

Benutzungshinweise

Zu den Aktenbeständen

Im Zuge der Stein'schen Reformen wurden am 27.10.1810 in Preußen die Ministerien für Auswärtiges, Inneres, Krieg, Justiz und Finanzen gebildet. Durch AE vom 17.4.1848 wurde durch Herauslösung der entsprechenden Bereiche aus dem Ministerium des Innern ein Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten gebildet, wobei vom Finanzministerium die Zuständigkeit für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen sowie für das Handels-, Fabriken- und Bauwesen übernommen wurden. Vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wurde auf Bismarcks Initiative durch AE vom 7.8.1878 das Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgetrennt, bei dem Verkehr und Eisenbahn ressortierten. Während Bismarck die Ressorts Handel und Gewerbe an sich zog, erhielt Maybach als „Eisenbahnminister“ die nötige Handlungsfreiheit zur Umsetzung der Pläne zur Verstaatlichung der Privateisenbahnen in Preußen. Zudem wurde ihm die Leitung des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen übertragen.

Da in Preußen anfangs der Eisenbahnbau privaten Gesellschaften überlassen blieb und der Staat die Eisenbahnen zunächst vorwiegend unter polizeilichen Aspekten betrachtete, war für entsprechende Genehmigungen das Innenministerium zuständig. Das Bestreben der Privatbahnen nach staatlichen Beihilfen in Form von Zinsgarantien oder Übernahme von Aktien führte dazu, daß sich auch das Finanzministerium mit Eisenbahnen befaßte.

Die letztlich dem Minister der öffentlichen Arbeiten als Provinzialbehörden unterstellten Eisenbahndirektionen wurden von einem Präsidenten sowie einem Oberregierungsrat und einem Oberbaurat als Stellvertreter geführt.² Die Zuständigkeiten der Direktionen veränderten sich mit dem Übergang vom Privat- zum Staatsbahnsystem und erfuhren erst mit der Neugruppierung der Direktionen und der ihnen unterstellten Betriebsämter zum 1.4.1895 einen vorläufigen Abschluß.

Die Wahrung der Rechte des Staates und der Rechte der Gesellschaften dem Publikum gegenüber wurden gemäß Gesetz vom 3.11.1838 und Regulativ vom 24.11.1848 von den Eisenbahnkommissariaten wahrgenommen, während die Wahrung der Rechte der Öffentlichkeit den Gesellschaften gegenüber bei den Provinzialbehörden verblieb. Durch Regulativ vom 16.12.1872 wurden die größeren Direktionsbezirke in Eisenbahnkommission aufgeteilt, die aber, bedingt durch ihre räumliche Trennung von den Direktionen, eher neben als unter diesen arbeiteten.

Eine Änderung der „Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen“ erfolgte zum 1.4.1880. Dabei wurden letzt-

² Die jeweils relevanten Eisenbahndirektionen sind bei den Eisenbahn-Gesellschaften im Streckenverzeichnis aufgeführt.

Benutzungshinweise

lich die Kommissionen durch die Betriebsämter ersetzt, die den Direktionen eindeutig untergeordnet waren. Die damit einhergehende Entlastung der Direktionen von der Leitung des alltäglichen Betriebes führte letztlich zu einer Neustrukturierung der Direktionsbezirke und einer Auflösung kleinerer Eisenbahndirektionen, z.B. der Westfälischen Eisenbahn in Münster.

Das Reichseisenbahnamt, durch Reichsgesetz vom 27.6.1873 eingerichtet und dem Reichskanzler unterstellt, führt nur Aufsicht ohne eigene Verwaltung und blieb daher ohne größeren Einfluß.

Grundlage für die Genehmigung von privat betriebenen Eisenbahnen war das Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3.11.1838. In ihm wurden u. a. das Verfahren zur Genehmigung festgelegt, das zum Bau notwendige Enteignungsrecht den Eisenbahn-Gesellschaften zugestanden und das Verhältnis der Gesellschaften zur Post geregelt; zugleich wurde dem Staat ein Ankaufsrecht 30 Jahre nach Erteilung einer Konzession vorbehalten, Basis der späteren Verstaatlichungen. In den jeweiligen Aktenbeständen staatlicher Institutionen bzw. Behörden sind die über die jeweiligen Findbücher unter den Gliederungspunkten „Eisenbahnen“ oder „Verkehr“ klassifizierten Akten berücksichtigt worden. Sofern die Bestände der Regierungsakten durch verschiedene themenbezogenen Findbücher erschlossen worden sind, sind deren Titel und Signatur am Beginn des entsprechenden Abschnitts mit aufgeführt. Auf diese Weise ist sichergestellt, daß die relevanten Eisenbahnakten im Inventar erfaßt sind. Gleichzeitig muß aber darauf hingewiesen werden, daß auch in anderen Akten bzw. Beständen weitere Betreffe zum Thema „Eisenbahn“ vorhanden sind. Darunter fallen z. B. Gerichtsakten mit denen in ihnen überlieferten Prozessen der Eisenbahngesellschaften, vorwiegend wohl wegen Enteignungen und Schadensersatzleistungen nach Unfällen etc., die ja auch zum Teil in den im Inventar berücksichtigten Aktenbeständen auftauchen. Auch in den „Zeitungsberichten“ der Landräten können durchaus Eisenbahnbelange auftreten, gleiches gilt für die Gewerbeaufsicht hinsichtlich der Dampfkesselüberwachung, die ja nicht nur die Lokomotiven betrifft, sondern auch die stationären Dampfkessel.³

Die Bestände des HASTK sind nach Eisenbahn-Gesellschaften gegliedert, während die Bestände der Bahndirektionen im HSTAD Akten verschiedener Gesellschaften bzw. Vorprovenienz ohne zusätzliche Kenntlichmachung beinhalten, da Akten und Pläne bei Auflösungen oder Umstrukturierungen innerhalb der Reichsbahn bzw. Deutschen Bundesbahn an die entsprechenden Dienststellen abgegeben und dort weitergeführt bzw. weitergegeben wurden. Während der Bestand im HASTK als abgeschlossen gelten kann, wird weiterhin seitens der Rechtsnachfolger der Deutschen Bundesbahn Archivgut an das HSTAD abgegeben.

³ Siehe Kor. des EK Köln vom 4.12.1869 betr. Änderung des § 6 der Anweisung zur Ausführung der Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21.6.1869 und mögliche Anwendung bzw. Zuständigkeit hinsichtlich der stationären Dampfmaschinen der Trajekte, in: HSTAD, Reg. Düsseldorf 10753, Bl. 6.

Benutzungshinweise

Die Titel der Akten bzw. Zeichnungen und Pläne folgen weitgehend dem Original. Allerdings wurde auf einen kursiven Schriftsatz, im Gegensatz zu den Zitaten innerhalb der Enthält-Angaben, aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet. Gedrucktes bzw. lithographisch vervielfältigtes Schriftgut ist entsprechend gekennzeichnet.

Abweichend von der Einzelaufnahme der Akten wurden die Akten zum Grunderwerb streckenweise zusammengefaßt. Diese Akten enthalten vorwiegend Korrespondenzen und Verhandlungen zum Grunderwerb bzw. zur Durchführung der entsprechenden Enteignungsverfahren, meist auch Grundstückslisten und öffentliche Bekanntmachungen zu Enteignungsterminen. Aufschlüsselungen zu Betreffen einzelner Gemeinden finden sich in den korrespondierenden Findbüchern.

Die Namen nicht-deutscher Firmen und Eisenbahngesellschaften sind im Index in der jeweiligen Landessprache aufgeführt, der entsprechende deutschsprachige Name bringt lediglich einen Querverweis. In den Akten selbst wechseln die Bezeichnungen allerdings, so daß in den Enthält-Angaben durchaus beide Varianten vorkommen; grobe Entstellungen bei den Übersetzungen [z. B. „Große Belgische Bahn“ für „Chemin de fer Grand Central Beige“] sind dabei korrigiert worden.

Zum schnelleren Auffinden der inventarisierten Sachverhalte sind entsprechende Blattangaben tibemommen worden; allerdings sind zum einen nicht alle Akten foliiert bzw. paginiert, und zum anderen kann, etwa bei einer Ausdünnung oder Neuzusammenstellung der Akte, diese unvollständig sein bzw. später abbrechen.

Umrechnung von Stations⁴ in Kilometerangaben: Kilometer und Hunderter-Meter bilden die Stationsangabe, die Zehner-Meter, Meter und gegebenenfalls Zentimeter werden mit einem + angefügt und in der Regel hochgestellt. Kilometerangaben werden in der Regel bis zur 3. Nachkommastelle (Metergenauigkeit) angegeben. Beispiel: Stat. 69+³⁰ = 6,930 Km. Die bei den preußischen Eisenbahnverwaltungen innerhalb des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gebräuchlichen und von diesem Verein 1850 publizierten Umrechnungen in metrisches Maß rechnen den preußischen Zoll zu 26,154 mm und die preußische Rute zu 3,766 m.⁵ Für Fuß und Zoll finden sich häufig die üblichen Abkürzungen. Da das metrische System im Norddeutschen Bund erst 1868 übernommen wurde, ist davon auszugehen, daß vorher angefertigte Zeichnungen, Pläne und Karten in auf den entsprechenden älteren Längenmaßen beruhenden Maßstäben angefertigt wurden. Allerdings sind bei einigen Zeichnungen die anlässlich der Verzeichnung der Karten abgegriffenen Maßstäbe im Findbuch vermerkt worden, die im Inventar ohne genauere Verifizierung aus Gründen der Arbeitsökonomie übernommen wurden. Allgemein sollen die Maßstäbe dem Benutzer lediglich einen Hinweis auf die zu erwartende Detail-

⁴ Siehe: Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen vom 9. August 1845, revidiert im Oktober 1871, §4, Abs. c.

⁵ Historisches Archiv der Stadt Köln, Bestand 1028i/8.

Benutzungshinweise

dichte geben. Situations- und Nivellementspläne⁶ waren im Maßstab 1: 1.2.500 für die Längen und 1:1.250 für die Höhen anzufertigen. Hinsichtlich der Situationspläne sei darauf hingewiesen, daß bei der RhE gemäß Verfügung der Direktion⁷ vom 1.3.1866 dieselben so angelegt werden sollten, „daß Köln immer als zur linken Hand liegend angenommen wird“; Pläne der Bundesbahn werden auch nach Süden ausgerichtet.

Die Nummern der Lokomotiven in den Prüfberichten und auf den Zeichnungen sind offensichtlich Fabrikationsnummern ihrer Hersteller, da die Eisenbahngesellschaften in der Regel ihren Lokomotiven zumindest in der Frühzeit Namen gegeben haben und zudem die zum Teil recht hohen Nummern die Anzahl der jeweils vorhandenen Lokomotiven deutlich übersteigen. Soweit möglich sind die Lokomotiven namentlich identifiziert und im Index ausgewiesen.

Zu den Indexeintragungen

Der Indexierung liegen folgende Regelungen zugrunde [Indexbegriffe sind hervorgehoben]:

Im vorliegenden Inventar sind ca. 5.000 bis 6.000 Akten bzw. Karten oder Pläne erfaßt und über einen Index erschlossen. Dieses enorme Materialvolumen führt zwangsläufig dazu, daß zu einigen Indexbegriffen sehr viele Verweise (über 30) vorhanden sind. Eine Differenzierung in Index- und Subindexeinträge verbessert zwar die Übersichtlichkeit, kann dieses Problem aber nicht grundlegend lösen. Theoretisch sollten die inhaltlich unterschiedlichen Vermerke des jeweiligen Akteninhalts auch mit einem entsprechenden Indexeintrag korrespondieren; dies ließ sich aber nicht stringent durchhalten. Einzelne Aspekte bzw. Akteninhalte, die im Inventar verzeichnet sind, lassen sich nicht über den Index, sondern nur indirekt über andere Indexbegriffe und Lektüre der dort angegebenen Seite erschließen. Da die Indexbegriffe mit den jeweiligen Seiten des Inventars und nicht etwa mit einer einzelnen Akte korrespondieren, ist der Benutzer gehalten, die jeweilige Seite vollständig durchzulesen und seine Recherche für die letzte Akte einer Seite über den Seitenumbruch hinaus fortzusetzen. Dies ist erforderlich, da Indexbegriffe in der Regel nur bei dem ersten Auftreten des jeweiligen, zu erschließenden Sachverhalts in der Akte zugeordnet wurden, und der gleiche bzw. vergleichbare oder ähnliche Sachverhalte durchaus noch häufiger innerhalb der Akte auftauchen können. Das Problem der häufigen Indexverweise stellt sich besonders bei Ortsnamen und bei den großen Eisenbahngesellschaften.

Wichtige Sachverhalte bzw. Begriffe tauchen sowohl als Subindex bei der jeweiligen Gesellschaft als auch als eigener Indexbegriff auf, um so einen übergreifenden Zugriff auf z. B. *Fahrpläne* oder *Tarife* zu ermöglichen. Die unterschied-

⁶Siehe: Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen vom 9. August 1845, revidiert im Oktober 1871, §4, Abs. b.

⁷ HASTK 1028 / 406/2, Bl. 221

Benutzungshinweise

liche inhaltliche Qualität und Quantität der Akten führt auch dazu, daß ein Sachverhalt oder Thema in einer Akte eine Sonderstellung haben kann, in einer anderen aber so gehäuft auftritt, daß eine zusammenfassende Eintragung vorgenommen werden mußte. Die Bildung der Indexeintragungen orientiert sich an den Akten, stellt aber vielfach eine Bezeichnung für einen Sachverhalt dar, das heißt der Indexbegriff muß nicht wörtlich im Text erscheinen, vielmehr soll der Benutzer in der Lage sein, die thematische Zuordnung selbst nachzuvollziehen.

Eine weitere Erleichterung wird durch Oberbegriffe gegeben. So sind z. B. *Firmen*, *Vereine*, *Eisenbahnkomitees*, *Eisenbahnverbände*, *Kanäle* etc. Indexeinträge, denen die jeweiligen Firmen etc. als Subindices untergeordnet sind. Dadurch ist der Benutzer zum einen nicht darauf angewiesen, den jeweils korrekten, eventuell *im* Laufe der Zeit sich verändernden Namen zu kennen, und kann sich zum anderen schnell darüber informieren, wer oder was sonst noch zu dem jeweiligen Oberbegriff in den Akten erscheint.

Aktienzeichnung, Aktionärslisten: Während die Aktienzeichnungen zu einer Eisenbahn-Gesellschaft unter der jeweiligen Gesellschaft aufgeführt sind, werden unter diesem Indexeintrag zusätzlich die übrigen Aufrufe zu Aktienzeichnungen von Eisenbahnkomitees zu noch zu gründenden Gesellschaften bzw. Projekten aufgeführt.

Amtsblätter: Hierunter fallen die regelmäßig publizierten, staatlichen Amts-, Gesetzes- und Verordnungsblätter.

Banken: Die für die Eisenbahnfinanzierung relevanten Banken sind, wie die *Versicherungen*, separat und nicht unter den *Firmen* indexiert.

Behörden und Institutionen: Nur die jeweiligen Betreffe (z. B. Einsetzung einer Behörde) sind indexiert, eine Aufschlüsselung der jeweiligen Schriftstücke nach Absendern oder Verfassern erübrigt sich aus Gründen der Raumökonomie und Übersichtlichkeit.

Brücken: Die Vermerke zu den Brücken sind unter dem jeweiligen Fluß indexiert. Bei den Rheinbrücken erfolgt die Behandlung analog zu den *Trajekten*. Außerdem wurden weitere Brückenangelegenheiten der Eisenbahngesellschaften, sofern sie aus diesem Erfassungsraster herausfallen, unter den Gesellschaften indexiert, wenn sich zusätzliche Informationen zu den Aspekten des Brückenbaus durch Eisenbahngesellschaften ergeben.

Chausseen: Die als Subindex vermerkten Bezeichnungen zur Lokalisierung sind den Akten entnommen und stellen nicht unbedingt eine „offizielle“ Bezeichnung dar; auch Doppelnennungen unter verschiedenen Bezeichnungen könnten somit vorkommen.

Denkschriften: Die vielfältigen gedruckten Denkschriften zur Propagierung der verschiedensten Eisenbahnlinien, die von den unterschiedlichsten Autoren bzw. Interessengruppen herausgebracht wurden, sind unter dem Stichwort *Denkschriften* zusätzlich (analog zum Stichwort *Karten*) erschlossen. Eine Kurzbezeichnung der Strecke oder Region ermöglicht den differenzierten Zugriff. Da viele *Denkschriften*

Benutzungshinweise

von *Einbahnkomitees* publiziert wurden und *Karten* enthalten, sind Mehrfach-indexierungen möglich. Dabei wurde eine systematisierende Zusammenfassung entsprechender Projekte vorgenommen und Vorläufer zu später gebauten Strecken diesen namentlich zugeordnet.

Eisenbahndirektionen: Verwaltungsinstitutionen der Eisenbahn (*Eisenbahndirektionen*, *Eisenbahnkommissariate*) sind nicht unter ihrem Standort, sondern unter dem Namen der Institution (z.B. *Eisenbahndirektionen > Köln*) aufgeführt.

Eisenbahn-Gesellschaften: Um die umfänglichen Eintragungen zu den einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften zu strukturieren, sind weiter Subindices eingeführt. Die für die Entwicklung einer Gesellschaft wichtigen Daten bzw. Ereignisse lassen sich so recht einfach über die Indexeintragungen *Konzessionen* und *Statuten* ermitteln, da jede Veränderung des Streckennetzes und jede Änderung der Statuten konzessioniert werden mußte. Während *Übernahme* bzw. *Verstaatlichung* sich auf die genannte Gesellschaft beziehen, geben die Subindices unter *übernahmen* die jeweils übernommenen Gesellschaften an. Grundsätzlich und für nahezu alle Belange relevant sind die Sitzungen der Entscheidungsgremien der Gesellschaften, so daß man zu einem bestimmten Datum in die entsprechenden Protokolle der Sitzungen der *Direktion* bzw. des *Verwaltungsrates* oder der *Generalversammlungen* suchen sollte. Hier finden sich auch viele kleiner Informationen, z. B. zu Personalveränderungen, Entschädigungszahlungen, Anschaffungen etc. Hinweise zu Zinsgarantien, Kapitalerhöhungen bzw. -beschaffung oder auch zu Verhandlungen über kostenlose Bereitstellung von Land seitens der betroffenen Gemeinden oder gar direkte Zuwendungen durch Gemeinden sowie deren daraus resultierenden finanziellen Belastungen sind unter dem Stichwort *Finanzierung* zusammengefaßt. Zur Information der Aktionäre erschienen jährlich die später sehr umfangreichen *Verwaltungsberichte*, die eine Fülle von Material liefern (Statistiken, Einschätzungen des Betriebsergebnisses durch die Direktion, technische Details inkl. Skizzen und Karten)⁸. Zusätzliche Übersichten wurden unter dem Stichwort *Etats und Bilanzen* indexiert, *Fahrpläne* und *Tarife*, letztere gegliedert nach Personen-, Fracht- und (wichtig für die Steinkohlenreviere) Kohlentransporttarifen. Die Tarife sind nicht nur unter den jeweiligen Eisenbahn-Gesellschaften, sondern zusätzlich unter dem Indexeintrag *Tarife* erschlossen, desgleichen die *Fahrpläne*. Die Regelung des Betriebsablaufes findet besonders in den einschlägigen Instruktionen für die jeweiligen Mitarbeiter ihren Niederschlag, die gleichfalls in den Index als *Instruktionen und Reglements* bei der jeweiligen Bahngesellschaft aufgenommen wurden, hinzu kommen die *Betriebsreglements*. Die jeweiligen Einrichtungen der Gesellschaften für ihre Mitarbeiter, angefangen von besonderen Zulagen und Bezugsmöglichkeiten bis zu Kranken- und Pensionskassen sind unter dem Stichwort *Personal > Sozialleistungen* indexiert worden, der *Wohnungsbau* wurde getrennt ausgewiesen. Die nicht nur in diesem Zusammenhang auftauchenden Listen von Beamten und

⁸ Das Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsarchiv in Köln besitzt wohl die größte und vollständigste Sammlung der Geschäftsberichte der verschiedenen Eisenbahngesellschaften.

Benutzungshinweise

Arbeitern sind unter dem Stichwort *Personal* > *Persona/listen* erfaßt worden, da sie nicht nur eine Quelle für eher private Familienforschung bieten, sondern auch ansatzweise Aufschluß über die Zahl der Beschäftigten geben. Listen von Beamten finden sich auch, da Gehaltserhöhungen wie alle andere Ausgaben im Verwaltungsrat behandelt wurden, regelmäßig bei den entsprechenden Sitzungsprotokollen. Die gemeinschaftlichen Verhältnisse auf Bahnhöfen, Strecken, Brücken oder im Betriebsdienst (Wagendurchlauf) sind als *Kooperationen* bezeichnet worden, wobei nach Möglichkeit (bei bilateralen Vereinbarungen) der Kooperationspartner bzw. der entsprechende Bahnhof als Subindex angegeben sind. *Grund-erwerb, Enteignung, Streckenplanung, -bau, Wege- und Vorflutverhältnisse, ldpol. Prüfung* sowie *Wegeübergänge* sind weitere, häufig vorkommende Aspekte, die zur besseren Differenzierung aufgeschlüsselt sind. Von den kleinen Anschluß- oder Zweigbahnen sind die *Zechen- und Werksanschlüsse* gesondert erfaßt, aber nicht nach Zechen aufgeschlüsselt (hier erfolgt der Zugriff über die *Zechen*), Hafenbahnen u. ä. hingegen lassen sich über das Streckenverzeichnis finden. Die im Zuge des Genehmigungsverfahrens notwendigen Nachweise der berührten Wege, Kommunikations- und Vorflutverhältnisse sind unter *Wege- und Vorflutverhältnisse* indexiert; bei diesen Nachweisen können schon erste Hinweise auf befürchtete oder später eingetretene Umweltschäden durch Überschwemmungen gegeben werden. Die während des Betriebs auftretenden Überschwemmungen durch ungünstig angelegte Eisenbahnanlagen sind allerdings unter dem Stichwort *Umweltschäden* > *Wasser, Vorflut* erfaßt. Die Bau-, Ausführungs- oder Lieferbedingungen bei der Ausschreibung bzw. Vergabe von Aufträgen an Firmen oder Unternehmer sind unter dem Subindex *Konditionen* erfaßt. Neben den *Lokomotiven* bzw. den entsprechenden Kesselprüfungsberichten sind die sonstigen, stationären *Dampfkessel* unter einem eigenen Stichwort erfaßt. Letztlich sind direkt unter der jeweiligen Gesellschaft entweder besonders wichtige, umfassende Einträge oder eher kleinere Vermerke aufgeführt, die sich nur schlecht einem Subindex zuordnen ließen. Ausländische Eisenbahn-Gesellschaften sind unter ihrem Namen in der jeweiligen Landessprache indexiert, die deutsche Übersetzung des Namens bietet nur einen entsprechenden Querverweis; ausgenommen sind Gesellschaften.

Eisenbahnkomitees: Die verschiedenen Komitees und Initiativen zum Bau von Bahnlinien sind unter dem Stichwort *Eisenbahnkomitees* zusammengefaßt. Zur leichteren regionalen bzw. lokalen Zuordnung sind nicht die zum Teil variierenden Namen aus den Akten übernommen, sondern systematisierende Strecken- oder Ortsbezeichnungen angegeben.

Eisenbahnverbände: Zur Koordinierung bzw. zur Einsetzung durchlaufender Züge und zur Vereinheitlichung der Tarife haben die Eisenbahngesellschaften Vereinbarungen zu den jeweiligen Verkehren getroffen, die auch als Verbände bezeichnet wurden. Unter dem Stichwort *Eisenbahnverbände* sind die entsprechenden Gruppierungen alphabetisch aufgeführt.

Benutzungshinweise

Erdarbeiter: Die zum Neubau der Strecken angeworbenen Arbeiter sind unter *Eisenbahnarbeiter* > *Erdarbeiter* indexiert, um sie von den direkt und meist auf Dauer bei den Eisenbahngesellschaften angestellten Arbeitern zu unterscheiden. In den Akten werden aber beide meist als „Eisenbahnarbeiter“ bezeichnet.

Firmen: Abgesehen von den Eisenbahn-Gesellschaften, die unter ihrem Namen direkt im Index aufgeführt sind, wurden die sonstigen Firmen aus Gründen der Übersichtlichkeit unter diesem Oberbegriff zusammengefaßt und zum Teil mit einem Hinweis auf entsprechende Produkte etc. versehen. Eine Ausnahme bilden die *Banken* und *Versicherungen*, die unter eigenen Indexbegriffen subsumiert sind. *Zechen* und *Gruben* sind, sofern sie als solche bezeichnet sind, ebenfalls separat aufgeführt, „Mischbetriebe“ mit Zechen und Hüttenwerke oder Bergwerks-Vereine etc. allerdings gleichfalls unter Firmen aufgelistet.

Grunderwerb: Die „Massenakten“ zum Grunderwerb sind unter der jeweiligen erwerbenden Bahngesellschaft unter dem Subindex > *Grunderwerb*, *Enteignung* erfaßt. Weitere Grunderwerbsakten lassen sich dann nur noch, wie auch die vorgenannten, über die jeweilige Strecke bzw. Gemarkung etc. über den Index finden. Bei den großen Gesellschaften wurde weiter nach Strecken aufgeschlüsselt. Übergeordnete Information wie z. B. allgemeine rechtliche Regelungen sind separat ausgewiesen.

Karten: Die diversen Karten und Streckennetzpläne, seien sie gedruckt oder gezeichnet, sind unter diesem Stichwort zusammengefaßt und über einen die jeweilige Region bzw. Eisenbahngesellschaft bezeichnenden Subindex erschlossen. Streckenpläne oder Situations- bzw. Flurkarten zu einer konkreten Strecke sind unter der Streckenbezeichnung unter dem Subindex *Karten* aufgeführt.

Kohlentarife: Separat von den Frachttarifen auftretende Tarife zum Transport von Steinkohlen sind unter dem Stichwort *Tarife* > *Kohlentarife* erfaßt, im Übrigen sollten aber auch die umfangreichen Frachttarife auf die spezielle Kategorie Kohlentransport hin mit berücksichtigt werden.

Ortsnamen: Wenn Ortsnamen nicht nur einen Streckenpunkt bezeichnen, sondern konkreter den Bahnhof, zu dem dann noch ein Plan in den Akten sein könnte, so findet sich ein entsprechender Subindex (z. B. Bahnhof; siehe Köln). Der Subindex *Bahnhof* bei den verschiedenen Orten besagt zunächst, daß es in betreffender Stelle vorwiegend um Angelegenheiten und Verhältnisse auf dem Bahnhof oder den Bahnhöfen geht, im Gegensatz zu anderen Subindices oder sonstigen Belangen. Abgesehen von Köln, Dortmund und Aachen sind bei den anderen Orten keine weiteren Differenzierungen zwischen den Bahnhöfen der verschiedenen Gesellschaften vorgenommen worden. Auf eine Differenzierung zwischen Bahnhof, Station, Haltestelle etc. wurde gleichfalls verzichtet. Informationen zu einem bestimmten Bahnhof in einem Ort lassen sich also am ehesten über die Provenienz der Akte bzw. Bahngesellschaft ermitteln, bei gemeinschaftlich betriebenen Bahnhöfen oder nebeneinander liegenden Stationen mit Verbindungs- oder Übergabegleisen lassen sich dagegen auch in den Akten der anderen beteiligten Gesell-

Benutzungshinweise

schaft eventuell weitere Informationen finden (Subindex *Kooperationen*). Die Ortsnamen sind in ihrer heutigen Orthographie in den Index aufgenommen worden. Zur eindeutigen Identifizierung sind Hinweise zu ihrer kommunalen Zugehörigkeit nach dem heutigen Stand in() mit angegeben.

Personen: Mit Ausnahme der Grundeigentümer, deren Namen im Titel der zugehörigen Grunderwerbs- bzw. Prozeßakte erscheint, sind alle anderen Personen in den Index aufgenommen. Wenn nur knappe weitere Informationen verfügbar waren, so erscheinen diese direkt mit im Index, ansonsten werden sie im Personenverzeichnis bereitgestellt.

Pferdebahnen: Die frühen Kohlentransportbahnen der *Zechen* sind für den Betrieb mit Pferden konzipiert, die Umstellung auf Lokomotivbetrieb erfolgt erst in der 2. Hälfte des 19. Jh. Auch kleinere Anschlußbahnen von Bahnhöfen zu Häfen oder in das Stadtzentrum sind als Pferdebahnen angelegt worden. Daneben gab es aber auch größere Projekte. Besonders letztere sowie allgemeine Belange hinsichtlich der rechtlichen Handhabung der Pferdebahnen werden mit diesem Indexeintrag ausgewiesen. Zu anderen Pferdebahnen, die später mit Lokomotiven betrieben und in vorhandene Bahnnetze integriert wurden, bestehen lediglich Querverweise.

Staatsverträge: Hierunter fallen nicht nur die Verträge zwischen Staaten betreffend den Bau von Eisenbahnen, sondern auch bilaterale Zoll- oder Postabkommen sowie Verträge von Eisenbahn-Gesellschaften mit (angrenzenden) Staaten betr. Anschlußbahnen.

Streckenbezeichnungen: Die Fülle der auftretenden Bezeichnungen von Strecken oder auch Teilstrecken bedurfte einer Systematisierung und Strukturierung, um einen effizienten und eindeutigen Zugriff zu bieten. Dies geschieht über Streckenbezeichnungen, die im Streckenverzeichnis aufgeführt und deren Namensbildung in den dort einleitenden Bemerkungen erläutert sind. Gerade bei kleineren Teilstrecken empfiehlt sich der Weg über das Streckenverzeichnis, sowohl um einschlägige Akten zu finden als auch um Informationen aus den Akten (Ortsnamen, Teilstrecken) in den richtigen Kontext zu stellen. Die Sigle der die Strecke betreibenden Gesellschaft ist zusätzlich mit angegeben. Um alle relevanten Aspekte hinsichtlich der Projektierung einer Strecke zu erfassen, sollte der Benutzer auch unter den Stichworten *Eisenbahnkomitee*, *Denkschriften* und *Karten* sich informieren, ob entsprechende Hinweise zusätzlich vorhanden sind. Während unter der Streckenbezeichnung global alle relevanten Hinweise zur jeweiligen Strecke aufgeführt sind, so wurden bei den großen Eisenbahn-Gesellschaften streckenrelevante Indexeintragungen weiter nach Strecken differenziert. Dabei handelt es sich um die Subindices *Grunderwerb*, *Enteignung*, *Streckenplanung*, *-bau* und *ldpol. Prüfung*.

Trajekte: Die Rhein-Trajekte sind sowohl über dieses Stichwort als auch über den Fluß und den Namen des Trajektes zu finden. Namengebend ist die lrh. Station des Trajekts. Zusätzlich sind die Trajekte auch im Streckenverzeichnis aufgeführt.

Benutzungshinweise

Vereine: Die verschiedenen Vereine, auch der Eisenbahnverwaltungen, nicht aber Vereine im Sinne des Indexbegriffs *Eisenbahnkomitees*, sind gleichfalls zentral zusammengefaßt.

Viadukte: Die prominenteren dieser Kunstbauten zur Überquerung von Geländesenken sind mit dem jeweiligen Namen als Subindex separat indexiert.

Umweltschäden: Die Auswirkungen des Eisenbahnbaus auf die Umwelt, sofern sie als solche wahrgenommen wurden bzw. die Menschen betroffen wurden und sich beschwerten oder mögliche Auswirkungen bei Planung und Bau berücksichtigt wurden, sind unter dem Stichwort *Umweltschäden* subsumiert. Als zusätzliche Subindices sind *Vorflut*, *Wasser* für Überschwemmungen bzw. die auch zur Verhütung derselben vorgenommenen Regelungen der Vorflutverhältnisse sowie *Brandschutz* für die notwendigen feuersicheren Eindachungen der in unmittelbarer Nähe der Bahn stehenden Gebäude (Funkenflug) eingeführt worden. Einzelhinweise können auch unter dem Stichwort *Krankheiten/Seuchen* erfaßt worden sein. Die im Vorfeld der Streckenplanung erforderlichen Nachweise der berührten Kommunikations- und Vorflutverhältnisse sind allerdings unter den Eisenbahngesellschaften >*Wege- und Vorflutverhältnisse* als Subindex geführt.

Zechen: Bergwerksbetriebe finden sich unter den Indexstichworten *Gruben* > oder *Zechen* >. Hinweise zu Anschlußbahnen finden sich auch bei den Eisenbahn-Gesellschaften >*Zechen-und Werksanschlüsse*.

Zeitungen: Die recht zahlreichen Zeitungsartikel zu den verschiedensten Eisenbahnbelangen, die sich in den Akten finden, sind unter dem Index *Zeitungen* gesammelt. Sofern sich einzelne Zeitungen identifizieren ließen, sind sie als entsprechender Subindex aufgeführt. Auf diese Weise lassen sich problemlos Eisenbahnbelange im Spiegel der regionalen Presse betrachten.