2.4.4. Die körperliche Belastung

„Die Arbeit war gerade für die vielen Spinner und Weber ungewohnt hart. Von den Arbeiten am Schildescher Viadukt wird berichtet, dass Arbeiter vor Anstrengung einfach umgefallen seien. ‚Mancher musste entlassen werden, weil er Blut gespieen und sein Körper die außerordentlich saure und anstrengende Arbeit nicht leisten konnte.' Mitunter mussten Schubkarren mit 250 kg Ladung über eine Strecke von etwa 250 m ununterbrochen über Steigungen und Gefälle bewegt werden. Einige Arbeiter klagten gar, es würden noch ‚alle Krüppel werden, ehe die Eisenbahn fertig geworden'. Ein Arbeiten war so, selbst bei größter Anstrengung nicht ohne längere Pausen möglich, so dass die Arbeiter in einer Arbeitswoche von sechs Tagen in der Regel mindestens einen Tag, aufgeteilt in mehrere halbe oder viertel Tage, aussetzten. Der Sonntag war als einziger Tag der Woche arbeitsfrei. In Ausnahmefällen, wenn ‚die Dringlichkeit der Arbeiten eine Sonntags = Arbeit mit Ausnahme der Kirchenzeit' notwendig machte, konnten aber auch dann ausnahmsweise Arbeiten genehmigt werden."

[Thorsten Heese: Neue Wege durchs Land. 150 Jahre Geschichte der Eisenbahn im Kreis Herford, Bielefeld 1997 (= Herforder Forschungen, Bd. 14), S. 24.]

„Erdarbeit gehört zu den schwersten körperlichen Arbeiten überhaupt, im Akkord betrieben, kann sie nur von kräftigsten Menschen ohne besondere Schäden ausgehalten werden. Schon die wenigen Berichte aus Minden – Ravensberg lassen vermuten, dass viele Spinner und Weber unter der Last buchstäblich zusammengebrochen sind: ‚mancher fiel (...) vor Anstrengung um; mancher musste entlassen werden, weil er Blut gespiehen und sein Körper außerordentlich saure und anstrengende Arbeit nicht leisten konnte.'

Von den Anforderungen erhält man einen Eindruck, wenn man von der Viaduktbaustelle hört, dass eine (...) Karre mit Ladung 526 Pfund hatte (und) teils mit einem Gefälle von 3/3 Fuß über 60 Grad und mehr Ruten (ununterbrochen) geschoben werden musste, und die Träger hatten auf den Schultern ein Gewicht von 110 – 145 Pfund zu schleppen. Die Reaktion der Leute war dementsprechend: ‚Wenn uns nicht geholfen wird, so müssen wir alle Krüppel werden, ehe die Eisenbahn fertig geworden' ist. Dazu kam das Tempo der Arbeit: ‚Schnell den Wagen rumgedreht, und passend hingestellt, mit einer Hand den Zottel (= Riemen) von der Schulter und mit der anderen schon nach der Schüppe gelangt; dann ging das Werfen wieder los: was hast du was kannst du bis der Wagen wieder voll war, und das durfte gar nicht dauern, bei der letzten Schippe voll sagte einer: ›Gut‹ und da ließen sie Schüppe bloß aus der Hand fallen, und im Nu hatten sie schon beide den Zottel auf der Schulter und zottelten wie-

der los!‘ Bei diesen körperlichen Belastungen war es nicht möglich, 6 Tage hintereinander durchzuarbeiten, so machten die meisten denn auch wenigstens einen Ruhetag von halben oder viertel Tagen. Dieses Strapazieren ernüchterten die Bevölkerung so, dass die eitle Freude über den Eisenbahnbau bei vielen einer bitteren Enttäuschung wich.“

[Wilhelm Wortmann: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg 1844 – 1847, Köln u. Wien 1972 (= Neue Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6), S. 95 f.]

„Nicht selten riskierten die Arbeiter bei der gefährlichen Arbeit ihr Leben. Schon vor Beginn der Arbeiten im Kreis Herford war der Arbeitsmann Müller aus Menninghüffen bei den Arbeiten an der Weserbrücke bei Rehme verunglückt und seine Leiche in Minden ans Ufer getrieben. Am 25. Oktober 1845 wurde der Arbeiter Schürkamp aus Sundern überfahren und starb an den Folgen des Unfalls. Nur wenige Wochen später, am 19 Januar 1846, verunglückte wiederum ein Eisenbahnarbeiter durch Einsturz eines Erdschachtes in der Radewiger Feldmark, und starb vier Tage darauf. Eine Woche vor der Eröffnung der Bahn am 8. Oktober 1847 fiel der Schachtmeister Hempelmann aus Eilshausen in der Nähe des Herforder Bahnhofes „in halbtrunkenem Zustande, vom Eisenbahnwagen, wurde überfahren und ihm die scharfen Räder der Kopf vom Rumpfe getrennt.“

[Thorsten Heese: Neue Wege durchs Land. 150 Jahre Geschichte der Eisenbahn im Kreis Herford, Bielefeld 1997 (= Herforder Forschungen, Bd. 14), S. 24.]

2.4.5. Die Arbeitszeit

„In den meisten Fällen zwang die nackte Not der Leute, jede Stunde und jeden Tag zu nutzen, um Geld zum Lebensunterhalt zu verdienen, so wurde denn auch die Arbeitszeit in erster Linie nur durch die Natur und die Witterung bestimmt. Erst dann spielten die Anordnungen der Baugesellschaft oder der Gesetze eine Rolle. Im Sommer wurde 14 bis 15 Stunden gearbeitet – von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang – bei Hitze und solange ging es auch bei Regen und Sturm. Am Viadukt begannen die Arbeiten morgens um halb fünf und hörten abends nicht vor halb neun auf. Im Winter konnte nur neuen Stunden lang zwischen acht und siebzehn Uhr geschafft werden, vorausgesetzt, dass Schnee und Frost nicht zur Arbeitseinstellung zwangen. Eine gesetzliche Regelung gab es nicht; die Baugesellschaft regelte die Zeiten und auch die Pausen, dabei kamen ihnen die Arbeiter in ihrer besonderen Lage sehr entgegen, weil sie selbst das größte Interesse an einer möglichst ausgedehnten Arbeitszeit hatten; selbst in den kurzen Mittagspausen wurde das Gerät kam aus der Hand gelegt. Schichtarbeit war unbekannt und wäre auch an den natürlichen Voraussetzungen der Beleuchtung gescheitert."

[Wilhelm Wortmann: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg 1844 – 1847, Köln u. Wien 1972 (= Neue Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6), S. 96 f.]

2.4.6. Unruhen

Arbeiterunruhen während des Bahnbaus im Bereich Gütersloh – Minden:

Ort	Verlauf	Ausmaß	Ergebnis
3. Juni 1844 Unruhen bei Hausberge	Arbeitssuchenden aus Minden wurde die Arbeitserteilung abgelehnt. Die Menge wurde auf 14 Tage später vertröstet. Die Menge bedrohte am Bau beteiligte Schlesier (Ausländer).	Beteiligt waren einige Hundert Arbeitssuchende, die sich über die Bevorzugung Auswärtiger (Schlesier) empörten. Die bedrohten Schlesier flohen in alle Himmelsrichtungen. Einer durchschwamm in seiner Angst die Weser.	Der Ortspolizist war auf die Hilfe des 15. Infanterie Regiment angewiesen. Ein Gendarm und drei Polizeidiener wurden auf den Bauplatz geschickt. Wenige Wochen später wurde von weit über 1000 beschäftigten Arbeitern berichtet.
10./11. Juli 1845 Tumulte am Viadukt bei Schildesche	Arbeiter stellten ihre Tätigkeit ein.„Nicht mehr arbeiten, wir wollen höheren Lohn.“ Ursachen scheinen versprochene und nicht gezahlte Arbeitslöhne gewesen zu sein.	2000 Arbeiter standen bei Schildesche untätig herum. Arbeitswillige wurden mit Gewalt an der Arbeit gehindert, ihre Wohnungen demoliert.	Ein Bielefelder Bataillon rückte mit „scharfen“ Patronen an, 60 Personen wurden verhaftet. Alle Schächte wurden aufgelöst. Die neuen Schächte bestanden überwiegend aus einheimischen Arbeitern. 23 Verurteilte, 15 x Gefängnis (max. 6 Mon.), 8 x Zuchthaus 6 Monate – 5 Jahre; den Arbeitern wurde n 3 – 5 Sgr. nachgezahlt.
18. März 1846 Tumulte am Viadukt bei Schildesche	Arbeiter eines Schachtes sollen sich mit dem Lohn unzufrieden erklärt haben und die Karren niedergeworden haben. Sie sollen Arbeiter anderer Schächte zur Einstellung ihrer Arbeit aufgefordert haben.	Polizeiliche Untersuchungen scheinen wenig Zuverlässiges ermittelt zu haben.	Die Sache wurde den Gerichten übergeben. Nachdem sofort zwanzig Arbeiter entlassen wurden, ist die Ruhe nicht weiter gestört worden.

20. März 1846 Unruhen bei Brackwede	Aufwiegler sollen die Arbeit unterbrochen haben.		Viele der entlassenen Arbeiter sollen mit tränenden Augen um Vergebung und Wiederaufnahme in den Kreis der Arbeiter nachgesucht haben.
4. Juni 1846 Unruhen bei Herford	Die Bauarbeiter beklagten, dass ihnen zugesagte Löhne nicht nachgezahlt worden seien. Die genaue Berechnung der Nachzahlungen verzögerte sich von Woche zu Woche.	800 Eisenbahnbauarbeiter stellten die Arbeit ein und versammelten sich auf der Baustelle. Der Herforder Stadtdirektor setzte sich bei der Bahnbehörde für die Arbeiter ein.	Die Arbeit wurde am folgenden Tag wieder aufgenommen, die Löhne nachgezahlt.
25. September 1846 Unruhen bei Gütersloh	Bauarbeiter weigerten sich, die Arbeit an Pumpen mit nur ¾ der sonst üblichen Mannschaft zu betreiben. Daraufhin ließ der Sektionsbaumeister alle in der Baugruppe beschäftigten Arbeiter entlassen. Der Gütersloher Bürgermeister Haege setzte sich für die Bauarbeiter ein.	150 Bauarbeiter marschierten nach Gütersloh, Bürgermeister Haege forderte sie auf, ruhig auseinanderzugehen.	Tags darauf wurden die Arbeiter wieder eingestellt. Der Bauaufseher soll vom Dienst suspendiert worden seien.
August 1847 Unruhen bei Gohfeld	5. August: Schachtmeister Brock erhielt vom Sektionsmeister Bauer für 270 Arbeiter für die in den letzten 14 Tagen geleistete Arbeit 1500 Rthl. Das bedeutete für jeden Arbeiter 11 Sgr. 4 Pf täglich, obwohl sie bisher 14 Sgr. und einige Pfennige verdient hatten. 6. August: Die Arbeiter verweigerten die Annahme	270 Arbeiter zogen am 7. August nach Löhne, andere Schächte schlossen sich an; 500 Arbeiter kamen bis Gohfeld.	Die Arbeiter stießen auf den Sektionsbaumeister Sauer und erhielten von ihm die schriftliche Zusicherung, für den Entlohnungszeitraum 15 Sgr. täglich zu erhalten. Militär wurde zur Sicherung der Bauarbeiten angefordert.

	des Lohnes. 7. August: Verfügung des Sektionsbaumeisters Sauer, die Lohnverweigerer zu entlassen.		

[Nach: Wilhelm Wortmann: Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchung der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg 1844 – 1847, Köln u. Wien 1972 (= Neue Wirtschaftsgeschichte, Bd. 6), S. 128-40.]

Wegen Teilnahme an den Unruhen in Schildesche wurden 1846 23 Streikende mit Strafen bis zu 5 Jahren Zuchthaus belegt:

Preis vierteljährl. 10 Sgr. auf allen Kgl. Post-Ämtern.

Oeffentliche Anzeigen der Grafschaft Ravensberg.

Insertionsgebühren 10 S. für die Zeile oder deren Raum.

Mittwoch, 8. Juli 1846. № 27.

Nebst Beiträgen zur Belehrung und Unterhaltung.

Die öffentlichen Anzeigen der Grafschaft Ravensberg erscheinen jeden Mittwoch. — Insertionen, welche bis Dienstag Mittag eingehen, finden in der nächsten Nummer Aufnahme, wogegen später eingehende unberücksichtigt bleiben müssen.

Bekanntmachungen.

Mit Bezug auf die Vorschrift § 14 des Gesetzes vom 30. September 1836 wird hierdurch bekannt gemacht, daß wegen Theilnahme an den Unruhen und dem Tumulte der Eisenbahnarbeiter, am 11. Juli v. J., unweit Schildesche beziehungsweise wegen Mißhandlung, Zerstörung fremden Eigenthums u. s. w. rechtskräftig verurtheilt worden sind:

1) Friedrich Franz aus Herford zu 6 Monaten Zuchthaus.
2) Johann Friedrich Kampmann aus Ötinghausen zu 2 Monaten Gefängniß.
3) Hermann Heinrich Richter aus Spenge desgleichen.
4) Heinrich Ludwig Voßmer genannt Petersmeyer aus der Bielefelder Feldmark zu 6 Wochen Gefängniß.
5) Jobst Heinrich Krollmann aus Nordspenge desgleichen.
6) Hermann Heinrich Dieckmann das. desgleichen.
7) Hermann Heinrich Vollmer aus Huckerkreuz desgleichen.
8) Johann Friedrich Schwarze aus Sudlengern zu 6 Monaten Gefängniß.
9) Peter Heinrich Hartwig aus Besenkamp zu 6 Wochen Gefängniß.
10) Ernst Friedrich Vogeler aus Kirchlengern desgleichen.
11) Casper Heinrich Wörmann aus Vilsendorf zu 14 Tagen Gefängniß.
12) Friedrich Maske aus Kirchlengern zu 6 Wochen Gefängniß.
13) Ernst Heinrich Berg aus Ötinghausen zu 6 Monaten Gefängniß.
14) Johann Heinrich Müller aus Schildesche zu 3 Jahren Zuchthaus.
15) Franz August Schwarze aus der Bielefelder Feldmark zu 6 Wochen Gefängniß.
16) Johann Heinrich Schnier aus Herringhausen desgleichen.
17) Casper Heinrich Beinrohr aus Dreym desgleichen.
18) Friedrich August Wiehage aus Heepen zu 9 Monaten Zuchthaus.
19) Franz Heinrich Zurmühlen aus Werther zu 5 Jahren Zuchthaus.
20) Ernst Friedrich Holzgraefe aus Bielefeld zu 3¼ Jahren Zuchthaus.
21) Johann Heinrich Wiehmeyer aus Harste zu 3¼ Jahren Zuchthaus.
22) Friedrich Wilhelm Haselhorst aus der Bielefelder Feldmark zu 18 Monaten Zuchthaus.
23) Caspar Heinrich Schlömann aus Werther zu 6 Monaten Zuchthaus.

Herford, den 1. Juli 1846. Königlich Preußisches Inquisitoriat.

[Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Oeffentliche Anzeigen der Grafschaft Ravensberg, 27, 1846.]

Protokoll des Herforder Bürgermeisters Rose (Transkription):

„Herford 4 Juni 1846

Zu repassieren, daß heute sich unter den Erdarbeitern der Eisenbahn Unzufriedenheit mit ihrer Löhnung gezeigt hat und daß sich dieselben auf der Strecke von Niederbaum bis Schweicheln zugleich versammelt befanden, ohne zu arbeiten. Die Zahl aller auf dieser Strecke beschäftigten gewöhnlichen Erdarbeiter mag 800 betragen, und es mochten auf dem Bahnhofsterrain vor dem Steinthore dann etwa 300 Erdarbeiter nach ohngefährem Ueberschlage sich versammelt befinden. Die übrigen waren einjeder nach Hause gegangen. Die Arbeit war eingestellt.

Der Unterzeichnete begab sich Vormittags 11 Uhr in Begleitung des H[err]n Kreissektretair Consbruch dorthin und fand dort unter den Arbeitern drei Gendarmen und d[en] Polizeiserganten vor. Es befanden sich mehrere Frauen dort, die ihren Männern das Essen gebracht; die Arbeiter selbst standen in kleineren Gruppen, waren unruhig und es wurden weder Aufwiegler noch Trunkene unter ihnen bemerkt.

Ihre Beschwerde – um welche viele einzeln befragt wurden – gingen dahin, daß sie jetzt ein verhältnismäßig zur geleisteten Arbeit zu geringen Tageslohn (etwa 10 Sgr.) aus dem Grunde ausgezahlt erhalten, daß seit 14 Wochen nicht aufgemeßen sei, da doch dieses instructionsmäßig spätestens alle 6 Wochen geschehen müßte. Sie sähen hierin die Absicht, sich um ihren verdienten Lohn zu kümmern, da nach der geleisteten Arbeit bei jetziger günstiger Jahreszeit und Witterung sie ein bedeutendes mehr täglich erwarteten; was sie auf etwa 15 Sgr. schätzten; des Geldes bedurften sie aber, wegen der Theuerung und ihrer Armuth, und könnten nicht so lange [warten]. Dieses schien allerdings nicht unbegründet und es wurde ihnen eröffnet, ein etw[aiges] Mehrverdientes werde ihnen bei der Aufmeßung nicht entgehen um aber zur Aufmeßung zu gelangen sei die Unterlaßung der Arbeit kein geeignetes Mittel, vielmehr schade ihnen dieses Feiern selbst weil sie heute nichts erwürben. Sie könnten ihre Beschwerde schriftlich oder mündlich bei den Vorgesetzten ihres Abtheilungsingenieurs einlegen und vorbringen und würde ihnen dann geeigneter Bescheid und eventuell Abhülfe werden. Diese fand Eingang und es wurde verabredet, daß heute Nachmittag sich zwei bis drei aus dem obersten (Hoffmannsch[en]) Schacht zu den H[errn] Kreissekretär Consbruch begeben, ihre Beschwerde antragen und diese nach Minden an Herrn Ingenieur Schelle befördert sehen sollten; sodann sollten sie den Erfolg abwarten und woll-

ten ihre Arbeit fortsetzen in Ruhe und Ordnung. Nach diesem gingen die versammelten Arbeiter, von denen sich inzwischen schon viele einzeln verloren hatten, nach Hause ohne Unfall oder Unbill.

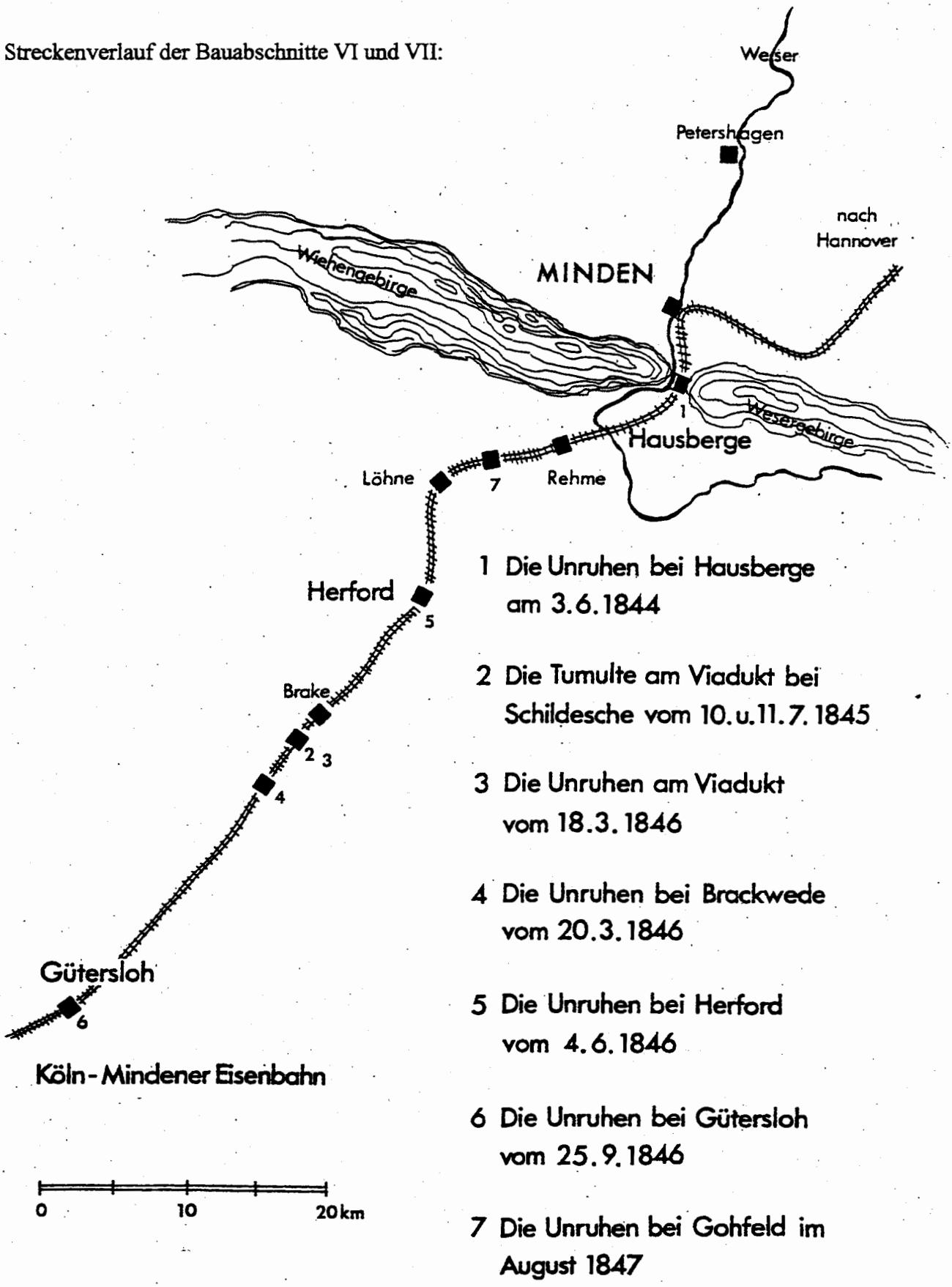
Am Nachmittag dieses Tages beging Subscriptar die Bahn vom Steinthor bis zur Schweichelner Mühle, fand aber außer einzelnen Steinhauern darauf wenig oder keine Arbeiter. Die Geräthe befanden sich auf der Bahn ohne beschädigt oder zerstört worden zu sein.

Am folgenden Morgen 5 Uhr hatten sich sämtliche Arbeiter wieder eingefunden um ihre Arbeit fortzusetzen, jeder in seinem Schacht und alles von weiterer Ordnung. Bei H[errn] Kreissektretair Consbruch war indeßen niemand erschienen um Beschwerde nach gestriger Bestimmung zu Protokoll zu geben. Zu bemerken war gestern bei der Mehrzahl der Arbeiter eine große Zurückhaltung und die Furcht, sich durch Einzelbeschwerde den Unwillen der Schacht [-] und Baumeister und den Verlust ihrer Arbeit zuzuziehen, die ohne Anstand in solchen Fällen die Entlassung einzuleiten pflegen und genug, wie sie sich äußerten, der neuen welche weiter zur Arbeit an der Stelle der entlaßenen sich meldeten. Würde in kurzer die Frist mit ihnen aufgemeßen und abgerechnet: so wüßte jeder was er an Arbeitslohn erzielt hätte und könnte sich danach richten, während jetzt sie glaubten mehr verdient als erhalten zu haben und daß man auf irgend eine Weise etwas entziehen wolle, wodurch dann aber die Unlust entstünde; der Einzelne dürfte sich nicht ohne Nachtheil beschweren etc., Branntwein wurde unter den gestern Versammelten übrigens nicht getrunken oder ausgeschenkt es war auch veranstaltet, daß sie in Schankstätten, - die sämtlich innerhalb der Stadt liegen – dergleichen nicht hätten erhalten können; inzwischen ist auch kein Versuch bemerkt worden, sich Branntwein zu verschaffen.

Rose“

[Kommunalarchiv Herford/ St, B 1072, Bl. 78]

Streckenverlauf der Bauabschnitte VI und VII:



[Aus: Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987, S. 30.]

2.4.7. Die Krankenkasse für die Bauarbeiter

„Köln-Mindener Eisenbahn.

Reglement für die Krankenkasse der Werkstätten-Arbeiter.

§. 1.

Sämtliche Arbeiter aller unter dem Ober-Maschinenmeister stehenden Werkstätten haben eine gemeinschaftliche Krankenkasse.

§. 2.

Die Geldmittel der Krankenkasse werden gebildet:

1) aus den Beiträgen der Arbeiter; (s. §. 3.)
2) aus den Strafgeldern der Arbeiter;
3) aus allen Geschenken für die Werkstätten, insofern solche nicht ausdrücklich für bestimmte Personen, oder zu besonderen Zwecken gegeben sind;
4) aus dem Ertrage des Fonds der Krankenkasse;
5) aus etwaigen außerordentlichen Einnahmen.

§. 3.

Die Beiträge der Arbeiter werden nach dem regelmäßigen Wochenlohne à 6 Tage bestimmt und betragen:

1) für diejenigen, welche 2 ½ Thlr. Lohn und darunter haben, 1 Sgr.
2) für diejenigen, welche mehr als 2 ½ Thlr. Lohn, aber nicht über 3 ½ Thlr. haben, 1,5 Sgr.
3) für diejenigen, welche mehr als 3 ½ Thlr. Lohn, aber nicht über 4 ½ Thlr. haben, 2 Sgr.
4) für diejenigen, welche mehr als 4 ½ Thlr. Lohn haben, 2 ½ Sgr. per Woche.

§. 4.

Jeder Arbeiter, welcher mindestens drei Monate lang zur Krankenkasse beigetragen, hat unter den in §. 5 und 6 bezeichneten Modificationen bei eintretenden Krankheitsfällen Anspruch auf Unterstützung. Es erhalten wöchentlich:

1) die §. 3. ad 1 genannten 1 Thlr.
2) " " " 2 " 1,5 Thlr.

3) " " " 3 " 2 Thlr.

4) " " " 4 " 2,5 Thlr.

Haben Lohnerhöhungen Statt gefunden, so wird die Unterstützung zu dem höchsten Satze gerechnet, für welchen der Beitrag mindestens drei Monate lang geleistet worden ist.

§. 5.

Die Unterstützung wird für die Dauer der Krankheit geleistet, vorausgesetzt, dass der Beitrag für drei Monate mehr als die Dauer der Krankheit gezahlt worden ist; sollte dies noch nicht der Fall sein, so wird die Unterstützung für eine eben so lange Zeit gewährt, als der Beitrag für mehr als drei Monate geleistet worden ist.

Die Unterstützung kann höchstens während sechs Monaten gegeben werden.

Für die ersten vier Tage jeder Krankheit wird keine Unterstützung gegeben. Während der Krankheit ist der Beitrag zur Krankenkasse erlassen.

§. 6.

Alle Ansprüche an die Krankenkasse fallen weg:

1) mit dem freiwilligen oder unfreiwilligen Austritte aus den Werkstätten;

2) bei Krankheiten, welche durch Ausschweifungen entstanden sind.

§. 7.

Arbeiter, welche durch zu häufige Krankheiten der Krankenkasse zur Last fallen, müssen entlassen werden.

§. 8.

Die Krankenkasse wird von einer Commission von 5 Mitgliedern verwaltet, welche von den Arbeitern jährlich gewählt werden. Beim Ausscheiden von Mitgliedern im Laufe des Jahres ergänzt sich die Commission durch eigene Wahl. Die Zahlungs-Anweisungen auf die Krankenkasse werden nach Maßgabe dieses Reglements vom Ober-Maschinenmeister ertheilt. Bis zur Constituierung[15] der Commission vertritt der Ober-Maschinenmeister deren Stelle.

[15] Bis zum Zusammentreten.

§. 9.

Die Buch- und Rechnungsführung der Krankenkasse besorgt der Haupt-Kassen-Rendant[16] der Gesellschaft; die Einrichtungen sollen aber so getroffen werden, dass demselben dadurch keine erhebliche Arbeit entsteht. Es ist jährlich Rechnung zu legen, welche von der Commission vorrevidiert und begutachtet und von der Direction nach Erledigung der Monita[17] gegen den Rendanten und die Commission dechargiert wird.

Das Resultat der Jahres-Rechnung wird jedes Mal in den verschiedenen Werkstätten bekannt gemacht.

§. 10.

Dieses Reglement gilt vorläufig für ein Jahr. Änderungen und Ergänzungen bleiben vorbehalten.

Köln, den 31. August 1847.

Die Direction."

[Zitiert nach: Wolfgang Klee: Deutsche Eisenbahngeschichte, Stuttgart u.a. 1983, S. 76 f.]

2.5. Statistisches Material zur Köln-Mindener Eisenbahn

In seinen statistischen Jahrbüchern hat der preußische Staat Material über verschiedenste Entwicklungen veröffentlicht. Auch die Entwicklung des Eisenbahnwesens war für den Staat von Interesse. Das nachfolgende Material ist ein Auszug aus einem Vergleich der verschiedenen Bahnlinien, wobei hier die Daten über die Köln-Mindener Eisenbahn und zum Vergleich die Durchschnittswerte angegeben werden. In den Jahrbüchern finden sich im übrigen auch (hier aus Platzgründen nicht abgedruckte) Vergleiche der Länge des Eisenbahnnetzes mit anderen Staaten, was auch zeigt, für wie wichtig dieser Bereich gehalten wird.

Übersicht der Längen und Anlage-Kosten sämtlicher im Preußischen Staate im Jahre 1849 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen

Bezeichnung der Bahnen	Länge derselben	Bau-Kapital						
(geordnet nach dem Kostenbetrag pro Meile)	überhaupt	davon sind doppelgleisig	in Stamm-Aktien	in Prioritäts-Aktien	Summe	pro Meile		
	Meilen	Meilen	Zinsfuß Prozt.	Thlr.	Zinsfuß Prozt.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
4. Köln-Minden (mit der Oberhaus-Ruhrort-Duisburg-Zweigbahn eröffnet den 15. Oktober 1847 und Oktober 1848)	36,828	5,450	3 ½	13.000.000	4 ½ 5	7.174.500	20.174.500	547.803
Summe	383,491	83,926		96.128.300		58.311.700	145.440.000	379.253

Übersicht des Personen- und Güter-Transports auf sämmtlichen Eisenbahnen des Preußischen Staates im Betriebsjahre 1849

								Es sind gefördert auf der Länge einer Meile	
Auf der Eisenbahn	sind transportirt im Ganzen		An Meilen haben dabei durchschnittlich durchfahren		Es ist dabei eingekommen			Personen	Güter
	Personen	Güter Ctr.	Jede Person Meilen	jeder Ctr. Meilen	für die Person und Meile		für den Cntn. Gut und Meile		
					Sgr.	Pf.	Pf.	Anzahl	Centner
7. Köln-Minden	1.385.084	6.077.164	5,337	10,69	2	11,00	4,6	6.825.206	64.944.592
Summe	8.597.948	33.313.795	5,84	11,55	3	4,48	4,74	47.111.517	384.788.585
Durchschnitt								2.243.405	18.323.266

Übersicht der Einnahmen, Ausgaben und Überschüsse sämtlicher 1849 im Betriebe gewesenen Eisenbahnen des Preußischen Staates am Ende des Jahres 1849

Bezeichnung der Bahnen	Einnahme					Ausgaben					Überschuss	
	Aus dem Personentransport inclusive Gepäck-Ueberfracht	Aus dem Güter-, Vieh- und Wagentransport	Aus sonstigen Einnahmen	Summe	Ist vom Anlagekapital Prozent	Für die Bahnverwaltung	Für die Transportverwaltung	Für die allgemeine Verwaltung	Summe	Prozent des Anlage-Kapitals	Ueberhaupt	Prozent des Anlagekapitals
4. Köln-Minden	747.299	835.186	92.361	1.674.846	8,30	264.935	413.271	45.207	723.413	3,58	951.433	4,72
Summe	5.297.469	5.064.896	420.631	10.782.996	7,25	1.827.376	3.252.356	363.397	5.443.129	3,66	5.339.867	3,59