



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Minden-Ravensberg unter der Herrschaft der  
Hohenzollern**

**Tümpel, Hermann**

**Bielefeld, 1909**

Erster Abschnitt. Allgemeines.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-82523](#)

# Die Entwicklung der Eisenbahnen

§ Von Regierungsrat Dr. Micke, Hannover §

## Erster Abschnitt. Allgemeines.



ein Ereignis in der Wirtschaftsgeschichte 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 wohltätigen 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 Cöln-Minden. Ihr schlossen sich später zahlreiche andere Eisenbahn- und Kleinbahnenlinien an, so daß das Gebiet heute zu den mit Eisenbahnen am besten bedachten Landesteilen Preußens gehört. Dabei gewann die Cöln-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 Cöln 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 Ansforderungen. 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-Isselhorst und den

Umbau des Bahnhofs 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-Salzuflen-Vlotho, 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 Kleinbahnenlinien etwa 150 km; die zahlreichen Privatanschlüsse 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 Köln-Mindener Eisenbahn.

Unter den ersten Entwürfen, die die Erfindung Stephensons für Deutschland nutzbar zu machen bezeichneten, befand sich ein Plan zur Erschließung des Hinterlandes der Weser. Schon in dem Landtagsabschluß 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 hinzuarbeiten, die der preußische Minister v. Moß bereits früher empfohlen hatte. Ein in Minden 1832 zusammengetretenes Komitee brachte den Plan öffentlich in Anregung<sup>1)</sup>. 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 Wetter<sup>2)</sup> 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 Köln befürwortete<sup>3)</sup>. 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 übeln 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 Eisenbahnsgesellschaft, die die Strecke Köln-Herbesthal baute, den