

Die wirtschaftliche Bedeutung des rheinisch-westfälischen Eisenbahnnetzes im 19. Jh. unter besonderer Berücksichtigung der Bergisch- Märkischen Eisenbahn

Tetsuo YAMADA

ZUSAMMEN FASSUNG

Im niederheinisch-westfälischen Bezirk spielten sich im 19. Jahrhundert zwischen drei Privateisenbahnen ein heftiger Konkurrenzkampf um den Steinkohlenverkehr ab. Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn als Verbindungsweg zwischen dem Osten und Westen einen großen Erfolg gehabt hatte, nahm die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die von den Zeitgenossen als Lokalbahn betrachtet wurde, am Kohlentransport schon seit etwa 1860er Jahren den ersten Platz ein. Unter der staatlichen Verwaltung seit 1850 baute sie zahlreiche Linien, die meistens das Kohlenrevier durchzogen, und daneben erwarb sie Privateisenbahnen, so daß sie bis zum Ende der 1860er Jahre ihre wesentliche Hauptabfuhrwege geschaffen hat.

Von diesem Eisenbahnnetz sind Steinkohlen, Koks, Textilwaren und Eisenwaren ausgegangen und dahin sind Industrierohgüter, wie Eisenerz, Roheisen und rohe Baumwolle, sowie Getreide eingeführt worden. Einerseits mit der Köln-Mindener Eisenbahn, andererseits über die Preußisch-Braunschweigische oder die Rheinisch-Thüringische und die Sächsisch-Österreichische Route lief dieser Wechselverkehr.

ABKÜRZUNGS- UND QUELLENVERZEICHNIS

| | |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AfE | Archiv für Eisenbahnwesen |
| AVN | Akten im Verkehrsmuseum in Nürnberg |
| | IR b 20 : Protokoll-Auszug zur General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, d. 30. Juni 1869 |
| | d. 30. Juni 1871 |
| | d. 28. Juni 1872 |
| | d. 25. Juni 1875 |
| | d. 28. Juni 1877 |
| | d. 27. Juni 1878 |
| | IR 79(1) : Deutsche Bundesbahn, Geschichte über Entwicklung der Eisenbahnen, Teil I, Bl. 30-37 und 52 |
| | IR b 20/0(12a) : Sammlung von wichtigen Vertragsverhältnissen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn |
| BME EtW | Protocolle über die stattgehabten General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sowie Statistik, zitiert bei : Das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen in seiner Entwicklung während der ersten 25 Jahre des Betriebes, Elberfeld, 1874 |
| HJ DE | Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Jubiläumsschrift zum hundert-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn, (Herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn), 1935 |
| HJ EW | Hundert Jahre Eisenbahndirektion Wuppertal 1850-1950, Wuppertal-Elberfeld, 1950 |
| JP 18.. | Jahres-Bericht über die Verwaltung Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1865, 1867-1881 |
| STATUT | Statut nebst Nachträge für die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (AVN IE 37A) |
| <hr/> | |
| BME | Bergisch-Märkische Eisenbahn |
| KME | Köln-Mindener Eisenbahn |
| RE | Rheinische Eisenbahn |

Einleitung

In der preußischen Eisenbahngeschichte bestanden im Osten zusammenhängende Staatsbahnnetze, dagegen beherrschten die Privatbahnen den Westen Preußens. Das Eisenbahnnetz des Rheinlandes mit drei großen Privatunternehmungen — Rheinische, Köln-Mindener und Bergisch-Märkische Eisenbahn — war am dichtesten in Deutschland. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die von den Zeitgenossen als Lokalbahn betrachtet wurde, erlangte durch die selbstgebauten Linien, die durch Ankauf erworbenen Bahnen, sowie die Verbindungsbahn und zahlreichen Anschlußgleise zu den Kohlengruben und industriellen Etablissements die zweitgrößte Stelle in Deutschland.

In ihrer Entwicklung hat die Unterstützung seitens des Staates eine entscheidende Rolle gespielt. Obwohl sie bezüglich des Ruhrkohlengebiets und Sieggebiets mit den anderen Eisenbahnen konkurrierte, konnte sie seit etwa Ende der 1860er Jahre an der transportierten Kohlen den ersten Platz nehmen.

In den ersten zwei Abschnitten wird die wirtschaftliche Bedeutung des rheinisch-westfälischen Eisenbahnnetzes sowie die Notwendigkeit der Gründung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn skizziert. Im 3. und 4. Abschnitt wird die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn analysiert und zum Schluß soll auf den Verkehr zwischen diesem Eisenbahnraum und den anderen Gebieten eingegangen werden.

1. Die Bedeutung des rheinisch-westfälischen Eisenbahnnetzes

Die Hauptabfuhrlinien für den Güterverkehr gehen von den drei großen deutschen Kohlengebieten — Ruhrgebiet, Mitteldeutschland und Oberschlesien — aus. Im Ruhrgebiet bildete sich schon 1816 in Elberfeld eine Gesellschaft zur Errichtung einer Schienenbahn zur Ruhr, die von der Regierung abgelehnt wurde⁽¹⁾. Nach der Eröffnung der Strecke zwischen Düsseldorf-Erkrath im Jahre 1838, schufen Köln und Elberfeld im ersten Jahrzehnt der deutschen Eisenbahngeschichte weitere wesentliche Verbindungen⁽²⁾. Die Kohlen aus dem Ruhrgebiet kamen um 1800 nicht nach Berlin, wo die englische Kohle herrschte⁽³⁾.

In diesem Verhältnis spielte die Köln-Mindener Eisenbahn eine Rolle als Brücke zwischen dem Westen und Berlin⁽⁴⁾. Im Jahre 1848 wurde als erster Verbandtarif vom norddeutschen Verband ein direkter Tarif eingeführt, der den Durchgangsverkehr auf den Strecken Mittel-, West- und Norddeutschlands regelte⁽⁵⁾. Ein weiterer wesentlicher Schritt dafür war die Einführung des "Einpennigtarife" für Steinkohlen⁽⁶⁾. Die Vereinbarung zwischen Köln-Mindener, Hannoverschen, Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnen trat im Jahre 1860 ins Leben⁽⁷⁾. Obwohl die Köln-Mindener Eisenbahn als Verbindungsweg zwischen dem Osten und Westen des Staats einen großen Erfolg hatte, wurde sie nicht über Elberfeld und Hagen gebaut, um die Höhen und Täler von Berg und Mark umzugehen⁽⁸⁾.

Da kam die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit ihrer Möglichkeit, das Bergische Land

(1) Wiel, P., Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebiets, Essen, 1970, S. 357

(2) HJ DE, S. 18

(3) Fremdling, R., Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-79, Dortmund, 1975, S. 62

(4) HJ DE, S. 22 ; Kuske, B., Grundlinien westfälischer Wirtschaftsgeschichte, Dortmund, 1955, S. 5

(5) Reschke, H. O., Die Entwicklung der Eisenbahngütertarife in Deutschland, Berlin, 1928, S. 17

(6) Ebenda, S. 53

(7) Martini, Die Einführung des Einpennigtarifs für die Beförderung oberschlesischer und westfälischer Kohlen nach Berlin, in AfE, 1890, S. 533f.

(8) Vortrag des Vorsitzenden Regierungsrath Ostermann in der Außerordentlichen Generalversammlung vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 27

und die Mark zu verbinden. Knotenpunkt für beide Bahnen wurde Dortmund⁽⁹⁾. Der Verkehr vom Bergisch-Märkischen Raum nach Osten wurde im Preußisch-Braunschweigischen Verband geschafft, damit wurde eine große Menge Steinkohlen transportiert.

Die Verbindung der Köln-Mindener Bahn mit Kurhessen und Thüringen wurde später von Hamm bis Warburg auf Staatskosten — Westfälische Eisenbahn — ausgeführt⁽¹⁰⁾, so baß sich zwischen der staatlichen Westfälischen Bahn und den drei Privatbahnen im Ruhrgebiet ein ungeheurer Konkurrenzkampf abspielte⁽¹¹⁾. Die Bergisch-Märkische Bahn, die als sogenannte Lokalbahn entstand, hat infolge des Steinkohlenverkehrs einen großen Erfolg gehabt und sich durch Erwerb angrenzender Eisenbahnunternehmungen, sowie durch umfangreiche Neubauten zum zweitgrössten Eisenbahnprivatunternehmen Deutschlands entwickelt⁽¹²⁾.

2. Die Gründund der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

Im Jahre 1825 ließ Friedrich Harkort einen vielzitierten Aufsatz erscheinen :

“ Die Eisenbahnen werden manche Revolutionen in der Handelswelt hervorbringen. Man verbinde Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen

Wie glänzend würden die Gewerbe von Rheinland-Westfalen bei einer solchen Verbindung mit dem Meere sich gestalten !

Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinne die Wege bahnet !

Wetter, im März 1825

Friedrich Harkort ”⁽¹⁾

Die Gründung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist nicht günstig gelaufen. Der Vortrag von Daniel v. d. Heydt in der General-Versammlung spricht viel von wesentlichen Problemen der Gründungszeit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. “ Die Gründer unserer Gesellschaft haben für die Concession zu unserer Gesellschaft von Elberfeld nach Dortmund einen schweren Kampf gekämpft ; die Erlaubniß, eine schon im Jahre 1837 in Aussicht genommene Bahn von Elberfeld nach Witten bis Dortmund durchzuführen zu dürfen, war schwer zu erlangen ; der leitende Staatsmann jener Zeit hieß die Elberfeld-Witten Bahn eine ‘ Localbahn ’, zu deren Unterstützung durch Zinsgarantie der Staat keine Mittel habe ; diese Mittel seien nur für die, ‘ Hauptbahn ’ verfügbar ”⁽²⁾.

⁽⁹⁾ Steinberg, H. G., Die Entwicklung des Ruhrgebietes, Düsseldorf, 1967, S. 16-7

⁽¹⁰⁾ Vortrag des Vorsitzenden der Deputation der Actionaire, Regierungsrat Ostermann, zur Außerordentlichen General-versammlung vom 5. Januar 1856 in BME EtW, S. 25

⁽¹¹⁾ HJ DE, S. 27

⁽¹²⁾ Mayer, A. v., Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1870, Band 1, Berlin 1891, S. 230

⁽¹⁾ Harkort, F., Eisenbahnen, Hermann, Nr. 26, 30 März 1825

⁽²⁾ Vortrag der Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, in der General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, Elberfeld, d. 30. Juni, 1869, AVN IR b

Aber schon die Erörterung dieses Bahnprojekts ging über ihr lokales Interesse hinaus. "der gewählte Name der Gesellschaft führte über die Grundlinie Elberfeld–Dortmund hinaus; man betonte die Dichtigkeit und Wohlhabenheit des Gewerbefleißes, die seit Jahrhunderten bestehenden Beziehungen des weltberühmten Handels mit dem Auslande, die Reichtümer des Bodens an unter irdischen Schätzen, besonders an Steinkohle. Kein Zweifel, daß allen diesen Eigenthümlichkeiten des Bahnbezirks ein sehr zweifelhafter Werth an manchen Stellen zuerkannt wurde, insbesondere auch dort, wo man die Bahn in die secundäre Stellung einer 'Localbahn' verwies."⁽³⁾

Daniel von der Heydt zitiert dann ein Schreiben von Ober-Präsident von Westfalen Freiherr von Vincke an den Finanzminister: "mindestens seinen es doch nicht ein bloßer Localzweck, sicher höchst erhebliche Provinzialzwecke, welche die Elberfeld–Witten–Dortmunder Bahn kennzeichneten"⁽⁴⁾.

In diesem Zusammenhang war der Grundlinie der früheren Betriebspolitik der Bergisch-Märkischen Eisenbahn "nach West und Ost, nach Nord und Süd bequemere Abfuhrwege zu verschaffen", mit anderen Worten, "ohne Nachbar einen Verkehr zu entwinden, welchen sine Initiative gleichsam in's Dasein gerufen hätte"⁽⁵⁾.

Im Jahre 1844 wurde eine Gesellschaft "unter der Benennung
Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft

als eine Actien-Gesellschaft nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843" gegründet⁽⁶⁾. Sie führt in Elberfeld anfangend, über Barmen längst Schwelm, Hagen und Witten nach Dortmund und ist einerseits mit der Düsseldorf-Elberfelder, andererseits mit der Köln-Mindener Eisenbahn in direkte Verbindung zu bringen. Der Staat übernimmt von den zu vier Millionen Thalern angenommenen Aktienkapital den Vierten Teil⁽⁷⁾.

Die staatliche Übernahme eines Theils des Aktienkapitals wurde "in Anerkenntniß der Wichtigkeit der bezeichneten Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landes-Interessen" besorgt⁽⁸⁾.

3. Der preußische Staat und die Bergisch-Märkische Eisenbahn

Die Schicksale der preußischen Eisenbahnen schilderte Nordmann in systematischer Auswahl und zwar

- 1) einer reiner Staatsbahn wie Ostbahn,
- 2) einer als Privatbahn fertiggestellten und auch schon in Betrieb genommenen, dann aber verstaatlichten Bahn wie die Niederschlesisch-Märkische Bahn,
- 3) weiterer einer Privatbahn im Staatsbetrieb, dann ausmündend in die spätere Bismarck-

⁽³⁾ Ebenda

⁽⁴⁾ Ebenda

⁽⁵⁾ Ebenda

⁽⁶⁾ Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft vom 12. Juli 1844, in STATUT, S. 1

⁽⁷⁾ Statut für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, in STATUT, S. 3f

⁽⁸⁾ Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 12. Juli 1844, in STATUT, S. 2

- sche Verstaatlichung wie die Bergisch-Märkische Eisenbahn,
 4) einer reinen Privatbahn, dann ausmündend in die Bismarcksche Verstaatlichung wie die Köln-Mindener Bahn⁽¹⁾.

Nachdem die erste Teilstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von Elberfeld nach Schwelm eröffnet wurde, stellten sich schon 1847 Schwierigkeiten an Baumitteln ein. Dafür hatte der Staat ein Darlehen von 1, 2 Mil. Mark bewilligte, so daß die ganze Strecke Elberfeld-Dortmund am 29. Dezember 1848 für den Güterverkehr und am 9. März 1849 für den Personenverkehr eröffnet wurde⁽²⁾. Aber die Verhältnisse für den Verkehr verschlimmerten sich noch weiter.

“Hierzu kamen die chaotischen Verwirrung in Staat und Gemeinde zu Anfang von 1849, die Tage des in unsere Staat hineinorganisirten Aufruhrs, die stockung aller gewerblichen Verhältnisse, insbesondere der Eisenindustrie. hiezu kam endlich die noch bis in's Jahre 1851 thätige Concurrenz der allbehanten hiesigen Frachtunternehmer, welche mit großen Mitteln ausgerüstet, namentlich zu Anfang des Jahres 1849 und noch in 1850 durch sehr niedrige Futterpreise unterstützt, ein von Jahrhunderten der dem Fuhrwerk an vertrautes Transportgeschäft nicht so leicht aufgaben ”⁽³⁾.

Am 6. Juni 1850 wurde in Berlin ein Abkommen zwischen dem Vorsitzenden der Königlichen Generaldirection der Seehandlungs-Sociatät, Bloch und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft verhandelt.

- 1) die Seehandlung ist bereit, den Verkauf der 5%tigen Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung der letztern zu übernehmen,
- 2) die Seehandlung ist bereit, einen Vorschuß von 400 000 Thlr. gegen Verzinsung mit 4,5% pro anno zu bewilligen unter den Bedingungen, daß der Staat die Verwaltung und den Betrieb der Berg.-Märk. Eisenbahn übernehmen möge und die Dauer der Verwaltung der Bahn Seitens des Staats wird auf mindestens zehn Jahre festgesetzt⁽⁴⁾. Nun wurde Bergisch-Märkische Eisenbahn “unter der Firma ‘Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn’ von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eingesetzt”⁽⁵⁾.

Allerhöchster Erlaß

vom 14. September 1850, wegen Einsetzung der Königlichen Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

(1) Nordmann, H., Die ältere preussische Eisenbahngeschichte, Abhandlungen der deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Mathematisch-naturwissenschaftliche Klasse, Jg., 1948, Nr. 4, Berlin, 1950, S. 31f

(2) Waldeck, R., Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Sonderabdruck aus AfE 1910 Heft 3-5, Berlin, o. J., S. 103-5

(3) Protokollauszug zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 28

(4) Zum Protokoll der General-Versammlung vom 14. August 1850, Ebenda, S. 7-10

(5) Bestätigungs-Urkunde vom 14. Sept. 1850, in STATUT, S. 21

Zur Ausführung der Bestimmungen des §1 des mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 23. August 1850 abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages ermächtigte Ich Sie, Behufs des vollständigen Ausbaues, so wie der Verwaltung und des Betriebes der Bergisch-Märkischen, Eisenbahn, eine Behörde unter dem Namen "Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn" einzusetzen, welche von Ihnen unmittelbar resortiren, vorläufig in Elberfeld ihren Sitz nehmen und in Angelegenheit der ihr übertragenen Geschäft alle Befugnisse einer öffentlichen Behörde haben soll. Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Sansouci, den 14. September 1850

Friedrich Wilhelm
v. d. Heydt

den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten⁽⁶⁾

Die Wirkung der staatlichen Verwaltung war so groß, daß in den ersten 4 Monaten des Jahres 1852 eine Mehreinnahme von 15 460 Thlr. gegen die Einnahme derselben Monate des Jahres 1851 sich ergeben habe. Diese Mehreinnahme resultierte allein aus dem Güterverkehr⁽⁷⁾.

Die staatlichen Zuschüsse zur Verzinsung der Stammaktien oder der Prioritätsobligationen konzentrierten sich an den Bahnabteilungen der Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefelder und Ruhr-Sieg Bahn vor allem zwischen 1852 und 1867. Seit der Mitte der 1860er Jahre wurden die Betriebsverhältnisse verbessert, wie wir an den Dividenden sehen können. So wurde bis 1871 als die Extradividende des Staates ein höher Betrag auf die Zuschüsse erstattet. Bis zum Jahre 1863 erforderten die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahnlinien staatlichen Zinszuschuß von 3 712 655 Mark, wovon 2 037 308 Mark bis 1871 zurückerstattet werden konnten. Für den Bau der Ruhr-Sieg Bahn und Zweigbahn Finnentrop-Olpe hat der Staat in Formen von Zinsgarantien für die Prioritätsobligationen geholfen.

Daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn weit über den bergisch-märkischen Bezirk hinauswuchs und stärksten Anteil am Ansbau des Eisenbahnnetzes im Rheinland und darüber hinaus von der Landesgrenze im Westen bis zur Weser und Thüringen im Osten gehabt hat, ist durch die Tatsache bestimmt worden, daß sie von 1850 ab unter staatlicher Direktion stand⁽⁸⁾.

Andererseits stand sie seit 1862 mit Discont Gesellschaft in Geschäftsverbindung. Bei jeden Emissionen der Aktien und Obligationen wurde diese Beziehung noch weiter fortgesetzt⁽⁹⁾. Guthaben der Regierung bei der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie Bestände an Aktien der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und Oberschlesischen Eisenbahn standen, um Krieg zu finanzieren, im Jahre 1866 zur Verfügung⁽¹⁰⁾.

(6) STATUT, S. 24

(7) Protokollauszug zur ordentlichen General-Versammlung vom 24. Juni 1852, in BME EtW, S. 15

(8) Vorwerk, W., Zum ersten Jahrhundert der Eisenbahndirection Wuppertal, in HJ EW

(9) Däbritz, W., Gründung und Anfänge der Disconto-Gesellschaft Berlin, München und Leipzig, 1931, S. 118, 162 und 229-230

(10) Ebenda, S. 151

Nachdem die Köln Mindener und die Rheinische Eisenbahn in den Jahren 1879 und 1880 verstaatlicht wurden, ging die gesamte Verwaltung und Betriebsführung am 1. Januar 1882 auf den preußischen Staat über⁽¹⁾.

4. Die Entwicklung der Bergisch-Märkische Eisenbahn

Lokomotive :

Im bergisch-märkischen Eisenbahnbereich liefen die ersten zwei Lokomotiven 1838 auf der Strecke Düsseldorf-Erkrath. In Belgien gebaut, hatten sie bei einer Achsanordnung 1A1 Konstruktionselemente wie die unter dem Namen "Adler" bekannte Stephenson'sche Lokomotive, die als erste deutsche Lokomotive auf der Strecke Nürnberg-Fürth fuhr⁽¹⁾.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn beschaffte 1846 bis 1882 im Handel 814 Lokomotiven und übernahm mit den vier übernommenen Bahnen noch weitere 95 Lokomotiven, so daß im Handel 909 Lokomotiven beschaffen worden sind.

Es waren im einzelnen :⁽²⁾

| | Jahre | Zahl |
|------------------------------------|---------|------|
| Die ältesten Lokomotiven | 1846-53 | 18 |
| Die Borsig-Bauarten | 1855-65 | 113 |
| Die Lok. der übernommenen Bahnen | | |
| Düsseldorf-Elberfelder Bahn | 1838-57 | 13 |
| Prinz Wilhelm Eisenbahn | 1847-63 | 8 |
| Aachen-Düsseldorf. -Ruhrorter Bahn | 1848-66 | 33 |
| Hessische Nordbahn | 1848-73 | 41 |
| Eigene Bauarten und Ankäufe | 1863-82 | 683 |

In der Periode zwischen 1846 und 1853 — die Zeit der ältesten Lokomotiven — wurde etwa die Hälfte Lokomotiven von der "Société John Cockerill" hergestellt. Auf der deutschen Eisenbahnen waren bereits 1855 fast alle ausländische Anbieter von deutschen verdrängt⁽³⁾. Die Zeit zwischen 1855 und 1865 läßt sich als die Zeit der Borsig-Bauarten kennzeichnen. A. Borsig in Berlin bot in die Bergisch-Märkische Eisenbahn 83 % der damals beschafften Lokomotiven an. Ab 1863 begann die Zeit der eigenen Bauarten-Lokomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, darunter hatte C. Henschel und Sohn in Kassel die höchste Menge geliefert und die Monopolstellung von Borsig wurde zerstört. Sonst haben noch Fr. Wöhlert in Berlin, die Eßlinger Maschinenfabrik, die AG Vulcan in Stettin, die Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz, Hannoversche Maschinenbau AG usw. Lokomotiven geliefert.

⁽¹⁾ Fölsing, F., Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Eisenbahndirektion während der 100 Jahre ihres Bestehens, in HJ EW, S. 18 ; Jb. 1881

⁽¹⁾ Alsfaßer, H., Der Betriebsmaschinendienst der Eisenbahn Direktion Wuppertal, in HJ EW, S. 70

⁽²⁾ AVN IR 79 (1), Bl. 38 und 52.

⁽³⁾ Fremdling, S. 76 ; Wagenblass, H., Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie, Stuttgart 1973, S. 88f.

Neugebaute Strecken :

Unter der staatlichen Verwaltung baute die Bergisch-Märkische Eisenbahn umfangreiche Strecken. Schon im Juni 1849 beabsichtigte die Direktion der Gesellschaft eine Bahn von Dortmund über Unna und Werl nach Soest, die zur Zeit nicht realisiert wurde⁽¹⁾. Nach der großen Anstregungen der Bewohner am Hellwege, genehmigte die Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 3. Juni 1852 die Eisenbahnanlage von Dortmund über Hoerde, Unna und Werl nach Soest im Anschluß an die Westfälische Eisenbahn anzuführen⁽²⁾,

Die Bedeutung dieser Strecke besteht darin, "einen von der Cöln-Mindener Bahn unabhängigen Abzugsweg der Transporte, insbesondere der Kohlen- und Eisenprodukte, nach dem Osten zu erhalten " und damit " eine zweite, Deutschland von Westen nach Osten durchschneidende Eisenbahnlinie " zu schaffen⁽³⁾. Es lautet in der Generalversammlung " Zur Zeit ist die letztere (=die Bergisch-Märkische Eisenbahn) nichts als eine Zweigbahn der Köln-Mindener..... Die Dortmund-Soester Verbindungsbahn macht sie zu einem selbständigen Glied eines großen westöstlichen Eisenbahnsystem. Dadurch erst wird es gelingen, einen durchgehenden Verkehr zu erlangen, welcher der Köln-Mindener Eisenbahn über 40 % ihrer Einnahme einträgt "⁽⁴⁾.

Diese Strecke wurde 1855 eröffnet und ein Jahr danach wurden über 200 000 Personen und 250 000 Tonnen Güter befördert. " Die ursprüngliche Länge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist durch die Dortmund-Soester Strecke verdoppelt worden." Damit wurde das längs der Elberfeld-Dortmunder Bahnlinie liegende Zentrum mit dem altberühmten Hellwege und seinen blühenden Städten in unmittelbare Verbindung gebracht. Nicht nur die direkte Verbindung an die Westfälische Bahn, sondern deren Fortsetzung nach Thüringen und den Langen am Main hergestellt⁽⁵⁾.

In der Generalversammlung von 1856 wurde beschlossen, die Bahn von der Ruhr zur Sieg zu bauen. Der Grund dafür war, " daß der Preußische Staat das verbindende Glied baue, welches die unerschöpflichen Schätze von Eisenerzen und Steinkohlen, womit die Vorsehung das Siegerland und das Ruhrtal in kaum irgend übertreffener Fülle beschenkt hat, auf kürzestem Wege zusammenführen wird."⁽⁶⁾

Das Anlagekapital für die Bahn und die Betriebsmittel wurde vorläufig 12 500 000 Thaler angenommen. " Für den Fall, daß der Reinertrag der Ruhr-Sieg-Eisenbahn nicht dazu hinreichen sollte, um das Anlage-Capital mit drei und einem halben Prozent zu verzinsen, wird zunächst von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Zuschuß bis zu einem viertel Procent, und erst dann vom Staate der weiter nöthige Zuschuß geleistet."⁽⁷⁾ Die Ruhr-Sieg-Eisenbahn wurde " als einen integrierenden Theil

(1) Zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856, in BME EtW, S. 27

(2) Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Dortmund über Hoerde, Unna und Werl nach Soest, in STATUT, S. 25 ; Protocoll der Generalversammlung vom 21. Mai 1853, Ebenda

(3) Waldeck, S. 110

(4) Protocoll der General-Versammlung vom 5. Jannar 1856, in BME EtW, S. 27

(5)

(6) Ebenda, S. 32

(7) Gesetz, die Bewilligung einer Zinsgarantie für das Anlage-Capital der Ruhr-Sieg-Eisenbahn betreffend. § 5 und § 7, in STATUT, S. 35-6

des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens" gebaut⁽⁸⁾.

Die Perspektive der Ruhr-Sieg Bahn wurde so vorgesehen, "Hochöfen und Puddlingswerke einerseits, Tiefbauten auf mächtigsten Kohlen lägern andererseits öffnen sich die Ruhr-Sieg bahn eine Zukunft, welch ganz andere Transportmassen erbringen wird, als die jetzt in Bahntract bewegten Mengen. Eine Eigenthümlichkeit des voraussichtlichen Ruhr-Sieg-Bahn-Verkehrs ist in dem Transport der Kohlen von Ruhr zu Sieg und des Eisens und Eisensteins von Sieg zur Ruhr zu erkennen; d. i. schwerste Transportmassen werden sich in beiden Richtungen durch die Gesamt-Bahnlänge bewegen. . . ." ⁽⁹⁾

Obwohl schon 1859 die Strecke Hagen-Letmathe und 1860 Letmathe-Altena eröffnet wurde, konnte die übrige Strecke Altena-Siegen erst im nächsten Jahr geöffnet werden⁽¹⁰⁾. Ferner wurde eine Zweigbahn aus der Station Letmathe nach Iserlohn 1864 eröffnet⁽¹¹⁾. Neben der Ruhr-Sieg-Bahn wurde im Jahre 1856 der Bau der sogenannte Bochumer Eisenbahn durch das Ruhrkohlenrevier vor allem der Bergämter Bochum und Essen beschlossen⁽¹²⁾. Der Absicht war, "eines der reichsten Kohlenrevier der Monarchie, dessen Erzeugnisse bis jetzt eine ungenügende Abfuhr finden, durch eine neue Eisenbahn, von Dortmund und von Witten ausgehend, in der Richtung von Ost nach West in seiner ganzen Ausdehnung" aufzuschließen⁽¹³⁾. Diese Teilstrecken wurden bis 1863 nacheinander eröffnet und 1867 wurde eine weitere Linie von Duisburg bis an das Rheinufer bei Hochfeld dem Verkehr übergeben⁽¹⁴⁾.

Im Jahre 1862 wurde die Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg Bahn bei Hengstei und der Dortmund-Soester Bahn bei Holzwickede genehmigt⁽¹⁵⁾. Diese neue 1867 eröffnete Strecke steht darin, nicht nur daß sie den bisherigen Weg zwischen Hagen und Holzwickede von 44, 87 km auf 21, 42 km, mithin um 23, 45 km abgekürzt hat, sondern auchdaß sie in Gemeinschaft mit der Braunschweigischen Bahn eine neue nördliche Route für den Verkehr von Berlin und Leipzig nach Köln schaffen konnte, die den bisherigen Weg über Braunschweig-Hannover-Minden auch abgekürzt hat⁽¹⁶⁾.

(8) Ebenda § 1, S. 34

(9) Zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856, Ebenda, S. 34

⁽¹⁰⁾ Waldeck, S. 118

⁽¹¹⁾ Mayer, S. 236

⁽¹²⁾ Zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856, BME EtW, S. 25

⁽¹³⁾ Ebenda S. 36

Es sind die Anschlußbahnen von dieser Revier

- 1) nach Dortmund für die Verbindung in den Richtungen von Soest, Minden und Rheine
- 2) nach Witten für die Verbindung in den Richtungen von Elberfeld und von Siegen
- 3) nach Steele für die Verbindungen in den Richtung von Elberfeld, von Solingen-Remscheid und von Düsseldorf
- 4) an die Köln-Mindener Bahn bei Oberhausen
- 5) an den Rhein herzustellen.

⁽¹⁴⁾ Meyer, S. 236

⁽¹⁵⁾ Allerhöchste Erlaß vom 16. März 1863 in STATUT, S. 55

⁽¹⁶⁾ Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1862, in BME EtW, S. 83-9; Meyer, S. 236

1870 eröffnete die Bergisch-Märkische Eisenbahn die feste Rheinbrücke zwischen Düsseldorf und Neuss⁽¹⁷⁾, "wodurch nunmehr die seit einer Reihe von Jahren erstrebte Verbindung der links- und rechtsrheinischen Bahnen des Bergisch-Märkischen Unternehmens zur Vollendung gebracht ist."⁽¹⁸⁾ Auf dieser Weise hat die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft bis zum Ende 1860er Jahre ihre wesentliche Hauptstrecken neugebaut, obwohl sie noch bis zur Verstaatlichung weiter ihr eigentliches Netz fortgesetzt ausdehnte.

Fusion :

Vom Ende der 60er Jahre ab gingen viele selbständige Privateisenbahnlinien an die Bergisch-Märkische, Magdeburg-Halberstädter und die Rheinische Eisenbahnen über⁽¹⁾. Für die Erweiterung und Vervollständigung der Bergisch-Märkische Eisenbahn waren Fusionen ein bestimmender Faktor. Als die gesamte Strecke Elberfeld-Dortmund dem Verkehr übergeben worden war, waren in Elberfelder Bezirk drei Eisenbahnstrecken

- | | |
|-------------------------------------------|------------------|
| 1. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn | mit 24, 40 km |
| 2. Steele-Vohwinkel (Prinz-Wilhelms-Bahn) | // 33, 70 km und |
| 3. Elberfeld-Dortmund | // 58, 18 km |

vorhanden⁽²⁾.

Die Düsseldorf-Elberfelder Bahn, die den Schiffanschluß in Düsseldorf hat, gingen 1857 in die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft⁽³⁾. Der Mangel an Transportlängen und Selbstständigkeit drückte noch das Unternehmen, obwohl durch den Bau der Dortmund-Soester und Ruhr-Sieg Bahn und durch Übernahme der Düsseldorf-Elberfelder Linie nach zwei Richtungen Luft geschaffen ist⁽⁴⁾. Die Prinz-Wilhelm-Bahn, die als einen schmalspurigen Pferdebahn für den Kohlentransport begann und 1847 auf Dampf betrieb umgestellt wurde, war die erste niederbergische Eisenbahn, die das Wuppertal mit den Ruhrgebiet verband⁽⁵⁾. Sie war schon 1854 in die Verwaltung und Betriebsführung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gegangen⁽⁶⁾, und im Jahre 1863 ging sie völlig ins Eigentum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn über⁽⁷⁾. Diese Übernahmen trugen zwar dazu bei, die Absatzmöglichkeit der Kohlen und sonstigen Produkten zu erweitern, aber die nachstehende waren doch noch wichtiger, um Abfuhrwege zu versichern.

⁽¹⁷⁾ AVN IR 79 (1), Bl. 35

⁽¹⁸⁾ Jb, 1870, S. 58

(1) Kech, E., Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik, Leipzig, 1911, S. 50

(2) Fölsing, Ebenda, S. 16 ; Hoth, W., Die Industrialisierung einer rheinischen Gewerbestadt, dargestellt am Beispiel Wuppertal, Köln, 1975, S. 37f und 41, Abb. 1

(3) Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unterm 22. September 1856 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, in STATUT, S. 40

(4) Außerordentliche General-Versammlung vom 29. November 1862, in BME EtW, S. 91

(5) Kochs, W., Verhaltensweise und geistige Einstellung niederbergischer Unternehmer der frühindustriellen Zeit, Köln, 1956, S. 8

(6) Allerhöchste Erlaß vom 13. März 1854, in STATUT, S. 34

(7) Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde vom 16. Febr. 1863, in STATUT, S. 59

Im Jahre 1866 faßte sie durch den Ankauf der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn mit 128, 3 km auch auf der linken Rheinseite festen Fuß⁽⁸⁾.

Zur gleichen Zeit konnte sie durch das Erwerb der Preußisch-Niederländischen Bahn von Viersen bis Venlo einen bedeutenden von England und Holland nach Rhein-Westfalen und darüber hinaus sich bewegenden internationalen Verkehr gewinnen⁽⁹⁾. Sie wollte auch die westfälische Staatseisenbahn ankaufen, um die durchgehende Verkehrsrouten der Richtung nach Braunschweig-Magdeburg und Berlin zu gewinnen, hatte aber keinen Erfolg⁽¹⁰⁾.

Die Hessische Nordbahn war als Ausfuhrweg für Kohlen und Fabrikate des Bergisch-Märkischen Landes von überwiegender Wichtigkeit. Im Jahre 1865 wurde von Bergisch-Märkischen Stationen nach Kassel und weiter im Rheinisch-Thüringischen Verbands 3 137 141 Zentner Güter befördert⁽¹¹⁾. So hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn 1868 die Hessische Nordbahn mit 128, 2 km angekauft⁽¹²⁾. Mit der Fertigstellung deren Verbindungslinie bis Warburg erlangte sie ihre größte Längenausdehnung bis zur thüringischen Station Gerstungen im Herzen von Mitteldeutschland⁽¹³⁾. Am Güterverkehr auf der Hessische Nordbahn war der Anteil des Transitverkehrs zwischen Rhein und Thüringen oder dessen Hinterlande von großer Bedeutung.

Im diesen Zusammenhang hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn bis zum Anfang 70er Jahre ihr wesentliches Eisenbahnnetz vollendet und bis zur Verstaatlichung noch weiter ihre Strecke erweitert. An den neubauten Strecken, in den 70er Jahren eröffnet wurden, konnte die 1876 eröffnete Verbindungsbahn Scherferde-Holzmindenein nicht unbeträchtlicher Durchgangsverkehr nach Osten überwiesen werden⁽¹⁴⁾.

Im Jahre 1881 kurz vor der Verstaatlichung umfasste sie 1 439, 81 km lange Bahnstrecken, darunter

| | | |
|----------------------|------------|------|
| auf der Rheinprovinz | 560, 31 km | |
| " Westfalen | 707, 85 " | |
| " Hessen-Nassau | 144, 26 " | |
| " Holland | 16, 65 " | |
| " Sachsen-Weimar | 3, 57 " | |
| " Braunschweig | 7, 17 " | (15) |

Sie hatte insgesamt 375 Anschlußbahnen an Industrieanlagen,

| | |
|---------------------------------|----|
| darunter, im Betriebsamt Aachen | 33 |
| " Düsseldorf | 93 |
| " Hagen | 34 |

(8) AVN IR79 (1), BL. 30 ; Waldeck, S. 123-5

(9) Außerordentliche und Ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1865, in BME EtW, S. 121

(10) Ebenda, S. 135 und 139 ; Außerordentliche General-Versammlung vom 18 August 1866, in BME EtW, S. 148f

(11) Außerordentliche General-Versammlung vom 12. Oktober 1867, in BME EtW, S. 171f

(12) AVN IR 79 (1), Bl. 31

(13) Waldeck, S. 127

(14) Ordentliche General-Versammlung der Actionaire, Elberfeld, den 28. Juni 1877, AVN IRb 20

(15) Jb 1881, S. 3-4

| | | |
|--------------------------------|-----|------|
| darunter, im Betriebsamt Essen | 175 | |
| " Kassel | 15 | |
| " Altena | 25 | (16) |

5. Der Verkehr auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und die Marktstruktur des Bergisch-Märkischen Eisenbahnraums

Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Personenverkehrs zeigt bis zur ersten Hälfte der 1870er Jahre über 10 Prozent, dann ist sie nach dem Jahre 1875 völlig ins Stocken geraten. Im allgemein hat die wachsende Bevölkerung des Bahngebiets einen großen Beitrag geleistet. Der Protokollauszug zur Generalversammlung 1869 berichtet, "Die landrätlichen Kreise, welche von unseren Linien, einschließlich der Ruhr-Sieg und der Hessischen Nordbahn berührt werden, enthieltne nach der Volkszählung vom December 1867

2 229 365 Einwohner

Unter diesen zählten die

- a. ausschließlich von unseren Linienberührten Kreise 825 020 Einwohner
- b. von unseren und von den Linien einer zweiten Bahn berührten Kreise, angenommen zur Hälfte der Einwohnerzahl 381 957 Einwohner
- c. von unseren und von den Linien zweier anderer Bahnen berührten Kreisen, angenommen zu einem Drittel der Einwohnerzahl 213 477 Einwohner

Auf kurzen Strecken sind berührt zwei Kreise mit 71 972 Einwohner

so daß angenommen werden mag, daß unsere Bahnen den Verkehr einer Bevölkerung von 1 492 426 Einwohner ungetheilt aufnehmen und vermitteln, mit anderen Worten: auf jeder Meile unserer etwa 100 Meilen Bahnlänge wohnt eine Bevölkerung von 22 300 Einwohnern, von welchen 15 000 Einwohner als ungetheilt und ganz auf unsere Bahnlinie angewiesen betrachtet werden dürfen⁽¹⁾.

Nach dem Übersicht der Personenbeförderungen nach Abgangsstationen, sind Elberfeld, Düsseldorf, Dortmund, Hagen, Barmen und Essen über vier Hunderttausend Personen. Neben Köln wurde Elberfeld ein bedeutender Stützpunkt für westfälischen Linien⁽²⁾. Im Verbandverkehr waren der Bergisch-Märkisch-Westfälische Verband, der Preußisch-Braunschweigische Verband, der Verkehr mit der Köln-Mindener Bahn und der Rheinische Verband größere⁽³⁾.

Die Wachstumsrate des Güterverkehrs zeigt bis zum Jahre 1873, wo die Depression begann, über 10 Prozent, und vor allem war das Wachstum im Verbandverkehr enorm.

⁽¹⁶⁾ Ebenda, S. 4

⁽¹⁾ Protokoll zur General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, Elberfeld, den 30. Juni 1869, AVN IRb 20

⁽²⁾ Kuske, S. 5

⁽³⁾ Zum Beispiel im Jahre 1870,

| | |
|------------------------------------------------------|-----------------|
| im Bergisch-Märkisch-Westfälischen Verband | 35 119 Personen |
| im Preußisch Braunschweigischen Verband | 20 653 |
| im Verkehr mit der KME | 68 604 |
| im Rheinischen Verband über Neuß, Krefeld und Aachen | 161 315 |

(Jb 1870, S. 65)

Die Anschlußbahnen, die von großer Bedeutung für den Güterverkehr waren, betrug im Jahre 1870 insgesamt 209, darunter zählten

| | |
|--------------------|-----|
| die an Kohlengrube | 86 |
| Walzwerke | 21 |
| Hochöfen | 11 |
| Kohlenlager | 7 |
| Koksbrennereien | 7 |
| Gasfabrik | 5 |
| Koksöfen | 4 |
| Steinbruch | 4 |
| Eisenwerk | 4 |
| usw. | (4) |

Da die Errichtung des Kannals auf diesem Gebiet erst seit 1892 begann, war die Bedeutung des Eisenbahngüterverkehrs für die Industriemarkt entscheidend⁽⁵⁾.

Von allen Transportmassen nahm die Kohle die erste Stelle ein. Sie kam teilweise aus dem Wurmrevier und zum anderen Teil aus dem Ruhrrevier. Wie der Jahresbericht 1867 berichtet, "Das Gesamtgewicht der transportirten Kohlen und Coaks betrug mehr als ein Drittel der Gesamten Förderung des Ruhr- und Wurm-Reviers"⁽¹⁾. Die auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beförderten Steinkohlen und Koks kamen aus den Stationen, Dahlhausen, Steele, Mühheim a. d. Ruhr, Überrauch, Essen usw. ab und kamen sie vorüberwiegend an Ruhrort-Hafen und teilweise an Aachen, Duisburg-Hafen, Hagen, Hörbe, Elberfeld usw. an. Am Steinkohlenanfuhr in den Häfen Ruhrort und Duisburg waren die auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahntransportierte Steinkohlen über die Hälfte der Gesamtmenge, was auf die Eröffnung der Zweingbahn von Styrum nach Ruhrort im Jahre 1867 zurückzuführen war⁽²⁾.

Die Steinkohlen- und Koksbeförderung wuchs bis zum Anfang 70er Jahren in höchstem Grade, dazu hat das Wachstum des Verbandverkehrs verhältnismäßig beigetragen. Seit Anfang des Jahres 1874 übte die Krise auf diese Beförderung großen Einfluß aus. Der Jahresbericht lautete, "Die Gütertransporte haben sich gegen das Vorjahr um 29 815 650 Centner d. h. um beinahe 10 Procent überhaupt vermindert an Steinkohlen und Coaks allein sind 11 956 586 Centner weniger transportirt"⁽³⁾.

Während an Steinkohlenverkehr Binnen- und Ausgangsverkehr einen maßgebenden Anteil hatte, war das ausgeführte Petroleum sehr klein.

Die rohe Baumwolle wurde bis zur Hälfte im Binnenverkehr befördert und eine Menge ist von außen her eingegangen. An Baumwollengarnenverkehr war der Anteil des Binnenverkehrs noch grösser. Es ist noch merkwürdig, daß baumwollene, seidene und

(4) Jb 1870, Anlage 3

(5) Wiel, S. 369

(1) Jb 1867, S. 106

(2) Ebenda, S. 66

(3) Jb. 1874, S. 49

wollene Waren nach außen hin gegangen sind; d. h. die höher bearbeiteten Textilwaren wurden im Bergisch-Märkischen Eisenbahnraum hergestellt und dann sind sie ausgeführt, andererseits dessen Rohmaterial war von anderem Gebiet abhängig⁽⁴⁾.

Am Getreidetransport war der Eingangsverkehr mit 58% entscheidend. Im Jahre 1872 hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn "einen erheblichen Ausfall dadurch zu erleiden, daß die gute Ernte, welche im Vorjahre im Westen Europas gemacht wurde, und der gleichzeitige Mißwachs in Ungarn, die seit einigen Jahren regelmäßig über die Rheinisch-Thüringische Route stattfindende Getreidebezüge aus Oesterreich völlig zum Stocken gebracht hatte"⁽⁵⁾.

Am Schwefelkiestransport war der Ausgangsverkehr mit 58% sehr groß und bei Eisenerz war der Eingangsverkehr 68%. Der Eisenerzeverkehr hat eine höhere Wachstumsrate erfahren, so daß er 1880 eine Mill. Tonnen betrug.

In Eisen- und Stahlartikel waren der Binnenverkehr von Roheisen, verarbeitetem Eisen, Eisenblech und Eisengußwaren sowie der Ausgangsverkehr von verarbeitetem Eisen, Eisenbahnschienen. Eisenblech, Eisen- und Stahlwaren und Eisengußwaren auffällig. Der Binnenverkehr des Roheisentransports war 60%, aber 30% war von außen eingegangen.

Die Hälfte der transportierten Maschinen und Maschinenteile war Binnenverkehr und der Eingangs- und Ausgangsverkehr war im großen und ganzen das Viertel.

Der Binnenverkehr des Steins war etwa 77% des Gesamtsteinverkehrs und er hat am Steintransport entscheidende Rolle gespielt. Der Höchstpunkt deren Verkehr war mit über eine Mill. Tonnen 1873/74, aber dann hat es sich verringert bis 400 Tausend Tonnen in den 80er Jahren⁽⁷⁾.

Die Hälfte des Bau- und Nutzholzverkehrs war Binnenverkehr, und 43% sind eingegangen.

Die Übersicht des Ein- und Ausgangsverkehrs nach einzelnen Verbänden waren wie folgt. Der Rheinisch-Bergisch-Westfälische Verband sowie Köln-Mindener Kohlenverkehr waren ein näherer Verkehr zwischen Bergisch-Märkischer und Köln-Mindener Eisenbahn. Deshalb waren die eingeführten und ausgeführten Warengattungen meistens gleich, z. B. Steinkohlen, Roheisen, verarbeitetes Eisen, Eisen- u. Stahlwaren, Eisengußwaren, Maschinen. Trotzdem war es charakteristisch dafür, daß der Ausgangs-

(4) Um eine bessere wirtschaftliche Beförderungsmöglichkeit der Baumwolle, die von Übersee im Düsseldorfer Hafen ankam und in den Baumwollspinnereien des Bergischen Landes, besonders in Elberfeld-Barmen, verarbeitet wurden, zu erhalten, schlugen die Handelskammer von Düsseldorf und Elberfeld bereits gegen Ende des Jahres 1832 die Anlage einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten vor. (Fölsing, HJ WD S. 12)

(5) Jb 1872, S. 49

(6) Jb 1870, Anlage

(7) Ebenda

verkehr von Koks, Schwefelkies, Eisenbahnschienen und Steine sowie der Eingangsverkehr von Petroleum, Getreide, Kartoffel, Erze und Bau- und Nutzholz einen großen Anteil hatten. Im Westfälischen Verband mit der Köln-Mindener, Westfälischen, Hannoverschen und Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn wurde es nach und von der Richtung Norden transportiert. Da sind Steinkohlen, Koks, Schwefelkies, verarbeitetes Eisen, Eisenblech, Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlwaren und Maschinen ausgeführt und dagegen Getreide, Roheisen, Bau- und Nutzholz eingeführt. Der Rheinisch-Thüringische Verband, der Rheinisch-Thüringisch-Sächsische Verband und der Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichische Verband umfassten grössere Gebiete d. h. ein Theil von Hessen, Thüringen, Sachsen, Leipzig, Dresden und ferner Österreich. Die ausgeführten Warenarten waren Steinkohlen, Koks, Schwefelkies, verarbeitetes Eisen, Eisenblech, Eisenbahnschienen und sonstige Eisen- u. Stahlwaren, dagegen sind Getreide, Kartoffel, Erze, und Bau- u. Nutzholz eingeführt. Dieser Verband war von der Köln-Mindener Eisenbahn unabhängig. Der Preußisch-Braunschweigische Verband war vor allem wichtig für den Verkehr zwischen Osten und Westen der Monarchie. Die damit nach dem Berliner Raum u. weiterem Osten ausgeführten Waren waren Steinkohlen, Koks, Schwefelkies, verschiedene Eisen- u. Stahlwaren, aber es war noch merkwürdig, daß Getreide, Kartoffel und Roheisen nach dem Bergisch-Märkischen Raum eingeführt sind. Dieser Verkehr war auch von der Köln-Mindener Bahn unabhängig. Im Bergisch-Hannoverschen Verband sind Steinkohlen, Koks, Schwefelkies und verschiedene Arte von Eisenwaren ausgeführt und Getreide und Roheisen eingegangen. Dieser Tendenz gilt auch im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband aber sonst ist da Bau- und Nutzholz eingegangen.

Die Güterbewegung zwischen dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnraum und den anderen Gebiete wird wie folgt zusammengefasst.

1. Die Wirtschaft des Bergisch-Märkischen Raums hatte ein enges Verhältnis einerseits mit seinem Nachbar, dem Köln-Mindener Eisenbahnraum und andererseits mit dem Berliner Raum sowie seinem Hinterland.
2. Steinkohlen und Koks sind nach fast allen Richtungen ausgeführt worden.
3. Eisenerz wurde im Köln-Mindener Eisenbahnraum beschafft.
4. Roheisen ist neben im Binnenverkehr hauptsächlich im Rheinisch-Bergisch-Westfälischen und im Preußisch-Braunschweigischen sowie im Bergisch-Hannoverschen Verband eingegangen und wurde da verarbeitet, dann ist es als verarbeitetes Eisen, Eisenblech, Eisenbahnschienen oder sonstige Eisen- und Stahlwaren ausgeführt. Nicht nur bei Eisen, sondern auch bei Baumwolle kamen die Rohgüter an und sie wurden in diesem Gebiet verarbeitet.
5. Getreide wurde teilweise vom Nachbarraum beschafft, aber meistens ist es über die Preußisch-Braunschweigische oder die Rheinisch-Thüringische und die Sächsisch-Oesterreichische Route eingeführt worden.

ANHANG

Abb. 1 Hauptabfuhrlinien für den Güterverkehr

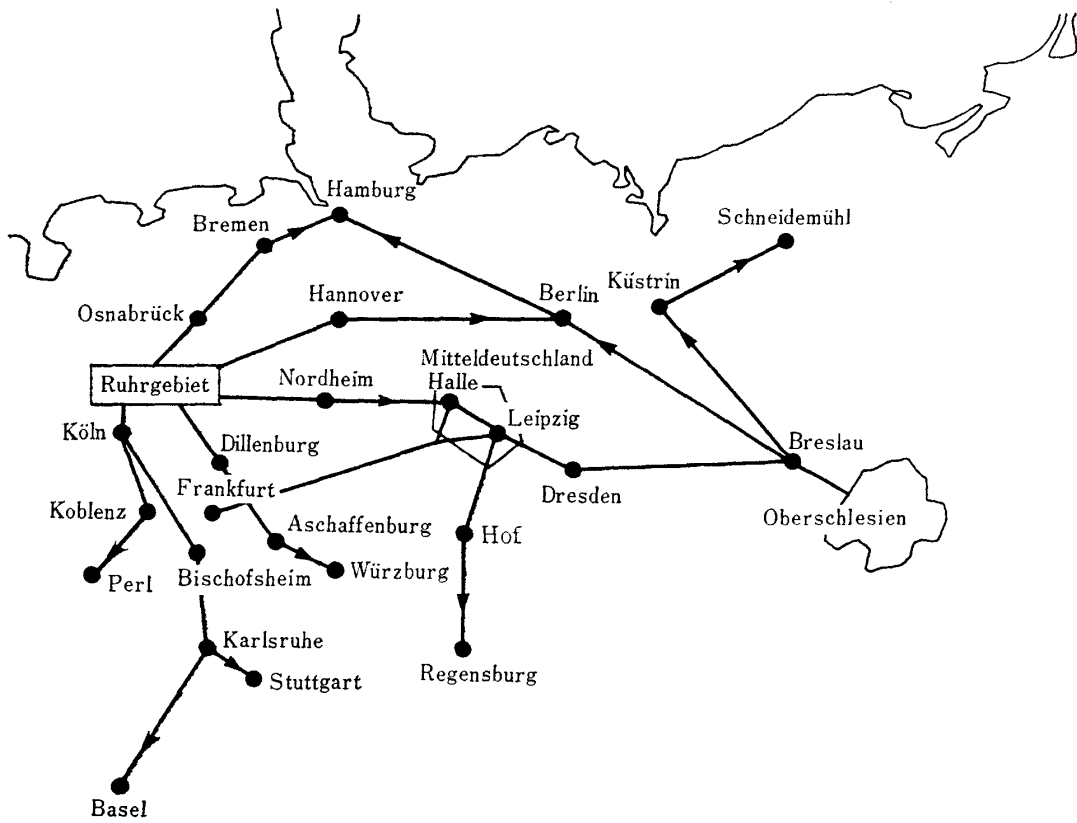
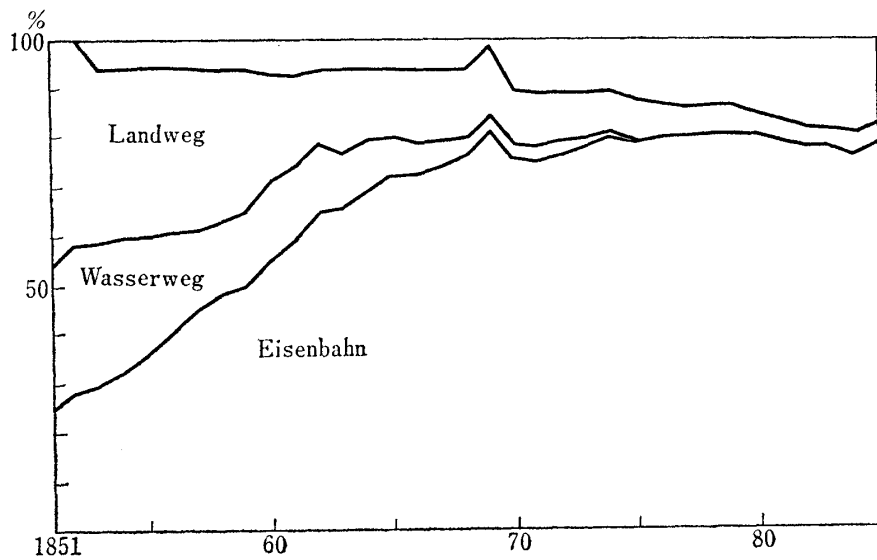


Abb. 2 Entwicklung des Anteils der Verkehrsmittel am Transport der Ruhrkohlenproduktion 1851-1885



Quelle ; Holtfrerich, C-L., Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert, Dortmund, 1973, S. 137-8

Tab. 1 Drei wichtige Privatbahnen im Rhein-Westfalen

| | Rheinische | Köln-Mindener | Berg.-Märkische |
|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Stammstrecke | Köln-Aachen | (Köln)Deutz-Minden | Elberfeld-Dortmund |
| Länge der Stammstrecke (km) | 85,8 | 279,3 | 58,5 |
| Eröffnung der ersten Teilstrecke | 2. August 1839 | 20. Oktober 1845 | 9. Oktober 1847 |
| Zahl der Lokomotiven 1853 | 23 | 78 | 16 |
| 1879 | 507 | 619 | 794 |
| Bahnlänge (km) 1879 | 1 288 | 1 108 | 1 296 |
| Verstaarlichung | 1. Januar 1880 | 29. Dezember 1879 | 1. Januar 1882 |
| Preuß. Staatsbahn- Direktion | Köln (linksrheinisch) | Köln (rechtsrheinisch) | Elberfeld (Wuppertal) |

Quelle : Akten im Verkersmuseum in Nürnberg IR 79(1), Blatt 36

Tab. 2-1 Personenverkehr im Preußisch-Braunschweigischen Verband

| Jahr | Personen |
|------|----------|
| 1866 | 2 873 |
| 1867 | 2 981 |
| 1868 | 9 126 |
| 1869 | 20 519 |
| 1870 | 20 653 |
| 1871 | 35 079 |
| 1872 | 31 341 |
| 1873 | 26 899 |
| 1874 | 30 357 |
| 1875 | 28 708 |
| 1876 | 28 011 |
| 1877 | 32 991 |
| 1878 | 34 993 |

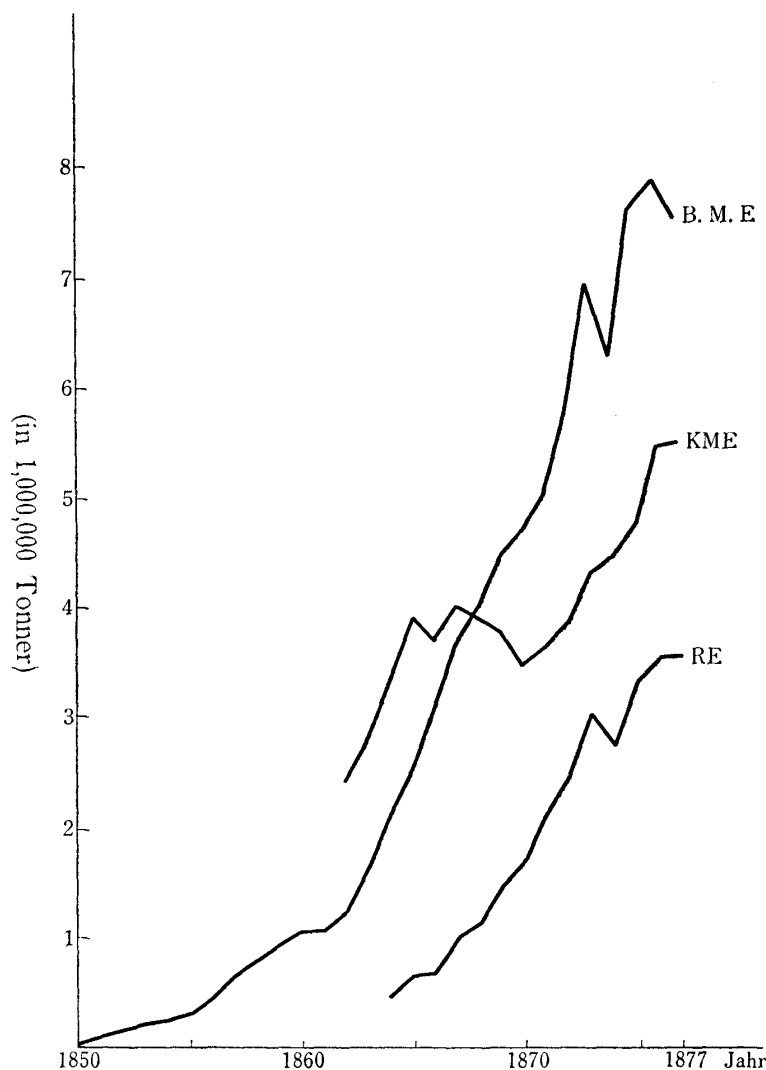
Quelle : Jb. 1867-78

Tab. 2-2 Güterverkehr im Preußisch-Braunschweigischen Verband
in Tonnen

| Jahr | beförderte Güter | beförderte Kohlen u. Kokse |
|------|---------------------|-------------------------------|
| 1865 | 16 208 | 16 148 |
| 1866 | 178 017 | 106 810 |
| 1867 | 264 671 | 120 098 |
| 1868 | 318 594 | 138 452 |
| 1869 | 344 146 | 174 861 |
| 1870 | 448 708 | 189 435 |
| 1871 | 538 166 | 191 543 |
| 1872 | 547 068 | 250 178 |
| 1873 | 549 174 | 239 758 |
| 1874 | 445 264 | 205 000 |
| 1875 | 540 395 | 288 870 |
| 1876 | 571 586 | 340 925 |
| 1877 | 588 431 | 348 705 |

Quelle : Jb. 1865, 67-78

Abb. 3 Steinkohlenverkehr auf der BME, KME und RE



Quelle : AfE 1878, S. 109f und Jb. 1873

Tab. 3-1A Grundkapital

| Jahr | Stamm-Actien (nicht garantirt) in Appoints à 100 Thlr. = 300 Mark |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1842/43 | 3 083 400 Mark Düsseldorf-Elberfelder Stamm-Actien umgewechselt im Jahre 1857 in Folge Fussion mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Verhältniß gegen 3 : 5 gegen Actien der Bergisch-Märkischen Gesellschaft, also 5 139 000 Mark |
| 1846/49 | 12 000 000 Mark Aachen-Düsseldorfer und 36 000 000 Mark Ruhrort-Crefelder Stamm-Actien, zunächst gezahlt im Jahre 1865/66 in Folge Ankaufs der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn Seitens der Berg.-Märk. Gesellschaft aus dem Erlöse der in 1865 emittirten, unten erwähnten 21 000 000 Berg.-Märk. Stamm-Actien |
| 1847 | 3 900 000 Mark Prinz-Wilhelm Stamm-Actien. umgewechselt im Jahre 1863 in Folge Verschmelzung mit der Bergisch-Märk. Bahn im Verhältniß von 5 : 8 der Bergisch-Märkischen Gesellschaft unter Zurechnung der zur Completirung des Stamm-Kapitals emittirten 21 000 Mark, also 2 361 000 Mark |
| 1848 | Stamm-Actien der Berg.-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft 12 000 000 Mark |
| 1849 | |
| 1850 | 900 000 Mark Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Stamm-Actien, zurückgezahlt im Jahre 1865/ |

| | | |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| | 66 in Folge Ankaufs der Ruhrort-Crefelder Bahn Seitens der Berg.-Märk. Gesellschaft aus unten erwähnten, in 1865/66 emittirten 21 000 000 Mark Stamm-Actien | |
| 1850 | 24 000 000 Mark Stamm-Actien der Früheren Kurfürstlich Friedlich-Willhelms Nordbahn, umgewechselt im Jahre 1868 in Folge Beschmelzung mit der Berg.-Märk. Bahn gegen 5% Nordbahn-Priorit.-Obligat. in dem nebenstehend aufgeführten, in 1868 emittirten Betrage von | 24 000 000 Mark |
| 1851 | | |
| 1852 | | |
| 1853 | Bergisch-Märkische Stamm-Actien Littr. B, umgetauscht im Jahre 1863 gegen Stamm-Actien Littr. A. der Bergisch-Märkischen Gesellschaft | 1 500 000 Mark |
| 1854 | | |
| 1855 | | |
| 1856 | | |
| 1857 | | |
| 1858 | Stamm-Actien der Berg.-Märk. E. G. | 18 000 000 Mark |
| 1859 | | |
| 1860 | | |
| 1861 | | |
| 1862 | | |
| 1863 | | |
| 1864 | | |
| 1865 | Stamm-Actien der Berg.-Märk. E. G. | 21 000 000 Mark |
| 1866 | | |
| 1867 | Stamm-Actien der Berg.-Märk. E. G. | 15 000 000 Mark |
| 1868 | | |
| 1869 | | |
| 1870 | Stamm-Actien der Berg.-Märk. E. G. | 75 000 000 Mark |
| 1871 | | |
| 1872 | Stamm-Actien der Berg.-Märk. E. G. | 60 000 000 Mark |
| 1873 | | |
| 1874 | | |
| 1875 | | |
| 1876 | | |
| 1879 | | |
| 1880 | | |
| 1881 | | |

Tab. 3-1B Grundkapital

| Jahr | Prioritäts-Obligationen |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1842/43 | I. Serie der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn |
| 1848 | I. Serie 1. Emission der Bergisch-Märkischen Gesellschaft |
| 1849 | I. Serie 2. Emission desgleichen |
| 1850 | I. Serie der Hessischen Nordbahn II. Serie 1. Emission der Bergisch-Märkischen Gesellschaft |
| | I. Serie der Ruhrort-Crefelder Bahn |
| 1851 | II. Serie der Düsseldorf Elberfelder Bahn |
| 1852 | I. Serie der Aachen-Düsseldorfer Bahn |
| 1853 | I. Serie der Dortmund-Soester Bahn II. Serie der Ruhrort-Crefelder Bahn |
| 1854 | II. Serie der Aachen-Düsseldorfer Bahn |
| 1855 | II. Serie 1. Emission der Bergisch-Märkischen Bahn |
| 1856 | III. Serie der Ruhrort-Crefelder Bahn III. Serie der Aachen-Düsseldorfer Bahn III. Serie der Bergisch-Märkischen Bahn (für den Bau der Ruhr-Sieg Bahn) |

- 1857 II. Serie der Dortmund-Soester Bahn
 1860 IV. Serie 1. Emission der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft
 1861
 1862 IV. Serie 2. Emission ders. Bahngesellschaft
 III. Serie Littr. B ders. Bahn (für die Ruhr-Sieg Bahn)
 1863 V. Serie 1. Emission der Berg.-Märk. Eisenbahngesellschaft
 1864 V. Serie 2. Emission ders.
 1866 VI. Serie desgleichen
 1868 Bergisch-Märkische Nordbahn-Prioritäts-Obligationen an Stelle der umgetauschten Nordbahn Stamm-Actien zum gleichen-Gesamt-Nominalbetrage
 Nordbahn Prioritäts-Obligationen II. Serie ($3\frac{1}{2}\%$ ige), jetzt zum Betrag von 2 812 500 Mark
 Buchforderung des Staates
 1870 Prioritäts-Obligationen VII. Serie der Berg.-Märk. E. G.
 Prioritäts-Obligationen IV. Serie Lit. C der Berg.-Märk. E. G. für die Zweigbahn Finnentrop-Olpe
 1873 Prioritäts-Obligationen VIII. Serie der Berg.-Märk. E. G.
 1876 Prioritäts-Obligationen IX. Serie der Berg.-Märk. E. G.
 1879 Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. C, neue Emissionen der Berg.-Märk. E. G. für die Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle
 1880 Prioritäts-Obligationen X. Serie der Berg.-Märk. E. G.

Tab. 3-1C Grundkapital

| Jahr | Hohe des Appoints Thlr. | Zinssatz % | Gesamt- betrag Mark | Davon mit Staats- Garantie der Verzinsung für die Prioritäts- Obligationen Kapital- betrag | Höhe d. garantirten zinssatz % | |
|---------|----------------------------|---------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------|
| 1842/43 | 100 | 4 | 3 000 000 | Mark | | |
| 1848 | 100 | 4 1/2 | 2 400 000 | | | |
| 1849 | 100 | 4 1/2 | 900 000 | | | |
| 1850 | 500 u. 100 | 4 | 6 000 000 | | | |
| | 100 | 4 1/2 | 3 900 000 | | | |
| | 200 | 4 1/2 | 1 836 000 | | | |
| 1851 | 100 | 4 1/2 | 1 200 000 | | | |
| 1852 | 200 | 4 | 4 800 000 | | | |
| 1853 | 100 | 4 | 4 050 000 | | | |
| | 200 | 4 | 1 650 000 | | | |
| 1854 | 200 | 4 | 4 500 000 | | | |
| 1855 | 100 | 4 1/2 | 3 000 000 | | | |
| 1856 | 100 | 4 1/2 | 2 550 000 | | | |
| | 100 | 4 1/2 | 2 550 000 | | | |
| | 100 | 3 1/2 | 36 750 000 | 36 750 000 | 3 1/4 | |
| 1857 | 100 | 4 1/2 | 3 810 000 | | | |
| 1860 | 500, 200u. | 100 | 4 1/2 | 3 000 000 | | |
| 1862 | 500, 200u. | 100 | 4 1/2 | 3 000 000 | | |
| | 1000, 500, 200u. | 100 | 3 1/2 | 17 250 000 | 17 250 000 | 3 1/4 |
| 1863 | 500, 200u. | 100 | 4 1/2 | 12 000 000 | | |
| 1864 | 500, 200u. | 100 | 4 1/2 | 12 000 000 | | |
| 1866 | 500, 200u. | 100 | 4 1/2 | 49 854 000 | | |
| 1868 | 500, 200u. | 100 | 5 1/2 | 24 000 000 | | |
| | | 3 1/2 | 2 980 500 | | | |

| | | | | | | |
|------|------------------------|-------|------------|-----------|-------|--|
| 1870 | 1000, 500, 200u. 100 | 5 | 60 000 000 | | | |
| | 100 | 3 1/2 | 9 445 500 | 9 445 500 | 3 1/4 | |
| 1873 | 3000, 1000 u. 500 Mark | 4 1/2 | 90 000 000 | | | |
| 1876 | 3000, 1000 u. 500 Mark | 5 | 36 000 000 | | | |
| 1879 | 300 Mark | 3 1/2 | 9 696 900 | 9 696 900 | 3 1/4 | |
| 1880 | 3000, 1000 u. 500 Mark | 4 1/2 | 11 000 000 | | | |

Tab. 3-2 Auf die Stamm-Actien sind
an Dividenden gezahlt, einschließlich der vom
Staate garantirten Zinsen, und zwar auf die

| a. | b. | c. | d. | e. | f. | g. | Jahr |
|-----------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|---------|
| Berg.- Märk. | Düssel.- Elberf. | Dortmund- Soester | Prinz- Wilhelm. | Aachen- Düssel. | Ruhrort- Crefeld. | Hessische- Nordb. | |
| | 2 1/2% | | | | | | 1842/43 |
| | 3 | | | | | | 1844/45 |
| | 4 | | | | | | 1846 |
| | 4 1/2 | | | | | | 1847 |
| | 2 | | | | | | 1848 |
| | 4 37/60 | | 1% | | | | 1849 |
| | 4 1/2 | | | | | | 1850 |
| 1% | 3 | | | | | | 1851 |
| 1 1/2 | 2 1/2 | | | | 3 1/2 | 17/30 | 1852 |
| 2 | 2 1/2 | | | 3 1/2 | 3 1/2 | 15/24 | 1853 |
| 2 1/2 | 3 | | | 3 1/2 | 3 1/2 | 1 7/30 | 1854 |
| 3 1/2 | 6 | | 1 | 3 1/2 | 3 1/2 | 1 7/30 | 1855 |
| 3 1/2 | 5 u. 4% Super- Dividende | 3 1/3 | 1 1/3 | 3 1/2 | 3 1/2 | 1 1/2 | 1856 |
| 3 1/2% | | 3 1/2 | 1 1/3 | 3 1/2 | 4 3/4 | 2 2/3 | 1857 |
| 4 | | 4 | 2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 2 | 1858 |
| 4 1/2 | | 4 | 1 1/2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 2 | 1959 |
| 5 1/3 | | 4 | 2 | 3 1/2 | 3 1/2 | 2 1/4 | 1860 |
| 6 1/3 | | 4 | 1/2 | 3 1/2 | 3 22/30 | 3 | 1861 |
| 6 1/2 | | 4 | | 3 1/2 | 4 1/2 | 3 1/2 | 1862 |
| | | 6 1/2% | | 3 1/2 | 5 | 3 7/12 | 1863 |
| | | 7 1/2 | | 4 7/30 | 6 2/3 | 3 2/3 | 1864 |
| | | 9 | | 4 47/60 | 7 1/2 | 4 | 1865 |
| | | | 8 | | | 4 3/8 | 1866 |
| | | | 7 1/2 | | | 4 1/4 | 1867 |
| | | | 8 | | | | 1868 |
| | | | 8 1/2 | | | | 1869 |
| | | | 8 | | | | 1870 |
| | | | 7 1/2 | | | | 1871 |
| | | | 6 | | | | 1872 |
| | | | 3 | | | | 1873 |
| | | | 3 | | | | 1874 |
| | | | 4 | | | | 1875 |
| | | | 3 3/4 | | | | 1876 |
| | | | 3 1/3 | | | | 1877 |
| | | | 4 | | | | 1878 |

| | |
|-------|------|
| 4 1/4 | 1879 |
| 5 1/6 | 1880 |
| 4 4/5 | 1881 |

Tab. 3-3 Der Staat ist bei den einzelnen Bergisch-Märkischen Bahnabteilungen in folgender Weise beteiligt

| Jahr | Aachen- Düsseld. | | Ruhrort Crefeld. | Ruhr-Sieg | Die Extra-Dividende des Staates betrug, resp. es wurde auf die Zuschüsse erstattet | | |
|-------|-----------------------------------------------|---------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------|
| | Zuschuß zur Verzinsung der Stamm-Aktien | | | Zuschuß zur Verzinsung der Berg.-Märk. Prioritäts- Obligationen III. Serie u. Littr. B | für die Aachen- Düsseld. Stamm- Aktien | für die Ruhrort- Crefeld. Stamm- Aktien | für die Ruhr- Sieg Eisenbahn |
| 1845 | | | | | | | |
| 1846 | | | | | | | |
| 1847 | | | | | | | |
| 1848 | | | | | | | |
| 1849 | | | | | | | |
| 1850 | | | | | | | |
| 1851 | | | | | | | |
| 1852 | | | 143 262 | | | | |
| 1853 | 403 011 | | 144 238 | | | | |
| 1854 | 400 676 | | 126 943 | | | | |
| 1855 | 349 777 | | 82 875 | | | | |
| 1856 | 328 779 | | | | | | |
| 1857 | 115 245 | | | | | 31 829 | |
| 1858 | 290 801 | 66 105 | | | | | |
| 1859 | 411 354 | 121 796 | | | | | |
| 1860 | 309 196 | 32 875 | | | | | |
| 1861 | 126 514 | | | | | 4 932 | |
| 1862 | 163 377 | | | 691 055 | | 17 402 | |
| 1863 | 95 826 | | | 533 443 | | 42 999 | |
| 1864 | | | | 78 271 | 34 204 | 129 310 | |
| 1865 | | | | | 82 070 | 155 695 | |
| 1866 | | | | 352 208 | | 270 240 | |
| 1867 | | | | 318 154 | | 191 911 | |
| 1868 | | | | | | 225 110 | |
| 1869 | | | | | | 315 352 | 122 500 |
| 1870 | | | | | | 236 250 | 122 500 |
| 1871 | | | | | | 300 000 | 122 500 |
| 1872 | | | | | | | |
| 1873 | | | | | | | |
| 1874 | | | | | | | |
| 1875 | | | | | | | |
| 1876 | | | | | | | |
| 1877 | | | | | | | |
| 1878 | | | | 13 602 | | | |
| 1879 | | | | 55 668 | | | |
| 1880 | | | | | | | |
| 1881 | | | | | | | |
| Summa | 2 994 559 | 718 096 | | 2 042 406 | | 2 037 308 | 367 500 |

Tab. 4 Zusammenstellung der am Schluß des Jahres 1865 vorhandenen Lokomotiven

| Anbieter \ Eintrittsjahr 18.. | 42 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 |
|------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|
| Société John Cockerill | 10 | | | 1 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | |
| Jacobi, Haniel & Huysen in Sterkrade | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C. Keßler in Carlsruhe | | 1 | 2 | | | | 2 | | | | | | | | | | | | | |
| A. Weber & Comp. in Barmen | | | | 1 | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Fr. Wöhlert in Berlin | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | |
| C. Henschel & Sohn in Cassel | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | |
| Eßlinger Mashhinen-Fabrik in Eßlingen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 20 |
| A. Borsig in Berlin | | | | | | 4 | | | | 11 | 10 | 8 | 3 | 4 | 28 | 10 | 15 | | | 15 |

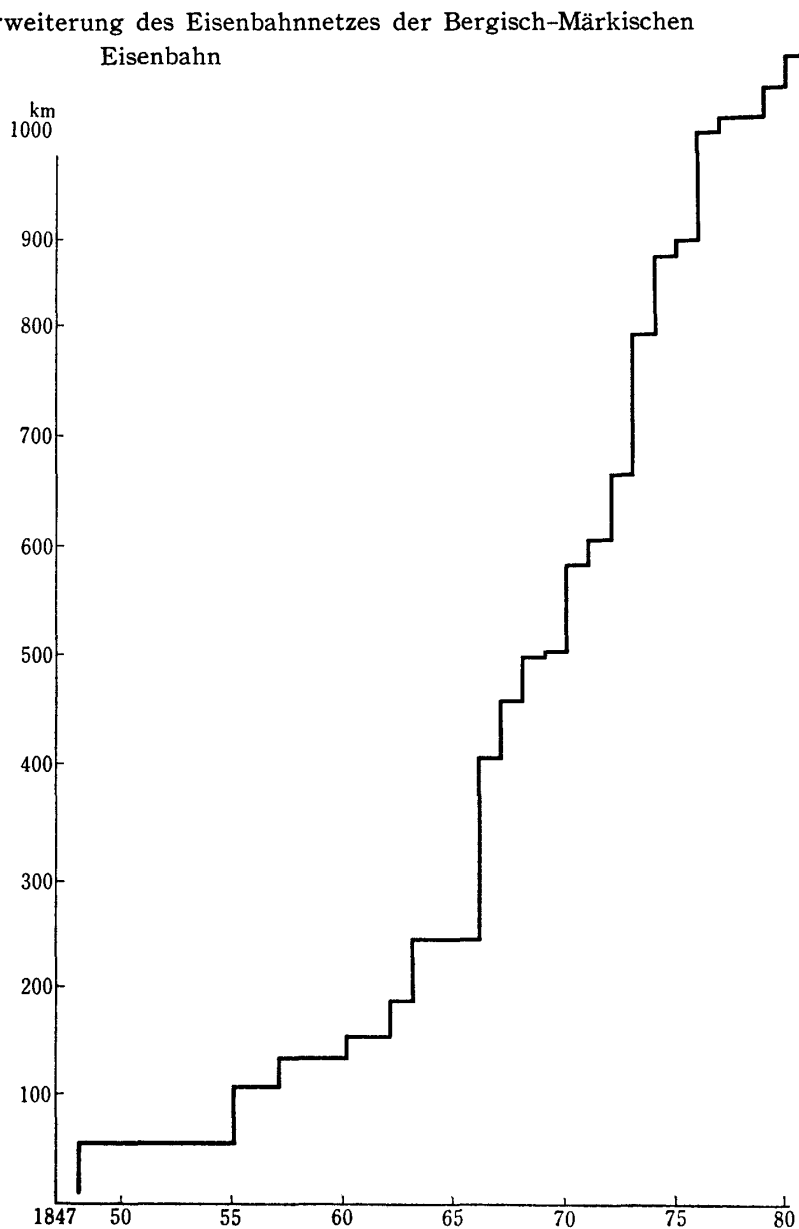
Quelle : Jb. 1865, Anlage 3

Tab. 5 Beschaffung der Lokomotiven 1865-77

| Anbieter \ Eintrittsjahr 18.. | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 |
|------------------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| A. Borsig in Berlin | 15 | 5 | 30 | 10 | | 10 | 27 | | | 30 | | 10 | |
| Fr. Wöhlert in Berlin | | | | 10 | | | | | 10 | | | | |
| C. Henschel & Sohn in Cassel | | | | 3 | 44 | 12 | 36 | 10 | 61 | 58 | | 9 | 8 |
| Eßlinger Maschinenfabrik in Eßlingen | 20 | 12 | 3 | 2 | | | | | | | | | |
| Maschinenbau-A.G. Vulcan in Stettin | | 23 | 9 | | | 20 | 12 | | 31 | | 14 | | |
| Dr. Strousberg in Linden bei Hannover | | | | | | | 12 | | | | | | |
| Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz von Hartmann | | | | | | | 24 | 10 | | | | | |
| Hannoversche Maschinenbau A.G., Hannover | | | | | | | | | 5 | 36 | | | |
| Beyer Peack & Co. in Manchester | | | | | | | | | 18 | 7 | | | |
| L. Schwarzkopf in Berlin | | | | | | | | | | 20 | | | |
| Maschinenbau-Gesellschaft Gerlsruhe (Vormals Keßler) | | | | | | | | | | | | | 12 |

Quelle : Jb. 1865-77

bb. 4 Erweiterung des Eisenbahnnetzes der Bergisch-Märkischen Eisenbahn



Quelle : AVN IR 79(1) Bl. 30-1 und AfE 1910, S. 1099-1101

Tab. 6-1 Güterverkehr auf der Ruhr-Sieg Bahn

| Jahr | beförderte Tonnen | davon, Kohlen u. Koks |
|------|-------------------|-----------------------|
| 1865 | 1 093 447 | 412 906 |
| 1867 | 1 352 439 | 548 046 |
| 1868 | 1 490 547 | 624 262 |
| 1869 | 1 640 829 | 674 905 |
| 1870 | 1 632 408 | 669 386 |
| 1871 | 1 903 893 | 740 894 |
| 1872 | 2 345 434 | 873 154 |
| 1873 | 2 260 292 | 820 856 |
| 1874 | 2 121 547 | 855 011 |
| 1875 | 2 288 074 | 1 029 347 |
| 1876 | 2 214 998 | 987 426 |
| 1877 | 2 126 294 | 875 698 |
| 1878 | 2 317 046 | 994 076 |

Quelle : Jb 1865, 1867-78

Tab. 6-2 Güterverkehr auf der Zweigbahn Leth-

| Jahr | beförderte Tonnen | davon, Kohlen u. Koks |
|------|-------------------|-----------------------|
| 1865 | 67 146 | 33 924 |
| 1867 | 75 645 | 37 577 |
| 1868 | 84 320 | 44 243 |
| 1869 | 87 557 | 43 845 |
| 1870 | 80 607 | 35 697 |
| 1871 | 92 293 | 34 499 |
| 1872 | 94 656 | 36 433 |
| 1873 | 84 533 | 34 517 |
| 1874 | 89 879 | 42 520 |
| 1875 | 104 804 | 50 352 |
| 1876 | 116 075 | 56 483 |
| 1877 | 98 957 | 39 170 |
| 1878 | 107 380 | 48 903 |

Quelle : Jb 1865, 1867-78

Tab. 7-1 Güterverkehr auf der Hessischen Nordbahn im Jahre 1870

| | | | | |
|-------------|------------------------|-----------|----------|-------------|
| Summa | Binnenv. | Verbandv. | davon, | |
| | | | Direktv. | Transitiv. |
| beför-derte | | | | |
| Tonnen | 697 370 | 57 863 | 639 508 | 152 199 487 |
| Anteil | | | | 309 |
| (%) | 100,00 | 8,30 | 91,68 | 21,82 69,87 |
| Quelle : | errechnet nach Jb 1870 | | | |

| | | |
|------|-----------|---------------------|
| 1854 | 719 001 | Dortmund-Soester E. |
| 1855 | 815 351 | 88 437 |
| 1856 | 1 032 720 | 206 353 |
| 1857 | 1 473 392 | 281 537 |
| 1858 | 1 494 709 | 290 216 |
| 1859 | 1 990 416 | |
| 1860 | 2 048 538 | |
| 1861 | 2 329 464 | |
| 1862 | 2 952 263 | |
| 1863 | 3 574 304 | |
| 1864 | 3 757 903 | |
| 1865 | 4 189 432 | |
| 1866 | 6 124 721 | |

Tab. 7-2 Güterverkehr im Verbandverkehr auf der Hessischen Nordbahn 1870 (in Tonnen)

| | | |
|------------------------------------------------------------------|-----------|------------|
| | Direktiv. | Transitiv. |
| mit der Bebra-Hannauer Bahn | 6 468 | |
| mit der Thüringischen Bahn | 23 128 | |
| im Mitteldeutschen Verband | 2 189 | 100 167 |
| im Hannover-Bayerischen Verband | 5 121 | 28 022 |
| im Hannover-Thüringischen Verband | 8 335 | 16 705 |
| im Rhein.-Thüring.-Sächsischen V. | 1 947 | 42 301 |
| im Rheinisch-Thüringischen Verband | 100 990 | 170 563 |
| im Rhein.-Thüring.-Oesterreich. V. | 1 290 | 74 767 |
| im Westdeutschen Verband | 1 724 | |
| im Deutsch-Holländischen Verband | | 172 |
| im Deutsch-Französ. V. via Maastricht | 52 | 895 |
| im Deutsch-Belgischen Verband | | 2 501 |
| im Deutsch-Französischen Verband | | 962 |
| im Sächsisch-Rheinischen Verband | | 35 379 |
| zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und Halle-Arenshausen Bahn | | 14 285 |
| Quelle : | Jb. 1870 | |

| | | |
|------|------------|------------------|
| 1867 | 6 741 044 | Hessische Nordb. |
| 1868 | 7 889 458 | 475 632 |
| 1869 | 9 185 488 | 512 309 |
| 1870 | 8 905 014 | 726 480 |
| 1871 | 9 631 447 | 978 829 |
| 1872 | 11 622 333 | 806 577 |
| 1873 | 14 542 871 | |
| 1874 | 15 569 784 | |
| 1875 | 15 550 186 | |
| 1876 | 15 404 164 | |
| 1877 | 14 889 205 | |
| 1878 | 14 165 144 | |
| 1879 | 13 759 538 | |
| 1880 | 15 189 810 | |

Quelle : BME EtW, S. 14 u. Jb. 1874-81

Tab. 8 Personenverkehr auf der BME

| Jahr | Personen |
|------|----------|
| 1847 | 210 391 |
| 1848 | — |
| 1849 | 533 027 |
| 1850 | 483 186 |
| 1851 | 477 651 |
| 1852 | 502 882 |
| 1853 | 585 241 |

Tab. 9 Personenverkehr nach Binnen- und Verbandverkehr

| Jahr | Binnenv. | Verbandv. | Dortmund-Soester E. | Binnenv. | Verbandv. |
|------|------------|-----------|---------------------|------------------|-----------|
| 1854 | 570 597 | 148 404 | | | |
| 1855 | 648 063 | 167 288 | | 71 675 | 16 762 |
| 1856 | 813 389 | 219 331 | | 154 812 | 51 541 |
| 1857 | 1 302 714 | 170 678 | | 186 185 | 95 352 |
| 1858 | 1 378 541 | 116 168 | | 223 852 | 66 364 |
| 1859 | 1 732 835 | 257 581 | | | |
| 1860 | 1 762 560 | 285 978 | | | |
| 1861 | 2 212 534 | 116 930 | | | |
| 1862 | 2 823 200 | 129 063 | | | |
| 1863 | 3 454 829 | 119 475 | | | |
| 1864 | 3 629 279 | 128 624 | | | |
| 1865 | 4 021 297 | 168 135 | | | |
| 1866 | 5 792 375 | 332 346 | | Hessische Nordb. | |
| 1867 | 6 415 248 | 325 796 | | Binnenv. | Verbandv. |
| 1868 | 7 562 074 | 327 384 | | 318 450 | 157 182 |
| 1869 | 8 802 400 | 383 088 | | 342 470 | 169 839 |
| 1870 | 8 597 442 | 307 572 | | 576 163 | 150 317 |
| 1871 | 9 304 137 | 327 310 | | 777 470 | 201 359 |
| 1872 | 11 245 560 | 376 773 | | 576 454 | 230 123 |
| 1873 | 13 868 863 | 674 008 | | | |
| 1874 | 14 848 835 | 720 949 | | | |
| 1875 | 14 857 279 | 692 907 | | | |

| | | |
|------|------------|---------|
| 1876 | 14 741 386 | 662 778 |
| 1877 | 14 231 264 | 657 941 |
| 1878 | 13 496 655 | 668 489 |
| 1879 | 13 090 080 | 669 458 |

Quelle : BME EtW, S. 14 u. Jb. 1874-79

Tab. 10 Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Personenverkehrs in %

| | Gesamtv. | Binnenv. | Verbandsv. |
|-----------|----------|----------|------------|
| 1850 / 60 | 15,54 | 13,82 | |
| 1850 / 55 | 11,03 | 25,23 | |
| 1855 / 60 | 20,23 | 12,22 | 11,32 |
| 1860 / 70 | 15,83 | 17,17 | 0,73 |
| 1860 / 65 | 15,38 | 17,94 | -11,21 |
| 1865 / 70 | 16,28 | 16,41 | 12,84 |
| 1870 / 80 | 5,49 | | |
| 1870 / 75 | 11,82 | 11,56 | 17,64 |
| 1875 / 80 | -0,47 | | |
| 1870 / 73 | 17,76 | 17,30 | 29,89 |
| 1870 / 79 | 4,95 | 4,78 | 9,03 |
| 1875 / 79 | -3,11 | -3,22 | -0,86 |

berechnet nach : $Y_t = Y_0(1+r)^t$

Quelle : BME EtW und JB

Tab. 11 Personenbeförderung nach Abgangstationen (in Personen)

| | 1865 | 1870 | 1875 | 1880 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|
| Barmen | 149 334 | 271 140 | 387 302 | 446 478 |
| B.-Rittershausen | 132 123 | 201 739 | 261 412 | 235 075 |
| Bochum | 135 217 | 186 159 | 342 839 | 281 372 |
| Dortmund | 260 882 | 345 764 | 546 405 | 470 742 |
| Düsseldorf | 217 287 | 220 626 | 577 281 | 678 314 |
| Elberfeld | 356 602 | 566 306 | 739 124 | 800 469 |
| Essen | 228 835 | 244 575 | 338 472 | 424 866 |
| Hagen | 214 807 | 314 508 | 511 538 | 492 873 |
| Mühlheim a. Rhein | 174 563 | 165 377 | 147 370 | 108 177 |
| Schwelm | 153 776 | 155 805 | 196 856 | 180 044 |
| Vohwinkel | 140 234 | 131 781 | 202 811 | 196 132 |
| Witten | 179 969 | 199 250 | 270 838 | 233 716 |

Quelle : Jb. 1865, 70, 75, 80

Tab. 12 Güterverkehr auf der BME in Tonnen

| Jahr | |
|------|---------|
| 1849 | 101 186 |
| 1850 | 171 232 |
| 1851 | 222 751 |
| 1852 | 271 619 |
| 1853 | 344 808 |
| 1854 | 399 778 |
| 1855 | 509 074 |
| 1856 | 626 243 |

Dortmund-Soester E.

86 002

251 340

| | | |
|------|------------|------------------|
| 1857 | 1 022 731 | 306 924 |
| 1858 | 1 198 178 | 366 613 |
| 1859 | 1 802 253 | |
| 1860 | 2 045 109 | |
| 1861 | 2 051 532 | |
| 1862 | 2 587 187 | |
| 1863 | 3 280 410 | |
| 1864 | 3 975 764 | |
| 1865 | 4 904 943 | |
| 1866 | 5 949 566 | |
| 1867 | 7 082 717 | Hessische Nordb. |
| 1868 | 7 448 600 | 638 275 |
| 1869 | 8 548 780 | 666 571 |
| 1870 | 8 763 530 | 697 370 |
| 1871 | 10 021 527 | 925 157 |
| 1872 | 12 249 170 | 886 069 |
| 1873 | 15 011 638 | |
| 1874 | 13 520 855 | |
| 1875 | 14 535 209 | |
| 1876 | 14 481 032 | |
| 1877 | 14 087 345 | |
| 1878 | 14 118 381 | |
| 1879 | 15 497 488 | |
| 1880 | 17 262 850 | |
| 1881 | 18 770 597 | |

Quelle : BME EtW, S. 18 u. Jb. 1874-81

Tab. 13 Güterverkehr nach Binnen- und Verbandsverkehr in Tonnen

| Jahr | Binnenv. | Verbandv. | | |
|------|-----------|-----------|---------------------|---------|
| 1851 | 189 809 | 32 942 | | |
| 1852 | 225 427 | 46 192 | | |
| 1853 | 290 224 | 54 585 | Dortmund-Soester E. | |
| 1854 | 349 338 | 50 440 | Binnenv. Verbandv. | |
| 1855 | 448 734 | 60 340 | 70 180 | 15 821 |
| 1856 | 550 311 | 75 933 | 192 844 | 58 496 |
| 1857 | 933 449 | 89 282 | 224 668 | 82 256 |
| 1858 | 1 044 871 | 153 307 | 260 248 | 106 364 |
| 1859 | 1 507 002 | 295 250 | | |
| 1860 | 1 728 160 | 316 948 | | |
| 1861 | 1 780 219 | 271 313 | | |
| 1862 | 2 268 767 | 318 420 | | |
| 1863 | 2 542 182 | 738 228 | | |
| 1864 | 3 052 383 | 923 380 | | |
| 1865 | 3 748 285 | 1 161 658 | | |
| 1866 | 4 401 371 | 1 548 195 | Hessische Nordb. | |
| 1867 | 5 299 692 | 1 783 024 | Binnenv. Verbandv. | |
| 1868 | 5 543 934 | 1 904 665 | 53 228 | 585 048 |
| 1869 | 5 975 272 | 2 573 508 | 52 331 | 614 091 |
| 1870 | 6 051 350 | 2 712 179 | 57 863 | 639 508 |
| 1871 | 6 724 160 | 3 297 367 | 74 338 | 850 819 |
| 1872 | 8 290 241 | 3 958 929 | 98 376 | 787 693 |
| 1873 | 9 850 007 | 5 161 559 | | |
| 1874 | 8 653 145 | 4 867 710 | | |

| | | |
|------|-----------|-----------|
| 1875 | 9 518 566 | 5 016 642 |
| 1876 | 9 094 239 | 5 386 793 |
| 1877 | 8 530 673 | 5 556 672 |
| 1878 | 8 891 245 | 6 227 135 |
| 1879 | 9 001 233 | 6 496 255 |

Quelle : BME EtW, S. 18 u. Jb. 1874-79

Tab. 14 Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Güterverkehrs in %

| | Gesamtv. | Binnenv. | Verbandv. |
|-----------|----------|----------|-----------|
| 1850 / 60 | 28,15 | 26,01 | |
| 1850 / 55 | 24,35 | 21,25 | |
| 1855 / 60 | 32,06 | 30,95 | 39,34 |
| 1860 / 70 | 15,66 | 13,35 | 23,95 |
| 1860 / 65 | 19,14 | 16,75 | 29,66 |
| 1865 / 70 | 12,23 | 10,05 | 18,48 |
| 1870 / 80 | 7,01 | | |
| 1870 / 75 | 10,65 | 9,48 | 13,09 |
| 1875 / 80 | 3,50 | | |
| 1870 / 73 | 19,65 | 17,63 | 23,92 |
| 1870 / 79 | 6,94 | 4,51 | 10,19 |
| 1875 / 79 | 1,62 | -1,41 | 6,67 |

Quelle : BME EtW u. Jb.

Tab. 15 Beförderte Warengattungen nach Binnen-, Ausgangs- und Eingangsverkehr im Jahre 1870 in Tonnen und %

| | Binnenv. | Empfang | Ausgang | Tonnen |
|-------------------------------------|-----------|---------|-----------|--------|
| Steinkohlen | 2 915 194 | 112 937 | 1 300 575 | nen |
| | 66,41 | 2,57 | 30,76 | % |
| Koks | 186 208 | 5 046 | 114 696 | |
| | 60,86 | 1,65 | 37,47 | |
| Petroleum | 3 008 | 6 433 | 193 | |
| | 30,93 | 66,19 | 1,99 | |
| Baumwolle, rohe | 5 807 | 4 548 | 188 | |
| | 54,97 | 43,06 | 1,78 | |
| Baumwollengarne | 15 309 | 4 205 | 5 991 | |
| | 59,74 | 16,41 | 23,38 | |
| baumwollene, seidene, wollene Waren | 9 061 | 7 778 | 21 355 | |
| | 23,12 | 19,80 | 54,53 | |
| Getreide | 61 693 | 113 948 | 14 307 | |
| | 31,43 | 58,07 | 7,29 | |
| Kartoffeln | 21 727 | 37 058 | 606 | |
| | 36,50 | 62,32 | 1,02 | |
| Eisenerze | 158 525 | 368 421 | 13 136 | |
| | 29,26 | 68,01 | 2,42 | |
| Schwefelkies | 34 314 | 35 | 47 344 | |
| | 42,01 | 0,04 | 557,93 | |
| Roheisen | 255 365 | 126 808 | 39 148 | |
| | 60,45 | 30,02 | 9,26 | |
| Eisen, verarbeitet | 82 598 | 9 831 | 61 856 | |
| | 53,10 | 6,32 | 39,79 | |
| Eisenbahn- | 35 971 | 6 397 | 99 403 | |

| | | | |
|-----------------------------|---------|--------|---------|
| schienen | 24,88 | 4,39 | 68,79 |
| Eisenblech | 22 941 | 3 155 | 27 913 |
| | 42,29 | 5,82 | 51,52 |
| Eisen- u, Stahlwaren | 43 270 | 10 851 | 82 716 |
| | 31,34 | 7,86 | 59,93 |
| Eisengußwaren | 13 816 | 3 254 | 10 674 |
| | 49,74 | 11,72 | 38,43 |
| Maschinen u, Maschinenteile | 10 716 | 5 594 | 4 855 |
| | 49,08 | 25,46 | 22,25 |
| Steine, roh und bearbeitet | 467 277 | 39 774 | 102 830 |
| | 76,54 | 6,5 | 16,84 |
| Bau- und Nutzholz | 104 181 | 87 544 | 11 335 |
| | 51,20 | 43,02 | 5,56 |

Quelle : berechnet nach Jb. 1870

Tab. 16 Beförderte Koks und Steinkohlen (in Tonnen)

| | | |
|------|------------|--------------------------|
| 1850 | 55 185 | |
| 1851 | 136 047 | |
| 1852 | 155 161 | |
| 1853 | 195 838 | |
| 1854 | 224 188 | Dortmund-Soester B. |
| 1855 | 284 344 | 39 448 |
| 1856 | 318 783 | 103 408 |
| 1857 | 515 958 | 125 340 |
| 1858 | 642 467 | 165 405 |
| 1859 | 961 862 | |
| 1860 | 1 081 547 | |
| 1861 | 1 081 617 | |
| 1862 | 1 228 121 | |
| 1863 | 1 641 482 | davon Binnenv. Verbandv. |
| 1864 | 2 143 452 | 1 727 572 415 880 |
| 1865 | 2 557 108 | 2 019 557 537 550 |
| 1866 | 3 135 855 | 2 294 431 840 924 |
| 1867 | 3 666 531 | 2 618 699 1 047 832 |
| 1868 | 4 007 220 | 2 994 936 1 007 421 |
| 1869 | 4 477 831 | 3 419 482 1 058 349 |
| 1870 | 4 695 945 | 3 553 491 1 142 454 |
| 1871 | 4 988 478 | 3 500 579 1 487 898 |
| 1872 | 5 799 853 | 3 985 508 1 814 345 |
| 1873 | 6 885 628 | 4 589 421 2 296 206 |
| 1874 | 6 287 799 | 4 070 013 2 217 785 |
| 1875 | 7 637 989 | 5 125 677 2 512 312 |
| 1876 | 7 874 019 | 4 977 371 2 896 647 |
| 1877 | 7 548 186 | 4 542 149 3 006 037 |
| 1878 | 8 198 038 | 4 892 627 3 305 411 |
| 1879 | 8 512 318 | 5 043 528 3 468 790 |
| 1880 | 9 380 109 | |
| 1881 | 10 367 714 | |

Quelle : BME EtW S. 17 und Jb. 1874-81

Tab. 17 Steinkohlen- und Koksbeförderung nach an- und abkommenden Stationen in Jahre 1870
(in Tonnen)

| ankommende Station | | abkommende Station | |
|--------------------|---------|--------------------|---------|
| Aachen M. | 180 060 | Kohlscheidt | 130 225 |
| M.-Gladbach | 74 012 | Herzogenrath | 119 230 |
| Düsseldorf | 60 997 | Kupferdreh | 136 780 |
| Hochdahl | 80 785 | Überruhr | 218 191 |
| Mülheim a. Rh. | 52 027 | Witten | 52 972 |
| Elberfeld | 107 552 | Hörde | 67 147 |
| Barmen | 57 435 | Dahlhausen | 417 706 |
| Barmen- | | Steele | 253 787 |
| Rittershausen | 65 949 | Essen | 211 057 |
| Lennepe | 50 750 | Mülheim-a. d. | |
| Hagen | 175 269 | Ruhr | 235 691 |
| Witten | 89 516 | Oberhausen | 88 850 |
| Dortmunderfeld | 80 274 | | |
| Dortmund | 97 830 | | |
| Hörde | 139 019 | | |
| Aplerbeck | 98 485 | | |
| Bochum | 102 541 | | |
| Steele | 61 220 | | |
| Duisburg | 86 872 | | |
| Duisburg Hafen | 197 320 | | |
| Ruhrort Hafen | 440 229 | | |
| Letmathe | 103 299 | | |
| Hardt | 58 279 | | |
| Siegen | 79 448 | | |

Quelle : Jb 1870

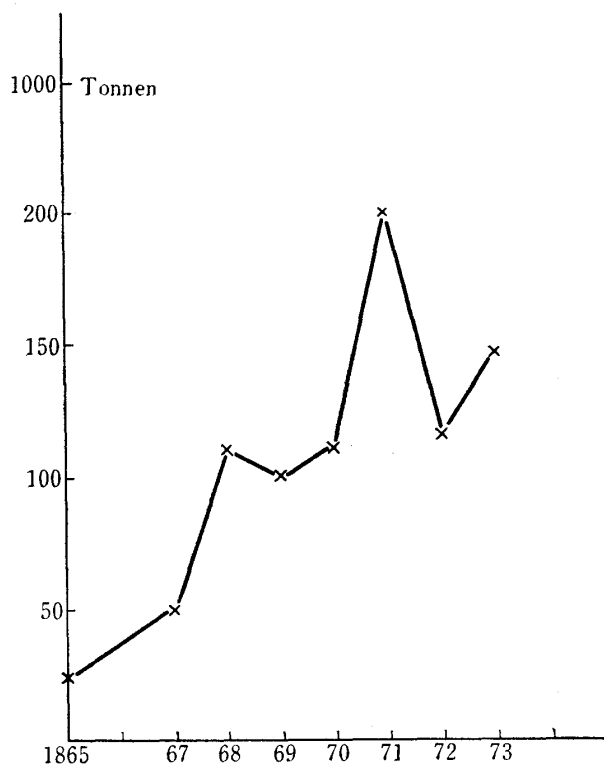
Tab. 18 Entwicklung des Anteils der Eisenbahnen an der Steinkohlen- und Koksanhfuhr in den Häfen Ruhrort und Duisburg

| Jahr | in % | |
|------|-------------|-----------------|
| | Eisenbahnen | Begg. -Märk. E. |
| 1859 | 39, 24 | |
| 1860 | 40, 30 | |
| 1861 | 47, 55 | |
| 1862 | 53, 16 | |
| 1863 | 62, 21 | |
| 1864 | 59, 74 | |
| 1865 | 73, 87 | |
| 1866 | 71, 93 | |
| 1867 | 76, 45 | 8, 15 |
| 1868 | 83, 18 | 12, 54 |
| 1869 | 82, 86 | 18, 40 |
| 1870 | 80, 83 | 35, 39 |
| 1871 | 82, 61 | 33, 94 |
| 1872 | 80, 69 | 36, 79 |
| 1873 | 82, 51 | 43, 76 |
| 1874 | 94, 65 | 41, 24 |
| 1875 | 94, 26 | 55, 68 |
| 1876 | 96, 64 | 52, 97 |

| | | |
|------|--------|--------|
| 1877 | 96, 19 | 53, 75 |
| 1878 | 97, 79 | 50, 71 |
| 1879 | 98, 44 | 52, 64 |
| 1880 | 98, 86 | 53, 44 |
| 1881 | 99, 40 | 53, 96 |

Quelle : berechnet nach Jb. 1867-81 und Wiel, S. 356-7

Abb. 5 Getreideverkehr : Eingangsverkehr



Quelle : Jb. 1865, 67-74

Tab. 19 Beförderte Eisenerze in Tonnen

| | |
|------|---------|
| 1863 | 175 681 |
| 1864 | 232 460 |
| 1865 | 343 894 |
| 1866 | 316 307 |
| 1867 | 377 813 |
| 1868 | 445 121 |
| 1869 | 593 359 |
| 1870 | 541 681 |
| 1871 | 631 314 |
| 1872 | 711 963 |
| 1873 | 682 246 |
| 1874 | 618 872 |
| 1875 | 588 662 |
| 1876 | 766 266 |
| 1877 | 817 715 |
| 1878 | 784 390 |

| | |
|------|-----------|
| 1879 | 757 387 |
| 1880 | 1 002 099 |
| 1881 | 1 058 553 |

Quelle : Jb. 1874-81 und BME EtW S. 16

Tab. 20-1 Güterverkehr im Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Verband mit der Köln-Mindener Eisenbahn sowie Köln-Mindener Kohlenverkehr im Jahre 1870

| | in Tonnen | |
|-----------------------------|-----------|---------|
| | Eingang | Ausgang |
| Steinkohlen | 54 999 | 73 139 |
| Koks | 303 | 16 555 |
| Petroleum | 756 | 15 |
| Getreide | 7 322 | 558 |
| Kartoffeln | 7 068 | 117 |
| Erze | 253 129 | 2 103 |
| Schwefelkies | | 3 683 |
| Roheisen | 46 930 | 13 901 |
| Eisen, verarbeitet | 1 708 | 6 053 |
| Eisenblech | 598 | 1 840 |
| Eisenbahnschienen | 530 | 10 693 |
| Eisen- u. Stahlwaren | 5 290 | 12 235 |
| Eisengußwaren | 954 | 1 314 |
| Maschinen u. Maschinenteile | 1 652 | 1 217 |
| Steine | 11 741 | 97 341 |
| Bau- u. Nutzholz | 20 128 | 4 047 |

Quelle : berechnet nach Jb. 1878

Tab. 20-2 Güterverkehr im Westfälischen Verbands mit der Köln-Mindener, Westfälischen, Hannoverschen und Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn

| | Eingang | Ausgang |
|-----------------------------|---------|---------|
| Steinkohlen | | 159 701 |
| Koks | | 8 715 |
| Getreide | 6 392 | 51 |
| Schwefelkies | | 4 070 |
| Roheisen | 8 480 | 896 |
| Eisen, verarbeitet | 450 | 3 466 |
| Eisenblech | | 744 |
| Eisenbahnschienen | 14 | 7 131 |
| Eisen- u. Stahlwaren | 494 | 2 532 |
| Eisengußwaren | 461 | 190 |
| Maschinen u. Maschinenteile | 9 | 343 |
| Steine | 227 | 797 |
| Bau- u. Nutzholz | 27 340 | 293 |

Tab. 20-3 Güterverkehr

1. im Rheinisch-Thüringischen Verbands mit der Westfälischen, Hessischen Nord-, Bebra-Hanauer, Thüringischen und der Werra Bahn
2. im Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbands mit der vorstehend angeführten Bahnen,

der Leipzig-Dresner und der Sächsischen Staatsbahn

3. im Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verbands mit den unter 1 und 2 angegebenen Bahnen, der Kaiser Ferdinand's Nord und der Oesterreichischen Staatseisenbahn

| | Eingang | Ausgang |
|-----------------------------|---------|---------|
| Steinkohlen | | 232 461 |
| Koks | | 12 185 |
| Getreide | 49 382 | 155 |
| Kartoffel | 7 131 | 5 |
| Erze | 21 321 | |
| Schwefelkies | 20 | 1 561 |
| Roheisen | 5 060 | 8 714 |
| Eisen, verarbeitet | 211 | 14 661 |
| Eisenblech | 21 | 9 566 |
| Eisenbahnschienen | 561 | 40 611 |
| Eisen- u. Stahlwaren | 1 213 | 19 861 |
| Eisengußwaren | 26 | 4 311 |
| Maschinen u. Maschinenteile | 564 | 1 136 |
| Steine | 1 911 | 236 |
| Bau- u. Nutzholz | 10 170 | 161 |

Tab. 20-4 Güterverkehr im Preußisch-Braunschweigischen Verband mit der Westfälischen, Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdem-Magdeburger und Berlin-Stettiner Eisenbahn

| | Eingang | Ausgang |
|-----------------------------|---------|---------|
| Steinkohlen | | 150 260 |
| Koks | | 35 655 |
| Getreide | 25 226 | |
| Kartoffel | 11 000 | |
| Schwefelkies | | 18 508 |
| Roheisen | 16 068 | 3 191 |
| Eisen, verarbeitet | 2 410 | 14 118 |
| Eisenblech | 15 | 9 499 |
| Eisenbahnschienen | 2 271 | 29 038 |
| Eisen- u. Stahlwaren | 1 060 | 19 649 |
| Eisengußwaren | 219 | 2 471 |
| Maschinen u. Maschinenteile | 1 745 | 794 |
| Steine | 1 248 | 1 868 |
| Bau- u. Nutzholz | 1 228 | 2 105 |

Tab. 20-5 Güterverkehr im Bergisch-Hannoverschen Verband mit der Köln-Mindener, Hannoverschen, Großherzoglich Oldenburgischen, Lübeck-Buchener, Berlin-Hamburger, Altona-Kieler und der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn

| | Eingang | Ausgang |
|-----------------|---------|---------|
| Steinkohlen | | 69 830 |
| Koks | | 1 423 |
| Baumwolle, rohe | 251 | |

| | | |
|----------------------|--------|--------|
| Getreide | 2 514 | 64 |
| Schwefelkies | | 3 530 |
| Roheisen | 15 649 | 658 |
| Eisen, verarbeitet | 220 | 7 411 |
| Eisenblech | | 408 |
| Eisenbahnschienen | 118 | 2 285 |
| Eisen- u. Stahlwaren | 605 | 10 009 |
| Bau- u. Nutzholz | 1 096 | 1 227 |

Tab. 20-6 Güterverkehr im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband mit der Köln-Mindener, Westfälischen und Main-Weser Bahn

| | Eingang | Ausgang |
|----------------------|---------|---------|
| Steinkohlen | | 98 131 |
| Getreide | 217 | |
| Kartoffel | 125 | |
| Erze | 121 | 21 |
| Schwefelkies | | 1 575 |
| Roheisen | 5 007 | 931 |
| Eisen, verarbeitet | 15 | 3 580 |
| Eisenblech | 5 | 1 819 |
| Eisenbahnschienen | | 358 |
| Eisen- u. Stahlwaren | 99 | 4 668 |
| Eisengußwaren | 5 | 514 |
| Steine | 388 | 2 |
| Bau- u. Nutzholz | 286 | |