

Vorwort

Das Ruhrgebiet verdankt seine Bedeutung als eines der größten Industriezentren der Welt dem Steinkohlenbergbau und der Eisen schaffenden Industrie, deren Entfaltung in enger Beziehung zum Aufkommen des Eisenbahnwesens im Revier stand.

Im Anfang war es maßgeblich der Bergbau, der den Charakter des Reviers prägte und im Laufe seiner Entwicklung der Schwerindustrie die Basis für ihre Ansiedlung und ihr stetiges Wachstum an der Ruhr schuf. Mitte des 18. Jahrhunderts waren den Zechengesellschaften in ihren Absatzmöglichkeiten durch das Fehlen leistungsfähiger Verkehrswege noch räumliche Grenzen gesetzt. Der Kohlentransport vollzog sich in primitivster Form auf dem Pferderücken und später auf der schiffbar gemachten Ruhr. Erst nach Einführung der Dampfkraft brachte der Bau der Eisenbahn entscheidende Änderungen für den Abtransport der Kohle mit sich. So wurde die Geschichte des Massentransportes der Ruhrkohle gleichsam Ausgangspunkt der Historie des Eisenbahnwesens im Ruhrgebiet. Zunächst wurde der Kohlentransport in der näheren Umgebung der Schachtanlagen auf privaten Kohlenbahnen abgewickelt. Bis zum regelmäßigen Fernverkehr war es aber noch ein weiter Weg.

Als einer der eifrigsten Verfechter des Eisenbahnbaus im Revier wurde der Industrielle und Politiker Friedrich Harkort bekannt. Am 20. März 1825 veröffentlichte er im Hermann, einer der seinerzeit bedeutendsten westfälischen Zeitungen, den ersten Beitrag zu diesem Thema, der überhaupt in der deutschen Presse erschien, den

Artikel »Eisenbahnen (Railroads)«. Weitere maßgebliche Befürworter eines Eisenbahnnetzes im Ruhrgebiet fanden sich im damaligen Vizepräsident der Rheinischen Eisenbahn, David Hansemann, und nicht zuletzt im Freiherrn vom Stein, der in seiner Eigenschaft als ehemaliger Oberbergrat die Verhältnisse im Revier aus eigener Erfahrung sehr gut kannte und später den jungen Harkort als väterlicher Freund in seinen Bestrebungen um den Bahnbau unterstützte und ihm mit Rat und Tat zur Seite stand.

Trotz aller Anstrengungen und Bemühungen schien das Industriegebiet an der Ruhr auf die bereits im Süden und Westen des Landes bestehenden größeren Bahngesellschaften noch keine besondere Anziehung auszuüben, zumal zur damaligen Zeit die Attraktivität der Eisenbahn überwiegend im Personen- und weniger im Güterverkehr lag. Ein typisches Beispiel hierfür war die Köln-Mindener Eisenbahn, die mit ihrer Streckenführung durch das Ruhrgebiet zunächst eine günstigere Trasse für den reinen Durchgangsverkehr ihrer Personenzüge nach Norden suchte, womit sie die infolge des schwierigen Landschaftscharakters kostspieligere Direktverbindung durch das Bergische Land umgehen wollte.

Anders dagegen die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die ebenfalls von Süden kommend aus dem Bergischen ins Ruhrgebiet vordrang, jedoch mit dem Vorsatz, sich an den zu einem blühenden Geschäft sich entwickelnden Kohlentransporten zu beteiligen. Daraus resultiert auch die Tatsache, daß im Jahre 1858 die