachfrage nach ihnen ausgewirkt hatte, begann endlich im Frühjahr 1838 der Bau der Strecke. Durch das größtenteils ebene Terrain begünstigt, schritt er so rasch voran, daß schon nach einem Jahr fast die Hälfte der gesamten Bahn vollendet war. Nach vorheriger Inbetriebnahme eines kleinen Abschnittes konnte die Linie im September 1839 bis zur Saale bei Calbe für den Personenverkehr eröffnet werden. Dem folgte im Juni 1840 die Ausdehnung des Schienentransports bis Köthen, im Folgemonat bis Halle und am 18. August des gleichen Jahres schließlich bis zum Endpunkt Leipzig (Abb. 6, 8, 9). Damit war die gesamte Bahn für den Personenverkehr freigegeben, und seit dem 1. November befuhren auch Güterzüge regelmäßig die Strecke.¹²

Die 119 km lange Route Magdeburg-Leipzig war innerhalb Deutschlands und zugleich Mitteleuropas die zweite und innerhalb Preußens die erste große Eisenbahnlinie, so daß das Handelskapital der Elbestadt noch rechtzeitig genug gehandelt hatte, um sich eine günstige Position zu sichern. Zum Zeitpunkt ihres Abschlusses befanden sich in Deutschland außer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn erst einige kurze zusammenhanglose Strecken in Betrieb: Nürnberg-Fürth (6 km), Berlin-Potsdam (26 km), Braunschweig-Wolfenbüttel (12 km) und Frankfurt (M)-Wiesbaden (42 km).¹³ Leipzig wurde 1840 zum Vereinigungspunkt der ersten beiden deutschen Ferneseisenbahnen, die zusammen rund 235 km lang waren, und bildete damit zugleich das älteste deutsche Eisenbahnzentrum. Seine diesbezügliche Bedeutung wuchs erheblich, als 1841 die erst zwei Jahre zuvor begonnene Berlin-Anhaltische Eisenbahn (154 km) vollendet wurde – eine Route von der preußischen Hauptstadt über Jüterbog, Wittenberg und Dessau nach Köthen mit Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (Abb. 3). Wenn die Strecke Magdeburg-Leipzig als erste Bahn der Welt galt, die die Grenze verschiedener Staaten (Preu-

11 Vgl. vor allem A. v. der Leyen, Entstehung, a. a. O., S. 278 f.

12 Ebenda, S. 273, 277.

13 Tabelle 2.

12 Beyer, Eisenbahn

ßen, Anhalt-Köthen, Sachsen) überschritt, so kündigt diese Tatsache nicht nur von der Zersplitterung Deutschlands, sondern auch von der Durchsetzung der materiellen Bedürfnisse der Bourgeoisie gegenüber dem partikularistischen Denken und den starken politischen und ökonomischen Gegensätzen zwischen Preußen und Sachsen. Vergegenwärtigen wir uns die ungünstige territorialpolitische Lage des Handelszentrums Leipzig mit seiner internationalen Ausstrahlungskraft, dann ist es wohl mehr als ein Zufall, daß gerade eine zu ihm führende Linie erstmals die Grenze durchbrach.

Mit dem Abschluß der Magdeburger Strecke kam die Leipziger Kaufmannschaft ihrem Ziele näher, die Messestadt zum Knotenpunkt großer Linien im Zuge der bisherigen Haupthandelsstraßen zu erheben, und sie intensivierte nun ihre Bemühungen um das Zustandekommen einer Fortsetzung nach Bayern, durch die der Nord-Süd-Verkehr auch in Zukunft über Leipzig geleitet werden sollte. 1841 begann der Bau der Sächsisch-bayerischen Eisenbahn, konnte aber vor allem durch die im Vogtland zu überwindenden Terrainschwierigkeiten und die dadurch notwendig gewordene Errichtung der zwei damals höchsten Eisenbahnbrücken der Welt erst nach einem vollen Jahrzehnt abgeschlossen werden. Trotz dieser beträchtlichen Verzögerung war die über Leipzig führende Route die erste Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden Deutschlands, zwischen der Nord- und Ostsee einerseits und Bayern (mit späterer Fortsetzung nach Italien und der Schweiz) andererseits. Und die Bourgeoisie Leipzigs hatte es zusammen mit der in diesem Falle ihre Interessen wahrnehmenden sächsischen Regierung verstanden, die Einbeziehung der Messestadt in diesen wichtigen Transportweg durchzusetzen, der zweifelsohne wesentlich zur Herausbildung eines nationalen Marktes beitrug. Da auch bei der Chemnitz-Riesaer und der Sächsisch-böhmischen Eisenbahn beträchtliche Bauprobleme auftraten, schritt die Eisenbahntwicklung in Sachsen jedoch bei weitem nicht so rasch voran wie im mittleren Preußen. Durch die ebene Oberflächenform konnten hier von Berlin aus noch vor der Wirtschaftskrise von 1847 mit einer Bauzeit von nur drei Jahren oder weniger neben der bereits genannten Verbindung mit Köthen die Linien nach Frankfurt (O), Stettin, Hamburg geschaffen werden (Abb. 3).

Abschließend ist noch die weitere Entwicklung des ökonomischen Verhältnisses zwischen Leipzig und Magdeburg unter den Bedingungen des Eisenbahntransports und der nun beginnenden Auseinandersetzung zwischen ihm und der Flußschifffahrt zu verfolgen. Der 1840 beendete Bau einer Verbindung zwischen beiden Städten war zweifelsohne für jede von ihnen vorteilhaft, wenngleich in unterschiedlichem Maße. Die Leipziger Bourgeoisie verfügte nun über den seit langem erstrebten günstigen Transportweg zur Elbe und wurde dadurch gegenüber den Magdeburgern wie auch allgemein in ihrer ökonomischen Konkurrenzfähigkeit erheblich gestärkt. Diese konnten als Hauptvorzug der Eisenbahn nach der Messestadt verbuchen, daß es ihnen gelungen war, den als unabwendbar erkannten neuen Verkehrsträger mit dem Flußtransport zu verknüpfen und zunächst die für ihre ökonomische Position ausschlaggebende traditionelle Funktion des Elbhafens zu erhalten und sogar unter den neuen Bedingungen zu sichern. Als günstig erwies sich in dieser Hinsicht die Ende der dreißiger Jahre erfolgte Aufnahme eines regelmäßigen Dampfschiffverkehrs, der in Magdeburg durch eine 1836 gegründete Gesellschaft gefördert wurde. 1840 verkehrten bereits siebenmal wöchentlich Magdeburger und Hamburger Dampfschiffe zwischen beiden Städten, darunter das wohl erste Schiff mit dem Namen „Leipzig“.¹⁴ Durch sie kam es auch auf dem Wasserweg zu einer Erhöhung der Transportgeschwindigkeit, so daß in Verbindung mit der Eisenbahn Mag-

¹⁴ LZ, 1840, S. 3069, 3085.

deburg-Leipzig auch die Beförderungsdauer zwischen der Messestadt und Hamburg (wo übrigens bereits eine Dampferoute nach England existierte) erheblich verringert wurde. Allerdings beschränkte sich der Nutzen der Dampfschiffahrt vorerst weitgehend auf die Personen-, Brief- und Paketbeförderung, da sie vor allem wegen geringen Laderaums der ersten Fahrzeuge für den Transport großer Mengen von Handelsgütern zunächst weniger geeignet war.

Die 1840 erreichte Verknüpfung zwischen Fluß- und Eisenbahntransport konnte von der Magdeburger Bourgeoisie für die fast ausnahmslos als Stückgut beförderten Handelsgüter nur so lange behauptet werden, als noch keine Schienenwege parallel zur Elbe existierten. Bestrebungen, solche auszuführen, nahmen jedoch in der ersten Hälfte der vierziger Jahre auf der Grundlage der bereits im Zusammenhang mit den Vorgängen von 1834/35 behandelten Projekte sowohl in der preußischen Hauptstadt als auch in Hannover und Braunschweig Gestalt an, und 1846 bzw. 1847 waren die rechtselbische Strecke Berlin-Hamburg und die linkselbische Route Braunschweig-Hannover-Harburg vollendet. Angesichts dieser Entwicklung hatte sich die Bourgeoisie Magdeburgs um Verbindungen zu diesen Nord-Süd-Bahnen bemühen müssen, um zumindest nicht vom Schienentransport von und nach den Seehäfen isoliert zu werden, wenn schon die Flußschiffahrt dadurch stark beeinträchtigt wurde. In vollem Umfange bestätigte sich die Voraussage Franckes von 1839: Wenn die Zeit der Eisenbahnen einmal da sei, werde das Entgegenstreben einzelner Städte sie nicht aufhalten, vielmehr bestehe dann die Gefahr der Umgehung Magdeburgs.¹⁵ Eine solche existierte vor allem im Hinblick auf den rechtselbischen Verkehr, weil Berlin nicht nur über eine direkte Verbindung mit Hamburg verfügte, sondern auch durch die Anhaltische Bahn mit Halle und Sachsen sowie seit 1846 mit Thüringen verbunden war. An die linkselbische Bahn sowie an die Strecke Hannover-Bremen war Magdeburg hingegen seit 1843 über Halberstadt angeschlossen, und durch das Fehlen einer anderen südlichen Fortsetzung nahm der von dort nach Leipzig (und umgekehrt) fließende Verkehr den Weg über den Elbhandelsplatz.

Wenn auch Magdeburg durch die Routen nach Leipzig, Braunschweig, Berlin (über Potsdam) und durch den 1849 vollzogenen Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn in Wittenberge zusammen mit Leipzig und Berlin zu den ersten und bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkten Deutschlands gehörte, so war es doch im Zeitalter des Schienenverkehrs je länger je mehr eine Stadt unter anderen und hatte seine monopolähnliche Stellung als Warenumschlagplatz verloren. Durch ihre bedeutenden Vorzüge gegenüber der Flußschiffahrt, insbesondere durch größere Geschwindigkeit und Regelmäßigkeit, und indirekt begünstigt durch deren höhere Abgabenbelastung, übernahmen die Eisenbahnen seit der zweiten Hälfte der vierziger Jahre neben der Personenbeförderung den profitablen Stückguttransport wie auch einen Teil der Massengüter – ein Prozeß, der für alle drei Haupttransportartikel auf der Elbe bei der sog. Bergfahrt – Zucker, Kaffee und Baumwollgarn – statistisch nachweisbar ist. Die Binnenschiffahrt beschränkte sich künftig im wesentlichen auf die Beförderung mindereiliger Massengüter über größere Entfernungen, die durch die industrielle Entwicklung erheblich zunahm und durch die sie in Deutschland bis zur zweiten Hälfte der fünfziger Jahre noch höhere Beförderungsleistungen nach Tonnenkilometer (tkm) erbrachte als die Eisenbahn.¹⁶ Insgesamt trat durch diese

¹⁵ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 4, Bl. 60 f.

¹⁶ K. Fischer, a. a. O., S. 71 ff., 110 ff., 135 ff.; H.-J. Rook, Entwicklung der Elbschiffahrt, a. a. O., vor allem S. 65 f., 77 ff., 103. 127 f. H. Wehner, a. a. O., S. 375 ff.; R. Fremdling, a. a. O., S. 86 f. Über die anfangs besonders starke Konkurrenz zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn beim Kohletransport vgl. ebenda, S. 60 ff.

Veränderung in der Warenstruktur ein erheblicher Bedeutungsrückgang in dem „bisher so blühenden Elbverkehr“ ein, mit dem Magdeburg großenteils seine traditionelle Funktion und damit auch weitgehend den bisherigen Speditions- und Eigenhandel verlor.¹⁷ Hatte der Wassertransport in der Vergangenheit Leipzigs Position beeinträchtigt, so übte nun die ihm überlegene Eisenbahnbeförderung die gleiche Wirkung auf Magdeburg aus und entwertete mehr und mehr den Vorteil der günstigen Verkehrslage – eine weitere Bestätigung für den von Marx am Beispiel der Schienenwege erläuterten Einfluß, den veränderte Transport- und Kommunikationsmittel auf das Verhältnis mehrerer Orte zueinander hatten. 1861 stellte eine statistische Analyse über die Entwicklung von Leipzigs Handel und Messen seit der Gründung des Zollvereins fest, die Verzollung von Kolonialwaren in Leipzig wise seitdem eine ganz bedeutende Steigerung auf, weil die frühere „Präponderanz (Übergewicht – P. B.) Magdeburgs für die Versorgung von Mittel- und Süddeutschland“ durch die Entwicklung der Kommunikationsmittel neutralisiert worden sei.¹⁸ Ganz im Sinne der schon 1829 von der Leipziger Bourgeoisie an die Eisenbahn geknüpften Erwartungen waren die bisherigen Verkehrsnachteile beseitigt worden. Allerdings übernahm Leipzig nur teilweise die bis dahin von Magdeburg ausgeübten Funktionen. Denn der Großhandel mit ausländischen „Hauptverbrauchsartikeln“ konzentrierte sich künftig durch wachsende Ausschaltung des Zwischenhandels im Binnenlande und auch durch die Existenz der Eisenbahn weitgehend in den Seehäfen, von denen aus die kleineren Händler und die Fabrikanten direkt beliefert wurden. Was die Messestadt auf diesem Gebiet wie auf anderen gesetzmäßig an Funktionen im Zwischenhandel verlor, wurde aber mehr als ausgeglichen durch anderweitigen Warenzufluß aus dem Gebiet des Zollvereins im Zusammenhang mit dem fortschreitenden industriellen Wachstum in Deutschland. Wenn Leipzig in der Folgezeit zum kommerziellen Zentrum des allmählich entstehenden nationalen Marktes wurde und sich mit seinen Vororten auch zu einem bedeutenden Konzentrationspunkt der Industrie entwickelte, so hat nicht zuletzt das frühzeitige Entstehen von Eisenbahnen nach allen Richtungen den Grund zu diesem erneuten Aufstieg im Zusammenhang mit der Herausbildung der kapitalistischen Großstadt gelegt.

¹⁷ StAM, Rep. C 110 Magdeburg, Tit. XIII Nr. 7, Bl. 6.

¹⁸ Leipzigs Handel und Messen, a. a. O., S. 15 f.

ERGEBNISSE

Hauptgegenstand dieser handels- und verkehrsgeschichtlichen Arbeit, deren theoretischer Ansatzpunkt nicht vorgegeben war, sind die frühesten Eisenbahnbestrebungen der Kaufleute Leipzigs auf der Magistrale ihres Verkehrs. Bereits 1829 vorhanden, stellen sie höchstwahrscheinlich das erste große Projekt dar, für das sich die Kapitalkreise einer Stadt in Deutschland engagierten. Als schließlich nach langwierigem Ringen 1840 die Züge zwischen Leipzig und Magdeburg verkehrten, war die zweitälteste deutsche und mitteleuropäische sowie die erste preußische Ferneisenbahn vollendet. Der bisher wenig beachtete hohe Stellenwert dieser Linie und ihre engen Bezüge zum Beginn des deutschen Eisenbahnbaus wurden herausgearbeitet. In theoretischer Hinsicht ist versucht worden, mittels einer auf umfangreichem empirischem Material beruhenden Analyse Grundprobleme des Einsetzens der Verkehrsumwälzung zu klären.

Der gegenwärtige Forschungsstand der DDR zum Entstehen der Eisenbahn in Deutschland wird vom theoretischen Gehalt her im wesentlichen durch Mottek bestimmt. Allerdings ist ein Hauptbestandteil seiner Konzeption – die bestimmende Rolle des neuen Verkehrsträgers für den Durchbruch zur Industriellen Revolution – ebenfalls zum Gegenstand des Meinungsstreites zwischen den Wirtschaftshistorikern um den Umwälzungsprozeß geworden. Der Verf. betrachtet im Anschluß an Jonas die Anwendung der Arbeitsmaschine als Kernprozeß der Industriellen Revolution, ist aber der Auffassung, daß auch der Eisenbahnbau – wie überhaupt die Herausbildung der kapitalistischen Transportindustrie – einen untrennbaren Bestandteil von ihr bildet und sein Beginn neben den Fortschritten in der unmittelbaren Produktion ein Hauptkriterium für das Einsetzen der wichtigen zweiten Etappe Mitte der dreißiger Jahre darstellt. Die Eisenbahn trug auf außerordentlich vielseitige Weise dazu bei, die industrielle Umwälzung voranzutreiben und führte überwiegend zum Entstehen mehrerer bedeutender Industriezweige. Neben dem Zusammenhang mit der Industriellen Revolution müssen auch weitere Grundthesen Motteks geprüft werden. Im Mittelpunkt steht dabei die unzureichend geklärte Kardinalfrage, warum in Leipzig und darüber hinaus in Deutschland der Eisenbahnbau erstrebt wurde und schließlich auch begann, ohne daß eine entwickelte Industrie mit entsprechenden Transportbedürfnissen existierte, die den neuen Verkehrsträger in England im Sinne eines klassischen Kausalzusammenhangs hervorgebracht hatte.

Durch Vorbereitung und Ausführung der von List angeregten und intensiv geförderten Strecke nach Dresden als der ersten Fernverbindung war Leipzig der eigentliche Ausgangspunkt des deutschen Eisenbahnbaus und bildete ihn auch im Wortsinne, da die Vorortverbindung Nürnberg-Fürth eine Einzellinie ohne Anschluß blieb. Über dem Rang und der Wirkung der Vorgänge um diese Route ist nahezu völlig in Vergessenheit geraten, daß seine Kaufleute bereits 1829 und noch ohne Beteiligung Lists das Projekt einer ebenso großen Linie intensiv verfolgten. Unabhängig vom vorläufig negativen Resultat der Bemühungen – verursacht durch das um bisherige Handels- und Verkehrsvorteile besorgte Bürgertum Magdeburgs – trat hier das Bedürfnis nach einer umwälzenden Verbesserung des Landtransports relativ früh und ausgeprägt zutage.

Während Leipzig im Handel mit Fertigwaren aus Westeuropa, aber auch aus Sachsen und anderen Teilen seines umfangreichen gewerblichen Hinterlandes nach wie vor eine dominierende Funktion hatte, verlor es bei Kolonialwaren (= überseeische Nahrungs- und Genußmittel, Rohrzucker, Kaffee usw.) und über Hamburg eingeführten ausländischen Rohstoffen, z. T. auch bei Halbfabrikaten zunehmend seine Funktion als Hauptversorgungszentrum im mittleren Deutschland an den Elbumschlagplatz. Entgegen der

bisherigen Auffassung handelte es sich bei der hier entstehenden Transportkalamität keineswegs um eine lokale Erscheinung (Abgeschnittensein vom Wasserweg), sondern um Folgen weltwirtschaftlicher quantitativer und qualitativer Veränderungen in der Übergangsperiode zum Kapitalismus. Sie erstreckten sich auf alle Sphären des gesellschaftlichen Reproduktionsprozesses und bildeten folgende Kausalkette:

- Produktion (massenhafter Anbau von Exportkulturen in der zu diesem Zweck geschaffenen überseeischen Plantagenwirtschaft, meist auf der Grundlage der Sklavene Arbeit);
- Warenzirkulation (Entstehen eines umfangreichen Fernhandels mit transportaufwendigen Kolonialwaren und überseeischen Rohstoffen, wobei der mit Kolonialwaren in Deutschland vor dem Eisenbahnbau seinen Höhepunkt erreichte. Überproduktionsercheinungen);
- Konsumtion (neue Bedürfnisse in der individuellen Konsumtion, insbesondere Zucker als Haupteinfuhrartikel in Hamburg hinsichtlich des Gewichtes; neue Gewerbezweige, vor allem Baumwollverarbeitung, in der produktiven Konsumtion);
- Verkehr (Aufschwung des Wassertransports einschließlich der deutschen Binnenschiffahrt als der günstigsten Beförderungsmöglichkeit bis zum Bau der Eisenbahn mit negativen Folgen für den Landverkehr, der nicht mehr imstande war, die Beförderung dieser Güter nach und über Leipzig zu günstigen Preisen zu ermöglichen).

Auf diese Weise förderte das Kolonialsystem „treibhausmäßig Handel und Schiffahrt“ und „spielte“ in der Manufakturperiode sogar eine „vorwiegende Rolle“, die es erst durch das Entstehen einer entwickelten Industrie verlor.¹

Entsprechend dem ökonomischen Gesetz der Konkurrenz und Anarchie führten Veränderungen bei den Transport- und Kommunikationsmitteln auch zu Verschiebungen im Verhältnis der jeweiligen Orte. Es zeichnete sich daher ab, daß für die messestädtischen Kaufleute eine Eisenbahn nach Magdeburg zu einer Bedingung für das Profitmachen werden würde. Auf der Grundlage eines solchen Engpasses und ökonomischen Zwangs entwickelte sich bei ihnen die Bereitschaft, eine völlig neuartige komplizierte Aufgabe zu übernehmen, die außerhalb ihrer bisherigen Betätigung lag. Neben den analysierten Prozessen beeinträchtigen sowohl Faktoren, die durch die erst z. T. beseitigten halbfeudalen Produktionsverhältnisse wirkten (vor allem territoriale Zersplitterung Deutschlands, preußisch-sächsische Rivalität, Grenzlage Leipzigs innerhalb Sachsens, hypertroph ausgebildetes System der Zölle und Handelsabgaben), als auch bereits vorhandene kapitalistische Austauschverhältnisse und -formen (vor allem Ausschaltung jedes vermeidbaren Zwischenhandels, u. a. durch Handelsreisende) die Funktion der traditionellen Metropole des Warenaustauschs in der Zeitspanne zwischen 1815 und 1834, die vorwiegend durch eine langandauernde Depression charakterisiert war. Insbesondere durch das erdrückende ökonomische Übergewicht Englands wurde der Kapitalismus auf dem deutschen Markt und speziell in Leipzig als einem der wichtigsten kontinentalen Handelsplätze seiner Waren intensiv wirksam. Er führte zu einer Verschärfung der Konkurrenz in bis dahin nicht gekanntem Maße, die auch dazu zwang, die Transportkosten zu senken.

Was durch den zurückgebliebenen industriellen Entwicklungsstand Deutschlands im Hinblick auf das Bedürfnis nach der Eisenbahn nicht ausreichend möglich war, bewirkte der in Leipzig besonders konzentrierte Einfluß des fortgeschritteneren Auslandes in quantitativer und qualitativer Hinsicht, letztendlich also der Übergang zur kapitalistischen Warenproduktion im internationalen Maßstab. Es genügt daher nicht,

¹ MEW, Bd. 23, S. 781 f.

die an den Verkehr gestellten Anforderungen weitgehend aus dem einheimischen industriellen Entwicklungsniveau abzuleiten. Vielmehr zeugen die Faktoren, die das Eisenbahninteresse in Leipzig hervorriefen, indirekt gerade davon, daß dieses Niveau noch ein relativ niedriges war (Rolle ausländischer Konsumtionsgüter; Binnenschifffahrt noch als ausreichend empfunden; Eisenbahn zunächst nur ein Mittel zum Anschluß an sie usw.). Auch die führende Position des Handelskapitals weist in die gleiche Richtung. Damit besitzen wir eine Erklärung für den Tatbestand, daß in der Messestadt die Eisenbahn trotz Fehlens einer entwickelten Industrie erstrebt und in Angriff genommen wurde. Die Anwendung des neuen Verkehrsträgers beruhte außerhalb Englands auf „verschiedenen empirischen Verhältnissen“ (Marx/Engels),² wobei die Möglichkeit des Imports der wichtigsten Funktionselemente die entscheidende Voraussetzung war.

Den Durchbruch zum Beginn des Eisenbahnbaus in Leipzig führte 1833/34 nach einem mehrjährigen Interim in den örtlichen Bemühungen Friedrich List herbei, der die Zukunftsträchtigkeit des Schienenweges im amerikanischen Exil erkannt hatte. Die Hinwendung zu der Messestadt leitete den fruchtbarsten Abschnitt in seinem Wirken für ein nationales Eisenbahnsystem ein, was über der späteren Auseinandersetzung mit deren Kapitalkreisen meist übersehen wird. Er wußte offensichtlich, daß hier auf der Grundlage der bereits 1829 zutagegetretenen Transportkalamität der latente Wunsch nach einer umwälzenden Verbesserung des Landverkehrs bestand, und es kam ihm darauf an, einem bereits existierenden Bedürfnis im Wort- wie im übertragenen Sinne Richtung und Ziel zu weisen. Er wollte die Leipziger Bourgeoisie dazu bewegen, eine große Strecke in Angriff zu nehmen, um damit den Beginn des deutschen Eisenbahnbaus auszulösen, und fand diese in der Verbindung mit Dresden. List war sich dabei bewußt, daß die Magdeburger Linie hinsichtlich technischer Ausführbarkeit, Verkehrsaufkommen und Rentabilität größere Vorzüge besaß, erkannte aber, daß ein auf ihren Bau abzielender Versuch auch 1833 noch scheitern mußte. Erst dadurch wählte er die weniger bedeutsame Route nach der sächsischen Residenzstadt.

Einige jüngere Kaufleute wurden die Hauptförderer seines Planes. Sie waren nach 1834 bei der massenhaften Umwandlung akkumulierten Handelskapitals in industrielles führend tätig (Bildung von Großbetrieben einschließlich Bergwerksgründungen) und entwickelten sich zu kaufmännisch-industriellen Kapitalisten großen Stils. Durch den Zollverein bereits erneut aktiviert, weitete sich der Wunsch nach Verkehrsverbesserung bei der Bourgeoisie der Messestadt unter dem Einfluß Lists von einer Einzellinie auf die Haupthandelsrouten aus. Die bevorstehende Transportrevolution wurde als große Chance empfunden, die Funktion der Stadt als deutsches Binnenhandelszentrum durch Konzentrierung wichtiger Strecken allseitig und auf lange Zeit zu sichern und noch auszubauen. Obwohl die örtlichen Kapitalisten das künftige deutsche Eisenbahnsystem in einer ihren lokalpolitischen Zielen dienenden Weise entwickeln wollten und nur in diesem Rahmen national dachten, entsprach ihr Tun und Handeln überwiegend den objektiven Erfordernissen der ökonomischen Entwicklung Deutschlands. Auf dieser Grundlage bestand zwischen ihnen und List eine relative Übereinstimmung und Interessengemeinschaft, die später mit dem Hervortreten der unterschiedlichen Zielsetzungen verloren ging. Besonders frühzeitig mit Eisenbahnplänen konfrontiert, betrachtete die sächsische Regierung den Schienenweg von vornherein als ein Hauptmittel zur Sicherung und Stärkung des Potentials ihres Staates. War das Interesse an territorialpolitisch wichtigen Linien die eine Hauptkomponente ihrer Eisenbahnpolitik, so das Desinteresse an Übernahme des Baus die andere. Somit am Zustandekommen bestimmter Bahnen durch die

2 Ebenda, Bd. 3, S. 284 f.

Bourgeoisie interessiert, mußten die Herrschenden dieser zumindest günstige Bedingungen dafür einräumen.

Das Komitee für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn sah in der raschen Ausführung seiner Linie eine relativ sichere Möglichkeit, auch zu den vorläufig auf direktem Wege nicht erreichbaren Verbindungen mit bedeutenden außersächsischen Handelsstädten zu gelangen und der gefürchteten Umgehung des kleinen Einzelstaates vorzubeugen. Unter den Orten, mit denen es entsprechend der seit Ende 1833 entwickelten Strategie und Taktik eine solche Verbindung anstrebte, stand Magdeburg weit oben, wobei dieses Ziel nur durch einen völligen Umschwung in der Einstellung der elbestädtischen Kapitalkreise erreicht werden konnte. Durch das geringe Niveau der industriellen Entwicklung in Magdeburg bedurfte es erst des Einwirkens äußerer Faktoren, die die traditionellen Verkehrsvorteile in Frage stellten, um diesen Wandel hervorzurufen. Von nicht geringem und letztendlich bestimmendem Einfluß auf die schließlich im Mai 1835 getroffene Entscheidung der Magdeburger, ihrerseits die Linie nach Leipzig zu planen, waren die hier inzwischen erzielten Fortschritte. Indem der Eisenbahnbau an einem oder mehreren Punkten in Deutschland ernsthaft betrieben wurde, begann der Mechanismus der Konkurrenz zu funktionieren; andere Städte und Gebiete standen relativ unabhängig von ihren bisherigen örtlichen Bedingungen vor der Notwendigkeit, ebenfalls den neuen Verkehrsträger zu erstreben, so daß die Aktienzeichnung vom Mai 1835 in Leipzig eine Kettenreaktion auslöste. Der beginnende Kampf um die Aneignung der Eisenbahn war eine Erscheinungsform der Jagd nach Profit als Haupttriebkraft der ökonomischen Entwicklung in der kapitalistischen Produktionsweise; deren blindwirkende Gesetze setzten sich im Transportwesen ebenso durch wie bei der Anwendung jeder neuen Produktivkraft unter kapitalistischen Bedingungen. Die Konkurrenz konnte nach Marx eine ähnlich eisenbahnfördernde Wirkung ausüben wie die Verkehrsanforderungen einer entwickelten Industrie und hat wesentlich zur raschen Ausbreitung der Eisenbahn in Deutschland beigetragen.

Eichholtz nimmt eine nicht gerechtfertigte Verallgemeinerung vor, wenn er die überholte Position der Magdeburger Bourgeoisie und den unter dem Druck der Konkurrenz erzwungenen Einstellungswandel als typisch für das gesamte Handelskapital wertet, ohne die dafür bestimmende örtliche Situation wie auch die entgegengesetzte Haltung der Leipziger Kaufmannschaft zu berücksichtigen. Ebenso kann nicht der damit korrespondierenden These zugestimmt werden, daß in Deutschland einzig und allein die industrielle Bourgeoisie eine von vornherein positive Einstellung zum Eisenbahnbau hatte, aktiv und führend für ihn eintrat, dadurch neue Anforderungen des Konkurrenzkrieges für das Handelskapital schuf und es zum Eisenbahnbau zwang. Eichholtz beachtet zu wenig den von Marx und Engels gekennzeichneten Unterschied zwischen den Bedingungen für das Entstehen der Eisenbahn in England und für ihre Anwendung in anderen weniger fortgeschrittenen Ländern. Ist es nicht angängig, dem Handelskapital eigenes Bedürfnis und Initiative zum Eisenbahnbau abzusprechen, so muß der von ihm erzielte Durchbruch und sein hoher Anteil an den im Vormärz geschaffenen Schienenwegen vor allem auf seine noch bestehende Vorrangstellung innerhalb der Kapitalistenklasse wie auch auf dem Gebiet der Warenzirkulation sowie auf seine größeren finanziellen Potenzen und die wachsende industrielle Betätigung zurückgeführt werden.

Die Ermittlungen über den Umfang des Warenstroms zwischen Leipzig und Magdeburg überzeugten die Bourgeoisie von der künftigen Rentabilität der geplanten Eisenbahn. Da diese auch aus der Sicht des Historikers vollauf gegeben war, kommt der Verf. zu einem anderen Urteil als Motek für die ältesten deutschen Linien; seiner Auf-

fassung nach waren bei ihnen die Rentabilitätsaussichten mit Ausnahme der kurzen Strecke Nürnberg-Fürth durchweg zu gering. Auf dieser Grundlage ist er zu dem Schluß gelangt, daß in Deutschland im Unterschied zu England mit seiner rasch voranschreitenden Industrie von einem „Vorausseilen“ der (unmittelbaren) Produktion gegenüber den bisherigen Verkehrsmitteln nicht die Rede sein konnte. Als logische Konsequenz ergibt sich daraus, daß umgekehrt auch das Zurückbleiben des Transports hinter den gewerblich-industriellen Bedürfnissen, insgesamt also eine Entwicklungsdifferenz zwischen beiden Bereichen und damit ein Engpaß, verneint wird. Vergewärtigen wir uns lediglich das industrielle Gefälle zwischen England und Deutschland, dann erscheint Motteks Standpunkt als einleuchtend. Die Höhe des Verkehrsaufkommens wurde aber auch wesentlich vom ebenfalls sehr unterschiedlichen Niveau des traditionellen Transportwesens bestimmt. Bei der Beurteilung des Bedürfnisses nach der Eisenbahn können daher internationale Vergleiche erst vorgenommen werden, wenn zuvor in jedem Land das Verhältnis zwischen dem Stand der unmittelbaren Produktion und des Verkehrs ermittelt worden ist. Motteks Verfahren, von den Rentabilitätsaussichten auf dieses Verhältnis zu schließen, basiert nicht nur auf einer als unrichtig nachgewiesenen Annahme, sondern ist auch in methodischer Hinsicht mit einem Fragezeichen zu versehen. Während die Eisenbahn in England durch die „große Industrie“ entstand, trug sie in Deutschland wesentlich dazu bei, diese überhaupt hervorzubringen und war daher auch bei einem ungleich geringeren Niveau der unmittelbaren Produktion notwendig. Weitaus stärker als der Durchbruch zu ihrem Bau wurde jedoch ihre künftige Entwicklung von den wachsenden industriellen Anforderungen bestimmt.

Bei den Magdeburger Bemühungen um größtmögliche Beschleunigung der Vorarbeiten für den Bahnbau nach Leipzig erwies sich die preußische Regierung als Haupthindernis raschen Voranschreitens und verzögerte die Inangriffnahme des Baus bis zum Frühjahr 1838. Im August 1840 vollendet, war die Linie mit 119 km die zweite deutsche und mitteleuropäische Fernverbindung. Die Messestadt bildete den Vereinigungspunkt der zwei ältesten großen deutschen Strecken, während andernorts erst einige kurze zusammenhanglose Routen von maximal 42 km Länge existierten. Auch die erste von Berlin ausgehende Ferneisenbahn (1841 eingeweiht) führte in Richtung Leipzig und sollte primär eine Verbindung nach dort herstellen. Leipzigs Kaufleute verfügten nun über den seit langem erstrebten günstigen Transportweg zur Elbe und wurden gegenüber den Magdeburger Geschäftspartnern in ihrer Konkurrenzfähigkeit erheblich gestärkt. Diese konnten die erreichte Verknüpfung von Fluß und Schienenweg bei den eigentlichen Handelsgütern nur bis zur Inbetriebnahme von Parallelbahnen zur Elbe in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre behaupten. Hatte in der Vergangenheit der Wassertransport Leipzigs Stellung beeinträchtigt, so übte nun die ihm überlegene Eisenbahnbeförderung die gleiche Wirkung auf den Handel von Magdeburg aus und entwertete z. T. den Vorzug seiner bisherigen Verkehrslage – eine Bestätigung für den von Marx am Beispiel der Schienenwege erläuterten Einfluß, den veränderte Transport- und Kommunikationsmittel auf das Verhältnis mehrerer Orte zueinander hatten. Indem in Leipzig durch den frühzeitigen Bau von Eisenbahnlinien die Krise in der Verkehrsposition der Stadt überwunden wurde, entstand eine Grundvoraussetzung eines neuen beschleunigten Aufstiegs in der Periode des Kapitalismus der freien Konkurrenz, der nun auch bei der Messe und dem ständigen Handel mehr und mehr auf der industriellen Entwicklung beruhte.

Während die Bemerkungen zu Fremdlings Thesen bereits in der Arbeit selbst großenteils an einer Stelle konzentriert sind, soll hier mittels einer Übersicht zusammenfassend gesagt werden, zu welchen Hauptergebnissen der Verf. im Hinblick auf Motteks Kon-

zeption über die Entstehung und Verbreitung der Eisenbahn in Deutschland – abgesehen vom bereits erörterten Zusammenhang mit der Industriellen Revolution – gelangt ist. Seine Auffassungen werden z. T.

- bestätigt (Vorhandensein der Voraussetzungen für Eisenbahnbau wie Geldfonds, Arbeitskräfte, technische Kader; Rolle der Handelsbourgeoisie, der örtlichen Eisenbahninitiatoren und des preußischen Staates; gesamtwirtschaftliche Verflechtung des neuen Verkehrsträgers und die vielseitige Förderung der industriellen Entwicklung);
- ergänzt (quantitativer und qualitativer Einfluß weltwirtschaftlicher Veränderungen auf Handel und Verkehr; stärkere Berücksichtigung des Verkehrsniveaus vor dem Eisenbahnbau, insbesondere unter dem Aspekt der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit von Land- und Wassertransport; Existenz einer Transportkalamität als Antrieb für technischen Fortschritt; stimulierende Wirkung der Konkurrenz für die rasche Ausbreitung der Eisenbahn);
- relativiert (Bedeutung des objektiven und subjektiven Faktors für den Beginn des Eisenbahnbaus; Existenz und Wirken eines Gesamtinteresses der Bourgeoisie an einem Eisenbahnnetz; spekulativer Charakter der Kapitalanlage; Anteil der Massengüter in der Anfangszeit des Eisenbahntransports);
- berichtigt (Ursachen des Durchbruchs zum Eisenbahnbau, insbesondere ökonomischer Zwang als Grundbedingung; Höhe des Verkehrsaufkommens im traditionellen Transportwesen und Bedarf an Verkehrsleistungen; Rentabilitätsaussichten für die ersten Eisenbahnen und ihre Aussagefähigkeit hinsichtlich des Verhältnisses von unmittelbarer Produktion und Transport).

Im Zusammenhang mit der Untersuchung der handlungsgeschichtlichen Probleme erwies es sich, daß manche Wirtschaftshistoriker unserer Republik bei den Forschungen über das 19. Jahrhundert stärker berücksichtigen sollten, daß „nächst der Produktion der Austausch ihrer Produkte die Grundlage aller Gesellschaftsordnung ist“.³ Das Primat der Industrie und ihrer Vorformen darf nicht zu weitgehender Vernachlässigung der speziellen Handelsgeschichte führen, wie sie für den genannten Zeitraum besteht, weil dadurch auch die wechselseitige Beeinflussung der einzelnen Sphären des gesellschaftlichen Reproduktionsprozesses und überhaupt die Gesamtheit der Ökonomie einer Epoche als „letzte Ursache“ aller gesellschaftlichen Veränderungen und politischen Umwälzungen ungenügend erfaßt wird.⁴

Indem erforscht wurde, wie die Leipziger Bourgeoisie den Bau der ältesten deutschen und mitteleuropäischen Fernverbindungen betrieb, in ihrer Verkehrspolitik weit über die Grenzen des sächsischen Staates ausstrahlte und in welchem Maße dem weltwirtschaftliche Prozesse zugrundelagen, konnte die dialektische Einheit und Wechselwirkung von internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Entwicklung nachgewiesen werden. Wie sich zeigte, schließt das Primat des Allgemeinen einschließlich der von ihm verkörperten Gesetzmäßigkeit nicht aus, daß dort, wo umwälzende Veränderungen einsetzten, ein lokaler oder regionaler Vorgang auch prinzipielle Bedeutung im Rahmen der Geschichte des deutschen Volkes gewann. Zugleich ist deutlich geworden, daß es analog dazu günstiger ist, mit der empirischen Untersuchung an einem solchen Ausgangspunkt zu beginnen, der gewissermaßen Schlüsselfunktion besitzt, statt deduktiv vorzugehen. Wenn das für den allgemeinen Fortschritt Geleistete den einzig gültigen Maßstab für den Rang des örtlichen Geschehens bildet, so kommt der Messestadt in der Anfangszeit des Eisenbahnbaus ein nicht geringer Stellenwert zu.

³ Ebenda, Bd. 20, S. 248.

⁴ Ebenda; vgl. auch H. Wehner, a. a. O., S. 373.

TABELLEN

Tabelle 1

Statistik der 1824–1833 in Leipzig eingegangenen und mit der Handelsabgabe belegtem Waren außersächsischer Herkunft¹

Warenbezeichnung	Wert pro Ztr.	Jahresdurchschnitt 1824–1833		
		nach Gewicht		nach Wert
	Tlr.	Ztr.	%	Tlr.
Fische, gesalzene, geräucherte Heringe	7	2 444	0,53	17 111
Branntwein, Arrak, Rum, Englisches und anderes Bier, Essig	10	6 999	1,51	69 990
Glas und Glaswaren	10	7 962	1,72	79 618
Mineralien, Metalle, Steine und Steinwaren	10	2 736	0,59	27 356
Sämereien und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse	10	4 474	0,97	44 737
Handwerkswaren, gemeine (Tischler-, Töpfer-, Schuhmacherwaren)	15	9 990	2,16	149 855
Eisen, Stahl, grobe Eisenwaren, Blech, Draht	18	13 204	2,86	237 669
Apotheker- und Drogeriewaren	20	12 158	2,63	243 164
Kolonialwaren	20	64 847	14,04	296 943 2,8 ⁰ / ₀
Leder, Häute	20	22 667	4,91	453 349
Material- und Farbewaren	20	50 320	10,89	1 006 403 2,2 ⁰ / ₀
Talg, Wachs, Walrat u. dergl., Seife	20	6 409	1,39	128 174
Wein	20	18 754	4,06	375 081
Instrumente	25	748	0,15	18 708
Italiener- und Konditorwaren, Delikatessen, Früchte und Zuckerbäckerwaren	25	3 980	0,86	99 488
Baumwolle, rohe	30	1 943	2,42	58 301 0,13 ⁰ / ₀
Haare und Haarwaren	30	3 676	0,8	110 273
Lederwaren, feine	40	1 511	0,35	60 455
Porzellan, Steingut	50	1 801	0,39	90 071
Baumwollene Garne	60	43 445	9,4	2 606 679 5,7 ⁰ / ₀

¹ Waren bzw. Warengruppen geordnet nach dem Durchschnittswert pro Ztr.; die für diese Arbeit besonders wichtigen Waren durch Unterstreichung hervorgehoben. StadtAL, Tit. XLV G Nr. 74e/1.

Warenbezeichnung	Wert pro Ztr.	Jahresdurchschnitt 1824-1833			
		nach Gewicht		nach Wert	
	Tlr.	Ztr.	%	Tlr.	
Papier, Bücher, Kupferstiche, Landkarten, Musikalien, Tapeten	80	30 323	6,56	2 425 811	
Leinene Waren aller Art	100	8 776	1,9	877 569	
Schafwolle	100	33 181	7,18	3 318 130	
Baumwollene Waren aller Art	200	43 118	9,33	8 623 518	18,8%
Kurze Waren aller Art, Uhren	200	11 057	2,39	2 211 310	
Rauchwaren, Pelzwerk	200	11 035	2,39	2 207 033	
Schafwollene Waren aller Art	300	33 159	7,18	9 947 689	
Seide, seidne und halbseidne Waren, Putzmacher- und Galanteriewaren	800	11 180	2,42	8 943 990	
Gold- und Silberwaren	2000	107	0,02	214 100	
Sa.		462 004 Ztr.		45 942 575 Tlr.	

Tabelle 2

Die ältesten deutschen Eisenbahnlinsen 1835-1842²

Inbetriebnahme der Gesamtstrecke	Linie	Länge (km)
1835, 7. Dezember	Nürnberg-Fürth	6,04
1838, 29. Oktober	Berlin-Potsdam	26,12
1. Dezember	Braunschweig-Wolfenbüttel	11,85
1839, 7. April	Leipzig-Dresden	115,42
1840, 19. Mai	Frankfurt (M.)-Wiesbaden	41,82
18. August	Magdeburg-Leipzig	119,10
4. Oktober	München-Augsburg	61,85
1841, 1. Juli	Berlin-Dessau-Köthen	153,91
3. September	Düsseldorf-Elberfeld	26,60
1842, 1. Mai	Bergedorf-Hamburg	14,39
23. Oktober	Berlin-Frankfurt (O.)	81,20

² Zusammengestellt nach Fr. List, Werke, Bd. III/2, a. a. O., S. 1030. Teile von bis Ende 1842 nicht in voller Länge eröffneten Strecken, z. B. der im Sept. 1842 eingeweihte Abschnitt Leipzig-Altenburg der Sächsisch-bayrischen Eisenbahn, sind nicht berücksichtigt worden.

QUELLEN UND LITERATUR

Archivalien

Vorbemerkung: Unter dem jeweiligen Archiv erscheint zunächst die Institution, aus deren Tätigkeit die Akten hervorgegangen sind. Ist ihr Name nicht mit der Bestandsbezeichnung identisch, folgt diese darunter; eine Ausnahme bildet das Betriebsarchiv der RBD Dresden, dessen Gesamtbestand fortlaufend numeriert ist. Innerhalb eines Bestandes sind die Akten möglichst nach der chronologischen Entwicklung und nicht nach der Nummernfolge der Signaturen geordnet worden. Beim Zitieren in den Anmerkungen wurden im Unterschied zum Quellenverzeichnis nur die zum Wiederauffinden unbedingt erforderlichen Angaben verwendet.

1. *Stadtarchiv Leipzig* (StadtAL)

Handlungsdeputierte

im Bestand Kramerinnung und Handlungsdeputierte

Ha VI/1a Protokoll der Kaufmannschaft bzw. der Handlungsdeputierten bzw. des Handlungsstandes. 1681-1836

Bd. 1-20

Rat der Stadt (Teil 1) / Ratsstube

Tit. XLV G Nr. 74d Nachrichten über die neuerrichtete und am 1. August 1820 eingeführte Handelsabgabenregie in Leipzig. 1817-1821

Tit. XLV G Nr. 74b Vorschläge des Buchhalters Winkler, wie dem Durchgangshandel in Leipzig aufzuhelfen sei. 1818

Tit. XLV G Nr. 80 Die von den mit Kolonialwaren handelnden Kaufleuten überreichte Supplik wegen Aufhilfe des hiesigen Handels. 1824

Tit. XLV G Nr. 74e Übersicht über die in Leipzig eingegangenen und hier mit der Handelsabgabe belegten Waren. 1824-1833

Tit. XLV G Nr. 74e/1 Summarische Übersicht der alljährlich vom 1. Januar bis 31. Dezember nach Leipzig eingegangenen und daselbst mit der Handelsabgabe verrechteten nachgenannten Waren und anderen Gegenstände. 1824-1833

Handelsgericht

Firmenbuch des Handelsgerichts. 1818-1840

Rat der Stadt (Teil 2)

Kap. 70 Nr. 4 Bd. 1a Anlegung von Eisenbahnen zwischen Dresden und Leipzig. 1833-1844

Kap. 70 Nr. 5 Bd. 1 Magdeburger Bahn. 1836-1840

Kap. 70 Nr. 6 Bd. 1 Anlegung einer Eisenbahn nach der bayrischen Grenze. 1839-1846, 1852, 1868

Stadtverordnete

E Nr. 5 Bd. 1 u. 2 Eisenbahnen. 1833-1874

Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie
Akten des Ausschusses. Bd. 1-28. 1835-1880

2. Staatsarchiv Magdeburg (StAM)

Kaufleutebrüderschaft Magdeburg

Bestand Kaufleutebrüderschaft/Industrie- und Handelskammer Magdeburg (= Rep. C 110 Magdeburg)

Tit. XIII Nr. 4 Anlegung einer Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig und andere Eisenbahnangelegenheiten. 1829-1858

Tit. XIII Nr. 7 Anlegung einer Eisenbahn zwischen Magdeburg und Hamburg. 1843-1856

Eisenbahnkomitee zu Magdeburg

Bestand Eisenbahngesellschaft Magdeburg

Nr. 12 Die ersten Einleitungen zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig und die allgemeinen Verhandlungen mit den betreffenden Staatsregierungen. 1835-1836

Regierung Magdeburg (= Rep. C 28)

I d Nr. 634 Anlegung einer Eisenbahn zwischen Magdeburg über Halle nach Leipzig. 1835-1847

3. Stadtarchiv Magdeburg (StadtAM)

Magistrat der Stadt (bis 1945)

Bestand Akten der Altstadt II

Rep. A II E Nr. 36 Anlegung einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheines mit der Weser, desgl. zwischen Dresden und Leipzig, desgl. zwischen Berlin und Hamburg. 1832-1843

4. Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg (ZStAM)

Geheimes Zivilkabinett (2. 2.1.)

29 517 Die wegen Anlegung von Eisenbahnen getroffenen allgemeinen Bestimmungen. 1830 bis 1837

29 671 Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig . . . 1834-1877

Ministerium des Innern (Rep. 77)

Tit. 258 Nr. 1 Bd. 1 Anlegung der Eisenbahnen. 1833-1837

Tit. 258a Nr. 2 Bd. 1 Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig. 1835-1848

5. Betriebsarchiv der Reichsbahndirektion Dresden (BetriebsA RbdDr)

Eisenbahnkomitee zu Leipzig, seit Juni 1835 Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie/Direktorium

7532 Vorarbeiten des Komitees zu Erbauung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. 1833-1835

7534 Verhandlungen mit dem Regierungskommissar Hof- und Justizrat von Langenn. 1834 bis 1835

- 7534a Verhandlungen mit Generalkonsul List. 1834–1836 (1897, 1901)
 7047 Konferenzprotokolle des Eisenbahnkomitees und des Direktoriums. 1834–1835
 7657–7659 Verhandlungen mit der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft.
 1834–1842
 7029–7033 Verhandlungen in den Generalversammlungen. 1835–1860
 7427 Eröffnung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. 1840

6. Staatsarchiv Dresden (StADr)

Gesamtministerium

Loc. 38 Nr. 7 u. 11 Anlegung von Kunst- und Eisenbahnen. 1834–1844

Ministerium des Innern (MdI)

- 15 064 Elbschiffahrt. 1832–1850
 148a Anlegung von Eisenbahnen. 1833–1835
 102a-f Allgemeine Eisenbahnangelegenheiten. 1836–1837
 167 Die beabsichtigte Leipzig-Magdeburger Eisenbahn. 1837–1874

Finanzministerium

im Bestand Finanzarchiv

- Loc. 37 403 Nr. 2a Anlegung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. 1833–1836
 Loc. 37 403 Nr. 1 Anlegung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden. 1834
 Loc. 34 582 Nr. 498 Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig aus durch das Vogtland nach
 der bayrischen Grenze. 1836–1851
 Loc. 34 582 Nr. 501 Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Magdeburg. 1837–1839
 Loc. 37 544 Nr. 386a Das bei Anlegung der Leipzig-Magdeburger und Berlin-Köthener
 Eisenbahn in Frage gekommene Staatsfinanzinteresse. 1837–1851
 Loc. 37 545 Nr. 392 Eisenbahnangelegenheiten im allgemeinen. 1840–1842

Außenministerium

- 7414 Die in bezug auf Eisenbahnverbindungen mit den Regierungen der angrenzenden Staaten
 gepflogenen Verhandlungen. 1834–1838
 3256–58 Ministerialkorrespondenz mit der Gesandtschaft in Berlin. 1834–1836

Gesandtschaft Berlin

135–146 Depeschen, Berichte, Geschäftskorrespondenz. 1833–1836

Ständeversammlung

1723 Mehrere Petitionen über die Erbauung von Eisenbahnen aus Staatsmitteln. 1839–1840

7. Staatsarchiv Weimar (StAW)

Gesamtministerium Altenburg

III Ee 1 Nr. 1 u. 2 Bd. II Die projektierte Anlegung einer Eisenbahn zwischen Altenburg und
 Leipzig. 1835–1841

Ministerium zu Altenburg, Abt. des Innern

Klasse VIII Abt. 21 Kommissionsakten Nr. 1 Die anzulegende Eisenbahn von Leipzig über Altenburg
 an die bayrisch-sächsische Grenze. 1836–1841

Gedruckte Quellen

Veröffentlichungen Lists

(siehe auch die folgende Gruppe und unter Zeitungen National-Magazin, 1834)

- List, Fr., Werke. Schriften/Reden/Briefe. Im Auftrag der Friedrich-List-Gesellschaft . . . hrsg. E. v. Beckerath u. and., Bd. 1-10, Berlin 1927-1933.
- Ders., Eisenbahnen und Canäle, Dampfboote und Dampfagentransporte. In: Staats-Lexikon oder Encyclopädie der Staatswissenschaften . . ., hrsg. von C. von Rotteck und C. Welcker, 4. Bd., Altona 1837, S. 650-778
- Ders., Das natürliche System der politischen Ökonomie. Nach der französischen Handschrift übersetzt und eingeleitet von G. Fabiunke. (= Ökonomische Studentexte, Bd. 2), Berlin 1961

Veröffentlichungen des Eisenbahnkomitees zu Leipzig

(größtenteils von List entworfen und im Namen des Komitees bzw. im Hinblick auf die erste Schrift der vier Hauptförderer des Vorhabens meist mit kleineren Änderungen veröffentlicht)

- Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden betreffend. 1834. In: Fr. List, Werke, Bd. III/1, a. a. O., S. 196-213.
- Erklärung und Bitte. 1834. In: Ebenda, Bd. III/2, a. a. O., S. 742.
- Das Eisenbahnkomitee zu Leipzig an das Publikum. Erster bis Siebenter Bericht und Prospectus, die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden betreffend. 1834-1835. In: Ebenda, S. 574-660.

Zeitungen

- Leipziger Tageblatt (LT), 1833-1851.
- Leipziger Zeitung (LZ), 1833-1851.
- Das National-Magazin, 1834.

Literatur

- Aus Leipzigs Handels- und Verkehrsgeschichte, hrsg. von der Bezirksverwaltung Leipzig des Deutschen Verkehrsbundes, Berlin 1928.
- Baar, L., Die Berliner Industrie in der industriellen Revolution (= Veröffentlichungen des IWG an der HfÖ, Bd. 4), Berlin 1966.
- Baasch, E. (Hrsg.), Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert, Hamburg 1908.
- Beyer, P., Handelsbeziehungen zwischen Leipzig und den französischen Hafenstädten in der Mitte des 18. Jahrhunderts. In: Arbeitsberichte zur Geschichte der Stadt Leipzig, hrsg. vom Stadtarchiv Leipzig, Manuskriptdruck, Nr. 6, 1964, S. 28-42.
- Leipzig und der Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Bayern. Ein Beitrag zur Rolle der Messestadt in der deutschen Verkehrsgeschichte des Vormärz. In: SH, 1965, S. 98-125.
- Leipzig und Frankfurt am Main. Leipzigs Aufstieg zur ersten deutschen Messestadt. In: Jahrbuch für Regionalgeschichte, Bd. 2, 1967, S. 62-86.
- Das Leipziger Handelskapital im Ringen um eine Eisenbahnlinie nach Magdeburg 1829-1840. Ursachen und ökonomische Triebkräfte für den Bau der zweitältesten deutschen Fernverbindung. Diss. A KMU 1974.
- Vom Werden der Göltzschtal- und der Elstertalbrücke, 3. Aufl., Mylau 1977.
- Blumberg, H., Die deutsche Textilindustrie in der industriellen Revolution (= Veröffentlichungen des IWG an der HfÖ, Bd. 3), Berlin 1965.
- Böker, Ch., Gustav Harkort und seine Zeit. In: Deutsches Familienarchiv, 1969, S. 123-147.
- Böker, R., Frühe sächsische Eisenbahngründungen. Zum Gedenken an Gustav Harkort und die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vor hundert Jahren am 8. April 1839. In: Familienblätter der Familie Harkort, Manuskriptdruck, Nr. 11, März 1939.

- (Die Unglaubwürdigkeit der in der List-Literatur gegen Gustav Harkort und seine Mitarbeiter in der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompanie gebräuchlichen Anschuldigungen), vervielf. Masch.-schr., Leipzig 1943.
- Gustav Harkort, Friedrich List und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn (1834-1839). In: Schriftenreihe der Harkort-Gesellschaft e. V. Hagen, Nr. 3, 1966, S. 3-23.
- Bondi, G., Deutschlands Außenhandel 1815-1870 (= DAW. Schriften des IfG, Reihe I: Allgem. und deutsche Geschichte, Bd. 5), Berlin 1958.
- Borchardt, K., Die Industrielle Revolution in Deutschland, München 1972.
- Czok, K., Die Stadt. Ihre Stellung in der deutschen Geschichte, Leipzig-Jena-Berlin 1969.
- Eichholtz, D., Junker und Bourgeoisie vor 1848 in der preußischen Eisenbahngeschichte (= DAW. Schriften des IfG, Reihe I, Bd. 11), Berlin 1962.
- Einbaum-Dampflok-Düsenklipper. Streifzug durch das deutsche Verkehrswesen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Autorenkollektiv der HfV unter Leitung von E. Rehbein, 3., bearb. Aufl., Leipzig-Jena-Berlin 1974.
- Engelberg, E., Über Gegenstand und Ziel der marxistisch-leninistischen Geschichtswissenschaft. In: ZfG, 1968, S. 1117-1145.
- Über Theorie und Methode in der Geschichtswissenschaft. In: Ebenda, 1971, S. 1347-1366.
- Fabiunke, G., Zur historischen Rolle des deutschen Nationalökonomen Friedrich List (1789-1846). Ein Beitrag zur Geschichte der politischen Ökonomie in Deutschland, Berlin 1955.
- Einleitung zu List, Fr., Das natürliche System der politischen Ökonomie (= Ökonomische Studientexte, Bd. 2), Berlin 1961.
- Fischer, K., Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten 100 Jahren. Unter spezieller Berücksichtigung der Frage der Erhebung von Schiffahrtsabgaben, Jena 1907.
- Forberger, R., Die Manufaktur in Sachsen vom Ende des 16. bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts (= DAW. Schriften des IfG, Reihe I, Bd. 3), Berlin 1958.
- 4. Jahrestagung der Zentralen Forschungsgruppe „Geschichte der Produktivkräfte in Deutschland“. In: SH, 1973, S. 93-96.
- Zu einigen neuen Problemen der sächsischen Industriegeschichte. In: Beiträge zur Archivwissenschaft und Geschichtsforschung, hrsg. von R. Groß u. M. Kobuch (= Schriftenreihe des Staatsarchivs Dresden, Bd. 10), Weimar 1977, S. 466-476.
- Fremdling, R., Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur (= Untersuchungen zur Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte, Bd. 2), Dortmund 1975.
- Geschichte der Stadt Magdeburg. Autorenkollektiv unter Leitung von H. Asmus, hrsg. vom Rat der Stadt Magdeburg, 2., durchges. Aufl., Berlin 1977.
- Gisevius, H.-Fr., Zur Vorgeschichte des Preußisch-Sächsischen Eisenbahnkrieges. Verkehrspolitische Differenzen zwischen Preußen und Sachsen im Deutschen Bund (= Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Bd. 24), Berlin (West) (1971).
- Gönnenwein, O., Das Stapel- und Niederlagsrecht (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte, N. F. Bd. 11), Weimar 1939.
- Große, K., Geschichte der Stadt Leipzig von der ältesten bis auf die neueste Zeit, 2 Bde., Leipzig 1839, 1842.
- Hagelberg, G. B., Anhaltspunkte zur vergleichenden Wirtschaftsgeschichte von Rohr- und Rübenzucker bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts. In: JbWg, 1971, Tl. III, S. 141-180.
- u. H.-H. Müller, Kapitalgesellschaften für Anbau und Verarbeitung von Zuckerrüben in Deutschland im 19. Jahrhundert . . . In: Ebenda, 1974, Tl. IV, S. 113-147.
- Hasse, E., Geschichte der Leipziger Messen. Unveränd. Nachdruck der Originalausgabe 1885, Leipzig 1963.
- Henderson, W. O., Die Entstehung der preußischen Eisenbahnen 1815-1848. In: Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte, hrsg. von K. E. Born, Köln-Berlin (West) 1966, S. 137-150.
- (Hillig, E.), Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren ihres Bestehens. Denkschrift zur Feier des 8. April 1864, hrsg. auf Veranlassung des Direktoriums, Leipzig o. J. (1864).

- Industrielle Revolution. Wirtschaftliche Aspekte, hrsg. von R. Braun u. and. (= Neue Wissenschaftliche Bibliothek, Bd. 50), Köln-Berlin (West) 1972.
- Die Industrielle Revolution (=Europäische Wirtschaftsgeschichte, hrsg. von C. M. Cipolla. Deutsche Ausgabe besorgt von K. Borchardt, Bd. 3); Stuttgart-New York 1976.
- Jonas, W., Kritische Bemerkungen . . . (siehe Kuczynski, J., Vier Revolutionen . . .)
- Thesen zum Wesen der Industriellen Revolution. In: JbWg, 1974, Tl. II, S. 273-275.
- , V. Linsbauer u. H. Marx, Die Produktivkräfte in der Geschichte, Bd. 1. Von den Anfängen in der Urgemeinschaft bis zum Beginn der Industriellen Revolution, hrsg. von W. Jonas, Berlin 1969.
- Klassenkampf-Tradition-Sozialismus. Von den Anfängen der Geschichte des deutschen Volkes bis zur Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR. Grundriß, hrsg. vom ZIG der AdW, Berlin 1974.
- Köllmann, W., Friedrich Harkort, Bd. 1: 1793-1838, Düsseldorf 1964.
- Kroker, E., Handelsgeschichte der Stadt Leipzig. Die Entwicklung des Leipziger Handels und der Leipziger Messen von der Gründung der Stadt bis auf die Gegenwart, Leipzig 1925.
- Kuczynski, J., Die Geschichte der Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus, Bd. 1 u. 23, Berlin 1961, 1964.
- Vier Revolutionen der Produktivkräfte. Theorie und Vergleiche. Mit kritischen Bemerkungen und Ergänzungen von W. Jonas (= Forschungen zur Wirtschaftsgeschichte, Bd. 8), Berlin 1975.
- Kutz, M., Deutschlands Außenhandel von der Französischen Revolution bis zur Gründung des Zollvereins. Eine statistische Strukturuntersuchung zur vorindustriellen Zeit (= Beih. 61 der Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte), Wiesbaden 1974.
- Lärmer, K., Vierte Jahrestagung des interdisziplinären Arbeitskollektivs zur Erforschung der Geschichte der Produktivkräfte. Tagungsbericht. In: JbWg, 1974, Tl. II, S. 263-271.
- Maschinenbau in Preußen. Ein Beitrag zur Problematik Staat und Industrielle Revolution. In: Ebenda, 1975, Tl. II, S. 13-32.
- Zur Einführung der Dampfkraft in die Berliner Wirtschaft in der ersten Phase der Industriellen Revolution. Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Jahre 1830. In: Ebenda, 1977, Tl. IV, S. 101-126.
- Leipzig in acht Jahrhunderten, hrsg. vom Rat der Stadt Leipzig, Leipzig 1965.
- Leipzigs Handel und Messen seit Eintritt Sachsens in den Zollverein. In: Zeitschr. des Kgl. Sächs. Statist. Bureaus, 1861, S. 1-16.
- Lenin, W. I., Werke, Berlin 1955-1973.
- Leyen, A. v. der, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. In: AfE, 1880, S. 217-283.
- Friedrich List, der Vorkämpfer des Deutschen Eisenbahnwesens. Ein Beitrag zur Jugendgeschichte des Deutschen Eisenbahnwesens. In: Ebenda, 1931, S. 1067-1104.
- Die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Leipzig 1840.
- Mai, E., Die Magdeburger Elbschiffahrt im 18. Jahrhundert. In: Magdeburgs Wirtschaftsleben in der Vergangenheit, Bd. 1, Magdeburg o. J. (um 1910), S. 653-804.
- Marx, K., Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie (Rohentwurf). 1857-1858. Anhang 1850-1859, Berlin 1953.
- u. Fr. Engels, Werke (MEW), Berlin 1956-1973.
- Über Deutschland und die deutsche Arbeiterbewegung, Bd. 1, 5. Aufl., Berlin 1973; Bd. 2, 1. Aufl., Berlin 1970.
- Meyer, B., Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnwesen. In: AfE, 1918, S. 231 ff., 379 ff., 599 ff.
- Mitteilungen der Friedrich-List-Gesellschaft e. V., Nr. 1 (15. Sept. 1926) - Nr. 30 (1. Febr. 1936).
- Moltke, S., Zwei Kapitel aus Leipzigs Handels- und Verkehrsgeschichte. I. . . II. Ein Eisenbahnprojekt Leipzig-Magdeburg (1829). Leipzig 1912.
- Mottek, H., Die Ursachen der preussischen Eisenbahnverstaatlichung des Jahres 1879 und die Vorbedingungen ihres Erfolges. Wirtschaftswiss. Diss. Humboldt-Universität Berlin 1950.
- Zum Verlauf und zu einigen Hauptproblemen der industriellen Revolution in Deutschland. In: Mottek, H. u. and., Studien . . . (siehe diese), S. 11-63.
- , Blumberg, H., Wutzmer, H. u. W. Becker, Studien zur Geschichte der industriellen Revolution in Deutschland (= Veröffentlichungen des IWG an der HFÖ, Bd. 1), Berlin 1960.

- Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. Ein Grundriß, Bd. II: Von der Zeit der Französischen Revolution bis zur Zeit der Bismarckschen Reichsgründung, 2., durchges. Aufl., Berlin 1976.
- Neuß, E., Ludwig Wucherer. Sein Leben und sein Wirken, Halle (Saale) 1926.
- August Wilhelm Francke und Ludwig Wucherer in ihrem gemeinsamen Wirken für die Magdeburg-Halle-Leipziger Eisenbahn. In: Zur Geschichte und Kultur des Elb-Saale-Raumes. Festschrift für W. Moellenberg, Burg bei Magdeburg 1939, S. 271 ff.
- Nordmann, H., Die Frühgeschichte der Eisenbahnen. In: Abhandlungen der DAW, Math.-naturwiss. Kl., Jg. 1947, Nr. 4, Berlin 1948, S. 2–27.
- Purš, J., Einige theoretische Probleme der industriellen Revolution. In: Probleme der Ökonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost- und Westeuropa vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart (= Schriftenreihe der Kommission der Historiker der DDR und ČSR, Bd. 3), Berlin 1960, S. 85–101.
- Rehbein, E., Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland. In: WZ HfV, 1956, S. 63–68.
- 125 Jahre deutsche Eisenbahn. In: Ebenda, 1960/61, S. 415–427.
- Tendenzen der wechselseitigen Bedingtheit in der Entwicklung von Wirtschaft und Verkehrswesen in den vorkapitalistischen Produktionsweisen und der Periode des Kapitalismus der freien Konkurrenz. In: JbWg, 1969, Tl. III, S. 239–249.
- u. R. Keil, Das Wirken Friedrich Lists für ein modernes Verkehrswesen in Deutschland. In: WZ HfV, 1961/62, S. 307–332.
- Rehbein, G., Das Transport- und Nachrichtenwesen in den Werken von Marx, Engels und Lenin, Berlin 1976.
- u. H. Wagener, Grundlagen der Ökonomik des Transport- und Nachrichtenwesens, 3., vollst. überarb. u. erw. Aufl., Berlin 1967.
- Reinhold, J., Polen/Litauen auf den Leipziger Messen des 18. Jahrhunderts (= Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte, Bd. 10), Weimar 1971.
- Richter, S., Fünfte Jahrestagung des interdisziplinären Arbeitskreises Geschichte der Produktivkräfte. In: JbWg, 1974, Tl. III, S. 311–319.
- Rook, H.-J., Die Entwicklung der Elbschifffahrt zwischen Hamburg und Bad Schandau im 19. Jahrhundert sowie deren Einfluß auf die Standortentwicklung des verarbeitenden Gewerbes längs des Stromes, Diss. A PH Potsdam 1970.
- Die Entwicklung der Verkehrsströme und der Verkehrsstruktur auf der Elbe während des 19. Jahrhunderts, unter besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung im Verkehrsgebiet. In: JbWg, 1975, Tl. I, S. 71–95.
- Rosenthal, H., Die Niederwupperbahn. Ein Beitrag zur bergischen Eisenbahngeschichte. In: Anker und Schwert. Aus Vergangenheit und Gegenwart der Stadt Solingen. Beiträge zu ihrer Geschichte, hrsg. vom Stadtarchiv Solingen, Bd. 2, Duisburg 1964, S. 51–124.
- Rothe, E., Der Gütertarif der Leipzig-Dresdner Eisenbahn 1838–1876. Phil. Diss. Leipzig 1922.
- Schlechte, H., Die Staatsreform in Kursachsen 1762–1763. Quellen zum kursächsischen Rétablissement nach dem Siebenjährigen Kriege, hrsg. u. eingel. (= Schriftenreihe des Sächsischen Landeshauptarchivs Dresden, Nr. 5), Berlin 1958.
- Schmidt, G., Die Staatsreform in Sachsen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Eine Parallele zu den Steinschen Reformen in Preußen (= Schriftenreihe des StADr, Bd. 7), Weimar 1966.
- Schröter, A., u. W. Becker, Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution (= Veröffentlichungen des IWG an der HfÖ, Bd. 2), Berlin 1962.
- Schulze, Fr., Friedrich List in Leipzig (= Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik, Nr. 8), Leipzig 1927.
- Schumann, E., Die Herausbildung der Fabriken in Leipzig. Diss. A KMU 1971.
- Leipziger Fabrikgründungen von 1830 bis 1871. Ein Beitrag zur Geschichte der industriellen Revolution in der Messestadt. In: Arbeitsberichte, a. a. O., Nr. 2/1972, S. 14–84.
- Sonnemann, R(alph), u. H.-R. Meißner, Einige rechtshistorische Aspekte der Industriellen Revolution im mitteldeutschen Raum. In: JbWg, 1977, Tl. IV, S. 83–100.
- Sonnemann, R(olf), u. S. Richter, Ursprung und Verlauf der wissenschaftlich-technischen Revolution. In: Ebenda, 1974, Tl. III, S. 35–53.

- Strauß, R., Die Lage und die Bewegung der Chemnitzer Arbeiter in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (= DAW. Schriften des IfG, Reihe II: Landesgeschichte, Bd. 3), Berlin 1960.
- Thieme, W., Eintritt Sachsens in den Zollverein und seine wirtschaftlichen Folgen. Phil. Diss. Leipzig 1914. Liebertwolkwitz 1914.
- Uhlich, Th., Die Vorgeschichte des Sächsischen Eisenbahnwesens. Diss. TH Dresden. München und Leipzig 1913.
- Unger, M., Leipzigs Stellung in der deutschen Geschichte. In: SH, 1964, S. 141-157.
- Bericht der Redaktion über „Leipzig in acht Jahrhunderten“. In: Arbeitsberichte, a. a. O., Nr. 9, 1965, S. 41-49.
- Uns gehören die Schienenwege. Eine Festschrift des Ministeriums für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik zum 125jährigen Jubiläum der Eisenbahnen in Deutschland, Berlin o. J. (1960).
- Voigt, Fr., Verkehr, 2. Bd. 1. u. 2. Hälfte, Berlin(West) 1965.
- Weber, R., Die Revolution in Sachsen 1848/49. Entwicklung und Analyse ihrer Triebkräfte (= DAW. Schriften des ZIG, Reihe II: Landes- und Regionalgeschichte, Bd. 11), Berlin 1970.
- Wagenblaß, H., Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 bis 1860. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrialisierung Deutschlands (= Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 18), Stuttgart 1973.
- Wehner, H., Deutschlands Weg zum Industriestaat. Einige Bemerkungen zu den Veröffentlichungen des Instituts für Wirtschaftsgeschichte der Hochschule für Ökonomie Berlin zu Fragen der industriellen Revolution in Deutschland . . . In: JbWg, 1969, Tl. I, S. 349-397.
- Einige Bemerkungen zu den Forschungen Hans Motteks zur industriellen Revolution. In: Gesellschaft und Umwelt. Hans Mottek zum 65. Geburtstag (= Sitzungsberichte der AdW. Gesellschaftswissenschaften, 1976, Nr. 2/G), Berlin 1976, S. 80-87.
- Weltgeschichte in zehn Bänden, hrsg. von der Akademie der Wissenschaften der UdSSR, Bd. 5, Berlin 1966.
- Westenberger, Friedrich Lists Wirken für ein deutsches Eisenbahnsystem. In: AFE, 1920, S. 505 ff., 809 ff., 1068 ff.
- Wiedemann, A., Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902.
- Wieske, A., Der Elbhandel und die Elbhandelspolitik bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Halberstadt 1927.
- Zeise, R., Zur Rolle der sächsischen Bourgeoisie im Ringen um die wirtschaftspolitische Vormachtstellung in Deutschland in den fünfziger und sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts In: Die großpreußisch-militaristische Reichsgründung 1871. Voraussetzungen und Folgen, hrsg. von H. Bartel u. E. Engelberg, Berlin 1971, Bd. 1, S. 233-270.
- Zwahr, A., Zur Politik der Bourgeoisie in Sachsen von Februar bis September 1848. In: Bourgeoisie und bürgerliche Umwälzung in Deutschland 1789-1871, hrsg. von H. Bleiber unter Mitwirkung von G. Hildebrandt u. R. Weber (= AdW. Schriften des ZIG, Bd. 50), Berlin 1977, S. 331-360.
- Zwahr, H., Zur Konstituierung des Proletariats als Klasse. Strukturuntersuchung über das Leipziger Proletariat während der industriellen Revolution. Diss. B KMU 1974 (im Druck).
- Bourgeoisie und Proletariat am Beginn der bürgerlichen Umwälzung in Sachsen. Die Septemberereignisse von 1830 und die Anfänge der deutschen Arbeiterbewegung. In: ZfG, 1977, S. 656-675.

REGISTER DER GEOGRAPHISCHEN NAMEN¹

- Aachen 120, 145 f. → E
 Afrika 59
 Altenburg (siehe auch Sachsen-A.) 55, 164, 175
 → E
 Amerika, amerikanisch, Nordamerika, Südamerika, (siehe auch Vereinigte Staaten von Amerika, USA) 12, 53, 61, 72, 80 95, 108, 131, 141, 187
 Anhalt → E
 Anhalt-Köthen 182
 Antillen 60
 Antwerpen 133, 147 → E
 Arnstadt/Thür. 111
 Asien 53, 113 f.
 Atlantik 60, 68 f.
 Augsburg → E
- Balkan 58
 Bamberg 175 → E
 Barmen 108, 146
 Bayern, bayrisch, Nordostbayern 55, 66, 70, 74, 81, 89 f., 92, 94-96, 98, 105, 132, 142, 174 f., 182 → E
 Bayreuth 175
 Belgien 12, 36, 42, 117, 133, 138, 140 f., 146 f → E
 Bergedorf → E
 Berlin, Berliner 9, 44, 48, 97, 104 f., 108, 121 f., 130-132, 134, 138, 141-145, 148, 150-155, 167, 182 f., 189 → E
 Bodensee → E
 Böhmen 45, 55, 66 f., 70, 74, 79, 81, 129 → E
 Bordeaux 60, 68
 Brandenburg, Provinz 146
 Brandenburg-Preußen 54
 Brasilien 60 f.
 Braunschweig (Stadt und Herzogtum) 70, 97, 105, 108, 133, 135 f., 144 f., 183 → E
- Bremen 75, 95 f., 104, 121, 138, 144, 175 → E
 Breslau 117, 142 → E
 Bundesrepublik Deutschland, BRD 14 f., 119 f., 126
- Cainsdorf b. Zwickau 111
 Calbe 181
 Chemnitz (seit 1953 Karl-Marx-Stadt) 43, 78 f., 100, 104, 116, 147-149, 164, 167 f. → E
 China 113
 ČSSR 9
- Dänemark 108
 Danzig 100
 Darlington → E
 Dessau 99, 181 → E
 Deutsche Demokratische Republik 9, 16, 21, 41, 185, 190
 Deutsches Reich 122
 Deutschland, deutsch (siehe auch Deutsche Demokratische Republik, Bundesrepublik Deutschland, Deutsches Reich) 9, 12 f., 16-21, 34, 38-49, 51 f., 54-56, 59-70, 72 f., 75-79, 81-84, 86-101, 103-107, 109, 112, 114-123, 126 f., 129, 131-136, 138-147, 150-153, 158, 160-162, 164-169, 171, 174, 181, 182 bis 190, 192 mittleres Deutschland 53, 55, 58, 68 f., 72, 81, 83, 89 f., 96, 98, 117, 184 f. Norddeutschland 96 f., 104, 108, 117, 119, 132, 135 f., 141, 159, 165, 174 f. Süddeutschland 70, 95 f., 105, 165, 174 f., 184
- Donau 91
 Dortmund 145
 Dresden, Dresdner Raum 12, 51 f., 80, 89, 100 f., 104, 112, 116, 122, 136, 158 → E
 Dürrenberg 52 → E
 Düsseldorf → E

¹ Bearbeitet von Carola Möckel, IWG der AdW. Erfasst wurden Orte (außer Leipzig), Gebiete, Landschaften, Staaten, Kontinente, Gebirge, Inseln, Flüsse, Seen und Kanäle mit Ausnahme von Erwähnungen in Quellen- und Literaturangaben. Bei geographischen Namen, die auch oder nur im Zusammenhang mit Eisenbahnprojekten und -linien vorkommen, wird durch → E auf das folgende Register verwiesen.

- Eisenach → E
 Elbe, Elbmündung 20, 50, 55, 60, 62–72, 74,
 78–80, 83, 86, 91, 94, 100, 112, 128 f., 132
 bis 138, 152, 154 f., 162, 164, 175, 182–184,
 188 f.
 Elbegebiet, rechts-, linkselbisch 96, 183
 Elberfeld 51 f., 64, 91, 108, 146 → E
 England, englisch (Großbritannien) 11 f., 19, 34
 bis 36, 40–45, 47, 50–52, 56 f., 59–62, 64,
 66–69, 72, 75–79, 84 f., 87 f., 91–93, 106–109,
 111, 117, 131, 133, 141, 144, 160 f., 164–171,
 182, 186–189, 191
 Erfurt 53, 97, 105
 Erzgebirge, erzgebirgisch, Erzgebirgsvorland 43,
 53, 102, 104, 112, 128, 145, 149
 Europa, europäisch 45, 52, 58 f., 61 f., 69, 76,
 82, 92, 100, 123 f., 132 Mitteleuropa 181, 185,
 189, 190 Ost-, Südosteuropa 53, 76, 101, 107
 Westeuropa 50, 53 f., 56, 58 f., 68, 73, 76, 79,
 100 f., 109, 169, 186
 Frankfurt/Main 92, 96, 100, 117, 144, 164 → E
 Frankfurt/Oder 138, 146, 148 → E
 Frankreich, französisch 12, 36, 42, 59 f., 64, 68,
 72, 92, 107, 109, 114, 117, 122, 131, 140 fran-
 zösische Besitzungen 59
 Fürth → E
 Gera 55 → E
 Göltzsch 160
 Göttingen 126 → E
 Gotha 98 → E
 Großbritannien (siehe auch England) 76
 Grimma → E
 Guadeloupe 60
 Hagen (Westfalen) 108
 Haiti siehe San Domingo
 Halberstadt → E
 Halle 49–51, 53, 130, 154, 162, 175, 181, 183
 → E
 Hamburg 12, 49, 57, 60 f., 63, 65–70, 75 f., 80,
 94–97, 104, 108, 112, 117, 121, 129 f., 132
 bis 136, 138 f., 143 f., 147, 150, 153 f., 162,
 175, 182 f., 186 → E
 Hannover (Stadt und Königreich) 97, 104, 126,
 133–136, 139, 183 → E
 Harburg 133 f., → E
 Hardensteinrevier 64
 Hersfeld → E
 Hessen, hessisch 81, 89 f.; 96, 98
 Hessen-Darmstadt 96
 Hessen-Kassel 91, 94
 Hof 175 → E
 Holland, Holländer, holländisch 51, 59 f., 140,
 147
 Indien, indisch 48, 70, 113
 Italien 175, 182, 191
 Jamaica 60
 Jüterbog → E
 Kanton 114
 Karibisches Meer 59
 Kassel 91 f., 104 f., 122 → E
 Köln, Kölner Raum 120 f., 133, 139, 142, 144
 bis 147
 Köthen 181 → E
 Kolonie, Kolonial-, kolonial 55, 58–64, 66–70,
 72–76, 78, 83, 86, 107, 109, 111, 172, 184,
 185 f. 191
 Kuba 60
 Leipzig → E
 Lenzen → E
 Levante 60
 Litauen siehe Polen ...
 Liverpool 145 → E
 Lübeck 144
 Lüneburg 66
 Lugau-Oelsnitzer Revier 111
 Lyon 107 f.
 Machern 159
 Magdeburg, Magdeburger 12 f., 19, 50 f., 53, 55,
 57 f., 62, 65–72, 74 f., 78–81, 83–87, 89–92,
 97, 99 f., 105–107, 116 f., 119, 123, 128–138,
 140 f., 143–145, 148–153, 155–160, 162, 164,
 166, 169, 173–175, 182–190 → E
 Manchester 84, 87 f., 145 → E
 Mansfelder Gebiet 112
 Marseille 60
 Martinique 60
 Mittelmeer 60
 Moldau 91
 München 95, 121, 142, 175 → E
 Niederlande siehe Holland
 Niederwürschnitz 111
 Nordsee, Nordseehafen 51, 59, 68 f., 82, 94–97,
 133, 182
 Norwegen 108
 Nürnberg 56, 95 f., 105, 117, 123, 128, 132,
 136, 138 f., 144, 147, 174 f. →
 Oberau 159
 Oberlausitz 53, 79, 101

- Österreich 104, 142
 Oldenburg (Großherzogtum) 97
 Ostsee, Ostseehafen 148, 182
- Paris 114, 122
 Petersburg 101
 Pirna 65, 80
 Plauen (Vogtland) 164, 175 → E
 Plauenscher Grund (bei Dresden) → E
 Polen, polnisch, Polen/Litauen 61, 82, 100 f.
 Potsdam 183 → E
 Prag → E
 Preußen, preußisch (siehe auch Brandenburg, Rheinprovinz, Provinz Sachsen und Schlesien) 13-16, 42, 50-52, 61 f., 64 f., 69 f., 80-83, 88-91, 93, 95-99, 104, 113, 117 f., 121-126, 128-132, 134-136, 141, 143, 145-156, 164 f., 167, 171, 173-175, 181 f., 185 f., 189 f.
- Rainhill 52
 Rhein, rheinisch, Rheinhafen, Rheingebiet, Rheinmündung 51, 113, 133, 147, 162 → E
 Rheinland, Rheinprovinz (Preußen) 51 f., 91, 106, 109, 113, 120, 145-147
 Riesa 78, 138, 141, 168 → E
 Riga 100
 Ruhr 113
 Rußland, Russisches Reich 48, 61, 82, 92, 100, 101, 108
- Saale 49, 181
 Sachsen (Königreich), sächsisch 12, 14-16, 42 bis 44, 46 f., 49 f., 52, 54 f., 57 f., 62, 66 f., 69 f., 74, 76-84, 87, 89-92, 96-104, 106-108, 111-114, 116-129, 131 f., 136, 138, 141, 147-151, 153, 155 f., 163-165, 168 f., 174, 182 f., 186 f., 190
 Sachsen (preußische Provinz) 55, 70, 138, 141
 Sachsen-Altenburg 142
- Sachsen-Koburg-Gotha 97
 San Domingo 60
 Schlesien, schlesisch 55, 67, 70, 74, 101, 104, 109, 138, 147, 164 → E
 Schweden 108
 Schweiz 175, 182
 Stettin 143, 146, 148 → E
 Stockton → E
 Straßburg 121
 Strehla 50, 86, 91, 107, 112 → E
 Suezkanal 36, 114
- Thüringen, thüringisch 55, 70, 81, 95-97, 104 f., 165, 183
 Thüringer Wald 96, 105
- Übersee, überseeisch 20, 55, 59-62, 67 f., 72 f., 107 f., 129, 185 f.
- Vereinigte Staaten von Amerika, USA 36, 48, 61 f., 68, 95, 98, 105, 117
 Vogtland 43, 53, 96, 105, 160, 175, 182
- Weimar → E
 Weiße Elster 160
 Werdau → E
 Werra 175
 Weser, Wesergebiet 51, 96-98, 175 → E
 westfälisch 51, 113, 146 f.
 Westindien, westindisch 59 f., 70
 Wetter/Ruhr 51
 Wiesbaden → E
 Wittenberg 181 → E
 Wittenberge 67 → E
 württembergisch 81, 89 f., 98
- Zittau 108
 Zwickau, Zwickauer Raum 44, 100, 104, 110 f., 165 → E

REGISTER DER EISENBAHNPROJEKTE UND -LINIEN¹

- Bayern (Nürnberg bzw. Bamberg)–Leipzig–Wittenberg–Berlin–Hamburg bzw. Stettin und Danzig (durch Thüringen, Weimar, Erfurt bzw. Gera, oder das Vogtland) 92, 97 f., 102–105, 116 f., 132, 134, 138, 150 f., 153 f.
- Bodensee–Augsburg–Nürnberg–Bamberg–Thüringen (Gotha bzw. Erfurt)–Kassel (z. T.)–Göttingen–Braunschweig–Bremen und Hamburg (siehe auch Hersfeld –..) 95–98, 102, 104 f.
- Berlin–Anhaltische Eisenbahn siehe Berlin–Jüterbog–..
- Berlin–Frankfurt/Oder–Schlesien 103, 138, 176, 182, 192
- Berlin–Hamburg 97, 103, 134–136, 149–153, 182 f.
- Berlin–Jüterbog–Wittenberg–Dessau–Köthen 16, 103, 138, 176, 181–183, 189, 192
- Berlin–Potsdam–Magdeburg 103, 138, 146, 181 f., 183, 192
- Berlin–Sächsische Eisenbahn (bis bei Riesa) 16, 138, 141
- Berlin–Stettin 97, 103, 176, 182
- Braunschweig–Hannover–Harburg 133–136, 183
- Braunschweig–Wolfenbüttel 181, 192
- Budweis–Linz 91
- Chemnitz–Riesa (urspr. Zwickau–Chemnitz–Riesa) 112, 116, 147–149, 162, 182
- Dresden–Prag 103 f., 182
- Dürrenberg–Leipzig 52, 150
- Düsseldorf–Elberfeld 146 f., 181, 192
- Erzgebirgische Eisenbahn siehe Chemnitz–..
- Frankfurt/Main–Wiesbaden 181, 192
- Frankreich–Rußland 92, 100
- Grimma–Chemnitz–Zwickau 100, 103 f.
- Hamburg–Bergedorf 192
- Hanseatisch-bayrische Eisenbahn siehe Bodensee–..
- Hersfeld–Kassel–Hannover–Bremen–Hamburg 103 f., 183
- Köln–Aachen–Antwerpen 133, 146 f., 181
- Leipzig–Altenburg–Werdau (Zweigbahn nach Zwickau)–Plauen–Hof–Bamberg–Nürnberg (siehe auch Bayern–..) 22, 38, 81, 100, 105, 110–112, 114, 116–118, 125, 128, 138 f., 147, 149, 158, 160, 162 f., 165, 176, 182, 192
- Leipzig–Berlin siehe Bayern–..
- Leipzig–Dresden 9, 12–14, 16, 22, 38, 46, 90 f., 98–101, 103 f., 106, 110, 112, 114, 116, 118–120, 122–125, 127, 129, 132, 136–138, 140 f., 144, 146, 148–150, 152 f., 157–159, 162–165, 173–176, 185, 187 f., 192
- Leipzig–Frankfurt/Main 92, 96, 100, 102–105, 116 f.
- Leipzig–Halle 49 f.
- Leipzig–Schlesien (Breslau) 116 f., 138
- Leipzig–Strehla/Elbe 49 f., 90 f.
- Manchester–Liverpool 11, 52, 141, 144, 166, 168
- Magdeburg–Halberstadt–Braunschweig 103 f., 183
- Magdeburg–Wittenberge bzw. Lenzen 134, 151, 183
- München–Augsburg 103, 192
- Nürnberg–Fürth 12, 46, 123, 128, 136, 138, 160 f., 166, 174, 181, 185, 189, 192
- Plauenscher Grund–Dresden 52
- Rheinische Eisenbahn siehe Köln–.. (bis belgische Grenze)
- Rhein–Weser–Eisenbahn 51, 146
- Sächsisch-bayrische Eisenbahn siehe Leipzig–Altenburg–.. (bis bayrische Grenze)
- Sächsisch-böhmische Eisenbahn siehe Dresden–.. (bis böhmische Grenze)
- Stockton–Darlington 11

¹ Bearbeitet von Carola Möckel. Nicht erfaßt wurden Erwähnungen in Quellen- und Literaturangaben sowie die Verbindung zwischen Magdeburg und Leipzig. Mitunter wird an den nachgewiesenen Stellen nur ein Teil der im Register aufgeführten Route genannt.

