

Die Klagen über den Wagenmangel beginnen 1862 und wiederholen sich Jahr für Jahr bis 1871, um sich dann bis zur Gegenwart fortzusetzen. Bei der Bergisch-Märkischen Bahn, schreibt die Kammer, bilde der Wagenmangel fast die Regel; die Eisenbahngesellschaften üben einen unnatürlichen Druck auf die Industrie aus. Um Wagen in ausreichender Anzahl zu bekommen, müsse man seine Zuflucht zur Bestechung nehmen, sagt die Kammer öffentlich in ihrem Jahresbericht für 1865. Selbst in Rußland könne es in Bezug auf das Schmieren nicht schlimmer stehen, als bei „unseren hiesigen nächstgelegenen Bahnen“, und dann wird noch folgender höchst drastischer Fall mitgeteilt: Eine Gewerkschaft klagte fortwährend über unregelmäßige Wagenstellung; da verfiel ein Glied derselben auf das Auskunftsmittel, zu einem kleinen Warenschuppen durch den mit der Wagenstellung betrauten Beamten, der im Zeichnen erfahren war, einen Riß anfertigen zu lassen und diese Arbeit mit 100 Talern oder 20 Pistolen zu bezahlen. Fortan fehlte es der Zeche für das laufende Jahr nicht mehr an Wagen.

Auch die Bedingungen, welche den Werken für die Anschlüsse auferlegt wurden, geben zu großer Unzufriedenheit Anlaß. Die Opfer, welche die Zechen zu bringen hatten, überschritten, zumal die hohen Dividenden der Bahngesellschaften hauptsächlich aus dem hiesigen Kohlenverkehr kämen, jedes Maß der Billigkeit. Die Bahnhöfe seien auch oft unzureichend; 1865 wird Beschwerde geführt, daß die Bergisch-Märkische Bahn das zweite Gleis nicht legt.

Die Bahnverwaltungen selbst sind von der Kammer, die sich in einem Fall an den Minister beschwerdeführend gewandt hat, wiederholt kritisiert worden. Mit wenigen Ausnahmen betrachteten sich, heißt es in einem Bericht, die Direktionen als die allein dominierenden Herren; in ihrem bürokratischen Eifer und ohne ein höheres Verständnis für die Bedürfnisse des Handels und der Industrie ließen sie die Frachten unverändert. Die Kammer kommt wiederholt zu der Ueberzeugung, daß die tatsächliche Monopolstellung der Eisenbahnen große Nachteile mit sich bringe, sie weiß hiergegen, abgesehen von der verlangten schärferen staatlichen Aufsicht, kein anderes Mittel, als die Vermehrung der Konkurrenz, nämlich die Anlage neuer Bahnen fremder Gesellschaften, wovon sie — ob auf die Dauer? — eine Durchbrechung des Monopols erhofft. Daher ist die Kammer wohl für keine der verschiedenen Eisenbahnprojekte so warm und so anhaltend eingetreten (u. a. auch in einer Audienz beim Minister), als für die Weiterführung der Rheinischen Bahn über Wattenscheid (Essen—Wattenscheid 1868 eröffnet) und Bochum (1874) nach Dortmund.

Von einigen anderen Eisenbahnprojekten ist schon oben berichtet worden. In Ergänzung hiervon ist mit Außerachtlassung der den Bezirk nicht unmittelbar berührenden Bahnen noch vor allem der Bemühungen der Kammer um den Bau einer Bahn nach Bochum zu gedenken (1860 Witten—Bochum eröffnet), ferner des Eintretens für die Bahnen Bochum—Herne (1871 eröffnet), Steele—Herdecke (Steele—Hattingen 1870), Köln—Hamburg, die Emschertalbahn (1871 eröffnet) und endlich für das leider nicht zur Durchführung gelangte Projekt einer Bahn von Bochum über Henrichshütte—Hattingen nach Barmen—Rittershausen, zur Herstellung einer durchgehenden Linie Hamburg—Bochum—Barmen—Neuwied.

Da neben den Eisenbahnen noch für diese ganze Zeit hindurch die Wasserstraße der Ruhr eine erhebliche, wenn auch abnehmende Bedeutung für den