

JAHRBUCH
DES
EISENBAHNWESENS
1955

6. AUSGABE

HERAUSGEGEBEN

VON

BERTHOLD STUMPF, FRANKFURT (MAIN)



CARL RÖHRIG VERLAG DARMSTADT

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks,
der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten
Herausgegeben von Berthold Stumpf, Frankfurt am Main
Gedruckt von Druckhaus Darmstadt GmbH., Darmstadt,
und gebunden von C. Fikentscher, Darmstadt
Copyright 1955 by Carl Röhrig Verlag Darmstadt
Verlagsnummer CRV 5525
Printed in Germany

VORWORT

Der 6. Jahrgang des *Jahrbuchs des Eisenbahnwesens* erscheint zu einem Zeitpunkt, da in Deutschland der Anfang zu einer Reform der verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse gemacht zu sein scheint. Das im Frühjahr 1955 verkündete Verkehrsfinanzgesetz ist seit 30 Jahren der erste Versuch des Staates, im Verkehrswesen Ordnungsprinzipien durchzusetzen, die nicht nur die Eisenbahn belasten und beengen. Zunächst hat bei diesem Bestreben allerdings nur das Verhältnis zwischen Schienenverkehr und Straßenverkehr zur Rede gestanden. Schon hieraus ist zu erkennen, daß es sich wirklich nur um einen Anfang handeln kann.

Dabei liegt klar zutage, daß jede „Ordnung“ zwischen Schiene und Straße unabwendbar auch das Verhältnis zu den anderen Trägern des Binnenverkehrs, der Binnenschifffahrt und der Luftfahrt, berührt und zu diesen neue Probleme entstehen läßt. Dazu würde es gar nicht des weiteren Umstands bedürfen, daß die technische Entwicklung in unserer Zeit bei keinem Verkehrsmittel längere Perioden des Stillstands kennt. Keineswegs abzusehen ist überdies, in welchem Umfang die „klassischen“ Verkehrswege durch „moderne“ Verkehrswege verdrängt zu werden befürchten müssen. Das Rohrleitungssystem und das Netz der elektrischen Hochspannungs-Fernleitungen sind sicherlich nicht die letzten Möglichkeiten einer von dem Gedanken der Rationalisierung beherrschten Zukunft.

Aus alledem fließen die treibenden Kräfte für die weitere Entwicklung. Werte der Vergangenheit, und mögen sie noch so anerkennenswert sein, werden auf sie keinen wesentlichen Einfluß mehr haben. Die künftige Ordnung der gesamten Verkehrsverhältnisse wird von Realitäten bestimmt werden. Der Kurswert schöner und angenehmer Erinnerungen aus der Wilhelminischen Epoche ist ständig im Sinken begriffen. Um so unabweisbarer ist es, daß die Eisenbahnen sich nicht nur technisch und wirtschaftlich zu einer der Gegenwart angemessenen Höchstform steigern und überlebte Anschauungen rechtzeitig aufzugeben bereit sein müssen, sondern daß sie auch in echtem Sinne wieder zu Pionieren des Verkehrs werden müssen, zu Unternehmen, in denen wirtschaftliches Denken mit ingenieurmäßigem Können zu höchster Leistung verschmilzt.

Das zu erreichen, dürfte den Eisenbahnen freilich aus eigener Kraft nicht möglich sein, solange sie — und noch dazu als einziger von allen Verkehrsträgern! — in solchem Maße Objekt der Staatsräson bleiben wie bisher. Hier dürfte der Angelpunkt jeder verkehrspolitischen Neuordnung liegen, von der man eine im volkswirtschaftlichen Sinne gerechte Regelung der Verkehrsfrage erwarten könnte. Nur darum aber und nicht um Privilegien oder Interessen einzelner Verkehrsträger oder Industriezweige darf es gehen, wenn eine „Neuordnung der Verkehrsverhältnisse“ diese Bezeichnung verdienen soll.

Diese Gedanken zu vertreten, hat das *Jahrbuch des Eisenbahnwesens* seit seinem erstmaligen Erscheinen zu seinem besonderen Anliegen gemacht. Von dieser Grundlinie weicht auch der Jahrgang 1955 nicht ab. Dank seinem thematisch weitgespannten Inhalt möge ihm eine gleich gute Aufnahme in der Öffentlichkeit beschieden sein wie seinen Vorgängern!

Wiederum sei festgestellt, daß alle Beiträge persönliche Meinungsäußerungen der Verfasser darstellen, also keine amtliche Auffassung wiedergeben.

Den Mitarbeitern gilt wie in jedem Jahr mein aufrichtiger Dank.

Frankfurt am Main, im Mai 1955

Der Herausgeber

Die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1954

Inhalt

- I. Allgemeines
- II. Die Verkehrs- und Betriebsleistungen
 - 1. Der Personenverkehr — 2. Der Güterverkehr —
 - 3. Der Kraftverkehr
- III. Das Bauwesen
 - 1. Allgemeines — 2. Der Oberbau — 3. Der Brückenbau
 - 4. Der Tunnelbau — 5. Die höhengleichen Bahnübergänge — 6. Bahnhofsbauten. Streckenumbauten für elektrischen Zugbetrieb — 7. Der Hochbau — 8. Das Signal- und Fernmeldewesen
- IV. Das Maschinenwesen
 - 1. Der Lokomotivdienst — 2. Der technische Wagen- dienst — 3. Der Fahrzeugneubau — 4. Der Werkstät- tendienst
- V. Beschaffungswesen und Stoffwirtschaft
- VI. Die Finanzlage
- VII. Ausblick

I. Allgemeines

Wer sich der Erwartung hingegeben hatte, das Jahr 1954 werde endlich eine befriedigende Regelung des deutschen Verkehrsproblems bringen, kann durch die tatsächliche Entwicklung nicht anders als tief enttäuscht worden sein. Dauerte es schon bis in den Juli hinein, ehe die Gesetzentwürfe der Bundesregierung zur Neuordnung der Verkehrsverhältnisse (Verkehrsfinanzgesetz und Straßenentlastungsgesetz) ihre erste Lesung durch das Plenum des Bundestages fanden, so gerieten die weiteren parlamentarischen Beratungen in dieser Frage, zunächst verursacht durch die Sommerferien und danach durch die Überlastung der Bundestagsausschüsse, in das berühmte Ochsenkarrentempo, dem schon andere wichtige Kernfragen der deutschen Innenpolitik ihre verzögerte und verlegenheitsvolle Erledigung verdanken.

Dazu trug nicht wenig auch das propagandistische Trommelfeuer bei, das die Kraftverkehrswirtschaft mit einem Millionenaufwand an Geld entfaltete, um die Regierungsvorlagen zu Fall zu bringen oder zumindest stark zu verwässern. Rücksichtsloser Geschäftsgeizismus und virtuose Unbedenklichkeit in der Wahl der Mittel kennzeichneten dieses Bemühen. Es ist hier nicht der Ort, Einzelheiten über den peinlichen Mangel an Gemeinschaftsdenken zu berichten, der die öffentliche Diskussion über das Verkehrsproblem begleitete. Was dabei an halben und Viertelwahrheiten ausgesprochen wurde, was man an Täuschungen, Verdrehungen und Schlimmerem hervorbrachte, hat nichts mehr mit wirtschaftlicher Vernunft und berechtigten Interessen zu tun. Es ist Ausdruck des Verfalls sittlicher Werte und des Absinkens in politische Primitivität und Untergangsstufe. Hier und dort wird dies auch in der Wirtschaft klar erkannt.

Ein bezeichnendes Beispiel, auf welches Niveau die Auseinandersetzung hinabstieg, ergab sich, als die mörderisch hohen Unfallzahlen des Straßenverkehrs zur Debatte gestellt wurden. Bekanntlich waren im Jahre 1953 im deutschen Straßenverkehr über 11 000 Menschen getötet und mehr als 298 000 Menschen verletzt worden.

Das Jahr 1954 überbot diesen traurigen Rekord — wie zu erwarten war — nochmals; es schloß mit 11 655 toten und etwa 315 000 verletzten Opfern des Straßenverkehrs ab. Man hätte annehmen sollen, daß diese entsetzlichen Zahlen zu einer Selbstbesinnung innerhalb des Kraftverkehrs und der Kraftverkehrsindustrie geführt hätten. Nichts von alledem war festzustellen! Es begann lediglich ein Wettbewerb einzelner Sparten des Kraftverkehrs mit dem Ziel, die Schuld an der verhängnisvollen Entwicklung ebenso weit wie nachdrücklich von sich zu weisen. Den Anfang machte der Güterfernverkehr für die schweren Lkw; er versuchte zahlenmäßig nachzuweisen, daß er nur geringfügig an den Unfällen beteiligt und schier das sicherste Element des Straßenverkehrs sei. Ein ähnlicher Vorstoß folgte zugunsten der Mopeds und der Motorräder; auch sie sind, wenn man den mit Zahlen wohlgespickten Darlegungen Glauben schenken würde, schuldlos und beinahe engelgleiche Erscheinungen auf den Straßen. So dürfte wahrscheinlich am Ende nur die Folgerung übrigbleiben, daß Fußgänger und Kinderwagen an dem ständigen Morden auf Deutschlands Straßen schuld sind. Das alte Rezept „Nicht der Mörder, der Ermordete ist schuldig“ wird so in einer zeitgemäßen Form wieder einmal strapaziert.

Bemerkenswerterweise hat die berufene Vertreterin der öffentlichen Meinung, die Presse, von alledem kaum Notiz genommen; einige wenige Ausnahmen seien ausdrücklich zugegeben. Die Erklärung ist einfach: man streiche in den Tageszeitungen und in den Publikumszeitschriften die Fülle großer, mittlerer und kleinerer Anzeigen des „Automobil-Marktes“, und fast alle diese Zeitungen werden in starke finanzielle Bedrängnis kommen und ihr Erscheinen einstellen müssen. Ohne ausreichend starken Anzeigenteil kann keine Zeitung bestehen, weil die Bezugsgebühren der Leser allein den hohen Etat der Redaktion und des Verlags nicht zu decken vermögen. Hieraus entwickelt sich ganz von selbst eine Abhängigkeit der Presse von den Großinserenten, deren größter, und zwar mit weitem Abstand größter, die Kraftverkehrswirtschaft ist. Diese erlebt bekanntlich seit Jahren eine Konjunktur ohnegleichen und läßt sich zudem einen erheblichen Teil ihrer „Werbe“aufwendungen auf dem Wege über steuerliche Abschreibungen vom Bundesfinanzminister erstatten, vom gleichen Bundesfinanzminister, der auch den Erwerb von Kraftfahrzeugen bemerkenswert weitgehende Steuererleichterungen gewährt. Die Presse lebt also zum erheblichen Teil von den Aufträgen der Kraftverkehrswirtschaft. „Wes Brot ich eß, des Lied ich sing“, gilt aber auch in der angeblich „freien“ und „unabhängigen“ Presse, wie überhaupt und bekanntermaßen in der „echten“ Demokratie manches durchaus nicht „frei“ und „unabhängig“ ist, was dafür ausgegeben wird.

Aus diesen Zusammenhängen erklärt sich auch, daß die große Tagespresse und die Publikumszeitschriften —

auf die die vorstehenden Ausführungen absichtlich beschränkt werden, wengleich hinsichtlich anderer Sparten der Presse die Verhältnisse nicht viel anders liegen — der Frage der Straßenverkehrsunfälle im allgemeinen nicht mehr Aufmerksamkeit zuwenden, als zur Vollständigkeit der Berichterstattung unumgänglich notwendig ist, und daß demgegenüber bei ihnen fast jeder belanglose Eisenbahnunfall Gegenstand langer Berichte und jeder im Eisenbahnverkehr getötete Reisende häufig mit dicker Überschrift auf der Titelseite gemeldet wird.

*

Die Überlastung des Bundestags einerseits und der mit allen denkbaren Mitteln geführte und auf Zeitgewinn abzielende Widerstand der Kraftverkehrswirtschaft gegen die Regierungsvorlagen andererseits bewirkten, daß das Jahr 1954 verstrich, ohne daß auch nur einer der beiden Gesetzentwürfe der Bundesregierung im Bundestag abschließend behandelt werden konnte. Bei Jahres-schluß schienen sogar die Aussichten auf eine für die Bundesregierung und für die Bundesbahn annehmbare Lösung nur noch gering zu sein. Entsprechend groß waren die Sorgen um die Entwicklung im Jahre 1955.

Zur Ehre der Bundestagsabgeordneten kann gesagt werden, daß sie sich bei der weiteren parlamentarischen Behandlung des Verkehrsfinanzgesetzentwurfs der Bundesregierung zum weitaus größeren Teil am Ende doch nicht von dem massiven Propagandarummel der Kraftverkehrswirtschaft einfangen ließen, sondern dem Gewissen und der Vernunft folgten. Das Verkehrsfinanzgesetz wurde jedenfalls im März und April 1955 vom Bundestag und vom Bundesrat verabschiedet und unter dem 6. April 1955 verkündet.

Allerdings mußte sich die Regierungsvorlage einige nicht unwesentliche Abstriche gefallen lassen, die sowohl dem gewerblichen Güterkraftverkehr als auch dem sog. Werkverkehr zugute kommen. Die von einigen Abgeordneten im Sinne eines volkswirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Verkehrsmitteln als erforderlich bezeichnete zusätzliche Belastung des Kraftverkehrs mit mindestens einer Milliarde DM jährlich wird durch das neue Gesetz zunächst nicht einmal zur Hälfte und auch später nicht annähernd voll erreicht. Immerhin stellt es einen ersten Schritt auf dem Wege zur gleichen Behandlung von Schiene und Straße dar. Es zieht den Lkw-Verkehr allgemein, insbesondere aber den schweren Lkw-Verkehr mit Anhänger, zu erheblich höheren Kraftfahrzeugsteuern heran und legt dem Werkfernverkehr außerdem eine ebenfalls erheblich höhere Beförderungssteuer auf als bisher. Damit ist zwar das Ziel der Bundesregierung nur unvollkommen erreicht, aber doch zum erstenmal eine Bresche in die seit einem Menschenalter erstarrte verkehrspolitische Konzeption des Staates geschlagen.

Das Straßenentlastungsgesetz, mit dem die Bundesregierung eine fühlbare Entlastung des deutschen Straßennetzes von Massenguttransporten und zugleich eine Senkung der Unfallziffern des Straßenverkehrs anstrebt, wird mancherorts bereits als erledigt angesehen. In unserer liberalen Wirtschaft hat es die Kraftverkehrswirtschaft leicht, jede ihr unbequeme Maßnahme schon im status nascendi in Mißkredit zu bringen. Auch in dieser Frage ist aber das letzte Wort noch nicht gesprochen, wenn auch die Bemühungen um eine weitere Verzögerung und am Ende um eine stille Beerdigung der vom Bundesverkehrsministerium geleisteten Vorarbeiten un-

verkennbar wirksam sind. Sollte es wirklich zu einer Ablehnung des Gesetzentwurfs kommen — der Bundesverkehrsminister wird kaum bereit sein, ihn zurückzuziehen —, so dürften in gleicher Richtung wirkende Maßnahmen auf dem Wege über Regierungsverordnungen nicht auf sich warten lassen. Die Bundesregierung scheint entschlossen zu sein, ihr Ziel, die Verkehrsverhältnisse in Deutschland endlich einer sinnvollen Ordnung zuzuführen, unbeirrt von parlamentarischen oder sonstigen Widerständen weiter zu verfolgen.

In diesem Zusammenhang muß ausgesprochen werden, daß die Deutsche Bundesbahn sich in der öffentlichen Diskussion um die Verkehrsprobleme einer betonten Schweigsamkeit befleißigt und der kostspieligen propagandistischen Regsamkeit der Gegenseite keine entsprechende Aufklärung entgegengestellt hat. Dadurch ist in der Öffentlichkeit vielfach der Eindruck entstanden, die Regierungsvorlagen hätten in erster Linie eine Sanierung der Bundesbahn, nicht aber eine Gesundung der Straßenverkehrsverhältnisse zum Ziel. Selbst bei den Bundestagsabgeordneten scheint hierüber nicht immer Klarheit bestanden zu haben. Es hieße auch die Forderungen an die Parlamentarier überspannen, wollte man von ihnen verlangen, daß sie auf allem und jedem Fachgebiet sachverständig sein müßten. Es kann daher nicht oft genug betont werden, daß es bei der Neuregelung der Verkehrsverhältnisse nicht darum ging und geht, der Bundesbahn irgendwelche Vergünstigungen zuzuwenden. Vorgesehen ist vielmehr lediglich, die unhaltbar gewordenen Begünstigungen abzubauen, die der Kraftverkehr seit seinem Aufkommen bis in die Gegenwart hinein genossen hat und die ihm bisher einen echten Leistungswettbewerb mit der Schiene erspart haben. Zugleich soll eine größere Sicherheit auf der Straße herbeigeführt werden.

Diese Ziele ablehnen oder als einseitig bundesbahnfreundlich deklarieren kann nur, wer vor der Wirklichkeit die Augen verschließen will. Man wird der Bundesregierung nicht vorwerfen können, sie gehe mit ihren Gesetzesvorschlägen zu weit. Vom Standpunkt der Deutschen Bundesbahn aus gesehen, wäre sicherlich eine weniger rücksichtsvolle Lösung, wie sie die gesetzgebenden Körperschaften dem Kraftverkehr bisher mit dem Verkehrsfinanzgesetz zugemutet haben, durchaus als angemessen betrachtet worden. Die weitere Entwicklung wird zeigen, ob die vielberedeten gleichen Startbedingungen zwischen Schiene und Straße, von denen vorläufig noch nicht gesprochen werden kann, sich auf anderen Wegen und mit weiteren Mitteln durchsetzen lassen.

II. Die Betriebs- und Verkehrsleistungen

1. Der Personenverkehr

Im Personenverkehr hat auch das Jahr 1954*) der Deutschen Bundesbahn wieder eine Verkehrszunahme gebracht. Sie beträgt bei der Zahl der beförderten Personen 5,42 % und bei den Personenkilometern 8,16 %. Hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen erbrachten außer dem November alle Monate ein besseres Ergebnis als die gleichen Zeitabschnitte des Vorjahrs; für die beiden Monate Mai war der Unterschied allerdings nur gering. Die Leistung an Personenkilometern lag ebenfalls während elf Monaten des Jahres über Vor-

*) Alle Zahlenangaben für 1954 stellen vorläufige Werte dar



Nach wenig mehr als 40 Minuten erreicht der Schnellzug Köln-Hamm-Münster in Wuppertal den Mittelpunkt der bergischen Textilindustrie. Und immer wieder läßt auf dieser Strecke der Reisende mit Interesse jenes einzigartige Panorama an sich vorüberziehen, wie diese langgestreckte Stadt, eingeeengt im schmalen Tal der Wupper, über kühne Stufenbauten links und rechts die Hänge hinaufsteigt.

Es ist das Bild einer sehr fleißigen Stadt, die es in ihrem herben Antlitz nicht verleugnet, daß hier schon von alters her „Gewerke“ aller Art bestanden haben, von denen die der Weber und Färber bald überall für die Qualität ihrer Ware bekannt wurden.

Zu diesem Weg aus heimatlicher Enge in ein weltweites Wirkungsfeld hat auch die in Wuppertal-Barmen ansässige Teppich- und Möbelstoff-Fabrik VORWERK & CO. ihren eigenen und gewichtigen Beitrag geliefert.



Seit seiner Gründung im Jahre 1883 hat das auch heute noch in Familienbesitz befindliche Werk in steter Weiterentwicklung der Arbeitsmethoden und technischen Einrichtungen seinen Erzeugnissen eine Vervollkommnung zu geben verstanden, die heute wie seit Jahrzehnten allgemein mit dem Namen VORWERK verbunden ist.

Teppiche, Läufer, Auslegeware und Sitzpolsterbezüge gehören bekanntlich zu denjenigen Textilien, an deren Gebrauchsbelastung und Haltbarkeit, insbesondere in allen dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Räumen und Einrichtungen, die höchsten Ansprüche gestellt werden. VORWERK & CO. hat sich deshalb bereits vor Jahrzehnten einen geschlosse-

*Gewissenhafte
Kontrolle
des Garns
im Prüfraum*



*Färber vor
dem großen
Trockenapparat*

nen vertikalen Aufbau seines Hauptwerkes und seiner drei Nebenwerke geschaffen, der allein die Garantie für eine gleichbleibende, allen Anforderungen gewachsene Qualität gewährt. Es ist ferner der erprobte Stamm der Fachkräfte in Entwurf und Fertigung, in Einkauf und Kontrolle der Produktion, in Färberei und Ausrüstung, der mit dem Gütezeichen VORWERK den Namen dieses bergischen Unternehmens überall dort bekannt gemacht hat, wo bestechender Griff, vollendetes Aussehen und Dauerhaftigkeit von Material und Farbe verlangt werden.

Die Schweizerischen Bundesbahnen

Von Dr. Max Strauss, Generalsekretär der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern

Inhalt

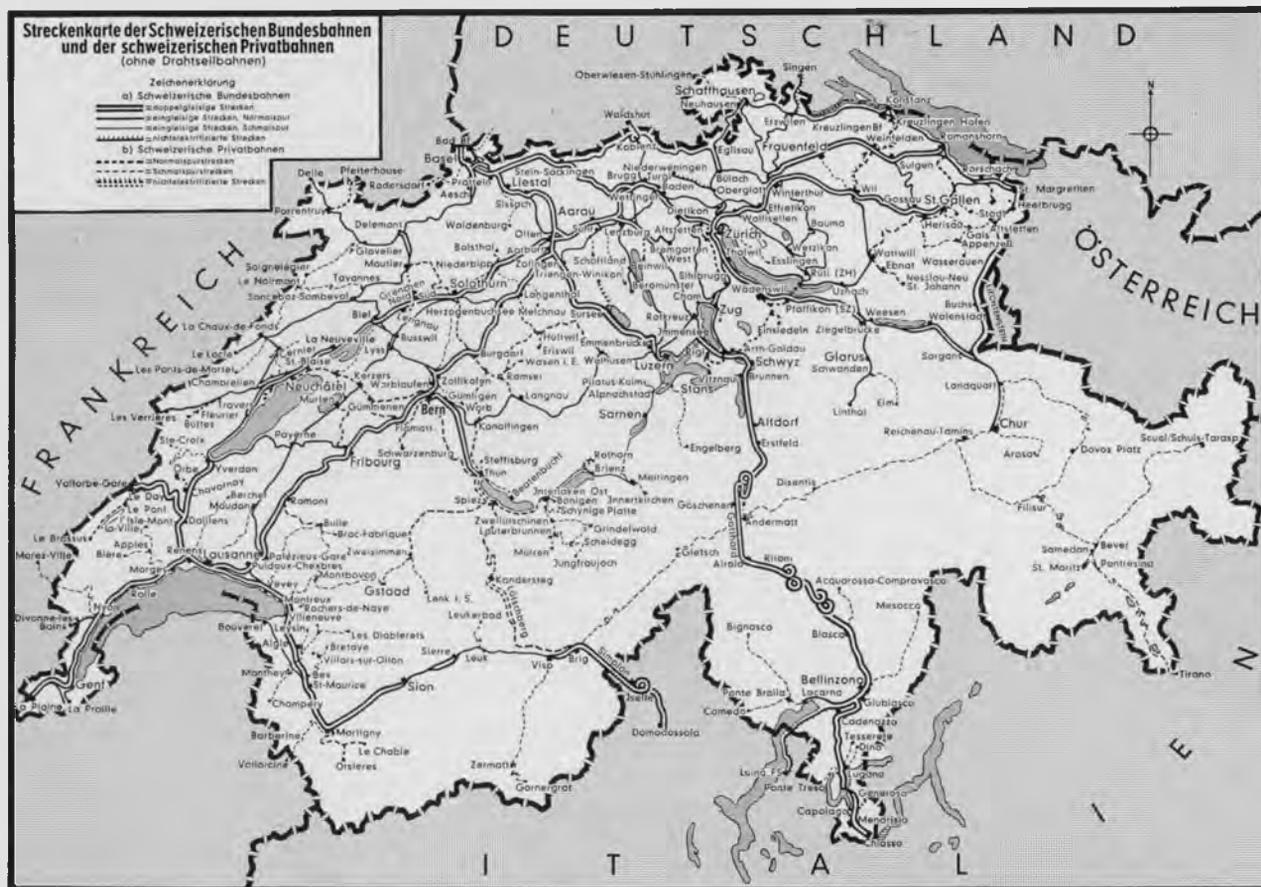
- I. Historisches
- II. Staatsrechtliche Stellung und Aufsichtsbehörden
- III. Organe, Leitung und Geschäftsführung der SBB
Der Verwaltungsrat — Die Generaldirektion — Die Kreisdirektionen
- IV. Grundsätze der Verwaltung und Betriebsführung
- V. Grundsätze des Finanzhaushaltes
- VI. Bauliches
- VII. Elektrifikation und Energieversorgung
- VIII. Lokomotiven und Wagen
- IX. Betrieb und Verkehr
Personenverkehr — Güterverkehr
- X. Personal

I. Historisches

Die Geschichte des Eisenbahnwesens in der Schweiz ist zugleich ein bedeutendes Stück neuerer Schweizergeschichte. Die Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie von Zürich nach Baden im Jahre 1847 und der politische Umschwung, in dessen Verlauf 1848 die Schweizerische

Eidgenossenschaft ihre heutige Form durch die Umwandlung des lockeren Staatenbundes in einen Bundesstaat erhalten hat, fallen zeitlich fast zusammen. Eines ist bei der großen wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bedeutung der Bahnen für die Entwicklung eines Landes verständlich: Das Auf und Ab der Eisenbahngeschichte hat auch auf politischem Gebiet seine Wellen geworfen — noch mehr —, der Kampf um ein geordnetes und wohlausgebautes Eisenbahnnetz wurde in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts zur staatspolitischen Frage erster Ordnung. Nicht umsonst haben die bedeutendsten Männer jener Zeit meist auch im Eisenbahnwesen eine führende Rolle gespielt.

Die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels wurde vor 100 Jahren rasch erkannt, und schon die erste Bundesverfassung von 1848 sprach in Art. 21 dem Bunde das Recht zu, „im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben auf Kosten des Bundes öffentliche Werke zu errichten, oder die Errichtung derselben zu unterstützen“. Dieser Artikel, der im Wortlaut dem Art. 23 der heutigen Bundesverfassung von 1848 entspricht, ist vorwiegend im Hinblick auf den Eisenbahn-



bau in den Verfassungstext hineingekommen. Schon im Jahre 1851 hatte dann die Bundesversammlung des noch jungen Bundesstaates den bedeutungsvollen Entscheid zu treffen, ob der weitere Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes durch den Bund an die Hand genommen oder der Tätigkeit privater Gesellschaften überlassen bleiben solle. Obwohl die damals zu Rate gezogenen in- und ausländischen Fachleute den Ausbau und Betrieb der Bahnen durch den Bund empfahlen, so folgte doch das Parlament den Anträgen des nachmaligen Direktors der Nordost- und der Gotthardbahn, *Alfred Escher* (dessen Standbild auf dem Bahnhofbrunnen jedem Besucher Zürichs bekannt ist), und überließ den Bau und Betrieb der Bahnen der privaten Tätigkeit. Auch die Konzessionen waren nach diesem ersten Eisenbahngesetz von 1852 nicht beim Bund, sondern bei den Kantonen einzuholen.

Der grundsätzliche Entscheid zugunsten des Privatbahnsystems ist aus der betont liberalen Einstellung des 19. Jahrhunderts heraus zu erklären, die sich vom privaten Spiel der Kräfte auf wirtschaftlichem und verkehrswirtschaftlichem Gebiet den größten Erfolg versprach. Wenn auch die Initiative der oft miteinander rivalisierenden Gesellschaften der Schweiz zu einem dichten Eisenbahnnetz verholfen hat, so wirkte sich doch die Vernachlässigung wichtiger öffentlicher Interessen durch die auf Rendite bedachten und oft von der ausländischen Spekulation abhängigen Gesellschaften nachteilig aus. Schrittweise brach sich die Erkenntnis Bahn, daß dem Lande und seiner Wirtschaft mit einer die wichtigsten Linien umfassenden, rationell betriebenen Staatsbahn besser gedient sein werde als mit einem Netz baulich rückständiger Privatbahnen.

Wohl kämpften auch zu Beginn der siebziger Jahre die Befürworter des Staatsbahngedankens für dessen Verwirklichung, doch gelang es mit dem heute noch geltenden Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen von 1872 zunächst nur, die Konzessionshoheit von den Kantonen auf den Bund zu übertragen. Erst als sich auch die Volksmeinung gegen Ende des Jahrhunderts immer mehr zugunsten einer Verstaatlichung der Bahnen wandelte, war es so weit. Das Schweizervolk gab in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 unter der Parole „Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk“ dem Rückkaufsgesetz und damit der Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen mit großem Mehr seine Zustimmung. Die Verstaatlichung umfaßte zunächst die fünf der damals größten Netze der Jura-Simplonbahn, der Centralbahn, der Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und später noch der Gotthardbahn. Später kamen noch einige kleinere Unternehmungen hinzu.

Am 1. Januar 1902 konnten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ihre Tätigkeit aufnehmen. In ungeprübtem Optimismus und mit etwas zu hoch gespannten Erwartungen glaubte man, dem jungen Unternehmen gewisse politisch bedingte Lasten überbürden zu können. Es vergingen volle zwanzig Jahre, bis der von den Privatbahnen übernommene schwerfällige Verwaltungsapparat durch die heute noch geltende bewährte und bewegliche Verwaltungsorganisation abgelöst werden konnte. Als noch schwerere Last erwies sich der zu hohe Rückkaufspreis. Erst im Jahre 1944 haben — wie noch auszuführen sein wird — Behörden und Volk die Bundesbahnen von einem Teil der drückenden finanziellen Verpflichtungen der Vergangenheit befreit, vieles ist in

den ersten fünf Jahrzehnten unter erschwerten Verhältnissen geschaffen worden, denn das junge Unternehmen sah sich schon bald den außerordentlichen Belastungen des ersten Weltkrieges und der aufstrebenden Autokonzurrenz ausgesetzt. Hält man heute Rückblick auf die vergangenen 50 Jahre Schweizerische Bundesbahnen, so steht über allem als entscheidende Tat die schon 1916 begonnene, rechtzeitig durchgeführte und heute mit 97,1 % elektrisch betriebenen Strecken annähernd abgeschlossene Elektrifikation des Bundesbahnnetzes.

II. Staatsrechtliche Stellung und Aufsichtsbehörden

Das Rückkaufsgesetz von 1898 hat nicht nur — wie sein Name vermuten läßt — die Grundsätze für den Erwerb der Privatbahnen geschaffen, sondern dem neuen Unternehmen auch seine Rechtsform und eine erste, wenn auch schwerfällige Organisation gegeben. Staatsrechtlich gesehen sowie nach der Begriffsbestimmung des allgemeinen Verwaltungsrechts kommt den SBB der Charakter einer unselbständigen öffentlichen Anstalt des Bundes (ohne eigene Rechtspersönlichkeit) mit bestimmter, zum Teil nach der Enumerationsmethode, zum Teil nach dem Grundsatz der Generalklausel umschriebener Verwaltungsautonomie zu. In Wirklichkeit braucht dieser juristischen Charakteristik allerdings recht wenig Bedeutung beigemessen zu werden, denn die SBB können schon von Gesetzes wegen klagen und eingeklagt werden, sie besitzen eine eigene Geschäftsführung und streng getrennte Rechnungsführung. Die seinerzeit gewählte Rechtsform der SBB hat sich bewährt, und auch die inzwischen durchgeführten Revisionen der Jahre 1923 und 1944 haben daran nichts geändert.

Die heutige Rechtsordnung geht auf das Bundesgesetz betreffend die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Februar 1923 zurück. Dieses Gesetz hat an die Stelle der zu schwerfälligen ersten Organisation einen beweglicheren und weniger kostspieligen Verwaltungsapparat gesetzt, der sich in der Folge bewährte und auch vom heute geltenden Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 übernommen worden ist.

Das Bundesbahngesetz zählt die Befugnisse der Bundesversammlung (entsprechend dem Bundestag in der Bundesrepublik Deutschland) und des Bundesrates (entsprechend der Bundesregierung bzw. dem Verkehrsministerium) abschließend auf und überträgt diesen Behörden die eigentlichen Aufsichtsfunktionen. Es schafft eine klare Trennung zwischen Aufsicht und Leitung und gewährleistet eine laufende Überwachung der Geschäftsleitung, verhindert indessen auch jede politisch bedingte Einmischung in die Geschäftsbehandlung. Dank dieser Selbständigkeit und als Folge der stets wachsenden Anforderungen des Konkurrenzkampfes ist die Bundesbahnverwaltung ein straff geleitetes Wirtschaftsunternehmen geworden, das einen Vergleich mit privatwirtschaftlichen Organisationen ähnlicher Art nicht zu scheuen braucht.

Die Bundesversammlung, d. h. das Parlament als Aufsichtsbehörde, übt ihren Einfluß auf dem Wege der Gesetzgebung aus; ihr obliegt die Genehmigung der Vorschläge, der Geschäftsberichte und Jahresrechnungen. Auch über wichtige Fragen von großer und insbesondere politischer Bedeutung, wie über die Erwerbung weiterer Eisenbahnen sowie den Bau neuer Linien durch den Bund

In Abb. 21 sind die Entgleisungen aufgetragen worden. Hier und in den folgenden Abbildungen wurden die Zahlen für 1946 und 1947 weggelassen, weil sie bei den vom Kriege am meisten betroffenen Eisenbahnen, DB, SNCF und FS, völlig aus dem Rahmen fallen und keinerlei Vergleichswert besitzen. Das Bild läßt erkennen, daß die Entgleisungshäufigkeit für die verglichenen Bahnen seit 1950 nur eine verhältnismäßig geringe Streuung aufweist und im allgemeinen fallende Tendenz hat. Eine Ausnahme bilden nur die BR und die SBB, die erheblich unter dem Durchschnitt der übrigen fünf Eisenbahnen liegen.

Einen wesentlich anderen Verlauf zeigen die Zusammenstöße in Abb. 22. Wenn man von den FS absieht, die mit einem Zehntel der bei den BR und bei der DB eingetretenen Zusammenstöße eine unwahrscheinlich niedrige Unfallziffer haben, liegen hier die Netze mit geringer Zugdichte — SNCF und SJ — besonders günstig. Die Bahnen mit größerer durchschnittlicher Streck-

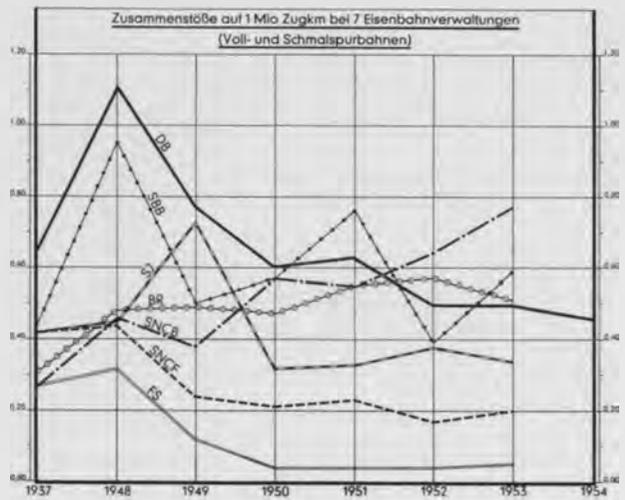


Abbildung 22

Übersicht 15. Entgleisungen, Zusammenstöße und Zusammenpralle auf Bahnübergängen auf 1 Mio Zugkm bei 7 Eisenbahnverwaltungen (Voll- und Schmalspurbahnen)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Jahr	Deutsche Bundesbahn DB	Belgien SNCB	Frankreich SNCF	Britische Eisenbahnen BR	Italienische Staatsbahnen FS	Schwedische Staatsbahnen SJ	Schweiz SBB
1	Entgleisungen auf 1 Mio Zugkm ¹⁾	1937	0,60	0,67	1,43	0,28	0,32	0,71	0,59
		1946	5,74	0,87	3,03	0,53	12,85	1,35	0,63
		1947	3,77	0,89	2,95	0,61	2,56	1,00	0,68
		1948	2,51	0,68	2,47	0,47	1,35	1,06	0,47
		1949	1,58	0,52	1,52	0,38	0,97	0,89	0,46
		1950	1,07	0,83	1,10	0,38	1,05	0,96	0,40
		1951	0,97	0,99	1,03	0,41	0,72	0,83	0,43
		1952	0,96	0,93	0,79	0,35	0,77	0,71	0,39
		1953	0,88	0,87	0,89	0,36	0,62	0,81	0,37
		1954	0,84						
2	Zusammenstöße auf 1 Mio Zugkm (ohne die Zusammenstöße eines Fahrzeuges gegen ein festes Hindernis)	1937	0,66	0,27	0,42	0,31	0,27	0,42	0,44
		1946	2,68	0,57	0,66	0,50	5,67	0,49	0,85
		1947	1,75	0,49	0,43	0,47	0,22	0,68	0,76
		1948	1,11	0,46	0,44	0,48	0,32	0,45	0,95
		1949	0,77	0,38	0,24	0,49	0,12	0,73	0,50
		1950	0,60	0,57	0,21	0,47	0,04	0,32	0,57
		1951	0,63	0,55	0,23	0,55	0,04	0,33	0,76
		1952	0,50	0,64	0,17	0,57	0,04	0,38	0,39
		1953	0,50	0,77	0,20	0,51	0,05	0,34	0,59
		1954	0,46						
3	Zusammenpralle auf Bahnübergängen auf 1 Mio Zugkm ¹⁾	1937	0,39	0,69	0,92	0,25	0,26	1,67	0,55
		1946	1,87	1,56	1,00	0,26	2,09	1,35	1,20
		1947	1,39	1,54	1,00	0,38	1,33	1,60	1,46
		1948	0,98	1,48	0,86	0,36	1,11	1,40	1,09
		1949	0,87	1,35	0,98	0,27	0,70	1,49	1,13
		1950	0,85	1,47	0,79	0,33	0,83	1,23	0,86
		1951	0,87	1,44	0,88	0,31	0,59	1,44	1,04
		1952	0,77	1,55	0,80	0,32	0,62	1,57	1,18
		1953	0,80	2,04	0,81	0,35	0,58	1,22	1,11
		1954	0,69						

¹⁾ Die Entgleisungen, die infolge eines Zusammenpralls mit einem Straßenfahrzeug eingetreten sind, sind bei der DB als Zusammenpralle, bei den übrigen Bahnen als Entgleisungen gezählt worden

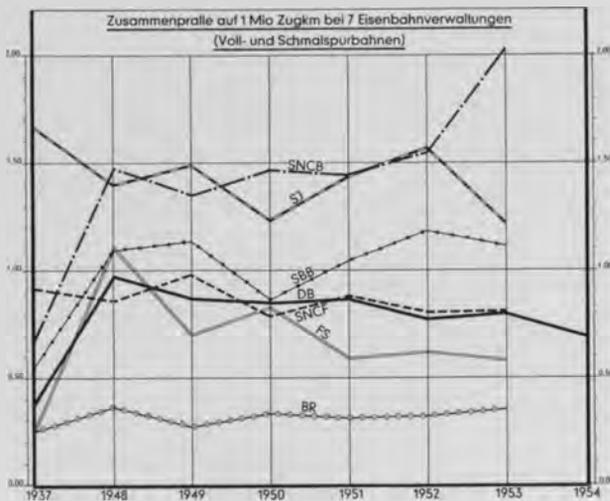


Abbildung 23

kenbelastung — SBB, BR, DB — liegen wesentlich höher. Auffällig ist die stark steigende Tendenz bei der SNCB,

deren Unfallziffer bezüglich der Zusammenstöße sich von 1949 bis 1953 verdoppelt hat.

In Abb. 23 ist die Entwicklung der Zusammenpralle mit Straßenfahrzeugen dargestellt. Hier schneiden die BR bei weitem am günstigsten ab. Ihre Unfallziffer liegt auch 1953 nur verhältnismäßig unbedeutend über der Vorkriegszeit. Die Kurven der DB und der SNCF liegen etwa in der Mitte der übrigen Kurven ziemlich dicht zusammen. Die Unfallziffern der SJ und der SNCB, die von 1948 bis 1952 nur unwesentlich voneinander abweichen, sind relativ hoch.

Bei den Folgen der Unfälle können international nur die getöteten Personen verglichen werden. Als solche werden von allen Verwaltungen einheitlich die Reisenden, Bahnbediensteten und Bahnfremden gezählt, die bei Bahnbetriebsunfällen sofort getötet wurden oder infolge ihrer Verletzungen innerhalb 24 Stunden gestorben sind. Die in der Statistik als verletzt gebrachten Personen können dagegen nicht miteinander verglichen werden, weil die Bestimmungen, wer als verletzt zu zählen ist,

Übersicht 16. Bei Bahnbetriebsunfällen getötete Reisende bei 7 Eisenbahnverwaltungen (Voll- und Schmalspurbahnen)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Jahr	Deutsche Bundesbahn DB	Belgien SNCB	Frankreich SNCF	Britische Eisenbahnen BR	Italienische Staatsbahnen FS	Schwedische Staatsbahnen SJ	Schweiz SBB
1	Getötete Reisende infolge von Zugunfällen	1937	17	1	61	49	8	—	—
		1946	78	1	50	34	106	—	—
		1947	89	6	34	93	7	4	—
		1948	28	—	15	39	18	—	—
		1949	1	—	62	—	6	4	—
		1950	6	6	30	11	—	6	—
		1951	22	—	20	43	—	11	—
		1952	17	—	3	111	2	3	2
		1953	1	7	10	10	25	—	—
2	Getötete Reisende infolge sonstiger Ursachen	1937	64	8	87	47	10	9	7
		1946	282	14	82	86	73	5	11
		1947	253	17	108	55	110	12	17
		1948	171	12	92	35	86	20	8
		1949	117	8	49	32	64	16	14
		1950	96	5	44	36	53	8	16
		1951	74	6	44	44	42	5	8
		1952	82	8	43	32	59	11	7
		1953	86	3	25	36	56	15	11
3	Getötete Reisende insgesamt	1937	81	9	148	96	18	9	7
		1946	360	15	132	120	179	4	11
		1947	342	23	142	148	117	16	17
		1948	199	12	107	74	104	20	8
		1949	118	8	111	32	70	20	14
		1950	102	11	74	47	53	14	16
		1951	96	6	64	87	42	16	8
		1952	99	8	46	133	61	14	9
		1953	87	10	35	46	81	15	11
1954	115								

Heusinger fand, wie vor 1842 gar nicht anders zu erwarten, auf den Lokomotiven der Taunusbahn nur die unwirtschaftliche Gabelsteuerung vor. Wie jeden Maschinentechner seiner Zeit, so beschäftigte auch ihn die Frage der höheren Wirtschaftlichkeit der Maschinen und damit die Möglichkeit günstigerer Expansions-Verhältnisse. Durch seine Arbeit am „Organ“ lernte er schnell Vorzüge und Nachteile der beiden neuen Zweixzentersteuerungen von Stephenson und Gooch kennen, und es glückte ihm, eine Kulissensteuerung mit nur einem Exzenter, das zudem fast immer als Gegenkurbel ausgeführt wird, zu entwerfen. Die neue Steuerung hatte gegenüber den anderen Kulissensteuerungen einige steuerungstechnische und konstruktive Vorteile [44, 45]: konstantes Voreilen, geringe Beeinflussung durch das Federspiel, Anordnung aller Glieder in einer Ebene, Verzicht auf die schweren und zum Heißlaufen neigenden Exzenter (Hubscheiben), leichte Anordnungsmöglichkeit auch außen und in Verbindung mit einem waagerechten Schieberspiegel u. a. m. Eine ganz ähnliche Steuerung hatte allerdings der belgische Eisenbahn-Maschineningenieur Walschaert bereits 1844 erfunden und 1848 ausgeführt [44, 46]. Es verkleinert nicht das Verdienst Heusingers, wenn wir auch hier feststellen, daß, ähnlich wie bei der Allan-Trick-Steuerung und vielen anderen technischen Entwicklungen, eine Doppelerfindung vorliegt.

Heusinger selbst hat ursprünglich geglaubt, Walschaert habe seine, Heusingers, Steuerung während einer Kesselverbesserung der — noch zu besprechenden — Tenderlokomotive „Glückauf“ in Lüttich kennengelernt und dann unter seinem, Walschaerts, Namen zum Patent angemeldet. Er verurteilt dies „Gebaren, dem wir nichts weiter hinzuzufügen haben“, mit scharfen Worten. Aber er war damit tatsächlich im Irrtum; durch einen Briefwechsel mit dem Obergeringenieur Urban der Großen Belgischen Zentralbahn ist er später über den wahren Sachverhalt unterrichtet worden. Heute wird die Steuerung in Deutschland und Österreich nach Heusinger, in der Schweiz und im fremdsprachigen Ausland nach Walschaert benannt. Einige später entstandene Abarten, so die Heusingersteuerung mit gerader Schwinge von R. v. Helmholtz, die Winkelhebelsteuerung von Gölsdorf und die Bakersteuerung, haben gegenüber der Originalbauart keine große Bedeutung erlangt.

Heusinger hat während seiner Tätigkeit bei der Taunusbahn seine Steuerung nur zweimal ausgeführt: beim Umbau einer älteren 1A1-Lokomotive aus der Sharpsschen Lieferung und beim Neubau der schon erwähnten Tenderlokomotive. Danach ruhte die Erfindung lange Jahre. Erst 1860 begann sich die Walschaertsteuerung langsam in Belgien durchzusetzen, und Heusinger wurde später auch noch die Freude zuteil, das Vordringen seiner Steuerung auch bei den Bahnen des Deutschen Reiches zu beobachten. Im Jahre 1875 rüstete Henschel & Sohn in Kassel fünf 1B-Schnellzuglokomotiven der Westfälischen Eisenbahn mit der Heusingersteuerung aus. Dann folgten, wenn auch erst fünf Jahre später, die 1B1-Außenrahmen-Tenderlokomotiven der Unterelbischen Eisenbahn, geliefert aus dem Grafenstadener Werk der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft, und schließlich 1883 die 1A-Verbund-Tenderlokomotiven der Firma Henschel für die Eisenbahndirektion Hannover, die später als Gattung T0 bezeichnet wurden. Die preußischen „Normallokomotiven“ (P 2,

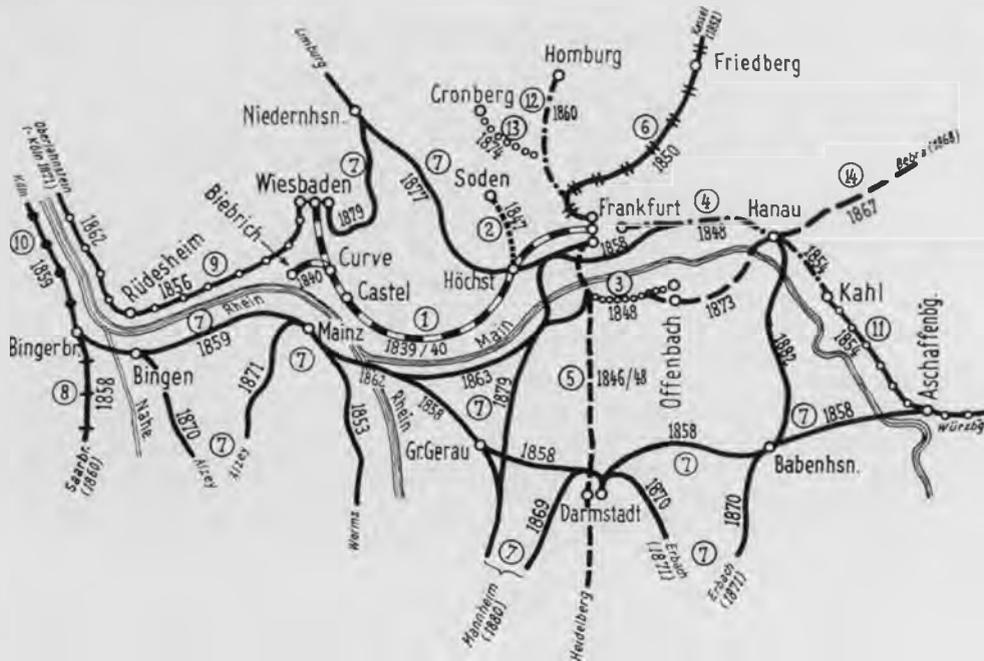
P 3¹, S 1, G 3, T 1, T 2, T 3) wurden noch mit der Allan-Trick-Steuerung entworfen; erst die von A. v. Borries stammende Verbundspielart der 1B-Schnellzuglokomotive S 1 erhielt die Heusingersteuerung. Bezeichnend ist, daß die weitverbreitete „Schule des Lokomotivführers“ von Brosius und Koch [47] noch in der 5. Auflage von 1884 in dem über 100 Seiten zählenden Kapitel über die Steuerungen die Bauarten von Heusinger und Walschaert nicht einmal erwähnt! Nur bei der weiter hinten (S. 551) kurz beschriebenen „kolossalsten aller Locomotiven der Wiener Weltausstellung“ steht der Vermerk „Die Steuerung ist nach H. v. Waldegg, verändert von Walschaert“. Der Irrtum Heusingers über Walschaerts geistiges Miteigentum an der neuen Steuerung klingt hier noch nach 35 Jahren nach! Aber seit 1890 war der Sieg der Heusingersteuerung über die älteren Zweixzentersteuerungen nicht mehr aufzuhalten; als letztes Land hat Großbritannien nachgegeben und in seinen neuen Einheitslokomotiven endgültig die Stephensonsteuerung fallen lassen.

Im Zusammenhang mit der Steuerung ist schon die 1A1-Tenderlokomotive „Glückauf“ genannt worden. Heusinger hat sie auf eigene Rechnung in seiner Werkstätte zu Castel erbaut und ihr allerlei Neues mit auf den Weg gegeben, neben seiner Steuerung einen Kessel mit rückkehrendem Rohrbündel, geräumige Kästen „zur Aufnahme von Briefschaften und Werkzeugen“ und „6 bequeme Sitzplätze und davor eine Gallerie an beiden Seiten des Rahmens“. Die Lokomotive, eine der ersten deutschen Tenderlokomotiven, war als Inspektionsmaschine für den Zweigbahndienst und für „öfters vorkommende unerwartet angeordnete kleine Extrazüge“ gedacht, zu welchem Zweck sie mit Fremddampf von einer größeren Lokomotive aus angeheizt und in einer Viertelstunde dienstbereit hergerichtet werden sollte. Heusinger war recht stolz auf dieses Maschinchen; er hat ihr eine besondere Beschreibung [6] gewidmet und hatte vor, sie auf der Londoner Industrieausstellung auszustellen. Leider war sie nicht rechtzeitig fertig geworden; indes waren „alle Theile auf das sorgfältigste und solideste ausgearbeitet“, so daß er überzeugt war, er „hätte sich dieser Arbeit dort nicht zu schämen brauchen“. Heusingers Hoffnungen haben sich nicht erfüllt; dem „Ersten Bericht“ [6] folgten keine weiteren, und das Lokomotivchen, das mit wenig über 7 t Gewicht für den praktischen Eisenbahndienst doch wohl zu leicht und schwach war, zudem mit seinen unerprobten Einrichtungen an mancher Kinderkrankheit gelitten haben mag, wurde stillschweigend an einen Bauunternehmer in Lüttich verkauft, wo sich seine Spuren verlieren [48].

Allmählich kam Heusinger zu der Überzeugung, daß „die kleine Taunusbahn seiner rastlosen Thätigkeit keinen genügenden Wirkungskreis böte“. Der Vater hatte dies zu seinem Kummer vorausgesehen; er, der in dem kinderreichen und schmal dotierten Pfarrhaushalt lebte, konnte nicht begreifen, wie man mit dem „enormen“ Gehalt von 1500 fl, freier Wohnung und Holz („das hat ja kein Rath in Wiesbaden“) nicht zufrieden sein könnte. „Laß nun aber“, so schrieb er seinem Sohn, „alle Grillen und hochfliegenden Pläne fahren und halte fest an dem, was Du hast und erlangen kannst . . . und laß, da Du nun vollauf zu tun hast, die Projekte einstweilen ruhen!“ Dies war aber nicht im Sinne des ingenieusen Sohnes, der bereits beschlossen hatte, zu dem gerade besonders blühenden Bahnbau überzugehen. Obgleich er „bisher nur im Eisenbahnmaschinenwesen thätig gewesen war, und sich daher durch

Selbststudium die erforderlichen Kenntnisse des Eisenbahnbauingenieurs erwerben mußte“, war es ihm in Kürze möglich, auf ein neues — sein drittes — Tätigkeitsgebiet überzugehen. Am 12. Januar 1854 legte er seine Stellung als Maschinenmeister der Taunus-Eisenbahn nieder; in seinem Zeugnis wurde ihm bescheinigt, daß er seine Stellung „zur vollkommensten Zufriedenheit des Verwaltungsraths bekleidet und sich stets als pflichtgetreuer und als wissenschaftlich gebildeter tüchtiger Beamter und Techniker erwiesen“ habe. Er übernahm nun die Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Frankfurt am Main und Homburg vor der Höhe und siedelte zu diesem Zweck nach Homburg über.

bank versprochen regen Verkehr „höherklassiger“ Fahrgäste und reichen Gewinn. Ende 1854 endlich war eine Konzession erteilt worden; weil sie nicht ausgenutzt wurde, verfiel sie 1856 wieder. Erst 1859 wurde die Bahngesellschaft endgültig gebildet und der Bau begonnen; am 10. September 1860 wurde die Strecke eröffnet. Die Linie begann in Bockenheim (heute Frankfurt West) und führte über Rödelheim und Oberursel nach Bad Homburg. Der Abschnitt Bockenheim—Frankfurt wurde mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftlich benutzt. Seit 1874 schloß sich in Rödelheim die Cronberger Eisenbahn nach Cronberg im Taunus an, die ihre Züge ebenfalls über die Homburger und die Main-Weser-Bahn bis Frankfurt



Eisenbahnen im Rhein-Main-Gebiet zur Zeit Heusingers von Waldegg

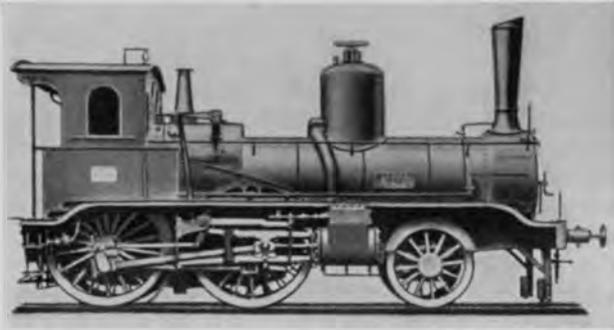
- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| 1 Taunus-Eisenbahn | 8 Rhein-Nahe-Eisenbahn |
| 2 Höchst-Sodener Eisenbahn | 9 Nassauische Staatseisenbahn |
| 3 Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn | 10 Rheinische Eisenbahn |
| 4 Frankfurt-Hanauer Eisenbahn | 11 Bayerische Staatseisenbahn |
| 5 Main-Neckar-Eisenbahn | 12 Homburger Eisenbahn |
| 6 Main-Weser-Eisenbahn | 13 Cronberger Eisenbahn |
| 7 Hessische Ludwigs-Eisenbahn | 14 Frankfurt-Bebraer Eisenbahn |

Die Homburger Eisenbahn [49] hat eine lange Vorgeschichte. Linienführung, Bau und Betrieb mußten nicht nur auf die Wünsche des Landesherrn — Homburg war bis 1866 Residenz eines souveränen hessischen Landgrafen —, der Bevölkerung, der Thurn und Taxisschen Postverwaltung, des aufstrebenden Badebetriebs, der Spielbank, der Fuhrleute und der Geldgeber Rücksicht nehmen, sondern sich auch den widerstrebenden Interessen der — trotz der Länge oder besser „Kürze“ von 22 km — beteiligten fünf selbständigen Staaten anpassen: nämlich außer Hessen-Homburg Hessen-Darmstadt, Hessen-Kassel (Kurhessen), Nassau und Frankfurt. Ursprünglich war an eine Führung der 1852 eröffneten Main-Weser-Bahn, der Verbindung Frankfurts mit Kassel, über Homburg gedacht. Kurhessen hintertrieb dies; es wird berichtet, der Kurfürst habe seine Orangenbäume nicht verschmerzen können, die er in einer schwarzen Stunde der Homburger Spielbank zum Pfand lassen mußte, als ihn das Spielglück verlassen hatte. Seit 1845 meldete sich ein Finanzmann nach dem anderen, der in Homburg eine Eisenbahn-Gesellschaft gründen wollte, denn das weltbekannte Bad und eine einträgliche Spiel-

durchführte. Am 1. Januar 1880 ging die Homburger Eisenbahn in den Besitz des preußischen Staates über.

Bei der Betriebseröffnung verfügte die Bahn über vier 1B-Lokomotiven, die von Henschel in Kassel geliefert waren, fünf Wagen 1./2. Klasse, sieben Wagen 2./3. Klasse, 16 Wagen 3. Klasse, vier Gepäckwagen, vier bedeckte und 16 offene Güterwagen. Es ist anzunehmen, daß Heusinger noch an der Bestellung dieser Fahrzeuge mitgewirkt hat.

Schon zu Beginn der fünfziger Jahre, also noch in seiner Stellung als Taunusbahn-Maschinenmeister, hat Heusinger teils Projekte für die Homburger Eisenbahn selbst aufgestellt, teils solche anderer Ingenieure begutachtet. Die Fühlung, die er dadurch bereits mit den landgräflichen Behörden und mit den anderen für den Bahnbau eintretenden Stellen hatte, hat sicher zu seiner endgültigen Berufung zum Oberingenieur der Homburger Eisenbahn und zum landgräflichen Kommissar, also dem Beamten, der das Staatsinteresse beim Bahnbau zu wahren hatte, beigetragen.

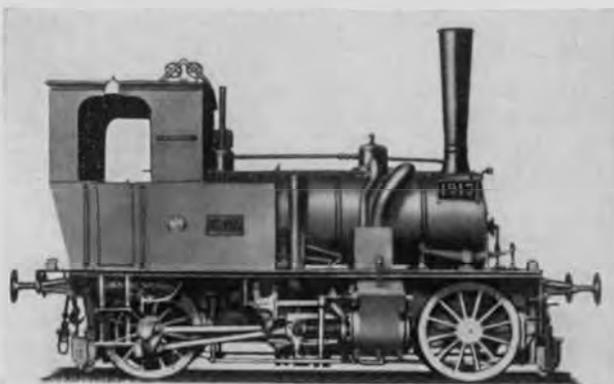


1 B-Schnellzuglokomotive der Westfälischen Eisenbahn mit Heusinger-Steuerung. Gebaut 1875 von Henschel & Sohn, Kassel

Weil aber Planung und Vorarbeiten sich noch ganze fünf Jahre hinzogen, war verständlicherweise *Heusinger* keineswegs durch seine Dienstpflichten als Oberingenieur ausgefüllt. Daß der tätige Mann in der freien Zeit die Hände in den Schoß legte, war nicht zu erwarten. Er erfand eine „Quell- und Tintenfaßfeder“ (Füllfederhalter) und eine Kattunpresse und betätigte sich als Bauunternehmer. Neben einer Grabkapelle für seine 1859 in Homburg verstorbene dritte Frau erstellte er zwölf Wohnhäuser im damals Mode gewordenen Backstein-Villen-Stil, den er selbst „sehr gefällig“ fand, der unserem heutigen Geschmack jedoch nicht mehr entspricht. Dagegen kann uns das alte Homburger Empfangsgebäude, das nach der Aufhebung der Kopfbahnhoferanlage einige Zoll- und Finanzdienststellen aufnahm, in seiner schlichten Form auch heute noch ansprechen. Die Baustoffe für diese Bauten bezog *Heusinger* aus seiner eigenen „Fabrik Waldegg, Landgräfllich Hessisch ausschließlich privilegierter Fabrik von thoenernen Oefen, Roehren und Bau-Ornamenten, Zigelei, Kalkbrennerei und Sandgruben“, die er Mitte der fünfziger Jahre gegründet hatte.

Die Erfahrungen, die er als Ziegeleibesitzer sammelte, waren ihm ein willkommener Anlaß, hierüber wieder in zwei Lehrbüchern [7 und 8] zu berichten. Auch auf diesem ihm bisher so fern liegenden Gebiet hat sich *Heusinger* offenbar gründliche Kenntnisse angeeignet, denn die beiden Bücher konnten bis zu seinem Tode mehrmals neu aufgelegt werden. In diesen Jahren erschien außerdem ein zweites familiengeschichtliches Werk, eine Urkundensammlung [9], und schließlich gab er mit einem Mitarbeiter zusammen eine Art Lehrbuch des Lokomotivbaus

1 A-Verbund-Tenderlokomotive der Kgl. Eisenbahndirektion Hannover mit Heusinger-Steuerung. Gebaut 1883 von Henschel & Sohn, Kassel



[10] heraus, das die konstruktiven Einzelheiten der wichtigsten Lokomotiveinzelteile für die Fachwelt zusammenfaßte. Dagegen mußte er sich 1856 leider entschließen, die Schriftleitung des „Organs“ an *Baurat Scheffler* in Braunschweig abzutreten, weil er durch seinen neuen Aufgabenkreis viel zum Reisen und zum Wohnen an kleinen Orten fern allem Verkehr gezwungen und deshalb nicht mehr in der Lage war, so regelmäßig der Redaktionstätigkeit nachzukommen, wie es das pünktliche Erscheinen einer Zeitschrift eben erfordert.

Mit der Betriebseröffnung der Homburger Eisenbahn wurde der Dienstvertrag mit dem bauleitenden Oberingenieur aufgelöst. Ursprünglich war *Heusinger* als Betriebsdirektor der neuen Bahn in Aussicht genommen, aber es gelang einem Homburger Spekulanten namens *Schwarzschild*, stattdessen seinem Schwiegersohn diesen Posten zuzuschancen. *Jacobi* [49] meint, wenn „ersterer (*Heusinger*) hier geblieben wäre, wer weiß, ob durch diesen tatkräftigen Mann damals Homburg, vielleicht allerdings nicht zum Nutzen des Bades selbst, nicht eine Industriestadt geworden wäre, was ja von gewissen Seiten auch neuerdings immer wieder erstrebt wurde“. *Heusinger* suchte und fand nun weitere Beschäftigung bei den Vorarbeiten zur Deisterbahn [11 und 12] und zur Südharzbahn*) und fand daneben noch die Zeit, seine Gedanken über einen vollständig aus Eisen bestehenden Eisenbahnoberbau zu veröffentlichen [13]. In Osterode, wohin er während der Projektierung der Südharzbahn übersiedelt war, nahm er 1863 seine vierte Frau *Anna Quentin*. Sie schenkte ihm zu den sechs Kindern, die er aus den drei ersten Ehen hatte, noch eine Tochter und zwei Söhne.

Unterdessen war auch die Homburger Ziegelei einer Geschäftskrise zum Opfer gefallen, und die Landhäuser hatten mit Verlust verkauft werden müssen. *Heusingers* letzte Beschäftigung mit dem Hochbau war der „Pferdestall mit gewölbter Decke und einer frei tragenden Treppe nach dem Fruchtboden obenauf, ganz in Annalithguß oder Gypsbeton“. Ein Modell davon wurde auf der „Internationalen Landwirthschaftlichen Ausstellung“ 1863 in Hamburg vorgeführt. Danach widmete sich *Heusinger* neben seinem Hauptberuf wieder der Eisenbahnliteratur; er begann eine Bibliographie des gesamten Schrifttums über das Eisenbahnwesen herauszugeben [14], die jedoch, soweit festzustellen, nie vollendet worden ist.

In Osterode erreichte nun *Heusinger* der Ruf, der für sein weiteres Leben bestimmend war. Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hatte nämlich beschlossen, neben der „Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, die die Gebiete der allgemeinen Verwaltung, des Personalwesens, des Verkehrs, der Tarife und des Betriebes pflegen sollte, ein besonderes technisches Vereinsorgan zu schaffen. Hierfür war das „Organ“ [3] ausersehen worden, das, wie wir wissen, von *Heusinger* gegründet und bis 1856 geleitet worden war. Nun übertrug ihm der Eisenbahnverein 1863 die Schriftleitung seiner alten Zeitschrift, die er jetzt in wesentlich größerem Rahmen herausgeben konnte. *Heusinger* war, wie die noch folgenden 22 Jahre außerordentlich fleißiger Tätigkeit im Dienste des „Vereines“ bewiesen haben, der richtige Mann für diesen Platz. Dazu hat ihn neben seinen angeborenen literarischen Neigungen und seiner buch-

*) Hiermit ist die Regelspurstrecke Nordhausen—Walkenried—Nörthheim gemeint, nicht die heute Südharzbahn heißende Schmalspurbahn von Walkenried nach Braunlage und Tanne