



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

Tümpel, Hermann

Bielefeld, 1909

1. Personenverkehr.

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

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 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 heraus suchen 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

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 forschreitet.

2. Güter- und Tierverkehr.

Wie der Personenverkehr, so hat sich auch der Güterverkehr auf der Köln-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 beigefügten 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 beigefügten Unterschiede dieser Zahlen lassen erkennen, wie der Empfang und Versand der einzelnen Güter- und Tierklassen zunimmt und abnimmt; der Vergleich der Gesamtmengen der Einzelgruppen und aller Gruppen zusammen lehrt, daß ein Sinken schon innerhalb derselben Produktions- und Konsumptionszweige durch Steigen an anderer Stelle mehr als ausgeglichen wird⁵⁾ und daß die Gesamtentwicklung in starkem Fortschreiten begriffen ist.

Nach den Gewichtszahlen berechnet, haben in beiden Zeithälfte 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.