

# Inhaltsverzeichnis

## Einleitung

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

## Erster Abschnitt

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

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

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

### *Zweiter Abschnitt*

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

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

### *Dritter Abschnitt*

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

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

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

#### *Vierter Abschnitt*

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

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

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

### *Fünfter Abschnitt*

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

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

*Sechster Abschnitt*

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

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

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

*Siebenter Abschnitt*

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