

Die Rheinische Eisenbahn

Im September 1866 wurde die Strecke Köln – Osterath – Essen eröffnet
von Karl-Heinz Wilkes

Im Archiv unseres Heimatkreises an der Kemperallee in Lank fand ich eine Kopie aus der „Essen-Borbecker Chronik“ vom 30. August 1866, in der die Eröffnung einer direkten Zugverbindung von Köln über Osterath nach Essen angekündigt wurde. Anlass zu dieser Verbindung war, den Schienenweg für Kohletransporte vom Ruhrgebiet an den Niederrhein zeitlich und kostenmäßig zu verbessern. In jenen Jahren wurde das Eisenbahnnetz je zur Hälfte von Staats- und Privatbahngesellschaften befahren. Erst um 1880 – 1890 wurden aus wirtschaftlichen und politischen Gründen nahezu alle deutschen Eisenbahnen verstaatlicht. Bis dahin hatten mehrere Privatbahngesellschaften, u.a. die Köln Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn im Ruhrgebiet und am Niederrhein nahezu ein Monopol auf den Personen- und Güterverkehr, der teilweise zu „kuriosen“ Transportwegen führte. Ein unterschiedliches Tarifsysteem der Bahngesellschaften hatte zudem die Transportkosten pro Wagenladung unnötig verteuert. Die Eröffnung der Zugverbindung Köln-Osterath-Essen führte ab September 1866 zu einem „direkten Tarif“ für den Transport von Kohle pro Waggon. Leider werden in dem Zeitungsartikel zu den angegebenen Zugverbindungen keine Tarife für die Personenbeförderung genannt. In jenen Jahren wurden noch Personen und Massengüter in Kombinationszügen befördert. Der folgende Auszug aus der „Borbecker Chronik“ vermittelt uns einen nostalgischen Rückblick in ein vergangenes Zeitalter.

Borbecker Chronik

1866, 30. August: Die Essener Zeitung berichtet über die bevorstehende Eröffnung der Osterath-Essener Eisenbahn, die mit ihrer Heissenener Station eine besondere Bedeutung für Borbeck hat: „Mit der in den nächsten Tagen erfolgenden Eröffnung der Osterath-Essener Eisenbahn gewinnt die Niederrheinische Kohlenindustrie zwar kein neues Absatzgebiet, wohl aber eine Konkurrenzlinie gegen die bestehenden Schienenwege, die namentlich für alle Kohleninteressenten im Gebiete der Rheinischen Bahn von der größten Wichtigkeit ist.

Schienenweg

Die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn besaßen bisher gewissermaßen ein Monopol auf den Niederrheinisch-Westphälischen Kohlenverkehr und bei aller wechselseitigen Befehdung wußten sie diese monopolische Stellung vorzugsweise der Rheinischen Bahn und den Consumenten längs der selben gegenüber trefflich auszunutzen.

Daher kam es beispielsweise, daß der Ruhrkohlenverkehr der Rheinischen Eisenbahn auf der Strecke Herbesthal – Cleve im vorigen Jahre nur die bescheidene Ziffer von 760,298 Ctr. erreichte, und daß speziell der Kohlentransport auf der Strecke Crefeld-Cleve auf ein Minimum beschränkt blieb. Kohlensendungen nach Stationen dieser Strecke aus dem Gebiete der Bergisch-Märkischen Bahn gelangten auf der letzteren bis Oberhausen, dann auf der Köln-Mindener Bahn bis Ruhrort, mittelst der Trajekt-Anstalt auf die Ruhrort-Crefelder Bahn und erst ab Crefeld auf die Rheinische Bahn. Bei Sendungen aus dem Gebiete der Köln-Mindener Bahn waren diese, die Ruhrorter Trajekt-Anstalt, die Ruhrort-Crefelder Bahn und die Rheinische Bahn beteiligt. Die Frachten setzten sich aus den Lokal-Tarifen der resp. Verwaltungen für kurze Strecken zusammen, so daß dieselben sich schließlich z.B. von Berge-Borbeck bis Cleve auf nicht weniger als 8 Thlr 17 Sgr. pro Waggon berechneten.



Unter solchen Umständen war es natürlich, daß die Industrie selbst den widernatürlichen Weg Oberhausen–Emmerich–Cleve und fast bis zur halben Länge der Crefeld–Clever Bahn rückwärts vorzog, weil die Fracht beispielsweise von Berge–Borbeck nach Emmerich nur 4 Thlr. 26 Sgr. pro Waggon kostete und die Differenz gegen die Frachten auf der naturgemäßen Linie die Kosten selbst eines Transports per Achse und einer doppelten Verladung deckte.

Von einer industriellen Entwicklung konnte indeß selbstverständlich nicht die Rede sein. Die Eröffnung der Osterath Essener Bahn beseitigt diese Uebelstände gründlich. Mittelst derselben erlangt die Rheinische Bahn eine selbständige Verbindung mit dem Ruhrkohlenreviere, und daß sie dieselbe im Interesse ihrer sämtlichen Linien auszubeuten gedenkt, beweist der so eben publicierte neue Gütertarif mit schlagenden Zahlen. Zwischen Essen und Mülheim a.d. Ruhr ist für den Kohlenverkehr ein Sammelbahnhof, Station Heissen, angelegt, welcher für das Kohlegeschäft längs der Rheinischen Bahn bald eine weittragende Bedeutung gewinnen dürfte. Die Kohlensendungen von hier ab nach Cleve, um bei dem Beispiel zu bleiben, stellen sich auf nur 7 Thlr., 10 Sgr. pro Waggon, also um 1 Thlr. 7 Sgr. billiger, als bisher ab Borbeck. Wer das Kohlegeschäft kennt, weiß, welche Folgen diese Differenz haben kann.

Die Verwaltung der Köln–Mindener Bahn verschließt sich der Erkenntnis derselben auch keineswegs. Sie hat bereits anlässlich der drohenden Konkurrenz ihren Kohlentarif reducirt und beispielsweise die Frachten von Berge–Borbeck nach Ruhrort um 10 Sgr. ermäßigt. In Verbindung mit einer Ermäßigung um 8 Sgr., die sich nach dem neuen Tarife der Rheinischen Bahn auf der Strecke Crefeld–Cleve ergibt, stellt sich hiernach indeß die Gesamtfracht Borbeck–Cleve um nur 18 Sgr. niedriger, als bisher, die Station Borbeck ist also gleichwohl noch nicht konkurrenzfähig mit der Station Heissen. Deshalb sich die Köln–Mindener Verwaltung nur zu diesem halben Schritte ermannet hat, ist schwer zu sagen. Vermuthlich geht sie von der Ansicht aus, daß Station Heissen in den Kohlen qualitativ nicht konkurrenzfähig ist. Allerdings ist es richtig, daß die Osterath–Essener Bahn vorzugsweise zunächst nur die magere Kohlenpartie des Mülheimer Reviers aufschließt und daß insbesondere die hierzu

gehörenden Zechen in Heissen anschließen, während die größeren Fettkohlenzechen Helene–Amalia und Viktoria–Mathias ab Essen und damit 10 Sgr. höher tarifiren.

Fettkohle

Allein, ebenso richtig ist es auch, daß die vorgeschobenste Fettkohlenzeche, die Zeche Wolfsbank, mit erheblich gesteigerter Produktionsfähigkeit nämlich, ebenfalls in Heissen anschließt und daß Wolfsbank eine ebenso reine als stückreiche sich besonders zur Schmiede- und Kesselfeuerung, sowie zur Coksbereitung und zum Hausbrand eignende Kohle fördert, die sich ohne Frage auch im Gebiete der Rheinischen Bahn bald einbürgern wird. Die Annahme übersieht also eine wichtige Tatsache. Sobald sich dieselbe geltend macht, wird die Köln–Mindener Verwaltung schwerlich umhin können, ihren Tarif für die Kohlensendungen via Ruhrort weiter angemessen zu reduciren. Wir erfreuen uns also nicht bloß bereits im Augenblick der Wohlthaten der Konkurrenz der Osterath–Essener Bahn, wir haben auch noch weitere günstige Erfolge in Aussicht.“ (E.Z.)

—
Anmerkung: Thlr. = Thaler;

1 Thlr. entsprach etwa 3 Mark

Sgr = Silbergroschen;

1 Thlr. = 24 Sgr.

