

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Giese, Hermann: Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes
Wittenberge.

Die Entwicklung des Eisenbahnknotenpunktes Wittenberge

Nachstehend veröffentlichen wir einen weiteren Auszug des in Heft Nr. 8 begonnenen Aufsatzes.

Der Güterverkehr

Ab 1. Januar 1847 wurden die aufkommenden Güter von je einem Güterzug in beiden Richtungen aufgenommen. An drei Tagen in der Woche fuhr man noch einen Extragüterzug mit Übernachtung in Wittenberge.

Im Jahre 1847 überwogen die Einnahmen aus dem Personenverkehr noch die des Güterverkehrs.

Die Direktion der Berlin-Hamburger Bahn erkannte aber damals, im Gegensatz zu anderen Eisenbahnen, daß dem Güterverkehr eine bedeutende Rolle zukam.

Schon im Jahre 1848 trat ein Umschwung zugunsten des Güterverkehrs ein, der durch günstige Frachtsätze laufend gesteigert wurde.

1847 bei der Eröffnung machte man einen Unterschied zwischen Eilgut und je einer Klasse für Artikel in höherer und gewöhnlicher Fracht.

Ein Unterschied zwischen Stückgut und Wagenladungen wurde nicht gemacht. Für wenig sperrige Güter erhob man einen Frachtzuschlag von 50 Prozent.

Anderen Bahnen gegenüber waren die Güterfrachten erheblich billiger auf der BHB. Das hatte seine Ursachen einerseits in der Elbkonkurrenz der Schifffahrt und andererseits in der erheblichen Belastung mit Durchgangszöllen.

1851 mußte mehr als der vierte Teil der Fracht für sämtliche gefahrenen Güter an den Zoll abgeliefert werden. Es fehlte damals noch ein allgemeines Handelsrecht, und aus den verschiedenen reglementarischen Bestimmungen waren Rechte und Pflichten sehr unterschiedlich festzustellen. Es gab auch keinen einheitlichen Frachtbrief.

Wenn in Wittenberge Güter nach Hamburg ausgeliefert wurden, dann mußten diese nach Zollgewicht verwogen werden. 107 Pfund preußischen Handelsgewichts waren gleich 100 Pfund Zollgewicht. Diese Arbeit mag dem Güterexpedienten Gustav Hildach damals oft recht schwer geworden sein. 1847 konnte man auch schon Vieh verladen. Aber Großvieh wurde ohne Begleiter nicht angenommen. Man haftete auch nur für die Brandschäden.

Die Frachtsätze betragen:

„Rindvieh	für 1 Stück auf das km	11,3 Mpf
Fette Schweine	für 1 Stück auf das km	1,7 Mpf
Magere Schweine	für 1 Stück auf das km	1,1 Mpf

Kälber	für 1 Stück auf das km	1,7 Mpf
Ferkel	für 1 Stück auf das km	0,6 Mpf
Schafe	für 1 Stück auf das km	1,1 Mpf ⁴
„Für 1 Pferd auf die Meile 2 M (26,6 Mpf für das km).“		

Für Kleinvieh gab es schon Frachtermäßigungen.

Ab 1860 verkehrten regelmäßig Viehzüge in Richtung Hamburg. Das Vieh war Ausfuhrgut nach England, das damals ein großes Absatzgebiet bildete. Durch den Eisenbahnverkehr mit den Tieren wurden die Viehseuchen in Deutschland mehr und mehr verbreitet. Rinderpest, Maul- und Klauen-seuche waren häufig, und die Trichinose dehnte sich aus.

Die Kontrolle und Desinfektion der Viehwagen wurde bald polizeilich vorgeschrieben und durch Verordnungen von 1869, 1876, 1880 und 1894 verschärft.

Um das Jahr 1954 wanderten immer mehr Güter zur Eisenbahn über, und die Elbschiffahrt ging zurück. Hauptsächlich wurden rohe Baumwolle, Baumwollgarn, Wein, Südfrüchte, Gewürze, Kaffee, Tabakblätter und Fabrikate sowie Rohzucker dem Wasserweg abspenstig gemacht, so daß für die Elbschiffahrt vorwiegend Holz, Guano, Steinkohlen, Steine, Soda, Südseesalpeter und Eisen übrigblieben.

Für die Getreidebeförderung gab es Einheitssätze für 1000 kg und einen Kilometer in der Richtung Berlin—Hamburg

1847: 10,9 Mpf 1853: 5,5 Mpf

Die Ermäßigung wurde eingeführt, um den erforderlichen Leerwagenraum nach Hamburg auszunutzen, der für die Einfuhr gebraucht wurde.

Die Bahnfracht ist immer teurer als die Wasserfracht. Durch Verbesserung des Wasserweges (tiefere Fahrinne, Vergrößerung der Schleusen usw. und Entwicklung geeigneter Schleppdampfer) trat die Elbschiffahrt in den Jahren den Konkurrenzkampf mit der BHB an.

Frachtsätze um 1860 für 100 kg in Mark:

Hamburg—Berlin			
bahnwärts	279 km	Getreide	1,38
wasserwärts	378 km	Getreide	0,44
Berlin—Hamburg			
bahnwärts	279 km	Getreide	1,38
		Mehl	1,38
wasserwärts	378 km	Getreide	0,40
		Mehl	0,50

Aber trotz dieser unterschiedlichen Frachtsätze steigerten sich bei der Eisenbahn und Schiffahrt der Güterverkehr von Jahr zu Jahr.

In der weiteren Entwicklung wurden 1880 Tarifeinheitssätze und am 1. Mai 1888 das Gütertarifbuch eingeführt.

Aktien, Dividende, Verwaltung und Bürokratie

Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft hatte ihren Sitz in Berlin.

Dem Direktionskollegium waren von Preußen, Mecklenburg, Dänemark und Hamburg Kommissare beigegeben.

Die Generalversammlungen, in denen man sich den Gewinn teilte, d. h. die Dividende festsetzte, fanden regelmäßig in Ludwigslust statt.

Die Berlin-Hamburger Bahn war mit verhältnismäßig geringen Kosten erbaut, und so betrug die Baukosten nur zwei Drittel anderen Bahnen gegenüber.

Die günstige Verkehrsentwicklung war durch die Verbindung der damals beiden größten Städte Deutschlands bedingt.

Umfangreiche Meliorationen begünstigten den geringen Aufwand an Erhaltungsarbeiten am Oberbau. Auch die solide Ausführung an Hochbauten, die auf den an der Bahnlinie liegenden Stationen heute fast noch alle vorhanden sind, in Verbindung mit wirtschaftlichem Einsatz der Betriebsmittel, gaben gute Erfolgsaussichten.

Durch den anfangs schwachen Verkehr war natürlich die finanzielle Lage bedrängt.

Auch die Revolution von 1848 trug dazu bei, daß der Reiseverkehr stagnierte und somit die Einnahmen ausblieben.

Die Gesellschaft beantragte daher 1848 beim preußischen Staat ein Darlehen von 3 000 000 Talern. Der Antrag wurde mit dem Bemerken abgelehnt, man sollte sich aus eigener Kraft erholen.

Zu dieser Zeit hat sich so mancher engstirnige Bürokrat die Hände gerieben und ins Fäustchen gelacht.

Man hatte das ja vorher gewußt, man hatte ja darauf hingewiesen, und war es ein Wunder, daß es so kommen mußte? Wo sollten denn die Frachten alle herkommen?

Solange hatte ein Vierspänner-Frachtwagen 100 bis 120 Zentner befördert. Diese neuartige Eisenbahn lud sogar 2 Tonnen auf einen Wagen, und dann zog das Dampfloz 40 beladene Wagen, das waren 80 Tonnen Fracht. Das war ja das sechzehnfache. Nein, soviel Waren konnte es nie und nimmer geben, das hatte man ja immer gesagt.

Aber diese Neuerer wußten es ja besser.

Die Berlin-Hamburger Bahn hat sich aus eigener Kraft bald glänzend erholt.

Der dänische Krieg 1864 brachte der Eisenbahngesellschaft große Einnahmen. Truppen passierten die Stadt Wittenberge, und in der Zeit vom 15. Februar bis 1. September 1864 wurden 10 069 gespeist und gepflegt, von denen drei Viertel Preußen und ein Viertel Oesterreicher waren.

Auch in den folgenden Jahren war die Finanzlage glänzend. 1880 hatte der

Reservefonds den satzungsmäßigen Hochstand erreicht. So wurde in diesem Jahre eine Dividende von 14½ Prozent, 1881 von 17½ Prozent ausgeschüttet, und im Jahre 1882 konnten sogar 19½ Prozent gezahlt werden.

Woher kam diese glänzende finanzielle Lage? Weil die Kapitalisten am Krieg verdienten! Weil die Eisenbahner ausgebeutet wurden — lange Arbeitszeit und niedrige Löhne! Doch darüber schweigt sich die Chronik aus.

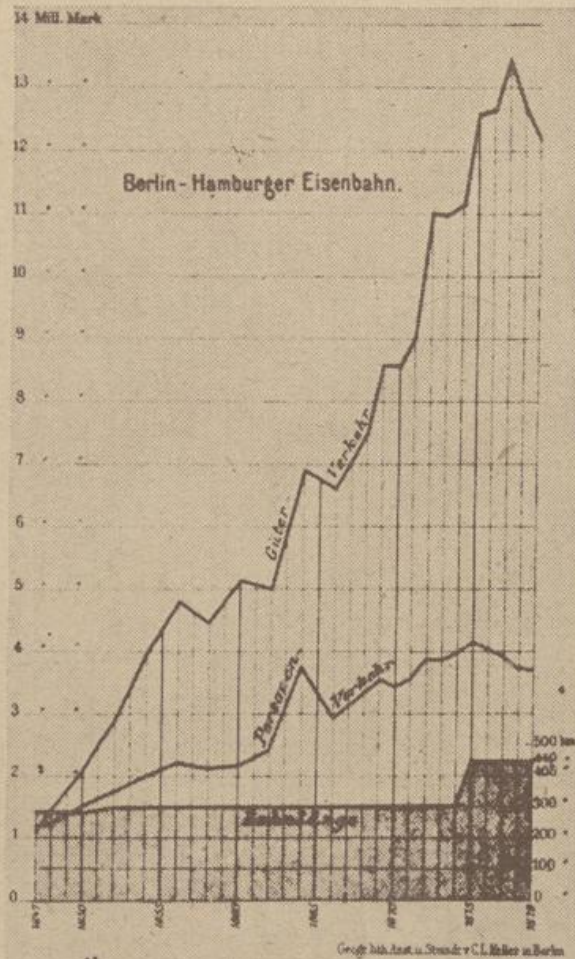
In den Wittenberger Polizeiakten aus dem Jahre 1863 kann man aber die Antwort lesen:

„Die Winterwitterung verlief sehr gelinde. Bereits ausgangs November 1862 froh die Elbe zu. Es trat aber gleich nach Weihnachten gelindere Temperatur ein, und der Strom wurde von unten auf wieder frei, ohne Gefahr und Verlegenheiten zu bringen. Seither ging der Schiffahrtsbetrieb ungehindert fort und brachte unserem Proletariat die notdürftigen Einkünfte, so daß die Armenpflege außerordentlich gering in Anspruch genommen werden brauchte.“

Notdürftiges Einkommen des Proletariats und 19½ Prozent Dividende der Eisenbahnaktionäre, das ist der Kapitalismus. So war er, und so bleibt er überall, wenn ihm nicht die Grundlage, d. h. das Privateigentum an den Produktionsmitteln und so die Ausbeutung des Menschen, entzogen wird. Neben dem Aktienkapital A von 15 Millionen Mark, besaß die Bahn 5 Millionen Mark Aktien B, die von Hamburg und Mecklenburg übernommen waren. Diese wurden statutgemäß von 1857 bis 1873 getilgt. So hatten die Aktionäre in dieser Zeit insgesamt 13 Millionen Mark Dividende erhalten.

Den Aktionären der Aktien A wurden in den 25 Jahren des Bestehens der Eisenbahngesellschaft 45 Millionen Mark, das waren durchschnittlich jährlich 8,595 Prozent Dividende, gezahlt.

Die Eisenbahnaktien waren gut und brachten den Ausbeutern hohe Profite.



Übersicht über die jährlichen Einnahmen

Anlagekapital der Berlin-Hamburger Bahn

	1 8 7 0	1 8 7 6
Aktienkapital in Mio Mark	42	72,6
Dividende in %	10,6	8,9
Kurs Ende Dez.	152 $\frac{1}{4}$	175

Außer dieser hohen Dividendenzahlung konnten bis 1884 28 Millionen Mark der Rücklage zugeführt werden.

Außerdem wurden 6,3 Millionen Mark Eisenbahnsteuer und bis 1867 17½ Millionen Mark Transitzölle abgeführt. Da nach einem damaligen Gutachten die Bahn nach jeder Richtung hin gut ausgestattet und gut unterhalten war, kann man sich aus diesen Zahlen eine Vorstellung machen, welchen Mehrwert die Arbeiter schafften, der ihnen von den Kapitalisten vorenthalten wurde.

Krisen und Forderungen der immer stärker werdenden organisierten Arbeiterschaft in der Industrie ließen die Eisenbahnaktien fallen. Das war ein Signal für die Kapitalisten, und sie schalteten den Staat, der sie als herrschende Klasse waren, ein.

Im Juni 1883 wurde der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mitgeteilt, daß man die Bahn zu übernehmen wünsche. Man begründete den Antrag mit Staatsinteressen und meinte, daß die Leitung der Eisenbahnen offenbar am sichersten und vollkommensten durch die Staatsleitung erreicht würde. Dann gab es langwierige Verhandlungen, denn man wollte doch nochmals verdienen. Am 19. Dezember 1883 wurden die Berliner Verträge abgeschlossen, in denen Übergang des Eigentums bzw. Verwaltung und Betriebsführung geregelt waren. An diesen Verträgen waren Hamburg und Mecklenburg beteiligt. Die Betriebsübernahme erfolgte dann am 1. Juli 1884. Und was bekamen die Aktionäre?

Der preußische Staat hatte den Aktionären eine feste Rente von 16½ Prozent und eine einmalige Zulage von 60 Mark für die Aktien zu zahlen. Darüber hinaus war der Umtausch von je zwei Aktien, die über 600 Mark lauteten, in 4 Prozent preußische Schuldverschreibungen in Höhe von 4950 Mark vorgesehen.

Das war ein Geschäft, und solche Geschäfte machen die Kapitalisten immer auf Kosten der Arbeiterschaft.

Am 9. März 1885 wurde die Direktion der Berlin-Hamburger Bahn aufgelöst und die Verwaltung des Unternehmens am 1. April 1885 mit der Eisenbahn-Direktion Altona vereinigt. Das Betriebsamt für die Strecke Wittenberge—Berlin hatte seinen Sitz in Berlin mit einer detachierten Bauinspektion in Wittenberge.

Mit der Neuordnung im Jahre 1895 wurde in Wittenberge je eine Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstätten-Inspektion geschaffen.

Ab 23. November 1910 erhielten diese Inspektionen die Bezeichnung „Eisenbahnbetriebsamt“ usw. Diese Struktur blieb bis zum Jahre 1945.