

So bildet Minden-Ravensberg einen guten Teil des deutschen Postverkehrs, in dessen Bau rastloser Schaffenstrieb dank der wohlbegründeten Macht des Reiches Stein auf Stein fügen konnte. Es hemmt auch fernerhin kein Stillstand seine weitere Ausgestaltung. Die Bedürfnisse des Erwerbs- und Verkehrslebens wachsamem Auge zu verfolgen und ihm neue Hilfsmittel zum weiteren Gedeihen zu schaffen, das ist unserer Reichs-Postverwaltung stetiges Streben. Erst am 1. Januar dieses Jahres hat sie den mannigfachen Postverkehrsformen als eine neue den Postscheckverkehr hinzugefügt, mit dem der Verbreitung eines unseren wirtschaftlichen Fortschritten entsprechenden, in Deutschland bisher noch wenig gebräuchlichen Zahlungssystems der Weg gebahnt werden soll. Mögen Handel und Verkehr weiter emporblühen unter dem schirmenden Fittich des Hohenzollernsaars: Post und Telegraphie werden kraft ihrer bewährten Organisation und zielbewußten Leitung, die ihren Weltruf begründet haben, allen Aufgaben gerecht werden.



Die Entwicklung der Eisenbahnen

✠ Von Regierungsrat Dr. Mide, Hannover ✠

Erster Abschnitt. Allgemeines.



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

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

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

Außer der Hauptlinie besitz unser Gebiet noch eine zweite sehr wichtige Eisenbahnverbindung in der Linie Rheine bezw. Münster-Dsnabrück (1856/71)-Hildesheim (1875), die die Hauptlinie bei Böhne kreuzt. Sie verbannt 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-Dsnabrück (1886), Bielefeld-Lage (1904)-Hameln (1897) und die Kleinbahnen Minden-Uchte, Minden-Bübbede, Herford-Salzhausen-Blottho, Herford-Wallenbrück, Bielefeld-Schilbesche-Enger und Bielefeld-Schilbesche-Werther vermitteln vorzugsweise den Ortsverkehr.

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

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

Zweiter Abschnitt. Geschichte der Cöln-Mindener Eisenbahn.

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

Plan auf, ließ ihn aber bereits 1843 wegen der schlechten finanziellen Lage ihres eigenen Unternehmens wieder fallen. Ein von ihrem Vizepräsidenten Hansemann 1842 erstatteter sehr eingehender Bericht hatte jedoch die Lage so weit geklärt und namentlich auch die Rentabilität des Unternehmens so überzeugend nachgewiesen, daß seine Ausführung nur eine Frage der Zeit sein konnte. Am 23. Juni 1843 trat eine neue Gesellschaft zusammen, der die Verwirklichung des so lange geplanten Projektes gelang. Sie nannte sich zuerst ostheinische Eisenbahngesellschaft, später Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Auf Grund der landesherrlichen Konzession vom 18. Dezember 1843 und eines schon früher mit der hannoverschen Staatsbahn wegen des Anschlusses nach Hannover geschlossenen Vertrages nahm die Gesellschaft den Bau in Angriff und förderte ihn so, daß die Strecke Deuz-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-Dsnabrück-Bremen-Hamburg (445,70 km) zu nennen sind. Die Gesamtlänge wuchs schließlich auf 1145,60 km.

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

Bei der Konzessionierung der beiden letztgenannten Linien hatte sich der Staat den jederzeitigen Erwerb dieser Linien gegen Erstattung der Anlagekosten vorbehalten. Schon 1877 entschloß er sich, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, und dehnte die Verhandlungen zwei Jahre später auf das Gesamtunternehmen aus. Sollte doch auch die Cöln-Mindener Bahn als eins der bedeutendsten Privatunternehmen bei der großen Verstaatlichungsaktion, die in Preußen das Privatbahnsystem ersetzte, in Eigentum und Verwaltung des Fiskus übergehen. In der Begründung des Gesetzentwurfs betr. den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat⁴⁾ wird der Erwerb durch folgende bemerkenswerte Ausführungen empfohlen: „Durch die Erwerbung des Cöln-Mindener Unternehmens wird die fehlende Verbindung der hannoverschen und westfälischen Staatsbahnen in westlicher Richtung nach Cöln und dem Unterrhein geschaffen und zugleich eine zweite Verbindung mit Holland (via Arnheim gegenüber der jetzigen via Salzbergen) für den Staat gewonnen. Der in Hartort enbigenden hannoverschen Staatsbahn wird die im Interesse des Verkehrs, wie im Interesse der Rentabilität dieser Bahn gleicherweise erwünschte Einföhrung 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 Establishments, sowie durch die seit langen Jahren befestigten und geordneten Verkehrsbeziehungen wichtige und den

Verkehr beherrschende Linie, in deren Besitz ihm der erwünschte Einfluß auf die 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 Gesamtaufpreis von 516 289 233 M. am 1. Febr. 1880 in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1886 in das Eigentum des preussischen Staates über. Ihre Linien wurden zunächst der Königlichen Direktion der Cöln-Mindener Bahn unterstellt, die später die Bezeichnung Königliche Eisenbahndirektion Cöln (rechtsrheinische) erhielt; bei der späteren Organisation gingen sie in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektionen Cöln, Hannover, und Münster über.

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

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

1. Personenverkehr.

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

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

2. Güter- und Tierverkehr.

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

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

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

Anlage 2

Anl. 3 u. 4

Anlage 1

Anlage 1.

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

Jahr	Bestand an:			Es wurden befördert:	
	Lokomo- tiven	Personen- wagen	Güter- wagen	Personen Anzahl	Güter Tonnen
1846	14	49	128	660 020	8 686
1847	33	91	650	1 063 849	80 237
1848	54	118	1 479	1 451 703	164 613
1849	54	118	1 716	1 885 084	803 858
1850	58	118	2 174	1 488 195	440 710
1851	65	119	1 958	1 580 585	647 251
1852	78	119	2 036	1 608 152	833 153
1853	78	119	2 295	1 512 234	1 000 572
1854	93	119	2 492	1 650 810	1 386 697
1855	115	119	2 766	1 756 569	1 792 142
1856	129	121	3 141	2 030 621	1 972 761
1857	146	123	3 868	2 685 682	2 268 793,5
1858	150	135	3 705	2 696 291	2 471 280,5
1859	160	160	3 828	2 797 009	2 291 588,5
1860	176	160	4 018	2 520 431	2 655 894,5
1861	210	171	4 553	2 532 232	3 266 357,5
1862	230	181	5 364	3 374 665	4 132 230
1863	244	202	5 725	3 523 005	4 722 618,5
1864	244	204	5 723	3 701 360	5 548 562
1865	268	201	6 835	4 031 451	6 413 613,5
1866	293	205	7 105	4 256 518	6 084 736
1867	312	238	7 755	4 338 243	6 627 496,5
1868	314	224	7 890	4 345 428	6 743 012,5
1869	326	222	8 237	4 470 458	7 293 323,5
1870	325	221	9 277	2 237 014	1 845 890,5
1871	369	221	10 574	5 344 038	7 334 711
1872	435	344	12 969	5 588 563	9 056 300
1873	519	344	12 969	6 344 358	10 141 579
1874	594	418	16 728	6 553 224	9 409 070,5
1875	613	417	16 417	8 354 438	10 144 126
1876	622	416	16 610	7 337 936	10 471 331
1877	620	413	16 571	6 356 874	10 343 590
1878	619	411	16 533	6 600 703	11 178 244
1879	619	401	16 508	6 555 513	12 018 119
1880				6 973 277	13 006 350
1881				10 407 554	20 630 661
1882				10 912 530	22 791 610
1883				11 143 556	25 430 033
1884				12 102 178	26 036 172

Anlage 2.

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

Jahr	Anzahl der beförderten Personen	Jahr	Anzahl der beförderten Personen
1893	1 610 147	1901	2 635 126
1894	1 610 935	1902	2 636 809
1895	2 000 075	1903	2 639 281
1896	1 931 858	1904	2 732 956
1897	2 064 053	1905	2 733 327
1898	2 120 074	1906	2 914 433
1899	2 446 576	1907	3 117 209
1900	2 597 951		

Anlage 3.

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

Gütergruppen	Jahresdurchschnitt der Statsj. 1893—99		Jahresdurchschnitt der Statsj. 1900—07		Unterschied beider Zeitabschnitte	
	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand
1. Erzeugnisse des Getreide-, Obst- und Gemüsebaues.						
a) Getreide und Sämereien . . .	89201,5	26558	45804	25226,5	+ 6102,5	— 1181,5
b) Mühlenfabrikate . .	19580,5	24850	41455,5	27182	+ 21928	+ 2832
c) Heu, Stroh, Spreu, Stroh, Stroh . . .	8587,5	1984	8183,5	1860,5	+ 8183,5	+ 1860,5
d) Karloffeln . . .	2021,5	1016	2556	1181	+ 8279,5	+ 2893
e) Spiritus, Eßig . . .	8888	10137,5	10782	16886	+ 594,5	+ 165
f) Bier . . .	1673,5	6224	959	4144,5	+ 2879	+ 6678,5
g) Rüben, Rüben- schnitz . . .	7202,5	1957,5	11439	7858,5	— 716,5	— 2079,5
h) Zucker, Sirup, Melasse . . .	951	2866,5	4598,5	1500,5	+ 4236,5	+ 5901
i) Obst, Gemüse und sonst. Pflanzen . .	757	288	1143	247	+ 8645,5	— 1866
k) Wein, Apfelwein, Most . . .	88308	75401,5	128265,5	69918,5	+ 386	— 41
zus.					+ 44957,5	+ 14512
2. Erzeugnisse der Tierzucht, Fische.						
a) Fleisch und Speck . .	481	206	669	337,5	+ 238	+ 131,5
b) Häute, Felle, Leder . .	485	306,5	635,5	582,5	+ 350,5	+ 276
c) Knochen . . .	1607	851	1827,5	151	+ 279,5	+ 200
d) Natürl. Dünger . . .	4681	8047,5	81435	17898	+ 26804	+ 14845,5
e) Fische . . .	579	44,5	686	85	+ 107	+ 9,5
zus.	7738	8955,5	84953	18999	+ 27220	+ 15048,5
3. Spinnstoffe und Textilwaren.						
a) Wolle . . .	9,5	89,5	59	244	+ 49,5	+ 154,5
b) Baumwolle . . .	277	184	488	75,5	+ 211	+ 108,5
c) Flach, Hanf, Jute . .	7851	1235	5427	1439,5	+ 2424	+ 204,5
d) Garne und Zwirne . .	3614,5	5207	5049	5881	+ 1434,5	+ 674
e) Manufakturwaren . .			8225	4427	+ 8225	+ 4427
zus.	11752	6715,5	14248	12067	+ 2496	+ 5351,5
4. Holz und Papier.						
a) Rundholz, Buchholz . .	40752,5	6373	66486,5	12820	+ 25784	+ 6447
b) Holzwaren . . .			2159	1465	+ 2159	+ 1465
c) Borke, Lehe . . .	455	25,5	689	32	+ 184	+ 6,5
d) Holzzeugmaschine . .	2966	8	887	5	+ 2019	+ 2
e) Papier und Pappe . .	4492	4270	10692	4175	+ 6200	+ 95
f) Dachpappe . . .	234,5	885,5	958	8625	+ 728,5	+ 2789,5
g) Lumpen . . .	8850	8608	9875	8535	+ 6025	+ 4929
zus.	52690	15183	91696,5	30657	+ 39006,5	+ 15494
5. Brennstoffe.						
a) Brennholz . . .	11820	14270,5	12156	15451	+ 880	+ 1180,5
b) Torf, Holzkohlen . .	918	48	1708,5	61	+ 788,5	+ 13
c) Braunkohl, Brf. . .	497		6047	12,5	+ 5550	+ 12,5
d) Steinkohlen, Roß . .	408072,5	4287	624482,5	7858,5	+ 221880	+ 3571,5
e) Teer, Asphalt . . .	724	290	2419	585	+ 1694	+ 295
f) Petrol, Mineralöle . .	4031	986	6826,5	1125,5	+ 2795,5	+ 189,5
zus.	420582,5	19881,5	658586,5	25293,5	+ 238024	+ 5412

Gütergruppen	Jahresdurchschnitt der Statsj. 1893—99		Jahresdurchschnitt der Statsj. 1900—07		Unterschied beider Zeitabschnitte	
	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand	Empfang	Verfand
6. Eisen und Stahl.						
a) Eisenerz . . .	197	88881	74,5	159774	— 122,5	+ 71898
b) Roheisen (auch Luppen, Pfannen- eisen, altes Eisen)	82241	18589,5	56102	22871	+ 29861	+ 9277,5
c) Schienen, Schmel- len, Achsen und Bandagen . . .	1871	1130	8918,5	2448	+ 2547,5	+ 1913
d) Maschinen und Maschinenteile . .	2162	6334	5491	18107	+ 3329	+ 6773
e) Röhren u. Säulen . .	1564	180	2605,5	278	+ 1041,5	+ 98
f) Draht . . .	827	92	1339,5	238	+ 1012,5	+ 141
g) Sonstige Eisen- und Stahlwaren . . .	3804	6493	8666	10456	+ 5862	+ 4023
zus.	41166	116148,5	78197	209162	+ 37081	+ 98018,5
7. Andere Metalle.						
a) Blei- und Zinkerg Übrige Erze . . .	1257	240	6081,5	2908,5	— 1257	— 240
b) Blei und Zinn . . .	175	10	528	21	+ 6081,5	+ 2908,5
c) Zinn . . .	214	62,5	817	62	+ 528	+ 11
d) Sonst. Metallwar. zus.	1646	812,5	8487	4224,5	+ 103	+ 0,5
8. Erden und dergl.						
a) Lehm, Mergel, Kies, Sand . . .	37986	48235	69760	142597	+ 1240,5	+ 1288
b) Ton, Porzellanerde . .			928	6	+ 6791	+ 8912
c) Gebr. Kalk . . .	7402,5	16931	13802	51031,5	+ 81824	+ 94362
d) Schiefer . . .	181,5	8	959	11	+ 928	+ 6
e) Zement . . .	18084	9879	21684,5	8556	+ 6099,5	+ 34100,5
f) Zement- und Ton- röhren . . .	1866,5	1537	1972	3060	+ 227,5	+ 8
g) Gebr. u. bearbeitete Steine, Kunststeine . .	58148,5	21294,5	105285	88448	+ 8580,2	+ 823
h) Tonwaren, Porzell. i) Glas u. Glaswaren . .	1898	287	8029	827,5	+ 605,5	+ 1523
zus.	118028	117485,5	224598,5	264762	+ 52091,5	+ 12163,5
9. Chemikalien, Dro- gen, Genussmittel.						
a) Eigentliche Chemi- kalien und Drogen . .	6918	5048,5	9550,5	6174,5	+ 1635	+ 540,5
b) Salz . . .	5821,5	1814,5	5949	1286,5	+ 4586	+ 5386
c) Rf. u. Drogenmitt. d) Kaffee, Kaffeesur- rogate, Tee . . .	21006	18383	17671	80082	+ 59091,5	+ 12163,5
e) Tabak (Rohstoff und Fabrikate) . . .	415	221	850,5	811,5	+ 1635	+ 540,5
zus.	88387,5	26469	83193,5	40129,5	— 192	+ 18660,5
10. Sonstige Güter. (Speiteurfammel- gut, Emballagen, Abfälle) . . .	3756,5	1644	14391	6819	+ 10634,5	+ 4675
Gesamt mengen	779029,5	388171,5	1286588,5	701517	+ 507599	+ 318845,5

Anlage 4.

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

Tierklassen	Jahresdurchschnitt der Statsj. 1893—99		Jahresdurchschnitt der Statsj. 1900—07		Unterschied	
	Empfang Stück	Verfand Stück	Empfang Stück	Verfand Stück	Empfang Stück	Verfand Stück
Pferde und Esel . .	1748	1007	2567	1628,5	+ 819	+ 621,5
Rindvieh	7443,5	10215,5	14148	23258	+ 6704,5	+ 13042,5
Schweine	16521	198008	41962,5	378345	+ 25441,5	+ 175887
Schafe und Ziegen .	456,5	2284	887	1896	+ 880,5	— 888
Geflügel und sonstiges Vieh	4684,5	2916	4821	2586,5	— 918,5	— 919,5
Insgesamt	80803,5	215980,5	68885,5	402724	+ 88081	+ 187843,5



Volkstunde



Von Direktor Dr. H. Jellinghaus, Osnabrück

Erster Abschnitt. Vorgeschiedliches.

1. Die Urbbevölkerung.



Der Teil Westfalens, über dessen Volksüberlieferungen in der Festschrift eine Übersicht gegeben werden soll, liegt zwischen dem Teutoburger Walde oder Osnung und dem Wesergebirge oder Westfälte, auch noch darüber hinaus in dem nördlichen Vorlande zwischen der oberen Hunte und der Weser. Das alte Fürstentum Minden greift ostwärts noch etwas über die Weser hinüber und die Grafschaft Ravensberg ragt zwischen Brackwebe und Versmold in die einstige große Heide, die Senne, hinein.

In ältester Zeit, vor 3000 Jahren, war das Land zwischen den beiden Bergzügen, also im wesentlichen die Kreise Halle, Bielefeld und Herford, wohl ausschließlich ein Land von Wäldern und Hainen, später in den Jahrhunderten um Christi Geburt ein Land von Gruppen- und Einzelsiedelungen zwischen Walb- und Weidemarken, beide Arten von Wohnplätzen meist am Rande der vielen niedrigen Höhenzüge angelegt, die Einzelhöfe auch wohl bis an die ziemlich tiefen Siede herangeschoben.

In der Steinzeit scheint der überwiegend lehmige und nasse Teil der Landschaft niemand zur Ansiedlung gelockt zu haben. Wenigstens sind die Steinkammergräber (Dolmen) jener Periode nur am Nordrande von Ravensberg, in Jegen bei Schlebehausen, bei Werste unweit Deynhausen und bei Nahden und Oppenwehde nachzuweisen. Freilich könnte schon vor Jahrhunderten eine Abräumung solcher Denkmäler der Vorzeit vor sich gegangen sein. Landstellen und Fluren, die den Namen Steinkamp führen, haben ihn gewöhnlich von benachbarten Dolmen. Fluren dieses Namens sind nachzuweisen in Odentrup bei Heepen ums Jahr 1550; bei Quernheim 1791, bei Herford und Blotho um 1693. Ebenso gibt es im Ravensbergischen keine Ortsnamen, die mit dem alten Worte *tere*, Baum, gebildet sind. Das alte Flußnamenwort *apa* fehlt von Ibbenbüren und Wehrenborf, Kr. Wittlage, bis Blomberg und Minteln, während nördlich vom Süntel und im Sauerlande verschiedene Flußnamen damit gebildet sind.

Bronzezeit-Grabhügel fanden sich noch um 1830 zahlreich in Amshausen, Rünsebeck, bei Bierichlingen. Urnen fand man in Odenborf bei Borgholzhausen. Am Rande der Brackweber Senne sah man noch um 1830 eine große Zahl Grabhügel, die sich nach Westen bis in den Bielefelder Paß, die Spiegelschen Berge und die Gemeinde Quelle erstreckten. Bei Baringborf und Odenbeck im Kr. Herford sind frühere Bronzezeitgräber nachzuweisen. Urnengrabstätten fanden sich in Herford, auf dem Esche in Bünde, in Ahle, Südlengern, Stemmer und Wennighäffen. Lebedur be-