

Die

Entstehung der Rheinischen
Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorwort.

Die Wirtschaftsgeschichte des 19. Jahrhunderts ist eine reiche Fundgrube, für deren Erschließung aber bisher noch wenig getan worden ist. Schon mancher Forscher hat seine Verwunderung darüber ausgesprochen, daß in einem literarisch so regsamen Zeitalter die Entwicklung der großen Unternehmungen der Industrie und des Handels, die doch die Hauptträger des gewaltigen Aufschwunges im deutschen Wirtschaftsleben gewesen sind, noch keine größere Anziehungskraft auf die Historiker und Nationalökonomien ausgeübt hat. Aber in den letzten Jahren hat sich hier ein Wandel angebahnt. Naturgemäß bot für wirtschaftsgeschichtliche Darstellungen der deutsche Westen, Rheinland-Westfalen, die gesegneten Gegenden unseres Vaterlandes, in denen sich die moderne Wirtschaftsweise am frühesten und am reichsten entfaltete, das nächstliegende Arbeitsfeld. Die Biographien der Pioniere des ökonomischen Fortschrittes waren die Form, die man hauptsächlich wählte, um die großen Veränderungen zu veranschaulichen, die uns das letzte Jahrhundert gebracht hat; die Biographien Harkorts von Berger, Hansemanns und von der Heydts von Bergengrün, Camphausens von Caspary, Mevissens von Hansen sind als Werke dieser Art zu erwähnen.

Fast unbenutzt dagegen ist, so oft auch gerade in letzter Zeit und gerade von einzelnen Nationalökonomien die Forderung erhoben wurde, das Aktenmaterial der führenden Unternehmungen zu geschlossenen Darstellungen ihres Werdens und ihrer Bedeutung. Da hat es sich das 1906 begründete Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsarchiv in Köln zur Aufgabe gemacht, solche Arbeiten zu ermöglichen.

Wie der Titel der Arbeit besagt, war es die Aufgabe, zunächst einmal quellenmäßig nach dem überaus reichhaltigen Aktenmaterial

eine Entstehungsgeschichte jenes großen, in seiner Bedeutung für Rheinland-Westfalen kaum zu überschätzenden Unternehmens zu geben. Erst wenn die ganze Geschichte der Rheinischen Eisenbahn vorliegt, wird man erkennen können, ein wie wichtiger Faktor sie in der Werdezeit des modernen deutschen Wirtschaftslebens gewesen ist, wie sie unter der Leitung ungewöhnlicher Männer, eines Camphausen, eines Hansemann, eines Mevissen, eines Rennen — um nur die hervorragendsten zu nennen — geradezu zu einem Musterbeispiele deutschen Unternehmungsgeistes und deutscher Tüchtigkeit wurde. Es war dabei für den Bearbeiter nach vielen Seiten hin eine energische Beschränkung geboten, um über die Fülle des Stoffes Herr zu werden. Als zeitliche Grenze für die erste Epoche, gewissermaßen die Vorgeschichte der Rheinischen Eisenbahn, konnte das Ende des Jahres 1843, also die Vollendung der ersten Strecke von Köln bis Herbesthal angenommen werden. Doch war es notwendig, einige Entwicklungsreihen noch etwas weiter zu führen, bis nämlich eine gewisse Konsolidation eingetreten war, bis in den verschiedenen Aufgabenkreisen der Eisenbahn die Grundlagen geschaffen waren, auf denen nun zunächst in regelmäßigem, gleichbleibendem Gange weiter gearbeitet werden konnte.

Was die Quellen angeht, so war es überhaupt kaum tunlich, für jede einzelne Angabe die Belegstelle zu vermerken. Es sind daher nur generell am Schluß der Arbeit die zugrunde liegenden wichtigeren Aktenbände genannt worden. Meist werden die einzelnen Stücke ohne Schwierigkeit zu finden sein. Doch sei gleich bemerkt, daß zumal bei allgemeineren Betrachtungen sehr häufig auch auf andere Akten, auch aus späterer Zeit, Rücksicht genommen werden mußte. Die Belege aus der Literatur dagegen sind in den Fußnoten vollständig angegeben. —

Es ist dem Verfasser eine angenehme Pflicht, auch an dieser Stelle denjenigen Männern seinen wärmsten Dank auszusprechen, die ihn bei seiner Arbeit fort und fort durch ihren Rat und durch die Angabe von weiterem Material unterstützt haben. Es sind das die Herren Archivdirektor Professor Dr. Hansen, der Archivar des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchivs Dr. Schwann, Professor Dr. Wiedenfeld in Köln und Professor Dr. H. Schumacher in Bonn.

Bonn, im September 1909.

Karl Kumpmann.