



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

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

Zweiter Abschnitt. Geschichte der Köln-Mindener Eisenbahn.

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

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 Stephenson's 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 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 Köln 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 üblichen 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

Plan auf, ließ ihn aber bereits 1843 wegen der schlechten finanziellen Lage ihres eigenen Unternehmens wieder fallen. Ein von ihrem Vizepräsidenten Hansmann 1842 erstatteter sehr eingehender Bericht hatte jedoch die Lage so weit gelärt 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 ostherrische Eisenbahnsgesellschaft, später Cöln-Mindener Eisenbahnsgesellschaft. Auf Grund der landesherrlichen Konzession vom 18. Dezember 1843 und eines schon früher mit der hannöverischen 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 39000000 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-Arnheim (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 Hauptinnahmequelle 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 jetztgenannten 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 Privatbahn-durch das Staatsbahnsystem ersegte, 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 Staats-eisenbahnen in westlicher Richtung nach Cöln und dem Unterrhein geschaffen und zugleich eine zweite Verbindung mit Holland (via Arnhem gegenüber der jetzigen via Salzbergen) 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 erwünschteste Einfluß auf die Tarifstellung 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 Gesamtkaufpreis von 516289233 Mf. 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 Eisenbahnen 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 herauszusuchen 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 660020 auf 12102178, also fast auf das Zwanzigfache gestiegen ist.

Anlage 1