



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der Hohenzollern

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

W. Micke, Die Entwicklung der Eisenbahnen.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82523](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-82523)

Die Entwicklung der Eisenbahnen

⊞ Von Regierungsrat Dr. Mücke, Hannover ⊞

Erster Abschnitt. Allgemeines.



ein Ereignis in der Wirtschaftsgeichte der Kulturländer hat bisher einen größeren Einfluß auf die Entwicklung von Handel und Verkehr ausgeübt als der Bau der Eisenbahnen. Erst 70 Jahre trennen uns von dem Beginn dieser Epoche; in dieser kurzen Zeit ist aber das Wirtschaftsleben durch die plötzliche Erschließung ungeheurer Absatz- und Erzeugungsgebiete und die Schaffung zahlloser neuer Werte auf eine ganz veränderte Grundlage gestellt worden. Nur zögernd war man an den Bau der ersten Bahnen herangetreten, weil man diese Wirkungen nicht voraussah, vielfach sogar Schädigungen befürchtete und fast überall die Rentabilität der neuen Unternehmungen bezweifelte. Man erkannte jedoch bald, wie sehr man den Erfolg unterschätzt hatte, und einen wie wohlthätigen Einfluß das neue Verkehrsmittel auf alle Faktoren des Wirtschafts- und Kulturlebens ausübte. In rascher Folge entstanden nun zahlreiche neue Linien. Während aber anfangs die Gründung von Eisenbahnlinien dem Unternehmungsgeist von Privatpersonen und Privatgesellschaften überlassen war, griff später in Preußen der Staat ein in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit einer Zentralisierung unter der Staatshoheit, und schuf nach Erwerb der meisten Privateisenbahnen in kurzer Zeit das gewaltige Netz, das heute unser Vaterland bedeckt.

Bei dieser Entwicklung ist das Gebiet der Grafschaft Ravensberg und des Fürstentums Minden nicht zu kurz gekommen. Schon 1847 erhielt es die Bahnverbindung Bielefeld-Minden als Teil der Strecke Köln-Minden. Ihr schlossen sich später zahlreiche andere Eisenbahn- und Kleinbahnlinien an, so daß das Gebiet heute zu den mit Eisenbahnen am besten bedachten Landesteilen Preußens gehört. Dabei gewann die Köln-Mindener Linie immer mehr an Bedeutung. Der Anschluß nach Hannover und Berlin, die von diesen Städten ausgehenden großen Hauptlinien nach der Nordsee, Ostdeutschland, Rußland und Süddeutschland und die auf der anderen Seite über Köln hinaus anschließenden Verbindungen nach Belgien, Holland, England und Frankreich entwickelten einen bedeutenden internationalen Verkehr und machten die Linie nach und nach zur Hauptverkehrsader zwischen dem Osten und Westen Europas, die heute die Städte Bielefeld und Minden und das dazwischen liegende Land den Absatzgebieten fast der ganzen Welt erschließt. Die Bewältigung dieses Riesenverkehrs stellt an den Betrieb die höchsten Anforderungen. Die Zahl der Züge (einschließlich der Lokalzüge) ist auf nahezu 200 täglich gestiegen und kann unter den jetzigen Verhältnissen nicht weiter vermehrt werden. Es ist deshalb schon jetzt eine bedeutende Erweiterung der Bahnanlagen nötig geworden; durch den viergleisigen Ausbau der Strecke Bielefeld-Iffelhorst und den

Umbau des Bahnhofes Bielefeld wird dem Bedürfnisse nach Entlastung vorerst genügt werden.

Außer der Hauptlinie besitzt unser Gebiet noch eine zweite sehr wichtige Eisenbahnverbindung in der Linie Rheine bezw. Münster-Osnabrück (1856/71)-Hildesheim (1875), die die Hauptlinie bei Löhne kreuzt. Sie verdankt ihre Entstehung dem Wunsche nach einer direkten Verbindung zwischen Mitteldeutschland einerseits und dem Niederrhein, Holland und England andererseits.

Neben diesen Linien haben die übrigen Verbindungen mehr lokale Bedeutung: die Eisenbahnen Herford-Lage (1880)-Himmighausen (1895), Herford-Bünde (1904)-Bassum (1901), Bielefeld-Paderborn (1902), Bielefeld-Osnabrück (1886), Bielefeld-Lage (1904)-Hameln (1897) und die Kleinbahnen Minden-Uchte, Minden-Lübbecke, Herford-Salzhausen-Blottho, Herford-Wallenbrück, Bielefeld-Schildesche-Enger und Bielefeld-Schildesche-Werther vermitteln vorzugsweise den Ortsverkehr.

Die Gesamtlänge der Eisenbahnlinien in Ravensberg und Minden beträgt etwa 170 km, die der Kleinbahnlinien etwa 150 km; die zahlreichen Privatanschlußgleise sind nicht mitgerechnet.

Es verlohnt sich, einen Blick auf die Entstehung und Entwicklung des großen Unternehmens zu werfen, das unserem Gebiete die erste und bedeutendste Eisenbahn gegeben hat.

Zweiter Abschnitt. Geschichte der Cöln-Mindener Eisenbahn.

Unter den ersten Entwürfen, die die Erfindung Stephenson's für Deutschland nutzbar zu machen bezweckten, befand sich ein Plan zur Erschließung des Hinterlandes der Weser. Schon in dem Landtagsabschiede des ersten westfälischen Landtags vom 22. Juli 1832 nahm der Gedanke, die Weser bei Minden mit der Lippe durch eine Eisenbahn zu verbinden, festere Gestalt an. Bei näherer Prüfung entschied man sich jedoch dafür, gleich auf eine Verbindung mit dem Rheine hinzuwirken, die der preussische Minister v. Moß bereits früher empfohlen hatte. Ein in Minden 1832 zusammengetretenes Komitee brachte den Plan öffentlich in Anregung¹⁾. Auch in vielen anderen an dem Bau der Bahn interessierten Städten bildeten sich Komitees zur gemeinschaftlichen Förderung des Unternehmens. Besondere Unterstützung fand es durch den Großindustriellen Friedrich Harkort in Wetter²⁾ und gleichzeitig auch durch den bekannten Eisenbahnpropheten Friedrich List, der die Schaffung eines großen Eisenbahnnetzes mit Leipzig als Mittelpunkt und unter anderen auch eine Eisenbahnverbindung von Minden nach Cöln befürwortete³⁾. Eine Aktiengesellschaft bildete sich unter dem Namen Rhein-Weser-Eisenbahn-Aktiengesellschaft am 28. September 1836 und erhielt die königliche Genehmigung ihres Statuts am 31. August 1837. Die anfängliche Begeisterung der Zeichner wich indes sehr bald einer Ernüchterung. Die Aktionäre waren durch die üblen Erfahrungen, die bei der Gründung anderer Gesellschaften gemacht waren, mißtrauisch geworden und weigerten sich zum großen Teil, die gezeichneten Beträge zu zahlen. Infolgedessen sah sich die Gesellschaft schon im Jahre 1841 genötigt zu liquidieren, ohne auch nur einen Spatenstich getan zu haben. Nun nahm die rheinische Eisenbahngesellschaft, die die Strecke Cöln-Herbesthal baute, den

Plan auf, ließ ihn aber bereits 1843 wegen der schlechten finanziellen Lage ihres eigenen Unternehmens wieder fallen. Ein von ihrem Vizepräsidenten Hansemann 1842 erstatteter sehr eingehender Bericht hatte jedoch die Lage so weit geklärt und namentlich auch die Rentabilität des Unternehmens so überzeugend nachgewiesen, daß seine Ausführung nur eine Frage der Zeit sein konnte. Am 23. Juni 1843 trat eine neue Gesellschaft zusammen, der die Verwirklichung des so lange geplanten Projekts gelang. Sie nannte sich zuerst ostrheinische Eisenbahngesellschaft, später Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Auf Grund der landesherrlichen Konzession vom 18. Dezember 1843 und eines schon früher mit der hannoverschen Staatsbahn wegen des Anschlusses nach Hannover geschlossenen Vertrages nahm die Gesellschaft den Bau in Angriff und förderte ihn so, daß die Strecke Deutz-Düsseldorf am 20. Dezember 1845, Düsseldorf-Duisburg am 9. Februar 1846 und Duisburg-Landesgrenze bei Minden (diese zugleich mit der Strecke Landesgrenze-Hannover) am 15. Oktober 1847 eröffnet werden konnte. Der Staat betätigte sein Interesse dadurch, daß er sich an dem auf 39 000 000 Mk. festgesetzten Aktienkapitale mit $\frac{1}{7}$ beteiligte und zugleich für den Rest einen Zinsgenuß von $3\frac{1}{2}\%$ garantierte.

Die Länge der drei genannten Strecken betrug zusammen 266,55 km. Im Laufe der Jahre schlossen sich der Stammbahn zahlreiche andere Linien an, als deren wichtigste die Linien Oberhausen-Arnhem (72,61 km), Cöln-Gießen (166,76 km) und Venlo-Osnabrück-Bremen-Hamburg (445,70 km) zu nennen sind. Die Gesamtlänge wuchs schließlich auf 1145,60 km.

Die Verkehrsergebnisse rechtfertigten die gehegten Erwartungen (S. Anlage 1). Die Haupteinnahmequelle war und blieb der Güterverkehr der Stammbahn; nur die Linien Oberhausen-Emmerich und Deutz-Gießen mußten zeitweise die staatsseitigen Zinsgarantien in Anspruch nehmen. Immerhin gestattete der Gesamtertrag eine durchschnittliche Verzinsung von 8,51%.

Bei der Konzessionierung der beiden letztgenannten Linien hatte sich der Staat den jederzeitigen Erwerb dieser Linien gegen Erstattung der Anlagekosten vorbehalten. Schon 1877 entschloß er sich, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, und dehnte die Verhandlungen zwei Jahre später auf das Gesamtunternehmen aus. Sollte doch auch die Cöln-Mindener Bahn als eins der bedeutendsten Privatunternehmen bei der großen Verstaatlichungsaktion, die in Preußen das Privatbahndurch das Staatsbahnsystem ersetzte, in Eigentum und Verwaltung des Fiskus übergehen. In der Begründung des Gesetzentwurfs betr. den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat⁴⁾ wird der Erwerb durch folgende bemerkenswerte Ausführungen empfohlen: „Durch die Erwerbung des Cöln-Mindener Unternehmens wird die fehlende Verbindung der Hannoverschen und Westfälischen Staatsbahnen in westlicher Richtung nach Cöln und dem Unterrhein geschaffen und zugleich eine zweite Verbindung mit Holland (via Arnhem gegenüber der jetzigen via Salzbbergen) für den Staat gewonnen. Der in Harburg endigenden Hannoverschen Staatsbahn wird die im Interesse des Verkehrs, wie im Interesse der Rentabilität dieser Bahn gleicherweise erwünschte Einführung in den Seehafenplatz Hamburg gegeben, welche anderenfalls nur mit einem enormen, wirtschaftlich nicht zu rechtfertigenden Kostenaufwand zu ermöglichen wäre. Vor allem erlangt der Staat mit dem Erwerbe des Cöln-Mindener Unternehmens eine das Rheinisch-Westfälische Kohlenrevier durchschneidende, durch ihre günstige Lage, zahlreiche Anschlüsse an die Gruben und gewerblichen Etablissements, sowie durch die seit langen Jahren befestigten und geordneten Verkehrsbeziehungen wichtige und den

Verkehr beherrschende Linie, in deren Besitz ihm der erwünschte Einfluß auf die Tariffstellung und die Verkehrsleitung für das bedeutendste Industriegebiet der Monarchie gesichert wird.“ Der Entwurf fand die Zustimmung der gesetzgebenden Faktoren und wurde zum Gesetz am 20. Dezember 1879. Danach ging die Cöln-Mindener Bahn für den Gesamtaufpreis von 516 289 233 Mk. am 1. Febr. 1880 in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1886 in das Eigentum des preussischen Staates über. Ihre Linien wurden zunächst der Königlichen Direktion der Cöln-Mindener Bahn unterstellt, die später die Bezeichnung Königliche Eisenbahndirektion Cöln (rechtsrheinische) erhielt; bei der späteren Organisation gingen sie in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektionen Cöln, Hannover, und Münster über.

Dritter Abschnitt. Statistik des Personen-, Güter- und Tierverkehrs.

Da die Eisenbahnlinien im Gebiete von Ravensberg und Minden nie zu einer Verwaltungseinheit zusammengefaßt worden sind, noch auch einen abgeschlossenen Teil einer solchen gebildet haben, entbehren sie auch einer besonderen Statistik. Man muß also, um einen Überblick über den Verkehr zu gewinnen, aus den Gesamtstatistiken die auf diese Strecken bezüglichen Angaben herausuchen und miteinander vergleichen. Dies ließ sich für den Zeitraum von 1893—1907 durch Benutzung der für die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster seit 1893 erscheinenden sehr ausführlichen Statistiken, die die Verkehrszahlen der einzelnen Stationen und Güterabfertigungen enthalten, ermöglichen. Der Zeitraum vor 1893 gestattete ein solches Verfahren nicht, da die hierfür vorhandenen Statistiken nur den Gesamtverkehr der Verwaltungsbezirke erkennen lassen. Für die Jahre 1846—1884 konnte deshalb nur eine Statistik des Personen- und Güterverkehrs der ganzen Cöln-Mindener Bahn gegeben werden; für den Zeitraum von 1885—1892 war aber auch dies nicht möglich, weil von 1885 ab die Statistiken nicht mehr wie bisher die Ergebnisse der einzelnen Direktionsbezirke aufführen, sondern nur die Gesamtzahlen für die ganze preussische Eisenbahnverwaltung bringen. Das Bild ist also nicht einheitlich. Immerhin läßt sich aus den Verkehrszahlen der Cöln-Mindener Bahn für die Jahre 1846—1884 ein Schluß auf die hier in Frage kommenden Strecken ziehen, da man annehmen kann, daß die Verkehrsentwicklung der Teilstrecken in ziemlich gleichem Maße fortgeschritten ist, wie im ganzen; die für die Jahre 1893—1907 mitgeteilten Zahlen lassen andererseits die Entwicklung gerade für die letzten und wohl am meisten interessierenden Zeitabschnitte ohne weiteres und mit aller Deutlichkeit erkennen. Bei allen Zahlen ist zu beachten, daß sie den Umfang des gesamten Verkehrs, also auch den der Stationen und Güterabfertigungen untereinander aufweisen.

1. Personenverkehr.

Die Anlage 1, die auch Angaben über den Bestand an Lokomotiven, Personen- und Güterwagen bis 1879 (dem Jahre der Verstaatlichung) enthält, ergibt, daß die Zahl der beförderten Personen auf der Cöln-Mindener Bahn seit ihrer Eröffnung von 660 020 auf 12 102 178, also fast auf das Zwanzigfache gestiegen ist.

Anlage 1

Im allgemeinen steigen die Zahlen gleichmäßig an; nur das Kriegsjahr 1870 verursacht ein Sinken auf die Hälfte des Vorjahres. Auch aus der Anlage 2 geht hervor, daß die Steigerung von Jahr zu Jahr (mit Ausnahme von 1896) in erfreulicher Weise fortschreitet.

Anlage 2

2. Güter- und Tierverkehr.

Wie der Personenverkehr, so hat sich auch der Güterverkehr auf der Cöln-Mindener Bahn aus kleinen Anfängen in immer steigendem Maße zu einer ansehnlichen Höhe entwickelt. Die Tonnenzahl der beförderten Güter ist in der Zeit von 1846 bis 1884 von 3636 auf 26 036 172, also auf das 716fache gestiegen; dabei muß allerdings berücksichtigt werden, daß in dem gleichen Zeitraum die Länge der Strecken von 266,55 auf 1145,60 km angewachsen ist. Die Güter- und Tierbewegung im Gebiete von Ravensberg und Minden von 1893—1907 ist aus den als Anlage 3 und 4 beigelegten Tafeln ersichtlich. Sie enthalten eine Zusammenstellung der Jahresdurchschnittszahlen für die Zeiträume von 1893 bis 1899 und 1900 bis 1907 nach Empfang und Versand der Hauptgüter- und Tierklassen. Die beigelegten Unterschiede dieser Zahlen lassen erkennen, wie der Empfang und Versand der einzelnen Güter- und Tierklassen zu- und abnimmt; der Vergleich der Gesamtsummen der Einzelgruppen und aller Gruppen zusammen lehrt, daß ein Sinken schon innerhalb derselben Produktions- und Konsumtionszweige durch Steigen an anderer Stelle mehr als ausgeglichen wird⁵⁾ und daß die Gesamtentwicklung in starkem Fortschreiten begriffen ist.

Anl. 3 u. 4

Nach den Gewichtszahlen berechnet, haben in beiden Zeitabschnitten den Hauptanteil am Empfang die Gruppen 5, 8 und 1; am Versand die Gruppen 8, 6 und 1. Man würde aber fehlgehen, wenn man diese Güter lediglich nach den großen Gewichtszahlen als die Hauptproduktions- und Konsumtionsgüter unseres Gebietes ansehen wollte, denn diese Zahlen erklären sich zum Teil aus dem hohen spezifischen Gewicht und dem verhältnismäßig geringen Werte der Massengüter; ein richtiges Urteil über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Güterverkehrs kann nur unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Raummengen und der Werte gewonnen werden.

Auch ist zu berücksichtigen, daß die mitgeteilten Zahlen nicht die reinen Ausfuhr- und Einfuhrzahlen für unser Gebiet darstellen, da sie, wie schon erwähnt, den Lokalverkehr mitumfassen.

Anlage 1.

Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Cöln-Mindener Eisenbahn. 1846—1884.

| Jahr | Bestand an: | | | Es wurden befördert: | |
|------|------------------|--------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | Lokomo- tiven | Personen- wagen | Güter- wagen | Personen Anzahl | Güter Tonnen |
| 1846 | 14 | 49 | 128 | 660020 | 3636 |
| 1847 | 33 | 91 | 650 | 1063849 | 80237 |
| 1848 | 54 | 118 | 1479 | 1451703 | 164613 |
| 1849 | 54 | 118 | 1716 | 1385084 | 303858 |
| 1850 | 58 | 118 | 2174 | 1488195 | 440710 |
| 1851 | 65 | 119 | 1958 | 1580585 | 647251 |
| 1852 | 73 | 119 | 2036 | 1608152 | 833153 |
| 1853 | 78 | 119 | 2295 | 1512234 | 1000572 |
| 1854 | 93 | 119 | 2492 | 1650310 | 1386697 |
| 1855 | 115 | 119 | 2766 | 1756569 | 1792142 |
| 1856 | 129 | 121 | 3141 | 2030621 | 1972761 |
| 1857 | 146 | 123 | 3368 | 2685682 | 2268793,5 |
| 1858 | 150 | 135 | 3705 | 2696291 | 2471280,5 |
| 1859 | 160 | 160 | 3828 | 2797009 | 2291588,5 |
| 1860 | 176 | 160 | 4018 | 2520431 | 2655894,5 |
| 1861 | 210 | 171 | 4553 | 2532232 | 3266357,5 |
| 1862 | 230 | 181 | 5364 | 3374665 | 4152230 |
| 1863 | 244 | 202 | 5725 | 3523005 | 4722818,5 |
| 1864 | 244 | 204 | 5723 | 3701360 | 5548562 |
| 1865 | 268 | 201 | 6335 | 4051451 | 6413813,5 |
| 1866 | 295 | 205 | 7105 | 4256518 | 6084736 |
| 1867 | 312 | 238 | 7755 | 4338243 | 6627496,5 |
| 1868 | 314 | 224 | 7890 | 4345428 | 6743012,5 |
| 1869 | 326 | 222 | 8237 | 4470458 | 7293328,5 |
| 1870 | 325 | 221 | 9277 | 2237014 | 1845890,5 |
| 1871 | 369 | 221 | 10574 | 5344098 | 7834711 |
| 1872 | 435 | 344 | 12969 | 5588583 | 9056800 |
| 1873 | 519 | 344 | 12969 | 6344358 | 10141579 |
| 1874 | 594 | 418 | 16728 | 6553224 | 9409070,5 |
| 1875 | 613 | 417 | 16417 | 8354438 | 10144126 |
| 1876 | 622 | 416 | 16610 | 7837986 | 10471331 |
| 1877 | 620 | 413 | 16571 | 6856874 | 10343590 |
| 1878 | 619 | 411 | 16533 | 6600703 | 11178244 |
| 1879 | 619 | 401 | 16508 | 6555513 | 12018119 |
| 1880 | | | | 6978277 | 13006350 |
| 1881 | | | | 10407554 | 20630661 |
| 1882 | | | | 10912530 | 22791610 |
| 1883 | | | | 11143556 | 25430038 |
| 1884 | | | | 12102178 | 26036172 |

Anlage 2.

Personenverkehr im Gebiete der Grafschaft Ravensberg und des Fürstentums Minden. 1893—1907.

| Jahr | Anzahl der beförderten Personen | Jahr | Anzahl der beförderten Personen |
|------|---------------------------------------|------|---------------------------------------|
| 1893 | 1610147 | 1901 | 2635126 |
| 1894 | 1610965 | 1902 | 2636809 |
| 1895 | 2000075 | 1903 | 2689281 |
| 1896 | 1931858 | 1904 | 2732956 |
| 1897 | 2064053 | 1905 | 2783327 |
| 1898 | 2120074 | 1906 | 2914438 |
| 1899 | 2446576 | 1907 | 3117209 |
| 1900 | 2597951 | | |

Anlage 3.

Güterverkehr im Gebiete der Grafschaft Ravensberg und des Fürstentums Minden. 1893—1907.

| Gütergruppen | Jahresdurchschnitt der Statsj. 1893—99 | | Jahresdurchschnitt der Statsj. 1900—07 | | Unterschied beider Zeitabschnitte | |
|---|---|--------------|---|--------------|--------------------------------------|--------------|
| | Empfang t | Verfand t | Empfang t | Verfand t | Empfang t | Verfand t |
| 1. Erzeugnisse des Getreide-, Obst- und Gemüsebaues. | | | | | | |
| a) Getreide und Samereien | 39 201,5 | 26 558 | 45 304 | 25 226,5 | + 6 102,5 | — 1 131,5 |
| b) Mühlenfabrikate . . | 19 530,5 | 24 350 | 41 455,5 | 27 182 | + 21 925 | + 2 832 |
| c) Heu, Stroh, Spreu, Häcksel | | | 3 183,5 | 1 360,5 | + 3 183,5 | + 1 360,5 |
| d) Kartoffeln | 3 587,5 | 1 984 | 6 867 | 4 377 | + 3 279,5 | + 2 393 |
| e) Spiritus, Essig . . | 2 021,5 | 1 016 | 2 556 | 1 181 | + 534,5 | + 165 |
| f) Bier | 8 383 | 10 137,5 | 10 762 | 16 836 | + 2 379 | + 6 678,5 |
| g) Rüben, Rüben- schnitz | 1 673,5 | 6 224 | 959 | 4 144,5 | — 716,5 | — 2 079,5 |
| h) Zucker, Sirup, Melasse | 7 202,5 | 1 957,5 | 11 439 | 7 858,5 | + 4 236,5 | + 5 901 |
| i) Obst, Gemüse und sonst. Pflanzen . . | 951 | 2 866,5 | 4 596,5 | 1 500,5 | + 3 645,5 | — 1 366 |
| k) Wein, Apfelwein, Most | 757 | 288 | 1 143 | 247 | + 386 | — 41 |
| zusf. | 83 308 | 75 401,5 | 128 265,5 | 89 913,5 | + 44 957,5 | + 14 512 |
| 2. Erzeugnisse der Tierzucht, Fische. | | | | | | |
| a) Fleisch und Speck . | 431 | 206 | 669 | 337,5 | + 238 | + 131,5 |
| b) Häute, Felle, Leder . | 485 | 306,5 | 835,5 | 582,5 | + 350,5 | + 276 |
| c) Knochen | 1 607 | 351 | 1 327,5 | 151 | — 279,5 | — 200 |
| d) Natürl. Dünger . . | 4 631 | 3 047,5 | 31 435 | 17 893 | + 26 804 | + 14 845,5 |
| e) Fische | 579 | 44,5 | 686 | 35 | + 107 | — 9,5 |
| zusf. | 7 733 | 3 955,5 | 34 953 | 18 999 | + 27 220 | + 15 043,5 |
| 3. Spinnstoffe und Textilwaren. | | | | | | |
| a) Wolle | 9,5 | 89,5 | 59 | 244 | + 49,5 | + 154,5 |
| b) Baumwolle | 277 | 184 | 488 | 75,5 | + 211 | — 108,5 |
| c) Flachs, Hanf, Jute . | 7 851 | 1 235 | 5 427 | 1 439,5 | — 2 424 | + 204,5 |
| d) Garne und Twiste . | 3 614,5 | 5 207 | 5 049 | 5 881 | + 1 434,5 | + 674 |
| e) Manufakturwaren . | | | 3 225 | 4 427 | + 3 225 | + 4 427 |
| zusf. | 11 752 | 6 715,5 | 14 248 | 12 067 | + 2 496 | + 5 351,5 |
| 4. Holz und Papier. | | | | | | |
| a) Rundholz, Nutzholz . | 40 752,5 | 6 373 | 66 486,5 | 12 820 | + 25 734 | + 6 447 |
| b) Holzwaren | | | 2 159 | 1 465 | + 2 159 | + 1 465 |
| c) Borke, Lohe | 455 | 25,5 | 639 | 32 | + 184 | + 6,5 |
| d) Holzzeugmasse . . . | 2 906 | 3 | 887 | 5 | — 2 019 | + 2 |
| e) Papier und Pappe . . | 4 492 | 4 270 | 10 692 | 4 175 | + 6 200 | — 95 |
| f) Dachpappe | 234,5 | 885,5 | 958 | 3 625 | + 723,5 | + 2 739,5 |
| g) Lumpen | 3 850 | 3 606 | 9 875 | 8 535 | + 6 025 | + 4 929 |
| zusf. | 52 690 | 15 163 | 91 696,5 | 30 657 | + 39 006,5 | + 15 494 |
| 5. Brennstoffe. | | | | | | |
| a) Brennholz | 11 320 | 14 270,5 | 12 156 | 15 451 | + 830 | + 1 180,5 |
| b) Torf, Holzkohlen . . | 918 | 48 | 1 706,5 | 61 | + 788,5 | + 13 |
| c) Braunkohl., Brif. . . | 497 | | 6 047 | 12,5 | + 5 550 | + 12,5 |
| d) Steinkohlen, Koks . | 403 072,5 | 4 287 | 624 432,5 | 7 858,5 | + 221 360 | + 3 571,5 |
| e) Teer, Asphalt . . . | 724 | 290 | 2 418 | 585 | + 1 694 | + 295 |
| f) Petrol., Mineralöle . | 4 031 | 986 | 6 826,5 | 1 125,5 | + 2 795,5 | + 139,5 |
| zusf. | 420 562,5 | 19 881,5 | 653 586,5 | 25 293,5 | + 223 024 | + 5 412 |

| Gütergruppen | Jahresdurchschnitt der Statsj. 1893—99 | | Jahresdurchschnitt der Statsj. 1900—07 | | Unterschied beider Zeitabschnitte | |
|--|---|-----------------|---|---------------|--------------------------------------|-------------------|
| | Empfang t | Verfand t | Empfang t | Verfand t | Empfang t | Verfand t |
| 6. Eisen und Stahl. | | | | | | |
| a) Eisenerz | 197 | 88381 | 74,5 | 159774 | — 122,5 | + 71393 |
| b) Roheisen (auch Luppen, Fasson- eisen, altes Eisen) | 32241 | 13593,5 | 56102 | 22871 | + 23861 | + 9277,5 |
| c) Schienen, Schwel- len, Achsen und Bandagen | 1371 | 1130 | 3918,5 | 2443 | + 2547,5 | + 1313 |
| d) Maschinen und Maschinenteile . . . | 2162 | 6334 | 5491 | 13107 | + 3329 | + 6773 |
| e) Röhren u. Säulen | 1564 | 180 | 2605,5 | 278 | + 1041,5 | + 98 |
| f) Draht | 327 | 92 | 1339,5 | 233 | + 1012,5 | + 141 |
| g) Sonstige Eisen- und Stahlwaren | 3304 | 6433 | 8666 | 10456 | + 5362 | + 4023 |
| zusf. | 41166 | 116143,5 | 78197 | 209162 | + 37031 | + 93018,5 |
| 7. Andere Metalle. | | | | | | |
| a) Blei- und Zinkerz | 1257 | 240 | | | — 1257 | — 240 |
| b) Übrige Erze | | | 6081,5 | 2903,5 | + 6081,5 | + 2903,5 |
| c) Blei und Mennige | 175 | 10 | 698 | 21 | + 523 | + 11 |
| d) Zink | 214 | 62,5 | 317 | 62 | + 103 | — 0,5 |
| e) Sonst. Metallwar. | | | 1240,5 | 1238 | + 1240,5 | + 1238 |
| zusf. | 1646 | 312,5 | 8437 | 4224,5 | + 6791 | + 3912 |
| 8. Erden und dergl. | | | | | | |
| a) Lehm, Mergel, Kies, Sand | 37936 | 48235 | 69760 | 142597 | + 31824 | + 94362 |
| b) Ton, Porzellanerde | | | 923 | 6 | — 923 | — 6 |
| c) Gebr. Kalk | 7402,5 | 16931 | 13502 | 51031,5 | + 6099,5 | + 34100,5 |
| d) Schiefer | 131,5 | 3 | 359 | 11 | + 227,5 | + 8 |
| e) Zement | 13084 | 9379 | 21664,5 | 8556 | + 8580,2 | — 823 |
| f) Zement- und Ton- röhren | 1366,5 | 1537 | 1972 | 3060 | + 605,5 | + 1523 |
| g) Gebr. u. bearbeitete Steine, Kunststeine | 53143,5 | 21284,5 | 105235 | 33448 | + 52091,5 | + 12163,5 |
| h) Tonwaren, Porzell. | 1396 | 287 | 3029 | 827,5 | + 1633 | + 540,5 |
| i) Glas u. Glaswaren | 3568 | 19829 | 8154 | 25215 | + 4586 | + 5386 |
| zusf. | 118028 | 117485,5 | 224598,5 | 264752 | + 106570,5 | + 147266,5 |
| 9. Chemikalien, Dro- gen, Genußmittel. | | | | | | |
| a) Eigentliche Chemi- kalien und Drogen | 6913 | 5048,5 | 9550,5 | 6174,5 | + 2637,5 | + 1126 |
| b) Salz | 5821,5 | 1314,5 | 5949 | 1236,5 | + 127,5 | — 78 |
| c) Künstl. Düngemitt. | 21006 | 18383 | 17671 | 30082 | — 3335 | + 11699 |
| d) Kaffee, Kaffeesur- rogate, Tee | 415 | 221 | 850,5 | 311,5 | + 435,5 | + 90,5 |
| e) Tabak (Rohtabak und Fabrikate) . . . | 4232 | 1502 | 4174,5 | 2325 | — 57,5 | + 823 |
| zusf. | 38387,5 | 26469 | 38195,5 | 40129,5 | — 192 | + 13660,5 |
| 10. Sonstige Güter. (Speditursammel- gut, Emballagen, Abfälle) | 3756,5 | 1644 | 14391 | 6319 | + 10634,5 | + 4675 |
| Gesamt mengen | 779029,5 | 383171,5 | 1286568,5 | 701517 | + 507539 | + 318345,5 |

Anlage 4.

Tierverkehr im Gebiete der Grafschaft Ravensberg und des Fürstentums Minden. 1893—1907.

| Tierklassen | Jahresdurchschnitt der Statsj. 1893—99 | | Jahresdurchschnitt der Statsj. 1900—07 | | Unterschied | |
|--|---|------------------|---|------------------|------------------|------------------|
| | Empfang Stück | Verfand Stück | Empfang Stück | Verfand Stück | Empfang Stück | Verfand Stück |
| Pferde und Esel . . | 1748 | 1007 | 2567 | 1628,5 | + 819 | + 621,5 |
| Rindvieh | 7443,5 | 10215,5 | 14148 | 23258 | + 6704,5 | + 13042,5 |
| Schweine | 16521 | 198008 | 41962,5 | 373345 | + 25441,5 | + 175337 |
| Schafe und Ziegen . | 456,5 | 2234 | 837 | 1896 | + 380,5 | — 338 |
| Geflügel und sonstiges Vieh | 4634,5 | 2916 | 4321 | 2596,5 | — 313,5 | — 319,5 |
| Insgesamt | 30803,5 | 215380,5 | 63835,5 | 402724 | + 33031 | + 187343,5 |