DIE KÖLN-MINDENER EISENBAHN

MATERIALIEN FÜR DIE GRUPPENARBEIT

Zusammengestellt und bearbeitet von:

Henrik Bollermann

Ingo Breitkopf

Lars Gerlach

Thomas Gräfe

Astrid Illenseer

Caroline Marie Koch

Heiko Randermann

Susanne Steinegger

Katrin Stoll

Gliederung

	Seite
1. Die Eisenbahn kommt nach Deutschland	01
1.1. Der Beginn	02
1.2. Wichtige Voraussetzung: Der Zollverein	08
1.3. Stimmen pro und contra Eisenbahn	11
2. Die Köln-Mindener-Eisenbahn	14
2.1. Die Rolle des preußischen Staates	14
2.2. Von der Rhein-Weser-AG zur Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft	16
2.2.1. Pläne – Initiativen – Widerstände	16
2.2.2. Gründung und Konzessionierung der Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft	23
2.3. Ein Nebenprodukt der gescheiterten ersten Planungen der Köln-Mindener Eisenbahn: Die „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn“	27
2.4. Der Bau der Köln-Mindener Eisenbahn	33
2.4.1. Die Eisenbahnbauarbeiter – fachfremdes Personal	33
2.4.2. Arbeitsbedingungen beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn	43
2.4.3. Die Erdarbeiten	44
2.4.4. Die körperliche Belastung	45
2.4.5. Die Arbeitszeit	47
2.4.6. Unruhen	48
2.4.7. Die Krankenkasse für die Bauarbeiter	55
2.5. Statistisches Material zur Köln-Mindener Eisenbahn	58
3. Auswirkungen des Eisenbahnbaus	60
3.1. Die Bedeutung der Eisenbahn für die Industrialisierung in Deutschland	60
3.2. Eine neue Art zu reisen und ein neues Verhältnis zu Zeit und Raum	65
3.3. Negative Folgeerscheinungen	69
3.4. Gesellschaftliche und politische Auswirkungen	72
4. Zeittafel	74
5. Literaturverzeichnis	76
5.1. Quellen	76
5.2. Sekundärliteratur	76
5.3. Schulbücher	77

1. Die Eisenbahn kommt nach Deutschland

In einem Lexikon aus dem Jahr 1844 findet man unter den Stichwort „Eisenbahnen“ folgendes:

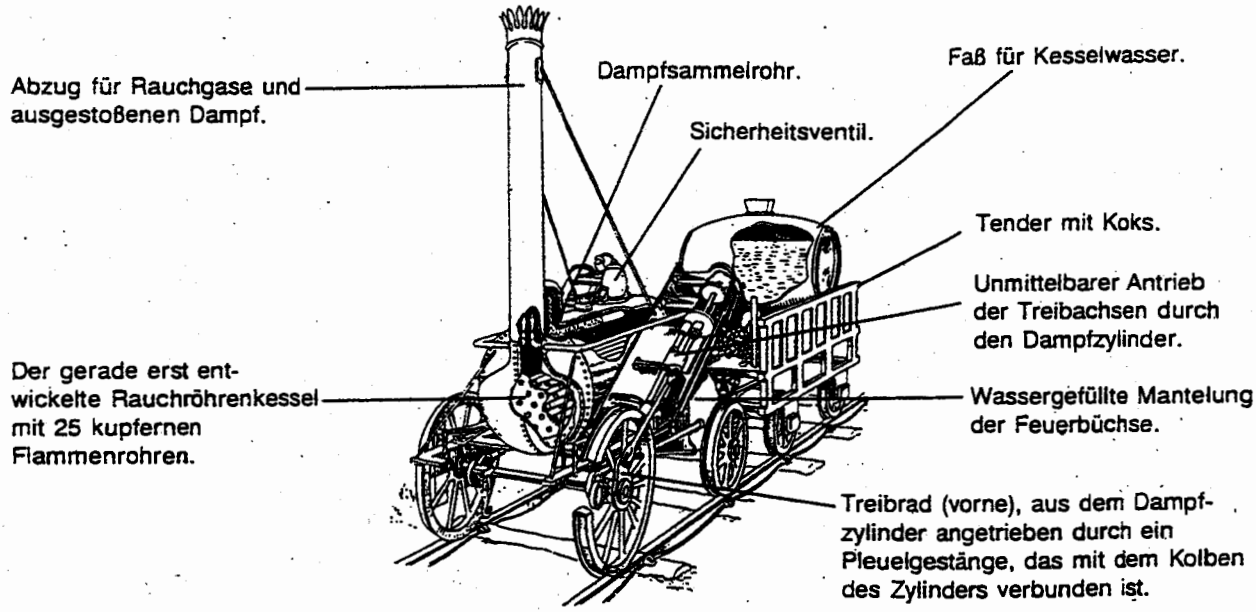
„Die Erfindung der Eisenbahnen ist in ihren Grundzügen, den Bahnen mit feststehenden Gleisen, nicht so neu als sie auf den ersten Blick hin erscheint, denn wir finden ihre Spuren schon bei den Griechen und Römern. Die Römer erkannten sehr wohl, welche Vortheile eine möglichst waagerechte Straße und stete, glatte Gleise für den Transport haben. In den deutschen Bergwerken sind schon seit Jahrhunderten die sogenannten Hundegestänge gebräuchlich, welche aus mit Gleisen versehenen Holzblöcken bestehen. (...) Die unglaublichen Vortheile, welche die Eisenbahnen im Bergbau und Fabrikbetriebe gewährten, zogen bald die allgemeine Aufmerksamkeit auf dieselben und erregten den Wunsch, sie auch auf gewöhnlichen Straßen ausgeführt zu sehen. Die erste derartige Bahn war die im Jahre 1825 vollendete Stockton-Darlingtonbahn. (...) Aber erst die Erfindung der Dampfwagen und die Hohe Stufe der Vollkommenheit, zu der dieselben jetzt gebracht worden sind, haben den Eisenbahnen ganz die kolossale Bedeutsamkeit gegeben, wodurch sie eine wahre Weltbegebenheit geworden sind und sich den weltumgestaltenden Erfindungen Compaß, Schießpulver und Buchdruckkunst an die Seite stellen können. Nach kurzem Kampfe gegen die Widersacher, welche entweder zu kurzsichtig waren oder muthwillig die Augen gegen die glänzenden Vortheile der Eisenbahnen schließend, sich diesem Culturfortschritte mit aller Gewalt entgegenstemmten, steht das Eisenbahnsystem überall siegreich da. (...) In sehr kurzer Zeit wird sich ein Eisenbahnnetz über ganz Europa legen und den fernen Osten dem Westen, dem Süden den Norden verbinden. Monate, die sonst zu Reisen erfordert wurden, schwinden jetzt zu Tagen, und die Cultur wird auf eisernen Schwingen bis in die fernsten Gegenden dringen, die Länder werden ihre Kenntnisse wie ihre Produkte schnell austauschen, und manche isolierende Schranke wird fallen müssen, die sonst für Jahrhunderte errichtet schien.“

[Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände (Conversationslexikon), Bd. 4, Leipzig 1844, S. 624 – 631.]

1.1. Der Beginn

1814 baute der Engländer George Stephenson (1781 – 1848) die erste fahrende, schienengebundene Dampfmaschine, die erfolgreich im Bergwerksbetrieb eingesetzt wurde. Die Eisenschiene war als optimaler Fahruntergrund für die bewegliche Dampfmaschine entdeckt worden: Ihre sehr geringe Rollreibung zum Rad bedeutete eine erhebliche Einsparung von Zugkraft. 1825 wurde in England die erste Dampflokomotive im Personenverkehr eingesetzt; sie fuhr mit 15 Stundenkilometern zwischen Stockton und Darlington. Auf der 1830 eröffneten, etwa 45 km langen Eisenbahnlinie von Manchester nach Liverpool fuhr die ebenfalls von Stephenson entwickelte Lokomotive „Rocket", die bereits eine bis dahin unvorstellbare Höchstgeschwindigkeit von 56 km/h erreichte. Und in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden schon Lokomotiven gebaut, die es auf bis zu 100 km/h brachten!

Die Lokomotive „Rocket":



[Aus: Helmut Christmann: Technikgeschichte. Ein Text-, Bild- und Testbuch. Sekundarstufe I, Düsseldorf 1987, S. 33.]

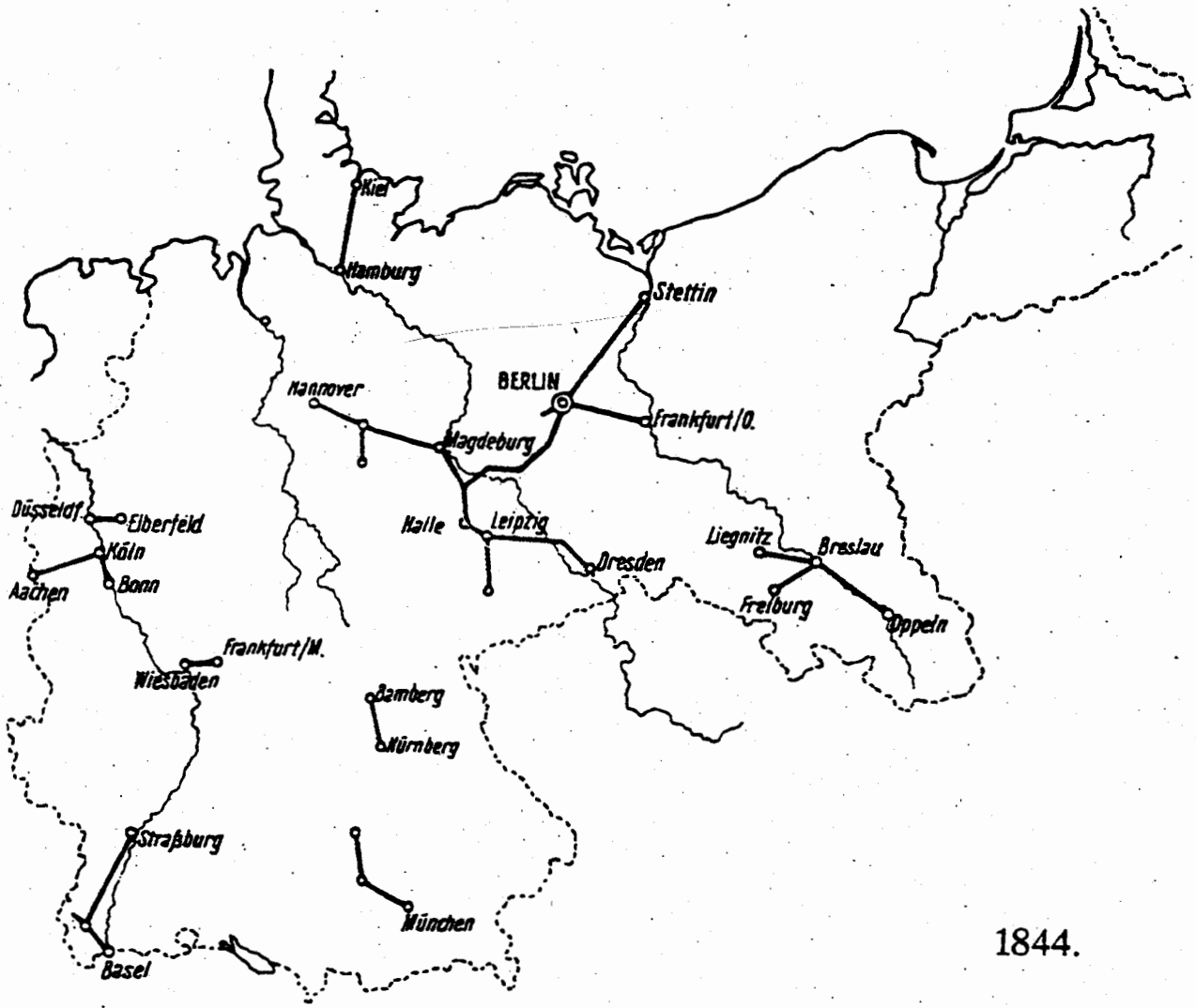
Die erste von einer Dampflokomotive gezogene Eisenbahn in Deutschland am 7. Dezember 1835 6,1 km von Nürnberg nach Fürth. In den folgenden Jahren wuchs das deutsche Eisenbahnnetz mit unglaublicher Geschwindigkeit.

In Betrieb genommene Kilometer Eisenbahnstrecke:

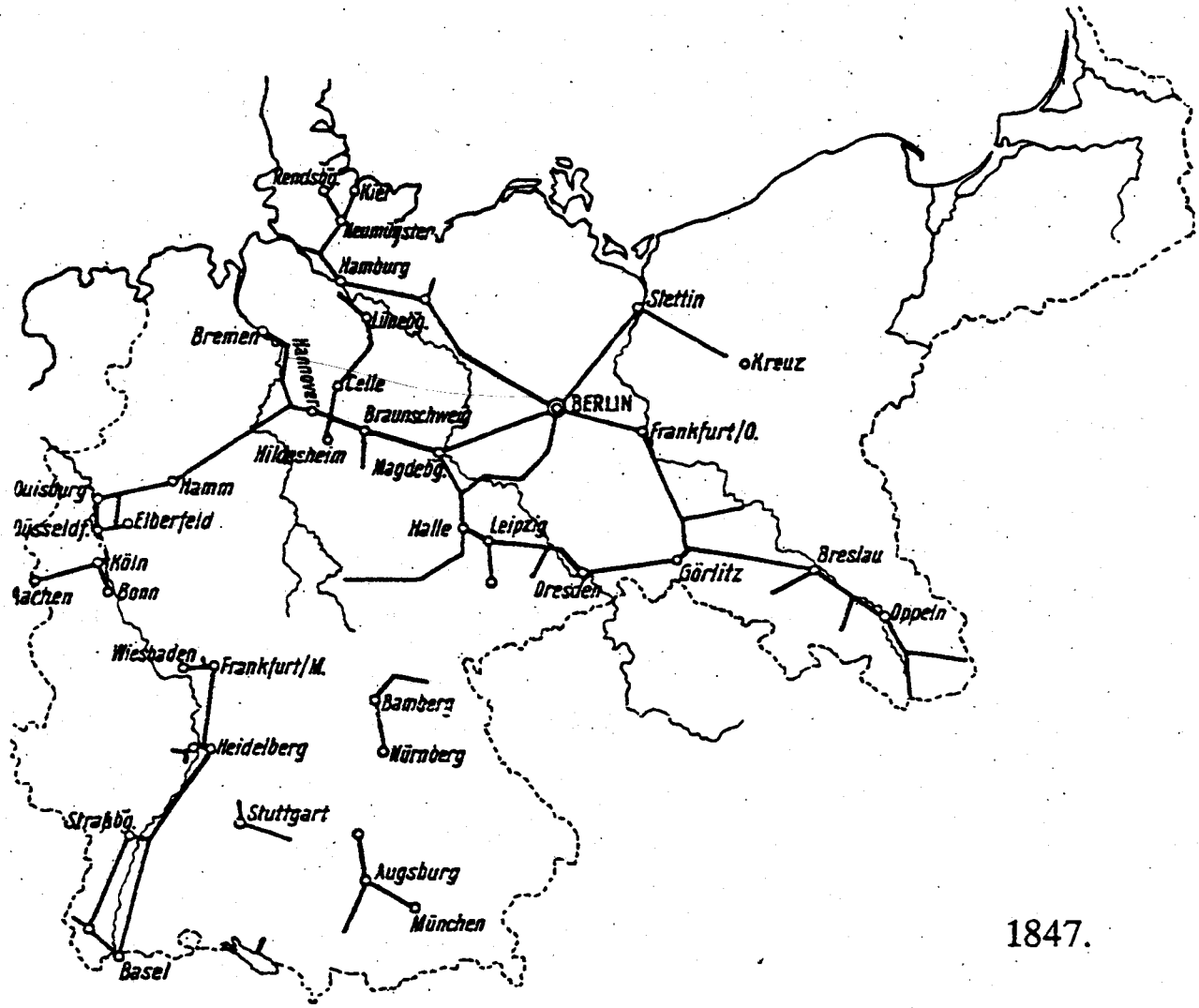
1835	6 km
1845	2.131 km
1860	11.089 km
1880	33.838 km
1900	51.678 km
1910	61.209 km

[Aus: Hilke Günther-Arndt u. Jürgen Kocka (Hg.): Geschichtsbuch 3. Die Menschen und ihre Geschichte in Darstellungen und Dokumenten. Vom Zeitalter des Absolutismus bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Berlin 1995, S. 101 f.]

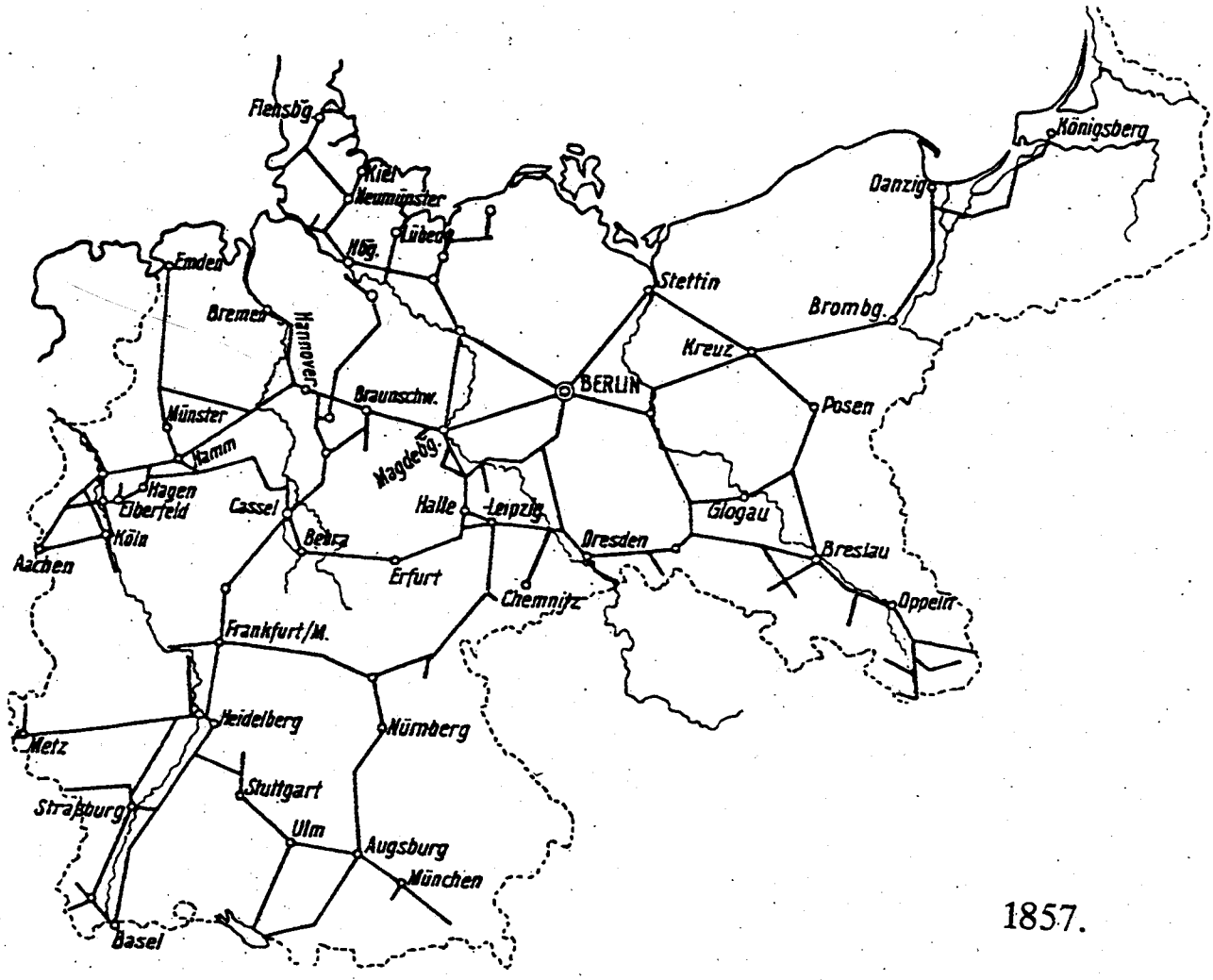
Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes:



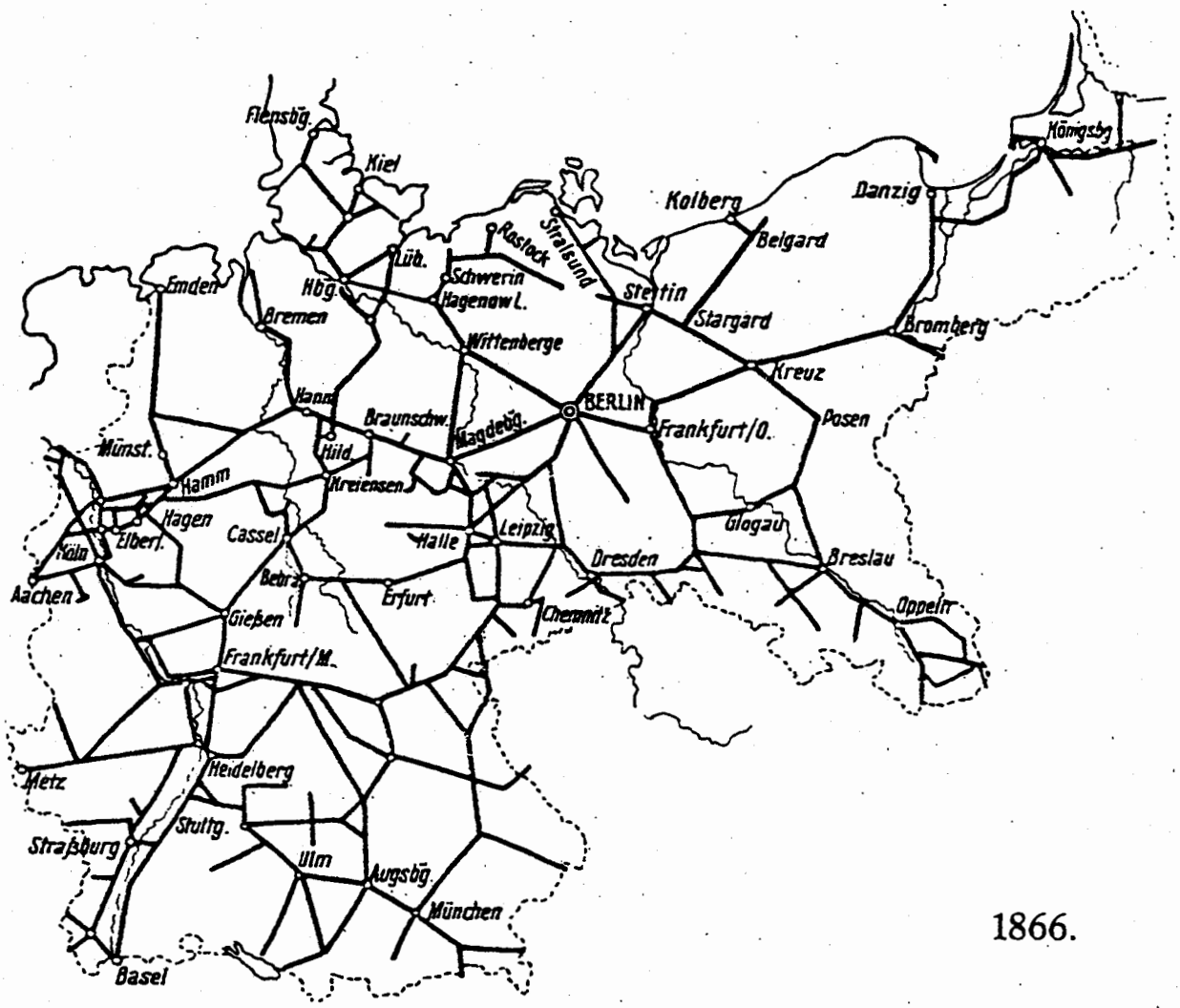
1844.


Rendsbg.
Kiel
Neumünster
Hamburg
Lüneb.
Bremen
Hannover
Celle
Braunschweig
Hildesheim
Magdebg.
BERLIN
Stettin
Kreuz
frankfurt/O.
Duisburg
Hamm
Düsseldf.
Elberfeld
Köln
Aachen
Bonn
Halle
Leipzig
Dresden
Görlitz
Breslau
Oppeln
Wiesbaden
Frankfurt/M.
Bamberg
Nürnberg
Heidelberg
Stuttgart
Straßbg.
Augsburg
München
Basel

1847.


Flensbg.
Kiel
Neumünster
Lübeck
Hbg.
Emden
Bremen
Hannover
Braunschw.
Magdebg.
Münster
Hamm
Hagen
Elberfeld
Köln
Aachen
Cassel
Halle
Leipzig
Berlin
Erfurt
Chemnitz
Dresden
Frankfurt/M.
Heidelberg
Nürnberg
Metz
Stuttgart
Straßburg
Ulm
Augsburg
München
Basel
Stettin
Kreuz
Posen
Brombg.
Danzig
Königsberg
Glogau
Breslau
Oppeln

1857.



1866.

[Aus: Hans-Henning Gerlach: Atlas zur Eisenbahn-Geschichte, Zürich u. Wiesbaden 1986, S. 21.]

1.2. Wichtige Voraussetzung: Der Zollverein

Das vorindustrielle Deutschland bildete weder politisch noch wirtschaftlich eine Einheit. Die zollpolitische Zersplitterung des Deutschen Bundes verhinderte die Entwicklung eines überregionalen Handelslebens und damit die Entstehung von Märkten, die für die Fabrikproduktion groß genug waren. Da die Staatsregierungen aber an wirtschaftlichem Fortschritt interessiert waren, konnte Preußen 1833 eine Reihe mittel- und norddeutscher Staaten für eine Zollunion gewinnen: Am 1. Januar 1834 schlossen sich 18 Staaten des Deutschen Bundes im Deutschen Zollverein zusammen. Die Zollschranken zwischen den Mitgliedsstaaten wurden aufgehoben; es gab allerdings keine gemeinsame Währung und keine Niederlassungsfreiheit. Nach und nach schlossen sich alle deutschen Staaten dem Zollverein an, zuletzt die Hansestädte Hamburg und Bremen 1888, nur Österreich blieb ausgeschlossen. So war ein einheitliches Zollgebiet entstanden, bevor es (1871) einen deutschen Nationalstaat gab.

1819 klagte Friedrich List, Volkswirt[1] und geistiger Vater des Zollvereins:

> „Achtunddreißig Zoll- und Mautlinien in Deutschland lähmen den Verkehr im Innern und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden wird, damit das Blut ja nicht in ein anderes überfließe. Um von Hamburg nach Österreich (...) zu handeln, hat man zehn Staaten zu durchschneiden, zehn Zoll- oder Mautordnungen zu studieren, zehnmal Durchgangszoll zu bezahlen (...) Trostlos ist der Zustand für Männer, welche wirken und handeln möchten."
>
> [Zitiert nach: Geschichte und Geschehen A3, S. 160.]

1841 schrieb er:

> „Der Zollverein und das Eisenbahnsystem sind siamesische Zwillinge; zur gleichen Zeit geboren (...) eines Geistes und Sinnes, unterstützen sie sich wechselseitig, streben nach Vereinigung der deutschen Stämme[2] zu einer großen und gebildeten, zu einer reichen, mächtigen und unantastbaren Nation. Ohne den Zollverein

---

[1] Volkswirtschaftslehre ist die Wissenschaft von der Gesamtwirtschaft des Staates.
[2] Damit meint List die zu dieser Zeit noch existierenden verschiedenen deutschen Staaten.

wäre ein deutsches Eisenbahnsystem nie zur Sprache, geschweige denn zur Ausführung gekommen (...) Das deutsche Eisenbahnsystem wirkt (...) auch als Stärkungsmittel des Nationalgeistes; denn es vernichtet die Übel der Kleinstädterei und des provinziellen Eigendünkels und Vorurteils."

[Friedrich List: Das nationale System der politischen Ökonomie, hg. von H. Voss, München 1942, S. 179 f.]

Friedrich List (1789 – 1846):

[Aus: Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, Berlin 1935, S. 49.]

1.3. Stimmen pro ...

Große Erwartungen äußerte Friedrich List vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie:

> „Was die Dampfschiffahrt für den See- und Flußverkehr, ist die Eisenbahn-Dampfwagenfahrt für den Landverkehr, ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Kriegs, der Theuerung und Hungersnoth, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, Unwissenheit und des Schlendrians, der ihre Felder befruchtet, ihre Werkstätten und Schachte beleben und auch den niedrigsten unter ihnen Kraft verleihen wird, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernten Gegenden Arbeit und an fremden Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen."
>
> [Zitiert nach: C. von Rotteck u. C. Welcker: Staatslexikon, Bd. 4, Altona 1835, S. 650 ff.]

Der preußische Kronprinz Friedrich Wilhelm unterstützte die Eisenbahnidee von Beginn an. Bei der Eröffnung der ersten preußischen Strecke Berlin-Potsdam am 29. Oktober 1838 sagte er:

> „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!"
>
> [Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 11.]

... und contra Eisenbahn

Jene Berufsgruppen, die bisher vom Verkehr auf den mehr oder weniger schlechten Landstraßen gelebt hatten, befürchteten ihren finanziellen Ruin infolge des Eisenbahnbaus. Aus einer Eingabe[3] im Königreich Hannover:

> „Den Eisenbahnbau kann nur die größte Unkunde über die wahren Quellen des Nationalerwerbs anpreisen; denn die Eisenbahn wird die Einfuhr erleichtern, und die notwendige Folge wird ein noch tieferes Sinken der Korn- und Holzpreise

sein. Auch wird der Verdienst der Frachtwagenführer aufhören, wie derjenige der Gastwirte, Schmiede und Radmacher!"

[Zitiert nach: Wege der Völker. Geschichtliche Quellenhefte, Bd. 8, Frankfurt a.M. 1951, S. 46.]

Viele hatten fürchteten sich einfach vor der neuen Maschine, diesem fauchenden, dampfenden Koloss, der die bekannten Pferde an Kraft und Schnelligkeit bei weitem übertraf und dessen Auswirkungen nicht abzuschätzen waren. Aus einem Ärztegutachten zur Eisenbahn von 1835:

„Ortsveränderungen mittels irgendeiner Art von Dampfmaschinen sollten im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten sein. Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, „delirium furiosum" genannt, hervorzurufen. Selbst zugegeben, daß Reisende sich freiwillig der Gefahr aussetzen, muß der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen, denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unumgänglich nötig, daß eine Schranke[4] (...) auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde."

[Zitiert nach: F. Schulze (Hg.): Die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg – Fürth, Leipzig 1917, S. 24.]

Nicht alle Ängste waren unbegründet wie diese. Die häufigen Unfälle in der Anfangszeit der Eisenbahn stellten durchaus ernst zu nehmende Gefahren dar: Schienen brachen, Dampfkessel explodierten, Räder verselbstständigten sich, Wagen koppelten sich in voller Fahrt ab u.a. Die in Schwelm/ Westfalen erscheinende Zeitschrift „Hermann" warnte:

„Wen schauderts nicht, von 30 und mehreren frohen Menschen zu hören, die (...) in schöner Ruhe des Geistes ihre Reise-Zwecke überdachten, und plötzlich durch das Bersten eines Dampf-Kessels getödtet oder schrecklich verwundet sind! (...) Bei den Dampf-bewegten Land-Lastwagen und in den Bergwerken ist die gleiche Gefahr; und selbst die sonst allen Gefahren der Art entzogenen Arbeiter in den

---

[3] Eingabe: Ein Bitt- oder Beschwerdeschreiben an die Regierung.

[4] Hier ist sicher ein blickdichter Bretterzaun gemeint, nicht eine der heute üblichen rot-weiß-gestreiften Straßenschranken.

Werkstätten des Kunstfleißes würden künftig nicht sicher seyn, von solch einem künstlichen Vulkan überschüttet zu werden."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 12.]

2. Die Köln-Mindener-Eisenbahn

Friedrich Harkort, westfälischer Unternehmer und Eisenbahnbefürworter, verfasste 1825 einen Aufruf mit dem Titel „Eisenbahnen (Railroads)", in dem er forderte:

> „Man verbinde Elberfeld, Köln und Duisburg mit Bremen [über die Weser] – und Hollands Zölle sind nicht mehr!"
>
> [Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 5.]

2.1. Die Rolle des preußischen Staates

Der seit 1797 regierende König Friedrich Wilhelm III. stand der Eisenbahn ablehnend gegenüber, seine Söhne, Kronprinz Friedrich Wilhelm (der spätere König Friedrich Wilhelm IV.) und Prinz Wilhelm, hingegen zählten zu ihren Befürwortern. Auch im preußischen Kabinett waren die Meinungen geteilt. Der Staat registrierte daher alle Eisenbahnvorhaben genau, war jedoch nicht bereit, Projekte in eigener Regie anzugehen, zu betreiben oder zu finanzieren, wozu ihm ohnehin die hohen Staatsschulden aus den napoleonischen Kriegen kaum Spielraum gelassen hätten. Die technische Entwicklung von Eisenbahnlinien, ihre Planung, ihr Bau, ihre Finanzierung und ihr Betrieb blieben somit privater Initiative überlassen. Für den Staat war es selbstverständlich, dass dies Sache der Kaufleute und Fabrikanten sei, die daraus auch den Nutzen für sich und ihre Region zögen; der König äußerte wiederholt, dass „der Vorteil einer bestimmten Gegend nicht auf Kosten des Gemeinwohls zu gründen" sei. Der Staat wollte sich darauf beschränken, die gesetzlichen Grundlagen für das neue Verkehrsmittel zu schaffen (wie z.B. Enteignungsgesetze zur Unterstützung des Bodenerwerbs und ein Aktiengesellschaftsrecht[5]) und sich an der Vermessung der Trassen sowie der Erstellung von Sicherheitsvorschriften zu beteiligen.

Da der Staat also keinen Anteil der immensen Kosten für den Bau einer Eisenbahnlinie trug und es auch noch keine Banken im heutigen Sinne als Kreditgeber gab[6], konnten die Eisenbahnprojekte nur durch die Bündelung der Finanzkräfte vieler Bürger in Aktiengesellschaften

---

[5] Aktiengesellschaft (AG): In einer Aktiengesellschaft zahlten viele Personen Geld ein und erhielten dafür Aktien (Anteilscheine). Dieses Geld wurde z.B. zum Bau einer Eisenbahnlinie benutzt. Entsprechend ihres Aktienanteils wurden die Aktieneigner später am Gewinn beteiligt.

[6] Erst 1846 wurde die preußische Staatsbank gegründet, die der aufstrebenden Industrie günstige Kredite gewährte.

finanziert werden. Eine solche Aktienzeichnung stellte ein kaum abschätzbares finanzielles Risiko dar, da die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland zu diesem Zeitpunkt noch völlig ungewiss war. Ohne die Bereitschaft der Unternehmer, dieses Risiko einzugehen, die umfangreichen oben genannten Organisationsaufgaben zu übernehmen und sich auch politisch für die Eisenbahn zu engagieren, hätte die Verwirklichung der Eisenbahnidee zu jener Zeit in Preußen keine Chance gehabt.

1840 allerdings bestieg mit Friedrich Wilhelm IV. ein Befürworter des Eisenbahnbaus den preußischen Thron. Zudem erkannte man in Berlin die militärische Bedeutung von überregionalen Eisenbahnverbindungen – in der Revolution von 1848/49 wurden bereits Truppen mit der Eisenbahn transportiert. Von nun an beteiligte sich der Staat auch an den Kosten des Eisenbahnbaus. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts begann der Staat sogar, systematisch die Privatbahnen aufzukaufen – zu Beginn des 20. Jahrhunderts befanden sich nur noch sehr wenige Strecken in der Hand privater Gesellschaften. Besonders Bismarck forcierte die Verstaatlichung der Eisenbahn, einerseits um das Streckennetz zu vereinfachen und den Fahrbetrieb zu koordinieren, andererseits um die Eisenbahn jederzeit für Truppentransporte nutzen zu können und vor Streiks immun zu sein. Mit der Eisenbahn verfügte der Staat über ein sehr wichtiges wirtschaftspolitisches Instrument.

2.2. Von der Rhein-Weser-AG zur Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft

2.2.1. Pläne – Initiativen – Widerstände

Am 15.Oktober 1847, dem Geburtstag des preußischen Königs Friedrich Wilhelm IV., wurde in Minden das letzte Teilstück der wichtigen Verbindung Berlin-Ruhrgebiet von der Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen. Diese Bahn wurde die Schiene für die industrielle Entwicklung an Rhein, Ruhr und Weser.

Minden, eine alte preußische Festungsstadt an der Grenze zum Königreich Hannover, wurde als Endpunkt der Bahn gewählt. Zunächst dachte man nur an eine Verbindung innerhalb des preußischen Staatsgebietes. Friedrich List (1789 – 1846) fordert schon 1833, als es in Deutschland noch gar keine Eisenbahn gab, ein deutsches Eisenbahnnetz, worin die Strecke Köln-Minden als wichtige Ost-West-Verbindung, also von Köln über Minden und Hannover nach Berlin, schon vorgesehen war.

Die Mindener unterstützten frühe Pläne einer Bahnverbindung, indem sie die Vorteile ihrer Stadt betonten:

> „Minden, der natürliche Stapelplatz für die Weserschiffahrt der Provinz Westphalen, im Mittelpunct sich kreuzender Straßen von Coeln, Münster, Osnabrück, Bremen, Hannover, Hamburg, Braunschweig, Magdeburg und Kassel, fast im alleinigen Besitz der Spedition für viele dieser Städte, in der Nähe vorzüglicher Kohlenbergwerke, mit einzelnen aber bedeutenden Fabriken in der Nähe und im Orte, dazu Festung mit einem geschützten, ganz vorzüglich für die großartigsten Anlagen geeigneten Hafenplatz zum Anschließen der Eisenbahn an die Weser, ist in jeder Beziehung bey der Anlage einer solchen um so mehr interessirt, als ein großer Theil seines Wohlstandes, entweder vermehr oder vermindert, dabei auf dem Spiele steht, wenn es zur Frage kommt, ob diese Eisenbahn hier oder weiter oberhalb von der Weser abgehen soll.“

[Mittheilungen über die Anlage einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheines mit der Weser, Minden 1832, Kommunalarchiv Minden, Nr. 3096.]

Friedrich Harkort verfasste 1833 die Denkschrift „Die Eisenbahn von Minden nach Cöln". Auch aus reinem Eigeninteresse errechnete er die wirtschaftliche Bedeutung des Projekts und versuchte, private Anleger dafür zu gewinnen.
Aber auch der Staat sollte Interesse daran entwickeln: Man könnte große Truppenbewegungen in kurzer Zeit von Minden an die französische Grenze durchführen. Auch das Salz der staatlichen Saline Neusalzwerk (später Bad Oeynhausen) könnte besser transportiert werden.

Über Minden, auf seiner beigefügten Karte noch Endpunkt der Bahn mit einer Trasse links der Weser ohne Weserbrücke, schrieb Harkort:

> „Minden als Anfangspunkt der Bahn hat bedeutende Vorteile durch dieselbe zu erlangen. Wird hier ein Freihafen errichtet, welcher mit dem von Cöln in directe Verbindung tritt, so muß sich eine Masse von Transitgüter für das Ausland der Eisenbahn bedienen. Vom Gefühle der Wichtigkeit dieser Anlage durchdrungen, haben sich Bürger zu großen Leistungen verpflichtet, und alle Stände ein schönes Beispiel des ächten Gemeinsinns geliefert, welches hoffentlich ähnliches Vertrauen in eigene Kräfte und Nacheiferung erwecken wird."
>
> [Friedrich Harkort: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, Hagen 1833.]

Friedrich Harkort (1793 – 1880), der sich als erster für die Rhein-Weser-Bahnverbindung einsetzte:

[Aus: Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, Berlin 1935, S. 50.]

Harkort hatte als Mitglied der Westfälischen Provinzialstände, einer Vorform des Parlaments mit beratender Funktion, den Antrag gestellt, dass der Staat die Teilstrecke Lippstadt-Minden bauen sollte. Der Staat sollte die Hälfte an Geld dazu geben und den westfälischen Oberpräsidenten von Vincke und den Oberbergrat von Oeynhausen mit der Leitung beauftragen.

Man bat 1832 den König Friedrich Wilhelm III., „die Ausführung des Baues der Eisenbahn von Lippstadt nach Minden, sobald wie thunlich befehlen zu wollen". Die Antwort kam erst ein halbes Jahr später. Sie zeigte, dass die preußische Bürokratie noch nicht in der Lage war, die Bedeutung eines Eisenbahnnetzes für die Industrielle Entwicklung zu erkennen:

> „Auf den Antrag, wegen Anlegung einer Eisenbahn zwischen Rehme und Lippstadt, eröffnen Wir unseren getreuen Ständen, daß Unser Ministerium des Innern für Handel und Gewerbe die Vermessung und Nivellirung des dabei in Betracht kommenden Landstrichs hat vornehmen lassen und nach nunmehriger Beendigung dieser Arbeiten auch über Richtungs-Linie, Bauart und Baukosten seine Ermittelungen ausdehnen wird, um mit diesen Vorarbeiten zu Hülfe zu kommen, wenn eine Actiengesellschaft die Ausführung des Werkes auf Privatkosten übernimmt, wozu der Staat durch Uebernahme von Actien eine angemessene Beihülfe gewähren wird. Eine weitere Zusage, sie für Rechnung des Staates – entweder unmittelbar, oder durch Gewährung von Darlehen zu bewirken, kann aber nicht ertheilt werden, da das jetzige Communications-Bedürfniß durch die vorhandene Chaussee gesichert ist, die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruht, und andere dringende Bauten die disponiblen Mittel in Anspruch nehmen."
>
> [3. Westfälischer Provinziallandtag, Landtagsabschied 1832, S. 10, zitiert nach: Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974, S.128 f.]

Der preußische Handelsminister Rother äußerte sich in einer Stellungnahme des Kabinetts grundsätzlich zur Forderung von Staatsgeldern für den Eisenbahnbau. Diese Stellungnahme war eindeutig auf Minden gemünzt. Preußen hatte zwar Interesse an einer Verbindung seiner Gebiete durch die Eisenbahn, aber Minden schien einfach zu unbedeutend um es mit einzubinden.

Rother behauptete, Eisenbahnen seien nur dann sinnvoll, wenn sie in einem Gebiet mit schon bestehender wirtschaftlicher Bedeutung gebaut würden, das sei aber hier nicht der Fall:

> „Dagegen wird hauptsächlich einer Verbindung des Rheins mit der Weser in den Endpunkten Düsseldorf und Minden als einem unabweislichen Bedürfnis das Wort geredet. Ein eigentlicher Fracht- und Handelszug ist aber hier nicht vorhanden, beide Städte sind keine Handels- und Fabrikstädte, die Bahn ist dreimal länger als die zwischen Manchester und Liverpool. Düsseldorf ist nicht Manchester, Minden ist nicht Liverpool, die Weser mit ihrem seichten Wasser nicht das Meer, welche das gewerbetätige England mit der ganzen Welt in Verbindung setzt."
> [Zitiert nach: Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974, S.154.]

Trotz der ablehnenden Haltung des Staates bildeten sich in vielen Städten entlang der geplanten Trasse Komitees, die den Eisenbahnbau finanzieren wollten. Dabei entstanden Konflikte über den Verlauf: von Köln aus über Düsseldorf oder über Elberfeld nach Minden.

Es gelang dem Mindener Komitee, so viele Geldanleger zu gewinnen, dass König Friedrich Wilhelm III. seine Konzession erteilte. Eine Aktiengesellschaft wurde unter dem Namen „Rhein-Weser-Eisenbahn-Akteingesellschaft" am 28. September 1836 in Minden gegründet. Die Bedingungen des Staates waren, dass die angenommenen Baukosten von 4,4 Millionen Talern innerhalb von sechs Monaten zu 2/3 von Interessenten aufgebracht werden sollten. Dieses gelang dem Mindener Komitee wider Erwarten. 3,8 Millionen Taler wurden in 1900 Aktien zu je 200 Talern gezeichnet, d.h. sie wurden vorbestellt, aber nur z.T. angezahlt.

Weil die Aktionäre auf hohe Gewinne spekulierten, stieg das „Eisenbahnfieber". Sie wurden aber bald misstrauisch wegen der Eingriffe und Bedingungen des Staates. Diese „Allgemeinen Bedingungen" wurden im Eisenbahngesetz von 1838 festgeschrieben und bedeuteten eine wichtige Weichenstellung für die Industrialisierung in Preußen. Die Bedingungen des Staates waren:

1. Keine finanzielle Beteiligung durch den Staat.
2. Ablehnung der Gewinngarantie durch den Staat für private Aktionäre.
3. Kostenlose Beförderung der staatlichen Post durch die Privatbahn.
4. Streckenführung wird vom Staat bestimmt.
5. Beaufsichtigung der Bahn durch Eisenbahnkommissare.

6. Mitbestimmung bei Tarifen und Fahrplänen durch den Staat.

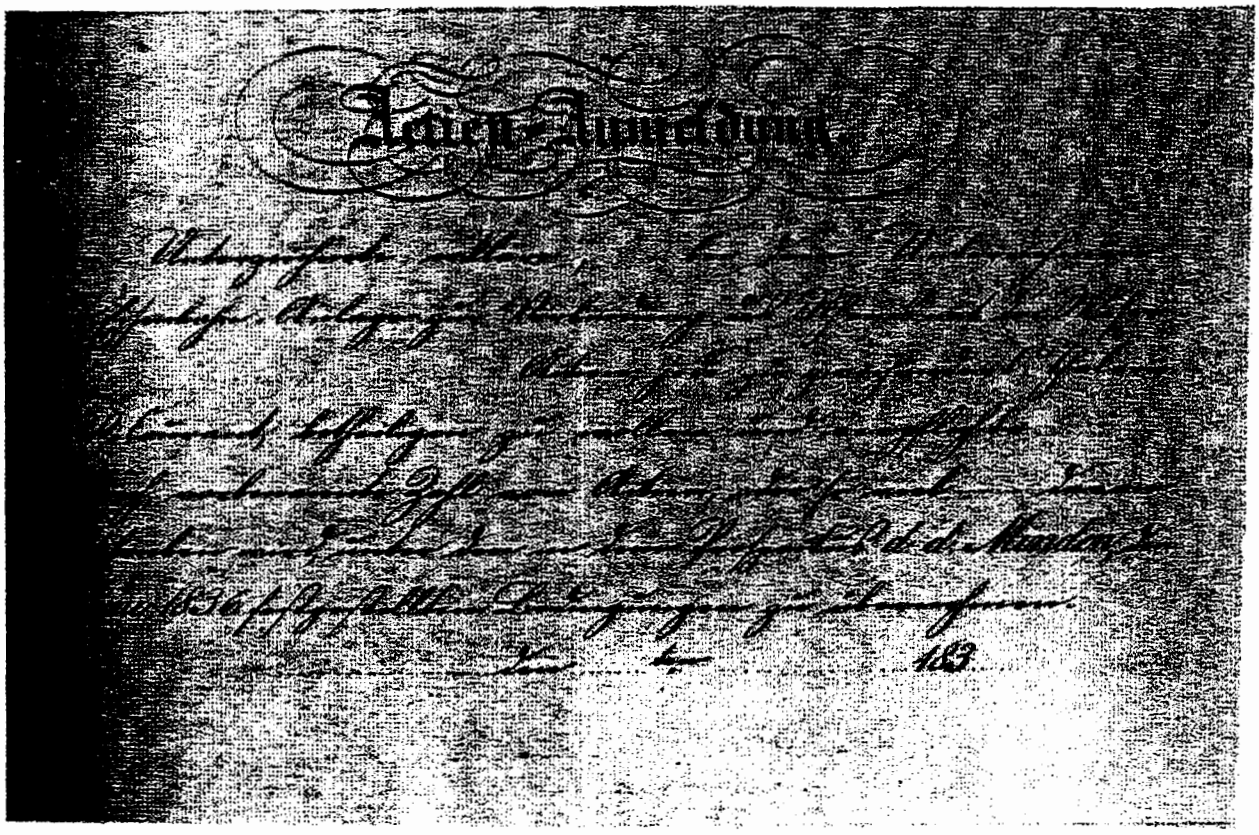
Weil die meisten Aktionäre wegen dieser Eingriffe um ihre Gewinne bangten, zahlten sie ihre gezeichneten Beträge gar nicht erst ein, und die Gesellschaft kam in Zahlungsschwierigkeiten. Ein Aktiengesetz, dass die Spekulanten zur Zahlung verpflichtet hätte gab es in Preußen erst ab 1843. So scheiterte das große Unternehmen, ohne dass man mit den Bauarbeiten begonnen hätte.

Ein Aktionär aus Bremen urteilte in einer gedruckten Denkschrift 1838 mit dem vielsagenden Titel: „Über die Mittel, die Verwicklungen worin sich die Rhein-Weser-Bahn-Gesellschaft sich jetzt befindet auf die sicherste Art zu lösen. Zur Beherzigung und zur unbefangenen Prüfung für die General-Versammlung am 18.Juni 1838."

> „Soll nun das schöne Unternehmen, zu welchem so manche wackre deutsche Männer sich die Hände gaben, untergehen, weil es verkehrt eingeleitet wurde? (...) Die Überschätzung des Personen-Verkehrs, das fortwährende Hinblicken auf die Belgischen und Französischen Bahnen neben der Geringschätzung des Gütertransports und aller wahrhaft vaterländischen Motive welche das Unternehmen begründeten, sind Symptome des Fiebers, welches nun da es aufgehört hat, die gewöhnliche Erschlaffung nach sich zieht. Folge dieser Erschlaffung ist es, wenn eine Menge Actionaire die, angelockt durch die neueren Erfahrungen in Belgien und Leipzig plötzlich verschwinden sehen und die Hoffnung ihre Actien schnell wieder mit Nutzen verkaufen zu können aufgeben müssen, nun laut nach Auflösung schreien..."
>
> [Staatsarchiv Detmold MIID Nr.48]

Ein anderer Aktionär urteilte:

> „Die Rhein-Weserbahn ist ein schöner, dem Gesamt- und Staats-Interesse durchaus entsprechender Plan, aber zu groß, und nach der vorherrschenden Meinung zu wenig lukrativ, um als Privat-Unternehmen ausführbar zu erscheinen. man wird sich entschließen müssen, den Plan für jetzt aufzugeben."
>
> [Zitiert nach: Walter Steitz: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974, S.190.]



[Denkschrift zur Begründung des Projekts der Eisenbahn-Anlage zur Verbindung des Rheins und der Weser, Minden 1836; KAH/St, B 1072]

Transkription:

„Actien=Anmeldung

Unterzeichnete... erkläre..., bei dem Unternehmen einer Eisenbahn-Anlage zur Verbindung des Rheins mit der Weser mit ..... Actien, jede zu zweihundert Thalern Preuß. Courant, betheiligen zu wollen und verpflichte ..... hierdurch vorbenannte Zahl von Actien, oder so viel ..... davon zugeschrieben wird, unter den in dem Prospectus d. d. Minden, den 18. Juni 1836 festegestellten Bedingungen zu übernehmen.

..... den .....ten ..... 183....."

2.2.2. Gründung und Konzessionierung der Coeln-Mindener Eisenbahngesellschaft

Nur wenige Jahre vergingen, bis eine völlig neue Situation entstand. In dieser Zeit verdichtete sich das Eisenbahnnetz in den deutschen Staaten, und Preußen schloss 1841 Staatsverträge mit dem Königreich Hannover, dem Großherzogtum Braunschweig und dem Fürstentum Schaumburg-Lippe, um das fehlende Teilstück der Strecke Ruhrgebiet-Berlin bauen zu können.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Köln bot sich an, die Strecke zu bauen. Aber die Bedingungen des Staates wurden von der Gesellschaft nicht angenommen. Deshalb bildete sich in Köln durch die Initiative des Unternehmers David Hansemann aus Aachen die „Ostrheinische Eisenbahngesellschaft", die ihren Namen auf Wunsch des Kronprinzen Wilhelm in „Coeln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft" umwandelte.

„Köln 5. Januar.

Die im vergangenen Jahre hier zusammengetretene Ost-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Erbauung einer Eisenbahn von Köln bis Minden beabsichtigt, hat die Allerhöchste Bestätigung erhalten. Die Bahn soll indeß nicht den Namen „Ost-Rheinische", sondern „Köln-Mindener" führen. Zur Wahl der Direktion und des Administrations-Raths ist nunmehr auf den 6. Februar eine General-Versammlung in Köln anberaumt. Treten nicht unvorhergesehen Hindernisse ein, so wird binnen weniger Jahren der Schienenweg Berlin und Köln in Verbindung bringen, was um so mehr zu erwarten steht, als die hannoverschen Behörden zu der Vollendung des großen Unternehmens kräftig mitzuwirken, dem diesseitigen Königl. Commisarius versprochen haben."

[Die Fama, Beilage zum Mindener Sonntagsblatt, 3. Stück, 1844.]

Der König von Preußen erteilte der Gesellschaft am 18. Dezember 1843 die Konzession:

„Concessions= und Bestätigungs=Urkunde für die Köln=Mindener Eisenbahn=Gesellschaft.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen ec.ec.

Nachdem von der unterm 21. August 1837 bestätigten Rhein-Weser-Eisenbahn-Actiengesellschaft das von ihr eingeleitete Unternehmen einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weser aufgegeben und nunmehr anderweitig nach Inhalt des anliegenden Notarial-Actes vom 9. October d.J. zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden eine anonyme Gesellschaft mit einem Grund-Capital von dreizehn Millionen Thaler gebildet worden ist, wollen Wir hierdurch zur Ausführung dieser Eisenbahn, welche von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überschreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anschlusse an die von Hannover dorthin zu bauende Eisenbahn geführt werden soll, Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen (...) im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der obenbezeichneten Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landes-Interessen, für die Zinsen des Actien-Capitals (...), und zwar zum Satze von Drei und Ein halb Procent, unter den in den Statuten erhaltenen nähern Bestimmungen und Bedingungen die Garantie des Staates hierdurch bewilligen (...).

Gegeben Charlottenburg, den 18. December 1843“

[Die Fama, Beilage zum Mindener Sonntagsblatt, 3. Stück, 1844.]

Die Fama.

Beilage zum 3. Stück des Mindener Sonntagsblatts. 1844.

Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Nachdem von der unterm 21. August 1837 bestätigten Rhein-Weser-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft das von ihr eingeleitete Unternehmen einer Eisenbahn zur Verbindung des Rheins mit der Weser aufgegeben und nunmehr anderweitig nach Inhalt des anliegenden Notarial-Actes vom 9. October d. J. zum Zwecke der Erbauung und Benutzung einer Eisenbahn von Köln nach der Landesgrenze bei Minden eine anonyme Gesellschaft mit einem Grund-Capital von dreizehn Millionen Thaler gebildet worden ist, wollen Wir hierdurch zur Ausführung dieser Eisenbahn, welche von Deutz ausgehen, bei Duisburg die Ruhr überschreiten und nach der Landesgrenze bei Minden zum Anschlusse an die von Hannover dorthin zu bauende Eisenbahn geführt werden soll, Unsere landesherrliche Zustimmung ertheilen, zugleich auch hiermit, nach der Bestimmung des Art. 37 des Handels-Gesetzbuches Unserer Rheinprovinz die eben gedachte Gesellschaft mit der Benennung: »Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft« als eine anonyme Gesellschaft bestätigen, und deren Statuten, wie solche auf Grund der Seitens Unseres Finanz-Ministers gepflogenen Verhandlungen in dem erwähnten Notarial-Acte vom 9. October d. J. festgestellt worden sind, mit der Maßgabe:

zu §. 20, daß die Amortisation der hierin gedachten Documente nicht von der Direction selbst, sondern, auf Grund des von ihr nach §§. 20 und 30 veranlaßten Aufgebotes, von Unserem Landgerichte in Köln auszusprechen ist.

zu §. 30, daß im Fall des Eingehens der »Allgemeinen Preußischen Zeitung«, statt ihrer eine andere in Berlin erscheinende Zeitung gewählt werden muß;

zu §§. 40 und 60, daß die darin erwähnten, von der Direction selbst, durch einen nach §. 72 zu unterzeichnenden Vermerk wieder in Cours gesetzt werden dürfen,

in allen Punkten genehmigen, indem Wir insbesondere, im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der obenbezeichneten Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landes-Interessen, für die Zinsen des Actien-Capitals wie dasselbe im §. 9 der Statuten vorläufig angenommen worden und demnächst in Gemäßheit des §. 15 definitiv festgestellt werden wird, und zwar zum Satze von Drei und Ein halb Procent, unter den in den Statuten enthaltenen nähern Bestimmungen und Bedingungen die Garantie des Staates hierdurch bewilligen.

Zugleich bestimmen Wir, daß, so weit nicht in den eben erwähnten Statuten besondere Festsetzungen getroffen werden, die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation nebst den besonderen Bestimmungen und Maßgaben, welche in dem am 10. April 1841 mit der Königlichen Hannoverschen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung wegen der Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden abgeschlossenen Staats-Vertrages (Gesetzsammlung für 1842, Seite 46 folgende) hinsichtlich der Strecke von Minden bis zur Landesgrenze enthalten sind, auf die vorgedachte Eisenbahn-Unternehmung Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Concessions- und Bestätigungs-Urkunde soll nebst den in dem mehrerwähnten Notarial-Acte vom 9. October d. J. enthaltenen Statuten durch die Gesetzsammlung bekannt gemacht werden.

Gegeben Charlottenburg, den 18. December 1843.

Köln, 5. Januar. Die im vergangenen Jahre hier zusammengetretene Ost-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Erbauung einer Eisenbahn von Köln bis Minden beabsichtigt, hat die Allerhöchste Bestätigung erhalten. Die Bahn soll indeß nicht den Namen »Ost-Rheinische,« sondern »Köln-Mindener« führen. Zur Wahl der Direktion und des Administrations-Raths ist nunmehr auf den 6. Februar c. eine General-Versammlung in Köln anberaumt. Treten nicht unvorhergesehene Hindernisse ein, so wird binnen wenigen Jahren der Schienenweg Berlin und Köln in Verbindung bringen, was um so mehr zu erwarten steht, als die hannoverschen Behörden zu der Vollendung des großen Unternehmens kräftig mitzuwirken, dem diesseitigen Königl. Commissarius versprochen haben.

[Aus: Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987, S. 53.]

Verkleinerter Prämienanteilschein der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von 1871:

100 Thaler

Serie [illegible] 3½ % № [illegible]

PRÄMIEN-ANTHEILS-SCHEIN

über

Einhundert Thaler

im 20-Millionen

an

Zwanzig Millionen Thaler Nominal

Coupons-Bogen ausgeliefert 1898

der auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums Sr. Majestät des Königs von Preussen vom 4. September 1869 (G.-S., pag. 1065) emittirten 3½-prozentigen Prioritäts-Anleihe der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft

unter Administration der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Inhaber dieses Prämien-Antheilsscheins hat nach Verhältniss eines Kapitalbetrages von Hundert Thalern Antheil an denjenigen Annuitätszahlungen, welche laut untenstehender Deposital-Verschreibung die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übernommen hat.

Diese Annuitäten mit den in dem Allerhöchsten Privilegium Sr. Majestät des Königs von Preussen vom 4. September 1869 beschriebenen Vorzugsrechten sind in ihrer Gesammtheit ausschliesslich und vollständig dazu bestimmt, für die Inhaber der Prämien-Antheilsscheine zur Verzinsung mit 3½ vom Hundert für das Jahr und Rückzahlung des Kapitals nebst Prämien im Wege der Verloosung in Gemässheit der umstehenden Vertragsurkunde vom 3. Februar 1871 und des beigefügten Prämien- und Tilgungsplanes verwendet zu werden.

Die Zahlung der Zinsen in halbjährlichen Terminen am 1. April und am 1. October jeden Jahres gegen Rückgabe des fälligen Zins-Coupons, ebenso die planmässige Auszahlung der Kapitalbeträge nebst Prämien gegen Ausbändigung der Antheilsscheine wird aus den von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft jedes Mal eingezahlten Annuitäten bewirkt

in *Hamburg* . . bei der Norddeutschen Bank,
in *Berlin* . . . bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in – . . . . bei S. Bleichröder,
in *Frankfurt a/M.* bei M. A. von Rothschild & Söhne,
in *Cöln* . . . . bei Sal. Oppenheim jr. & Co.

Gezogene Serien und Prämien werden sofort nach der jedesmaligen Ziehung durch die von der Administration bestimmten, an den Orten der Zahlstellen erscheinenden öffentlichen Blätter bekannt gemacht.

Mit den Einlösungsterminen hört die Verzinsung der ausgeloosten Antheilsscheine auf.

Den Antheilsscheinen sind Zins-Coupons für 28 Jahre beigefügt, nach deren Ablauf die zweite Serie von Zins-Coupons bei den vorgenannten Zinszahlstellen an den Inhaber des Antheilsscheines gegen Vorzeigung des letzteren ausgegeben wird.

Zur Aufsicht über die planmässige Verwendung der eingezahlten Annuitäten, so wie über die laut Deposital-Verschreibung der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft hinterlegten Prioritäts-Obligationen, ist die in dem umstehenden Vertrag bezeichnete Administration eingesetzt.

Hamburg, den 3. Februar 1871.

Norddeutsche Bank in Hamburg.

Eingetr. im Lagerbuche der Administration sub Fol. [illegible]

Deposital-Verschreibung.

Nachdem die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin durch Vertrag vom heutigen Tage von zum Zwanzig Millionen Thaler der auf Grund des Allerhöchsten Privilegii vom 4. September 1869 (G. S. pag. 1065) emittirten 4½-prozentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft übernommen und die betreffenden Prioritäts-Obligationen nebst Zins-Coupons und Talons resp. die dafür ausgestellten Interimsscheine bei uns hinterlegt hat, bestätigen wir hierdurch, dass wir auf Grund des vorgedachten Vertrages auf die hinterlegten Papiere vom 1. October 1870 ab an Zinsen 4½ Procent, gerechnet von vier und von halb Procent pro anno und vom 1. April 1875 ab an Zinsen und Amortisation zusammen 5, gerechnet fünf Procent pro anno bis zur vollständigen Tilgung der Anleihe in Berlin an die Direction der Disconto-Gesellschaft oder an den Rechtsnachfolger derselben vertragsmässig baar zu zahlen verpflichtet sind und für die Direction der Disconto-Gesellschaft resp. für den Rechtsnachfolger derselben die vorgedachten Prioritäts-Obligationen nebst Zins-Coupons und Talons resp. die dafür ausgestellten Interimsscheine in Verwahrung genommen haben, mit der Bestimmung, dass dieselben bei uns hinterlegt bleiben müssen, bis sie durch die obigen Baarzahlungen successive eingelöst und freigegeben sein werden.

Cöln, den 2. Februar 1871.

Die Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.
ex. W. Jenny. ex. Kühlwetter.

[Aus: Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987, S. 67.]

2.3. Ein Nebenprodukt der gescheiterten ersten Planungen der Köln-Mindener Eisenbahn: Die „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn“

Die Städte Elberfeld und Barmen (das heutige Wuppertal) waren schon sehr früh bedeutende Zentren der Industrialisierung in Deutschland. Bereits seit dem Mittelalter wurde hier Leinen gesponnen, gebleicht und gewoben. Nach und nach kamen auch Wolle und Baumwolle als Rohstoffe dazu, und viele reiche Kaufleute begannen früh damit, ihre Produktion zu vergrößern und Fabriken einzurichten. Dabei ergaben sich allerdings schnell große Transportprobleme, denn die Rohstoffe mussten oft von weit entfernten Orten beschafft werden. Das geschah mit Schiffen auf dem Rhein bis Düsseldorf oder Köln, und von da weiter auf Pferdekarren. Auch die fertigen Produkte wurden auf diese Weise verschickt. Dabei muss man bedenken, dass die Straßen, auf denen diese Fuhrwerke fuhren, meist nicht mehr waren als tiefe, schlammige Spurrillen, die sich durch die bergige Landschaft bis zum Rhein wanden und oft heillos überfüllt waren. Das alles war nicht nur umständlich und langsam, sondern auch teuer für die Fabrikanten, denn es mussten nicht nur Fuhrleute und Schiffer entlohnt werden, sondern auch noch Zölle gezahlt werden und große Warenlager unterhalten werden, um etwaige Engpässe im Transportsystem ausgleichen zu können.

So ist es nicht erstaunlich, dass sich viele Fabrikanten und Kaufleute sehr für die in England neu erfundene Eisenbahn interessierten, weil sie möglicherweise den Warentransport sehr vereinfachen und verbilligen würde. Als daher das Mindener „Comité für die Eisenbahn-Anlage zwischen Weser und Rhein“ im November 1832 den Elberfelder Kaufleuten und Fabrikanten die Idee von einer Eisenbahnverbindung mitteilte, erkannten diese „einhellig die Wahrscheinlichkeit eines für das Wupperthal aus diesem Projekt entstehenden großen Vortheils,“ und gründeten ein eigenes Eisenbahnkomitee. Dieses beschrieb dann den Mindenern die vorteilhafteste Streckenführung so: „Minden über Rheine, Bielefeld, Castrup, Witten, Elberfeld auf Cöln, indem gerade hier die wichtigste Fabrikgegend und die Kohlemarken[7] durchschnitten werden.“

Sofort regte sich jedoch auch Widerstand gegen diese Streckenführung, vor allem von der Düsseldorfer Handelskammer. Die Düsseldorfer fürchteten nämlich, dass sich der Handelsverkehr dann völlig von Düsseldorf nach Köln verlagern würde. Auch die Elberfelder waren bald unzufrieden mit der Art und Weise, wie die Rhein-Weser Gesellschaft ihre Arbeit betrieb und keine Ergebnisse zu erkennen waren. So sagte sich 1835, nach intensiven Gesprächen zwischen Düsseldorfer und Elberfelder Industriellen, das Elberfelder Eisenbahnkomitee von

[7] Gebiete, in denen Kohle abgebaut wird (hier: das Ruhrgebiet).

der Köln-Mindener Gesellschaft los und ging zusammen mit den Düsseldorfern daran, ein eigenes Projekt in Angriff zu nehmen, um eine Eisenbahnverbindung zwischen Elberfeld und Düsseldorf zu bauen, die später dann in die Köln-Mindener Eisenbahn eingebunden werden könnte, falls diese jemals gebaut werden sollte.

Am 29. Oktober 1835 wurde daraufhin die „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet, die mit einem Kapital von über 1 Million Talern diese Bahnstrecke bauen sollte. Am 16. April 1836 gab der König seine Zustimmung, nachdem die Aktionäre ihn überzeugt hatten, dass die katastrophale Verkehrslage Elberfelds dringend durch eine Eisenbahn gebessert werden müsse und das keine Zeit bleibe, auf die Fertigstellung der großen Köln-Mindener Eisenbahn zu warten, deren Bau ja noch nicht einmal begonnen hatte. Allerdings befahl der König, eine Strecke auszuwählen, die sich nicht mit der geplanten Köln-Mindener überschneiden würde. Um die beste Streckenführung unter den verschiedenen Vorschlägen auszuwählen, wurde der Engländer Robert Stephenson, Sohn des Lokomotivenbauers George, mit einem Gutachten beauftragt. Er schlug die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Städten als beste Strecke vor, obwohl dies bedeutete, dass die Strecke durch sehr bergige Landschaft führen würde, was einige technische Probleme bereitete.

Im April 1838 begannen dann endgültig die Bauarbeiten zum ersten Streckenabschnitt von Düsseldorf nach Erkrath. 1300 Arbeiter stellten den 8,1 km langen Abschnitt innerhalb eines halben Jahres fertig, und nachdem aus Belgien zwei Lokomotiven mit Wagen beschafft und Lokführer ausgebildet worden waren, fand am 20. Dezember 1838 die Jungfernfahrt auf der Teilstrecke statt. Damit war die erste deutsche Bahn eröffnet, die vor allem zum Gütertransport gedacht war.

Der zweite Bauabschnitt stellte die Gesellschaft jedoch vor größere Probleme. Zunächst einmal stellte sich heraus, dass der Bau viel teurer werden würde als ursprünglich geplant, und man hatte Schwierigkeiten, das nötige Geld aufzutreiben. Außerdem musste jetzt das Problem des Berges zwischen Erkrath und dem Zielort, den die Züge erklimmen mussten, gelöst werden. Da die damaligen Lokomotiven nicht imstande waren, eine solche Steigung zu überwinden, wurde auf dem Berg eine Dampfmaschine errichtet, die die Züge an Seilen den Berg heraufziehen würde. Wegen dieser Schwierigkeiten wurde das zweite Teilstück erst zweieinhalb Jahre nach Baubeginn, am 10. April 1841, eröffnet. Nun war es möglich, eine Strecke, die mit der Kutsche über drei Stunden dauerte, in weniger als einer Stunde zu bereisen. Lediglich die Dampfmaschine auf dem Berg stellte sich als unpraktisch heraus, und bereits im September 1841 ging man dazu über, den bergauf fahrenden Zug von einer bergab fahrenden Lok über ein Seil mit einer Umlenkrolle herauf zu ziehen.

der Köln-Mindener Gesellschaft los und ging zusammen mit den Düsseldorfern daran, ein eigenes Projekt in Angriff zu nehmen, um eine Eisenbahnverbindung zwischen Elberfeld und Düsseldorf zu bauen, die später dann in die Köln-Mindener Eisenbahn eingebunden werden könnte, falls diese jemals gebaut werden sollte.

Am 29. Oktober 1835 wurde daraufhin die „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet, die mit einem Kapital von über 1 Million Talern diese Bahnstrecke bauen sollte. Am 16. April 1836 gab der König seine Zustimmung, nachdem die Aktionäre ihn überzeugt hatten, dass die katastrophale Verkehrslage Elberfelds dringend durch eine Eisenbahn gebessert werden müsse und das keine Zeit bleibe, auf die Fertigstellung der großen Köln-Mindener Eisenbahn zu warten, deren Bau ja noch nicht einmal begonnen hatte. Allerdings befahl der König, eine Strecke auszuwählen, die sich nicht mit der geplanten Köln-Mindener überschneiden würde. Um die beste Streckenführung unter den verschiedenen Vorschlägen auszuwählen, wurde der Engländer Robert Stephenson, Sohn des Lokomotivenbauers George, mit einem Gutachten beauftragt. Er schlug die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Städten als beste Strecke vor, obwohl dies bedeutete, dass die Strecke durch sehr bergige Landschaft führen würde, was einige technische Probleme bereitete.

Im April 1838 begannen dann endgültig die Bauarbeiten zum ersten Streckenabschnitt von Düsseldorf nach Erkrath. 1300 Arbeiter stellten den 8,1 km langen Abschnitt innerhalb eines halben Jahres fertig, und nachdem aus Belgien zwei Lokomotiven mit Wagen beschafft und Lokführer ausgebildet worden waren, fand am 20. Dezember 1838 die Jungfernfahrt auf der Teilstrecke statt. Damit war die erste deutsche Bahn eröffnet, die vor allem zum Gütertransport gedacht war.

Der zweite Bauabschnitt stellte die Gesellschaft jedoch vor größere Probleme. Zunächst einmal stellte sich heraus, dass der Bau viel teurer werden würde als ursprünglich geplant, und man hatte Schwierigkeiten, das nötige Geld aufzutreiben. Außerdem musste jetzt das Problem des Berges zwischen Erkrath und dem Zielort, den die Züge erklimmen mussten, gelöst werden. Da die damaligen Lokomotiven nicht imstande waren, eine solche Steigung zu überwinden, wurde auf dem Berg eine Dampfmaschine errichtet, die die Züge an Seilen den Berg heraufziehen würde. Wegen dieser Schwierigkeiten wurde das zweite Teilstück erst zweieinhalb Jahre nach Baubeginn, am 10. April 1841, eröffnet. Nun war es möglich, eine Strecke, die mit der Kutsche über drei Stunden dauerte, in weniger als einer Stunde zu bereisen. Lediglich die Dampfmaschine auf dem Berg stellte sich als unpraktisch heraus, und bereits im September 1841 ging man dazu über, den bergauf fahrenden Zug von einer bergab fahrenden Lok über ein Seil mit einer Umlenkrolle herauf zu ziehen.

Der letzte Teilabschnitt bis Elberfeld stellte keine größere Herausforderung mehr dar, und nachdem eine Brücke über die Wupper gebaut war, begannen im August 1841 die Probefahrten auf der 28,25 km langen Gesamtstrecke von Düsseldorf nach Elberfeld. Am 1. September wurde dann die fertige Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn mit 150 Ehrengästen offiziell eingeweiht und erfreute sich sofort großer Beliebtheit bei den Reisenden, die die vier Personenzüge, die täglich in beide Richtungen verkehrten, füllten. Nach und nach kam auch der Gütertransport zwischen dem Düsseldorfer Rheinhafen und den Elberfelder Fabriken ins Rollen und übertraf bald alle Erwartungen. Die Vorteile der neuen Bahn waren offensichtlich und vielfältig. So wurden etwa ab Oktober 1842 Waggons mit Gemüse an den Frühzug von Düsseldorf angehängt, so dass diese frischen Waren bereits am Vormittag auf dem Markt und in den Geschäften Elberfelds zu kaufen waren. Seitdem hieß der 7.00 Uhr-Zug bei den Anwohnern nur noch „Gemüsezug".

Ein Problem für die Wuppertaler Fabriken bestand aber nach wie vor: Die für den Betrieb der Dampfmaschinen nötigen großen Mengen an Steinkohle aus dem Ruhrgebiet mussten immer noch umständlich herangeschafft werden. Da die neuen Pläne für die Köln-Mindener Eisenbahn mittlerweile einen Anschluss der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn nicht mehr vorsahen, entschlossen sich die Aktionäre eine weiter Eisenbahn zu bauen. Die „Bergisch-Märkische Eisenbahn" sollte Elberfeld und Barmen mit Dortmund verbinden und dort an die Köln-Mindener Eisenbahn angeschlossen werden, so dass die Wuppertaler Industrie nicht nur mit dem Ruhrgebiet, sondern auch mit der Weser verbunden wäre. Diese Linie wurde 1848 fertig und 1849 wurden die beiden Linien verbunden. Damit waren die Rohstofflieferungen und die Auslieferung der Fertigwaren der Fabriken im Wuppertal nicht nur dauerhaft gesichert und vereinfacht, sondern auch erheblich verbilligt worden.

Die Zollstation Mettmann – an der Straße zwischen Düsseldorf und Elberfeld – verzeichnete im Jahre 1832 die Durchfahrt von folgenden Beförderungsmitteln:

„1) 1.825 mit 2 Pferden bespanntes Luxus-Fuhrwerk
2) 212 Kabriolets[8]
3) 600 Reiter
4) 18.000 beladene Frachtkarren mit breiten Rädern mit 25.080 Pferden
5) 7.000 beladene Frachtkarren mit schmalen Rädern mit 8.150 Pferden

[8] Offene, ein- bis zweispännige Reisekutschen.

6) 9.500 unbeladene Karren mit breiten Rädern mit 14.000 Pferden

7) 3.000 unbeladene Karren mit schmalen Rädern mit 3.040 Pferden.

Die Ladung der unter Nro. 4) bezeichneten Frachtkarren kann pro Pferd auf 28 Centner, die unter Nro. 5) auf 25 Centner, also im Ganzen auf 905.000 Centner angenommen werden."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 8.]

1 Centner sind 50 kg; die Gesamtfrachtmenge auf dieser Straße betrug 1832 also 45.250 t. Zoll musste für das Fahrzeug und jedes Pferd extra bezahlt werden.

Realschuldirektor Nikolaus Egen, später im Vorstand der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, schilderte 1830 nach einem Besuch in England die Vorteile, die eine Eisenbahn den Fabrikanten auch in Elberfeld bringen würde:

„Sieht der Manchester Spinner, daß er in ein paar Tagen mit seinem Wollvorrath zu Ende kommt, so setzt er sich Morgens um 7 Uhr auf den Eisenbahnwagen, ist um 81/2 Uhr in Liverpool, frühstückt, benutzt die ganze Geschäftszeit zu seinem Wolleinkauf, läßt die Ballen zum Eisen Bahnhof bringen, und ist abends mit seiner Wolle wieder in Manchester. Er steckt sein ganzes Kapital in seine Anlagen, zum Betrieb bedarf er nur geringer [Ausgaben], weil er weder Woll- noch Garnvorräthe hat. Der Elberfelder Spinner dagegen muß in wenigen Ankäufen seine Wolle aus London oder Liverpool beziehen, sich wenigstens in der günstigen Jahreszeit für den Winter versorgen. Diese Einkäufe besorgt ihm ein Fremder, er kann keine günstige Konjunktur benutzen, die Wolle ist oft Monate lang unterwegs; sie wird aus dem Seeschiff ins Rheinschiff, aus diesem auf die Frachtkarre verladen; der Transport ist allen Vexationen[9] des Ausländers und seinen Frachtsätzen preisgegeben, gegen die er sich nicht durch Bezug auf einem anderen Wege schützen kann. Er muß ein größeres Kapital verwenden, muß Kaufmann und Fabrikant in einer Person sein."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 5.]

[9] Schikanen.

Die Jungfernfahrt auf dem ersten Teilstück der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn beschreibt ein Zeitgenosse so:

„Am 20. Dezember 1838 gegen 10 Uhr morgens versammelten sich die aus nah und fern herbeigeeilten Aktionäre der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn und die eingeladenen ‚Autoritäten' beider Städte im festlich geschmückten Düsseldorfer Bahnhof zur feierlichen Eröffnung. Der Wagenzug, die beiden Lokomotiven ‚Rhein' und ‚Wupper' an der Spitze, war mit Flaggen geschmückt zur Aufnahme der Eingeladenen bereitgestellt. In der Umgebung des Bahnhofs hatte sich zahlreiches Publikum versammelt (...).

Der Donner der Böller verkündete die Abfahrt. In Erkrath wurde er von der aus der Umgegend herbeigeströmten Menge jubelnd empfangen. Ihre Aufmerksamkeit wurde bald wieder durch die Wendung der Lokomotiven in dem mit Grün geschmückten Bahnhof, durch die Manipulation auf der Drehscheibe und durch die Einnahme neuen Wassers erregt. Um auch zu zeigen, was eine einzelne Maschine vermöge, fuhr der Zug, von dieser gezogen, noch mehrmals hin und her, bis gegen drei Uhr alle, durch den Erfolg und die in jeder Beziehung lobenswerte Anordnung äußerst befriedigt, wieder heimgekehrt waren."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 11.]

Einladung des Elberfelder Bürgermeisters von Carnap zur Eröffnung der Gesamtstrecke Düsseldorf – Elberfeld am 1.9.1841:

„Die verehrten Mitglieder der hiesigen Königlichen und städtischen Behörden beehre ich mich, im Namen der Direction der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn die angebogene Einladungskarte zur Festfahrt bei der am 1. September Statt findenden Eröffnung zu überreichen.

Ich ersuche sie, den Empfang derselben in der entsprechenden Kolonne [= Spalte] zu bescheinigen und sodann auch gleichzeitig bei Ihrer Unterschrift gefälligst zu bemerken, ob Sie nach geschehener Befahrung der Bahn an dem im großen Saale des Herrn Friedrich Herminghausen dahier Nachmittags zwei Uhr Statt findenden Festmahle Theil zu nehmen geneigt sind, wozu das trockene Couvert [= Mahlzeit

ohne Getränke] auf 1 Thaler 15 Silbergroschen inclusive der Kosten für Musik und Decoration des Saales angesetzt ist.

Versammlung für die Fahrt Vormittags praecise 9 ¾ Uhr auf dem Rathause."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 13.]

Nach Fertigstellung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn im September1841 wurden bereits 1842 rund 19.000 t Fracht per Bahn befördert, trotz fehlender Bahnanschlüsse an den Zielorten und trotz des erheblichen Widerstandes der Fuhrleute. 1850 war die Frachtbeförderung auf dieser Bahnstrecke schon auf 119.000 t gestiegen, das Pferdefuhrwerk war fast ganz aus dem Fernverkehr verschwunden und diente nur noch im Nahverkehr und als Eisenbahnzubringer. Und so schrieb die Handelskammer von Elberfeld und Barmen 1849:

„Das immer vollständiger werdende Eisenbahnnetz im ganzen Lande kommt dem Verkehr sehr zu gut; durch die Bergisch-Märkische Bahn [die Elberfeld und Barmen mit dem Ruhrgebiet verbindet] ist uns namentlich die so überaus wichtige Zufuhr der Steinkohle zu billigem Preis gesichert. Mit Freude begrüßen wir ebenfalls die nahe Aussicht zu einer näheren Verbindung mit Belgien [d.h. vor allem mit den großen Häfen von Antwerpen und Brügge] durch die Düsseldorf-Aachener Bahn, uns umso erwünschter, nachdem wir im Laufe des langen Winters von Holland abgeschnitten, auf die rheinische Eisenbahn [d.h. die Köln-Mindener] allein angewiesen waren zur Beziehung und Versendung aller seewärts kommenden und abgehenden Waren [weil der Rhein zugefroren war und keine Schiffe fahren konnten]."

[Zitiert nach: Dieter Schweitzer: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16, hier S. 16.]

2.4. Der Bau der Köln-Mindener Eisenbahn

2.4.1. Die Eisenbahnbauarbeiter – fachfremdes Personal

„Der prachtvolle Viadukt bei Schildesche, der, jetzt eben vollendet, den Meisterwerken unserer Bauzunft beigezählt werden kann, die Eisenbahnbrücke über die Weser bei Vössen, sind größtenteils durch die Hände minden-ravensbergischer Spinner ausgeführt.' Diese Aussage eines Zeitgenossen ist für den Bau der Eisenbahn in dieser Gegend bezeichnend: nicht fremde, sondern einheimische Menschen haben die Eisenbahnlinie gebaut, und es waren zum überwiegenden Teil nicht die Erdarbeit gewohnten Handarbeiter, sondern Spinner und auch Weber, die alle aus der sozialen Schicht der Heuerlinge stammten."

[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. 78.]

Die Spinner:

Das Leinengewerbe war bis Anfang des 19. Jahrhunderts neben der Landwirtschaft die wichtigste Erwerbsquelle der Bevölkerung: 1820 betrug der Anteil des Leinenhandwerks an den Gesamteinnahmen des Landes fast 79%; der Anteil der hauptberuflich im Leinengewerbe Beschäftigten lag im Jahre 1790 bei 60%.

Seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts setzten für die Bevölkerung in Preußen einschneidende wirtschaftliche Veränderungen ein: In England und Irland war es gelungen, die Flachsspinnerei zu mechanisieren. Die Mechanisierung des Leinengewerbes zog die westfälischen Handspinner in den Strudel einer unaufhaltsamen Auflösung ihrer Existenzgrundlagen. Die Hälfte der Gesamtbevölkerung Minden-Ravensbergs war vom Niedergang proto-industrieller[10] Strukturen betroffen. Durch den Verlust ihrer Arbeit verloren die Spinner ihr Hab und Gut, wurden brotlos und bildeten die soziale Kerngruppe des Pauperismus, der Massenarmut in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

[10] Proto-industrielle (wörtlich „vor-industrielle"] Strukturen: Allgemeine Bezeichnung für Arbeitsformen und Arbeitstechniken, die für die Zeit vor der Industrialisierung kennzeichnend sind. Dazu zählen alle Arbeiten, die ohne Maschinen verrichtet werden, wie zum Beispiel die Handarbeit im Textilgewerbe.

August Klasing, Bielefelder Buchhändler und Verleger, argumentierte 1844 vor dem Hintergrund der katastrophalen Situation des „alten" Leinengewerbes, „daß es für unsere Spinner unendlich besser wäre, wenn das Maschinengarn gar nicht in der Welt wäre". Denn:

> „Es ist eine große, durchgreifende Wahrheit der Erfahrung, daß überall, wo zwischen Maschinen und Handarbeit der Kampf begann, dieser mit totaler Niederlage der Handarbeit endete. Wehe denen, die solchen Erfahrungen gegenüber ihre Augen schließen!"
>
> [Zitiert nach: Reinhard Vogelsang: Bielefelds Weg ins Industriezeitalter, Bielefeld 1986, S. 15.]

Trotz dieser Kritik wurden die Handspinnereien durch die Gründung mechanisch betriebener Spinnereien ersetzt. Denn die Mechanisierung der Betriebe versprach eine schnellere Verarbeitung des Rohstoffs zum Produkt. Dadurch stieg die Zahl des zu verkaufenden Leinens, was für den Betrieb höherer Profit bedeutete. Für die nunmehr nutzlos gewordenen Spinner brachte diese unwiderstehlich vordringende maschinelle Fabrikproduktion die Zerstörung ihrer bisherigen Existenz. Erst allmählich wurde deutlich, dass es sich dabei um kein kurzlebiges Wirtschaftsphänomen, keine saisonal bedingte Konjunkturschwankung und damit keine temporäre Not handelte.

Um mit dieser Situation auf Dauer fertig zu werden, versuchten die brotlosen Leineweber auf verschiedene Weise einen Ausweg zu finden: Einige begaben sich in die Landwirtschaft, um dort neue Arbeitsmöglichkeiten zu finden. Wenn die Heimat nicht mehr ausreichende Arbeitschancen bot, wurde selbst die Auswanderung ins Ungewisse attraktiv. Bereits in den 20er Jahren waren rund 21.500 Emigranten registriert worden; in den 30er Jahren stieg ihre Zahl auf rund 145.100 und in den 40er Jahren sogar auf rund 418.800 an. Beliebte Ziele der Auswanderer waren z.B. Holland („Hollandgänger"), Osteuropa und sogar Übersee/Nordamerika. In diesen Ländern, besonders in Nordamerika hofften die armen Spinner Arbeit zu finden, um so für sich und für ihre Familien eine neue Lebensexistenz aufbauen zu können.

Als weitere Alternative blieb noch der Weg in die Industrie. Der durch die Industrialisierung begonnene Ausbau des Verkehrssystems und der massenhafte Wohnungsbau bot den arbeitsuchenden Leinewebern eine neue Arbeits-, Verdienst- und Lebensgrundlage. Dementsprechend war der Andrang auf den Baustellen groß. Noch im September 1845 als die Arbeiten am Bielefelder Streckenabschnitt längst begonnen hatten, berichtete der Magistrat, dass man „noch täglich ganze Scharen von Tagelöhnern" gesehen habe, die sich vergeblich um Beschäftigung und Erwerb bei der Eisenbahn bemüht hätten.

Diese große Nachfrage macht deutlich, dass die Spinner keine andere Möglichkeit des Broterwerbs sahen, als sich den strengen Arbeitsrhythmen an der Eisenbahn zu unterwerfen. So konnte der Eisenbahnbau in der Zeit des Vormärz durch die Beschäftigung von einigen Tausend Arbeitern das soziale Elend zumindest partiell abmildern.

Die Schicht der Heuerlinge um 1850:

Das Heuerlingswesen war in Westfalen seit Generationen üblich. Die Heuerlinge standen zum Großbauern in einem besonderen Pacht- und Arbeitsverhältnis. Sie erhielten zur Bewirtschaftung Acker- und Grünland sowie Wohn- und Wirtschaftsgebäude vom Hofbesitzer und zahlten ihre Miete auf ein Jahr bezogen (heuer = diesjährig). Die Miete wurde in verschiedenen Formen abgeleistet und gezahlt, als Dienstleistung auf dem Hof des Großbauern, in Sach- oder Geldleistung.
Bis ins 18. Jahrhundert genügte das zur Verfügung stehende Land, um sich selbst zu versorgen. Daneben hatten die Heuerlinge oder Kleinbauern die Möglichkeit, sich als Tagelöhner oder Saisonarbeiter zu verdingen. Typisch im Minden-Ravensberger Raum war für die Heuerlinge, neben der landwirtschaftlichen Arbeit, die Tätigkeit als Spinner und Weber (Leineweber).
Die Bevölkerungsentwicklung im 19. Jahrhundert trug mit dazu bei, dass diese Ernährungsgrundlage für viele Heuerlingsfamilien nicht mehr ausreichte und sie gezwungen waren, im Eisenbahnbau Arbeit zu finden, um die Familie vor dem Verhungern zu retten. Die Verelendung großer Teile der ländlichen unterbäuerlichen Schichten nannte man „Pauperismus“[11].

Pauperismus – ein zeitgenössischer Lexikonartikel:

> „Pauperismus ist ein neuerfundener Ausdruck für eine neue, höchst bedeutsame und unheilvolle Erscheinung, den man im Deutschen durch die Worte Massenarmut oder Armentum wiederzugeben versucht hat. Es handelt sich dabei nicht um die natürliche Armut, wie sie als Ausnahme infolge physischer, geistiger oder sittlicher Gebrechen oder zufälliger Unglücksfälle immerfort einzelne befallen mag; auch nicht um die vergleichsweise Dürftigkeit, bei der doch eine sichere

[11] Pauper = lateinisch für arm.

Grundlage des Unterhalts bleibt. Der Pauperismus ist da vorhanden, wo eine zahlreiche Volksklasse sich durch die angestrengteste Arbeit höchstens das notdürftigste Auskommen verdienen kann, (...) und dabei immer noch sich in reißender Schnelligkeit ergänzt und vermehrt."

[Brockhaus Real-Encyklopädie, 1856.]

Die Bevölkerungsentwicklung im Regierungsbezirk Minden:

Jahr	Minden-Ravensberg	Index	Index
1763	112009	100	
1787	143549	128	
1802	160301	143	
1818	188102	168	100
1831	217798	194	116
1837	233227	208	124
1843	253823	227	135
1846	257684	230	137
1852	266568	238	142
1861	267148	238	142
1871	276068	246	147
1885	312829	279	166
1905	443649	396	236

[Aus: Josef Mooser: Ländliche Klassengesellschaft 1770 – 1848. Bauern und Unterschichten, Landwirtschaft und Gewerbe im östlichen Westfalen, Göttingen 1984 (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 64), S. 458.]

Das 'Lippische Volksblatt' fasste die Ursachen der Not der Einlieger (= Heuerlinge) in 7 Punkten zusammen:

„1. Sie erhalten nicht Land genug zum Bebauen.[12]

[12] Dies war für die Heuerlinge besonders verhängnisvoll, wenn es, wie zum Beispiel 1846/47 aufgrund von Missernten zu starken Preissteigerungen, die eh im „Trend der Zeit" waren, kam. → siehe auch: Lebenshaltungskosten 1844 – 1847.

2. Verfall der häuslichen Industrie in Spinnen und Weben und daher Arbeitsmangel, wenn sie daheim sind.
3. Verringerung des Verdienstes in Holland und bei den Ziegelbrennereien.[13]
4. Die Gemeinheits-Teilungen und dadurch herbeigeführter Mangel an Vieh und Futter und Dünger.
5. Die Schul-, Kirchen- und Staatsabgaben.[14]
6. Zu sehr herabgedrückter Taglohn.
7. Nicht abzuleugnende Überbevölkerung in manchen Gegenden."

[Lippisches Volksblatt, 1848, Nr. 10, Sp. 123 f.]

Zahl der von der Klassensteuer befreiten Armen und ihrer Angehörigen im Regierungsbezirk Minden 1830 – 1850 (Vergleicht diese Zahlen mit der Bevölkerungsstatistik, S. 36!):

Jahr	Zahl der Personen
1830	7407
1840	13548
1846	19339
1847	23768
1848	25414
1850	25248

[Aus: Josef Mooser: Ländliche Klassengesellschaft 1770 – 1848. Bauern und Unterschichten, Landwirtschaft und Gewerbe im östlichen Westfalen, Göttingen 1984 (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 64), S. 321.]

Eine eindrückliche Schilderung der „Ernährungsgewohnheiten" der Armen aus dem Jahr 1844:

„Unter den notwendigsten Lebensbedürfnissen versteht man in vielen Gegenden Deutschlands Kartoffeln ohne Salz, eine Suppe mit Schwarzbrot, zur höchsten Notdurft geschmelzt, Haferbrei, hier und da schwarze Klöße. Die, welche sich besser stehen, sehen kaum einmal in der Woche ein bescheidenes Stück frisches

[13] Die Tätigkeit als „Gastarbeiter" in Holland war besonders in Lippe populär. Eine andere Alternative dem Hunger möglicherweise zu entkommen, stellte die Fabrikarbeit (wenn Fabriken vorhanden waren), die Auswanderung besonders nach Amerika oder die Arbeit beim Eisenbahnbau dar.

oder geräuchertes Stück Fleisch auf dem Tisch, und Braten kennen die meisten nur vom Hörensagen. Ich habe Reviere gesehen, wo ein Hering, an einem an der Zimmerdecke befestigten Faden mitten über dem Tische hängend, unter den Kartoffelessern von Hand zu Hand herumging, um jeden zu befähigen, durch Reiben an dem gemeinsamen Tafelgut seiner Kartoffel Würze und Geschmack zu geben."

[Friedrich List, 1844, zitiert nach: W. Abel: Massenarmut und Hungerkrisen im vorindustriellen Deutschland, Göttingen 1972, S. 65.]

Die Sozialstruktur der Bauarbeiter:

Ebene	Angehörige	Tätigkeiten & Aufgaben
Obere Ebene	Abteilungsingenieure (Abteilung VI: Herr Hesekiel, Abteilung VII: Herr Schelle, andere Ingenieure)	- Leitung der gesamten Bauarbeiten. - Instruktion der Sektionsbaumeister und Bauaufseher, Verhandlungen mit den Schachtmeistern, Vertretung der Eisenbahngesellschaft gegenüber den lokalen Behörden.
Mittlere Ebene	Sektionsbaumeister	- Kontrolle der Bautätigkeit und Wahrung der Disziplin, Polizeifunktion. Die Sektionsbaumeister unterstanden weisungsrechtlich dem Landrat.
	Schachtmeister	- Direkter Vorgesetzter der Arbeiter. Der Schachtmeister war meist selbst Arbeiter, der sich durch Erfahrung im Straßen- und Eisenbahnbau qualifiziert hatte.

[14] In den Jahren ab 1830 mussten im Regierungsbezirk Minden immer mehr Menschen von der Klassensteuer befreit werden. Sie gehörten zu den Ärmsten der Armen.

Untere Ebene „Schacht“	Eisenbahnbauarbeiter Die Schachtstärke schwankte zwischen 40 und 200 Arbeitern.	- Akkordarbeit (als Steinbrecher, Bohrer, Sprengarbeiter). - Tagelohn (Holzfällen, Roden, Aufräumarbeiten, Gerüstbau, Bau von Bohlenwegen). - Transporte, Material- und Erdbewegungen.
„Der Schacht war eine zwangsweise eingerichtete, organisierte Arbeitsgruppe zum Zwecke der Errichtung von Erdtrassen für die Gleisanlagen der Eisenbahn.“		

[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. 82.]

Die Anzahl der Eisenbahnbauarbeiter:

„Ende Mai d. J. waren beim Bau der Bahn 12 504 Arbeiter incl. Maurer, Steinhauer und Zimmerleute beschäftigt, und zwar:

	Aufseher	Arbeiter
in Abteilung II	7	268
in Abteilung III	8	1407
in Abteilung IV	6	2593
in Abteilung V	10	1523
in Abteilung VI	11	3062
in Abteilung VII	21	3651

Streckenverlauf des Bauabschnitts VI mit	Bahnhöfen
1. Sektion von Ramsbach bis Lutterkolk	Brackwede
2. Sektion von Lutterkolk bis Brakmeier	Bielefeld

Streckenverlauf des Bauabschnitts VII mit	Bahnhöfen
1. Sektion von Brakmeier bis Löhne	Herford, Poppensiek
2. Sektion von Löhne bis Rehme	(Anschluß n. Osna-

3. Sektion von Rehme bis Minden brück) Rehme, Haus-
4. Sektion von Minden bis zu Landesgrenze berge, Minden“

[Bericht über die Ausführungen der Köln-Mindener Eisenbahn bis zum Schluß des Monats Mai 1846, Köln, d. 30. Juni 1846, zitiert nach: Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987, S. 22.]

„Noch im Herbst 1844 – nach der Ernte – erreichte der Arbeitereinsatz südlich von Minden einen ersten Höhepunkt von gut 1500 Mann. Diese Zahl ging im Winter bis auf wenige Hundert zurück, um dann aber durch die Eröffnung der Bauten an nahezu allen Abschnitten auf 4000 im Spätsommer anzusteigen. Trotz des Winters sank die Arbeiterzahl wegen der großen Not nicht unter 1000 bis 1500 – mit Ausnahme des Januar 1846.

In diesem Jahr erreichten die Beschäftigten schon im März die Zahl 4000, der absolute Höchstbeschäftigungsstand wurde wahrscheinlich im Sommer mit 7 – 8000 Eisenbahnarbeitern überschritten.

Die Zahlen müssen 1847 zunächst noch sehr hoch gewesen sein, man arbeitete mit Hochdruck an der Fertigstellung des Planums und des Schienenkörpers. Aber schon im Frühsommer sank die Zahl schnell, bis schließlich nur noch wenige Hundert Erdarbeiter die Restarbeiten erledigten.“

[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. 75.]

Lohnentwicklung und Lebenshaltungskosten der handarbeitenden Bevölkerung im Raum Minden-Herford in den Jahren 1844 – 1847 (alle Angaben in Sgr. und Pfennigen pro Tag):

Jahr	Bahnbau/Akkord	Tagelohn	Landwirtschaft
1844	12 – 13 Sgr.		1844 – 47 annähernd unverändert: 2,5 Sgr. + Miete/Wohnung + Acker + Beköstigung
1845	15 – 17 Sgr.	9 – 11 Sgr.	sonst: Kost + 5 Sgr. (Mann) bzw. 3 Sgr. (Frau)
1846	16 – 17 Sgr.		oder: 9–10 Sgr. (ohne Kost, Wohnung und Acker)
1847	bis 15 Sgr.		

Handwerker in Herford:

	Maurergeselle	Lehrbursche
Sommer	12 Sgr. 6 Pfg.	8 Sgr. 4 Pfg.
Frühjahr/ Herbst	11 Sgr. 3 Pfg.	7 Sgr. 4 Pfg.
Winter	10 Sgr.	5 Sgr. 10 Pfg.

Nettoeinkommen eines Heuerlings (Eisenbahnbauarbeiter/Akkord):

Lohn:	Täglich zwischen 12 – 15 Sgr.
Abzüglich:	6 Pfg. Schachtmeistergeld
	3–6 Pfg. Krankenkasse
	6 Pfg. Branntwein
	6 Pfg. Schmiergeld (zum Fetten der Karren)
Abzüge gesamt:	1 Sgr. 6 Pfg. bis 2 Sgr.
Quartierkosten:	7 Sgr. 6 Pfg.
Netto verblieben:	3 Sgr. bis 5 Sgr. 6 Pfg.

Lebenshaltungskosten 1844 – 1847:

Produkt	Preis 1844	Preis 1847
Hausmannsbrot	7 Pfg.	1 Sgr. 4 Pfg.
Berliner Scheffel Weizen	2 Tlr. 2 Sgr. 6 Pfg.	5 Tlr. 2 Sgr. 6 Pfg.
Kartoffeln, Fleisch, Roggen		ähnliche Preissteigerung

Währungstabelle:

1 Taler = 30 Silbergroschen = 360 Pfennige

1 Silbergroschen = 12 Pfennige

„So erhalten hier die Tagelöhner, welche gleichzeitig vom Kolonen Wohnung und Acker gemietet haben, für die Person (ohne Unterschied des Geschlechtes und der Jahreszeit), täglich 2 1/2 Sgr nebst Beköstigung; die übrigen aber täglich der Mann 5, die Frau 3 und Kost zu jeder Tageszeit. Ohne Beköstigung und Wohnung würde der Tagelohn für den Mann 9–10, für die Frau 6 Sgr betragen. Eine Arbeiterfamilie gebraucht im Jahr 70–90 Tlr.“

[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. 254, die o.g. Lohnangaben auf S. 107 – 111.]

2.4.2. Arbeitsbedingungen beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn

„Arbeiter konnten als Tagelöhner oder als Akkordarbeiter eingestellt werden. Während die ersteren ihren – geringeren – ‚Tagelohn von 14 zu 14 Tagen' vom ‚Spezial-Kassen-Rendanten der Abtheilung oder aber von den Schachtmeistern voll ausbezahlt' bekamen, erhielten die letzteren vierzehntätig zunächst eine ‚Abschlagszahlung auf die geleistete Arbeit und zwar in der Regel bis zur Höhe des gewöhnlichen Tagelohns.' Um den Restbetrag für die geleistete Akkordarbeit zu ermitteln, sollte alle vier bis sechs Wochen anhand sog. Akkordzettel, auf denen die Arbeitsleistung jedes Schachtarbeiters genau aufgeführt war, mit den Schachtmeistern abgerechnet werden. Den Arbeitern war es freigestellt, aus ihrem Kreis einen oder zwei Deputierte gemeinsam mit dem Schachtmeister zur Empfangnahme des Geldes schicken.

Blieb jemand der Arbeit ‚länger als drei Tage oder zu wiederholten Malen' fern, ohne krank zu sein, so drohte ihm die sofortige Entlassung. Alle Arbeiter hatten ‚von jedem Thaler ihres Verdienstes drei Pfennig in die gemeinschaftliche Arbeiter = Krankenkasse zu entrichten, wogegen sie Arzenei und ärztliche Behandlung im Erkrankungsfalle' erhielten. Im Gegensatz zu den Tagelöhnern mussten die Akkordarbeiter außerdem ‚von jedem täglichen Verdienste sechs Pfennig an ihren Schatzmeister als Schachtschatzmeistergeld' zahlen. (...) Bei fremden Arbeitern kamen mit sieben Silbergroschen und sechs Pfennigen sehr erhebliche Quartierkosten hinzu. Ferner berechneten die Schachtmeister z. T. Schmiergeld, mit dem das Schmieren der Schubkarren bezahlt wurde. Manche Schachtmeister gaben auch Branntwein aus, der bezahlt werden musste, egal ob dieser getrunken wurde oder nicht. (...) Für die arbeitslosen Heuerlinge waren die sie erwartenden Arbeitsbedingungen angesichts fehlender Alternativen immer noch das kleinere Übel. Außerdem übertraf der Verdienst von täglich etwas 15 Silbergroschen, den die Eisenbahngesellschaft für Akkordarbeit versprach, das, was in der Gegend für vergleichbare Handarbeit gezahlt wurde, z.T. sogar den Verdienst von Handwerkern. Der Eisenbahnbau lockte somit Arbeitskräfte an, was zum Teil bei den umliegenden Bauern zu Verärgerungen führte und diese gegen die Bahn aufbrachte, da sie ihnen die Tagelöhner, die hier nur zwei Drittel des Eisenbahnlohnes verdienen konnten, ausspannte."

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

2.4.3. Die Erdarbeiten

„Ein tüchtiger Arbeiter hauet den Erdboden, der zum Ausgraben mit der Stechschippe zu fest seyn mag, mit der Kreuzhacke los, ein zweiter schaufelt während des Loshacken den Boden in einen Schubkarren und ein dritter führt ihn so lange in der Richtung nach dem Abladeort vorwärts, als es währt, bis ein zweiter Schubkarren durch die beiden ersten Arbeiter fast gefüllt ist, dann macht er Halt, indem er den gefüllten Karren einem vierten Arbeiter übergibt und von demselben einen leeren empfängt, den er nun zum Aufladeort zurückführt und dagegen den gefüllten in Empfang nimmt. Während dieser Zeit hat der vierte Arbeiter den gefüllten Karren ebenso lange weiter geschafft, als der dritte Zeit brauchte, um ihn zum Wechselort zu bringen; er kehrt dann mit einem von einem fünften Arbeiter empfangenen leeren Karren zurück und liefert ihn am Wechselort dem ihm mit beladenem Karren entgegen kommenden dritten Arbeiter wieder ab. So setzt sich der Transport bis zum Abladeort fort, und wird eigentlich durch dessen Entfernung die Zahl der zu der Rotte nöthigen Arbeiter bestimmt, wiewohl, wenn der Abladeort nahe ist, auch zwei Karren von vier Arbeitern auf einmal geladen und ebenso doppelt transportiert werden können. Beim Wechseln der Karren bleiben auch den Arbeitern einige Augenblicke Zeit, um zu verschnaufen. Sind die Arbeiter von der Art ihrer Beschäftigung ermüdet, so wechseln sie und jeder nimmt den Platz seines Vorgängers ein (Es ist wohl nicht ganz ohne Interesse zu erwähnen, daß sich die Ameisen eines ganz ähnlichen Transportsystems, versteht sich ohne Schubkarren, bedienen, wenn sie ihre unterirdischen Gänge bauen).“

[Eisenbahn-Zeitung, 31. August 1845, zitiert nach: Hermann Glaser u. Norbert Neudecker: Die deutsche Eisenbahn, München 1984, S. 58.]

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.

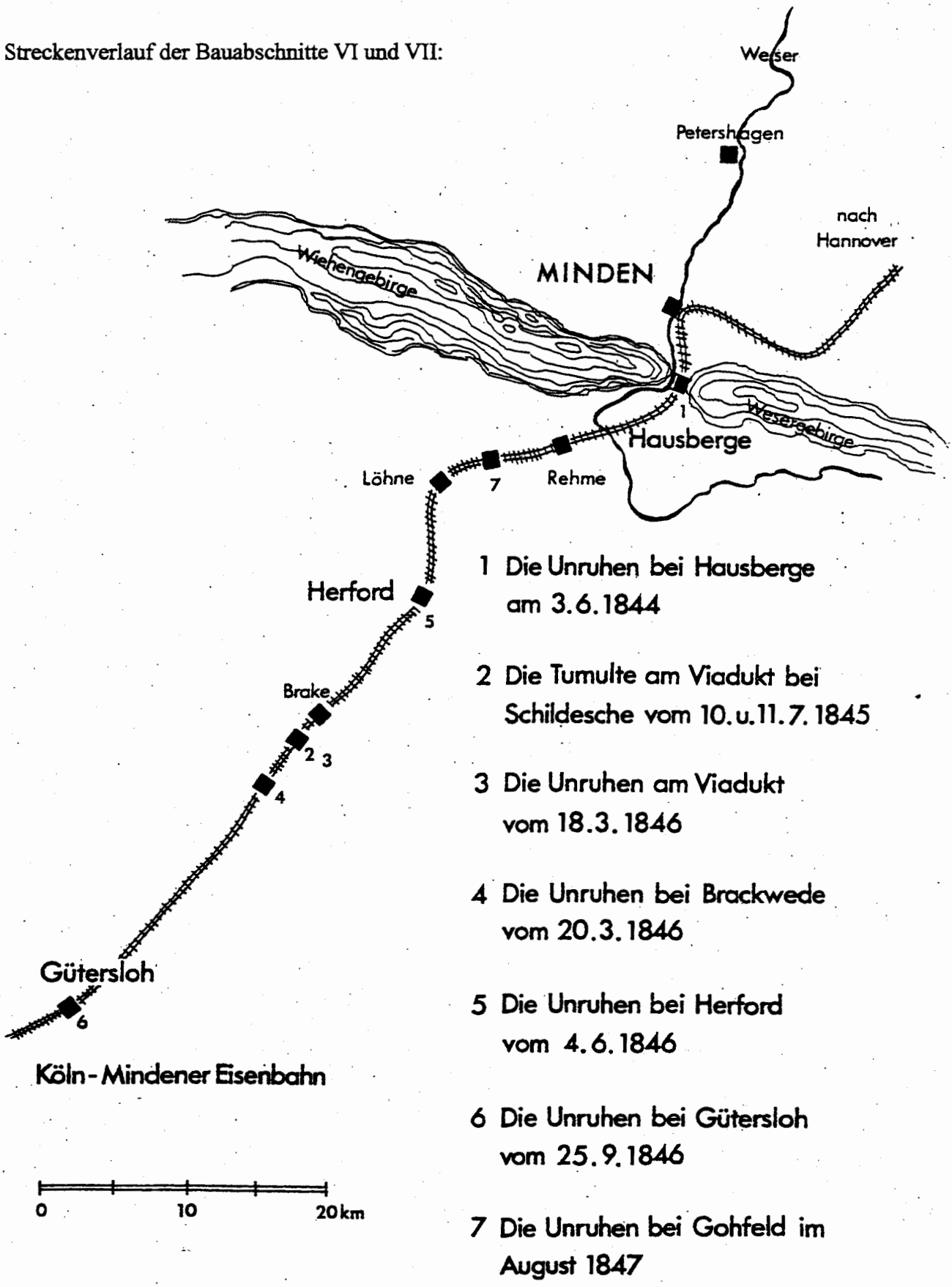
Am Nachmittag dieses Tages beging Subscriptar die Bahn vom Steinthor bis zur Schweichelner Mühle, fand aber außer einzelnen Steinhauern darauf wenig oder keine Arbeiter. Die Geräthe befanden sich auf der Bahn ohne beschädigt oder zerstört worden zu sein.

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

3. Auswirkungen des Eisenbahnbaus

3.1. Die Bedeutung der Eisenbahn für die Industrialisierung in Deutschland

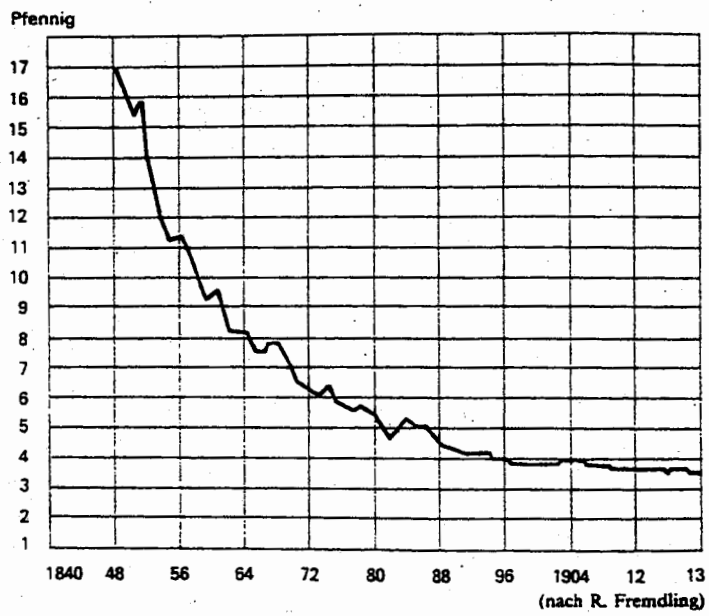
Bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhundert konnten Rohstoffe (wie Kohle, Eisenerz oder Baumwolle) und Fertigwaren nur zu Fuß, auf dem Pferderücken, mit dem Fuhrwerk oder im Segel- oder Ruderschiff transportiert werden. Die Eisenbahn veränderte das Transportwesen grundlegend: Mit ihr konnte man nun wesentlich größere Mengen an Rohstoffen und Industrieprodukten wesentlich schneller und damit erheblich billiger als zuvor weit über die Grenzen der eigenen Region hinaus befördern. Damit machte sie die industrielle Massenproduktion rentabel und förderte die Chancengleichheit von Wirtschaftsregionen, in denen z.B. keine Steinkohle gefördert wurde oder die nicht an Wasserstraßen lagen.

Der Volkswirtschaftler und Soziologe Werner Sombart (1863 – 1941) führt aus:

> „Im Jahr 1846 mühten sich auf den Straßen des (deutschen) Zollvereins 38.349 Pferde um die Bewältigung des Fracht- und Reiseverkehrs. Meitzen berechnet die Leistungsfähigkeit dieser armen Tiere auf rund 130 Millionen Tonnenkilometer. Dagegen betrug wiederum die Zahl der von den deutschen (Voll-)Eisenbahnen zurückgelegten Tonnenkilometer im Jahr 1910 56.276 Millionen, das ist also etwa die fünfhundertfache Leistung des alten Frachtverkehrs.“

Die Kostenersparnis im Güterverkehr durch die Eisenbahn:

(Preis für eine Tonne Fracht pro Kilometer)



[Aus: Hermann Aubin u. Wolfgang Zorn (Hg.): Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Stuttgart 1976, S. 568.]

Ein zeitgenössischer Text über die Folgen des Eisenbahnbaus:

„Eisenbahn. Die Bemühungen der Flußschiffahrt mußten daher teilweise ganz aufhören, als die Eisenbahnen auch in Deutschland aufkamen. (...) Die Nachteile der unsystematischen und oft nach kleinen Territorialrücksichten zustande gebrachten Anlage sind heute infolge der wesentlich verminderten Baukosten und der anderen politischen Lage für den Verlauf der Linien und das Zusammengreifen der Bahnkomplexe ausreichend beseitigt, während die frühere Sonderthätigkeit der Einzelstaaten für die Dichtheit des Bahnnetzes im ganzen offenbar vorteilhaft sich erwiesen. Heute existieren kaum 4 von den über 30 Städten mit über 50.000 Einwohnern, in welchen oder in deren nächster Nähe nicht 5 – 6 Schienenwege zusammenliefen (Berlin hat 11, Hamburg 7, München 8, Stuttgart 5, Frankfurt 8, Köln 7, Magdeburg 6 etc.).

Nebenbahnen. Nachdem aber für alle größeren Linien meist gesorgt war, ging man in einzelnen Staaten daran, solche Gegenden, welche hauptsächlich infolge ihres ungünstigen Bodenprofils oft nicht einmal eine belangreiche Fahrstraße an die großen Routen sich anschloß, doch in das Bereich der Eisenbahnen einzubeziehen: man baute Bahnen für billigen und daher langsameren Betrieb; namentlich kamen auch solche mit geringerer Spurweite auf. (Die normale Spur in Deutschland und Mitteleuropa ist nach § 4 der „Technischen Vereinbarungen" des Vereins der Eisenbahnverwaltungen 1,435 m (...).)

Dies zuerst in Sachsen, wo dieses System [der geringeren Spurweite] auch seine stärkste Entwicklung fand. Die bedeutenderen Steigungen und schärferen Kurven, welche man hiebei anwenden kann, lassen die Dampfmaschine auch dort für den Gütertransport verwenden, wo die Bevölkerung auf einen normalen Schienenweg noch lange Jahre zu warten hätte. Immerhin sprechen so manche Gründe gegen dieses Prinzip, [so] z.B. [in] Bayern, welches seit 1885 ein neues System der Anlage und des Betriebes für Nebenbahnen zur Einführung brachte, wohl mit Recht die normale Spur behielt. Die Zugsgeschwindigkeit ist bei solchen Linien allerdings nur 20 km in der Stunde; doch handelte es sich ja nur um kurze Strecken, um Zubringer der eigentlichen Verkehrswege.

Durch diese Art von Bahnen nun wird vielfach der Mißstand wesentlich beseitigt, daß der größere Teil des betreffenden Staatsgebietes gerade durch die Vorzüge, welche das nächste Umland der Hauptbahnen genießt, dem Verkehrsleben des Tages wesentlich ferner gerückt ward, als vor der Zeit der Eisenbahnen. Das gesamte Gebiet kann durch die [Nebenbahnen] in den großen Kreislauf des wirtschaftlichen Lebens der Kulturwelt hereingezogen werden, namentlich aber wird das im Lande vorhandene Güterquantum in weit größerem Ausmaße zu Teilnahme am Warenaustausch des Weltverkehrs befähigt, und zahlreiche Güter werden erst zu Waren erhoben.

Wie aber allenthalben derlei Bahnen als Werke der ausgleichenden Gerechtigkeit für die ohne dieselben beiseite geschobenen Landschaften wirken, so namentlich in Deutschland. Durch sie wird nämlich auch die Verschiedenheit wesentlich gemildert, welche in bezug auf den Besitz moderner Verkehrswege zwischen dem plastisch lebhafteren ober- und mitteldeutschen Land und der germanischen Tiefebene besteht."

[Wilhelm Goertz: Die Verkehrswege im Altertum und Mittelalter, Stuttgart 1888.]

Die Eisenbahn war aber nicht nur Verkehrsmittel, sondern setzte in der Schwerindustrie[18] auch die Nachfrage in Gang. Für den Bau von Schienen, Brücken, Waggons und Lokomotiven (den fahrenden Dampfmaschinen) wurden riesige Mengen an Stahl und Eisen benötigt. Eisen- und Stahlindustrie erlebten infolgedessen einen Wachstumsprozess ohnegleichen. Auch der Steinkohlebergbau profitierte sehr stark, da ja sowohl zum Antrieb der Dampflokomotiven als auch zur Stahlerzeugung große Mengen Kohle benötigt wurden.

Steinkohlenförderung im Ruhrgebiet:

Jahr	*Zahl der Schachtanlagen*	*Steinkohlenförderung in 1000 t*	*Zahl der Beschäftigten*
1810	177	369	3.117
1815	173	388	3.062
1820	161	408	3.556
1825	166	419	3.834
1830	172	549	4.457
1835	190	767	5.933
1840	221	956	8.945
1845	215	1.227	10.472
1850	198	1.961	12.741
1855	234	3.252	23.474
1860	277	4.276	28.657
1865	234	8.526	42.450
1870	215	11.571	50.749
1875	259	16.699	83.134
1880	193	22.364	80.309
1885	186	28.865	102.292
1890	175	35.517	127.794
1895	155	41.277	154.702
1900	170	60.119	228.693

[Bearbeitet nach: G. Gebhardt: Ruhrbergbau. Geschichte, Ausbau und Verflechtung seiner Gesellschaften und Organisationen, Essen 1957, S. 492.]

[18] Schwer- oder Montanindustrie: Sammelbezeichnung für die Eisen- und Stahlindustrie und den Bergbau.

Zum Leitsektor der deutschen Industrie avancierte insbesondere durch den Eisenbahnbau die Maschinenbauindustrie. Zwischen 1835 und 1845 fuhren in Deutschland noch überwiegend englische Lokomotiven; ab 1839 jedoch begannen deutsche Unternehmer, eigene Lokomotiven herzustellen. Waren 1842 von 245 Lokomotiven nur 38 in Deutschland produziert worden, kamen 1851 bereits 679 von 1084 aus deutschen Fabriken. 1843 übertraf die „Beuth" des Berliner Fabrikanten August Borsig bereits die englischen Lokomotiven an Zugkraft und Höchstgeschwindigkeit. In der zweiten Hälfte der 1860er Jahre war die deutsche Maschinenbauindustrie so weit entwickelt, dass der Maschinenexport den -import übertraf. Das Wachstum dieses Industriezweiges spiegelt sich auch in den Beschäftigtenzahlen: 1861 waren 51.000 Arbeiter, 1882 356.000 Arbeiter und 1907 1.120.000 Arbeiter im Maschinenbau tätig!

Lokomotiven im Königreich Preußen:

Jahr	*Zahl*
1837	0
1840	13
1843	149
1846	275
1849	429
1852	607
1855	913
1858	1.336
1861	1.449
1875	6.606
1878	6.991

[Bearbeitet nach: Ernst Engel: Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung, Berlin 1880, S. 151.]

3.2. Eine neue Art zu reisen und ein neues Verhältnis zu Zeit und Raum

Selbstverständlich fuhren auch die Menschen mit der Bahn: Ihnen ermöglichte sie bedeutend schnelleres, bequemeres und billigeres Reisen.

Die Schriftstellerin Fanny Lewald schreibt 1862 in ihren Memoiren:

> Im Jahre 1832 war das Reisen noch nicht so leicht wie in unseren Tagen und doch nahm man es schon als einen ungemeinen Fortschritt an, dass man den Weg von Königsberg (heute Kaliningrad) nach Berlin, der auf der Chaussee etwa achtzig Meilen (592 km) lang war, in zweiundsiebzig Stunden zurücklegen konnte. Man liebte es, zu erzählen, wie unsere Großväter und zum Teil auch noch unsere Väter von Königsberg bis Berlin und Leipzig vierzehn Tage unterwegs gewesen wären, wie man auf der ordinären (normalen) Post elend und eng gesessen, wie die Wagen in den Löchern des Weges stecken geblieben wären und umgeworfen hätten, wie die Passagiere unter dem Gepäck zu liegen gekommen wären, und wie gewissenhafte Familienväter ihr Testament gemacht hätten, bevor sie einmal solche Reise unternommen. Dagegen war nun die pünktliche, wohlgepolsterte Schnellpost, die ihren Dienst auf den glatten Chausseen tadellos verrichtete, ein ganz anderes Ding! Indeß man mußte doch recht frisch und kräftig sein, um zweiundsiebzig Stunden unausgesetzter Fahrt, um drei Nächte in Kleidern, ohne alle Ruhe, nicht als etwas höchst Ermüdendes zu empfinden (...) Aber die Vorstellungen von der Bequemlichkeit wechseln mit der Möglichkeit, sie zu befriedigen, und es kommt vielleicht noch die Zeit, in der man es als eine große Strapaze und als etwas sehr Unangenehmes betrachten wird, mit Hunderten von Menschen auf einmal, ohne alle persönliche Freiheit, als menschliches Frachtgut auf den Eisenbahnen befördert zu werden. Damals aber, als ich im Jahre 1832 meine erste Reise unter dem Schutze meines Vaters machte, empfand ich nichts als ein fortdauerndes Vergnügen über das Glück zu reisen und über all das Neue, das ich sah. Was aber war mir, die ich meine Vaterstadt nie verlassen, die ich die Welt nicht weiter gesehen hatte als in einem Umkreis von sechs Meilen, was war mir nicht neu?
> [Fanny Lewald: Meine Lebensgeschichte, Bd. 2, Berlin 1862, S. 3 ff.]

Während man für den Gütertransport mit Fuhrwerken 6 Tage für die Strecke Minden – Köln benötigte, transportierte die Köln-Mindener Eisenbahn 1847 die Güter in 8 Stunden und 47 Minuten. Eine Reise mit der Postkutsche (Preußische Schnellpost) von Köln nach Berlin dauerte 3 Tage und 3 Nächte, während man die gleiche Strecke mit der Eisenbahn in weniger als 24 Stunden zurücklegen konnte. Der erste Fahrplan der Köln-Mindener Eisenbahn:

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Am 15. d. M. beginnen die regelmäßigen Personenfahrten auf der ganzen Bahn von **Deutz** bis **Minden** nach dem folgenden Fahrplan:

Stationen.	In der Richtung von Deutz nach Minden.										Stationen.	In der Richtung von Minden nach Deutz.									
	Vormittags.						Nachmittags.					Vormittags.						Nachmittags.			
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
Deutz, Abfahrt			7	—	10	50	4	—	6	45	Minden, Abfahrt					7				12	45
Düsseldorf, Abfahrt			8	15	12	10	5	20	7	50	Bielefeld, Abfahrt					8	50			2	30
Duisburg, Abfahrt			9	2	12	55	6	5	Ankunft		Hamm, Abfahrt			6	45	11	5			4	45
Essen, Abfahrt			9	45	1	40	6	47			Dortmund, Abfahrt			7	44	Ankunft				5	40
Dortmund, Abfahrt			10	55	Ankunft		8	5			Essen, Abfahrt			8	52			2	25	6	47
Hamm, Abfahrt	6	20	12	—			9	—			Duisburg, Abfahrt			9	32			3	6	7	25
[illegible], Abfahrt	8	50	2	29			Ankunft				Düsseldorf, Abfahrt	8	5	10	30			4	5	8	18
Minden, Ankunft	10	25	4	—							Deutz, Ankunft	9	10	11	36			5	15	9	30

Der Personen-Tarif ist auf den Bahnhöfen einzusehen. —

Die Güterzüge auf der Strecke von Hamm bis Minden werden ebenfalls binnen Kurzem beginnen und wird der Termin durch öffentliche Blätter bekannt gemacht werden.

Köln, den 9. October 1847.

Die Direction.

[Aus: Werner Menninghaus: Die Cöln-Mindener Eisenbahn in Westfalen, Lübbecke 1983, S. 28.]

Verkürzung der Reisedauer im Laufe des 19. Jahrhunderts:

Von Berlin nach:	Anfang des 19. Jahrhunderts mit der Schnellpost	Ende des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn (60 km/h)
Breslau	38	5,5
Frankfurt am Main	64	9
Hamburg	36	5
Hannover	40	5
Köln	82	10
München	81	11,2
Stuttgart	83	11,3

Die Zahlen zeigen die reine Fahrzeit (ohne Übernachtung) in Stunden an.

[Aus: Klaus Dieter Hein-Mooren u.a.: Buchners Kolleg Geschichte, Bd. 2. Von der Französischen Revolution bis zum Nationalsozialismus, Bamberg 1992, S. 159.]

Als die Bahnlinien von Paris nach Rouen und Orléans eröffnet wurden, schrieb der in Paris lebende Heinrich Heine (1797 – 1856):

> „Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden. Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee."
>
> [Zitiert nach: Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München u. Wien 1977.]

„Zu einer Zeit, als Postkutschen pro Tag lediglich 40 – 50 km zurücklegten, empfand man die lokalen Zeitdifferenzen kaum als störend. Erst als die Eisenbahn ein Vielfaches dieser Distanz in der gleichen Zeit bewältigen konnte, wurde die stete Veränderung des Zeitmaßes zum unbequemen Rechenexempel. In einem Lexikon heißt es zum Stichwort „Eisenbahnzeit" noch um 1900:

> ‚Fährt z.B. ein Zug von Berlin in östlicher Richtung und hat der Zugführer bei der Abfahrt seine Dienstuhr nach mittlerer Berliner Zeit gestellt, so wird die Angabe dieser Uhr mit jedem Längengrad, um den der Zug in östlicher Richtung vorrückt,

um vier Minuten von der betreffenden Ortszeit abweichen. Die nach mittleren Ortszeiten aufgestellten Fahrpläne erwiesen sich daher für den Dienstgebrauch als nicht geeignet. (...)'

Selbst auf der kurzen Strecke von Köln nach Minden machte sich die Zeitverschiebung bemerkbar. Zwar beträgt der Zeitunterschied zwischen zwei Längengraden nur acht Minuten, für die Eisenbahn als Verkehrsmittel der exakten Fahrpläne bedeutete diese Spanne eine kleine Ewigkeit. So war es der Geschwindigkeit der Fortbewegung mit der Eisenbahn zu verdanken, wenn am 1. April 1893 die Mitteleuropäische Zeit eingeführt wurde (...)."

[Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München u. Wien 1977.]

3.3. Negative Folgeerscheinungen

Über die Eisenbahn in Gütersloh:

„Was nun die im Gefolge der Eisenbahn-Anlage für Gütersloh befindlichen bis jetzt zur Wahrnehmung gekommenen materiellen und moralischen Vorteile und schädlichen Einflüsse auf das Gemeindeleben betrifft, so darf nicht unerwähnt bleiben, daß

1. das früher sehr bedeutende Fuhrwesen fast gänzlich eingestellt werden mußte. Eine große Anzahl hiesiger Bewohner trieben das Fuhrwesen sehr ausgedehnt nach allen Gegenden Deutschlands, verbunden mit dem Handel hiesiger Erzeugnisse, als Fleischwaren, Häute, Butter, Hanf, Spiritus, Brandwein etc. und gelangte hierdurch in einen gewissen Wohlstand. Jetzt fahren nur noch einige wenige Personen zwischen hier und den Nachbarstädten mit geringem Erfolge.

2. durch den großartigen Betrieb des Fuhrwesens wurden auch die hiermit verbundenen Handwerke als Schmiede, Stellmacher, Sattler, Seiler in einer schwunghaften Weise betrieben, und setzten dieselben ihre Waren in großen Massen nach entfernten Gegenden ab, dies hat fast gänzlich aufgehört, diese Gewerbe sind sämtlich auf ganz geringen Umsatz beschränkt.

3. die Gasthöfe früher durch Reisende und Fremde sehr belebt stehen jetzt leer. (...) Dagegen sind die Einflüsse der Eisenbahn auf das sittliche und religiöse Leben der Gemeinde Güterslohs entschieden ungünstig. Es ist nicht zu verkennen, daß seit Anlage der Bahn sich Elemente unter die alte Bevölkerung gemischt haben, welche, meistens vom Rheinland herübergekommen, den schlichten, einfachen und kirchlichen Sinn der Gütersloher nach und nach untergraben. Die Schau und Vergnügungslust vermehrt sich, durch die dargebotene Gelegenheit. Die Unkirchlichkeit der, auch am Sonntag durch den Dienst gebundenen Beamten, giebt böses Beispiel usw.“

[Stadtchronik Gütersloh, 1800 – 1890, S. 186 f.]

Zum Verbleib der Arbeiter nach Ende der Bauarbeiten an der Köln-Mindener Eisenbahnstrekke:

Stellt sich die Frage nach dem weiteren Verlauf der Lebenswege von Eisenbahnbauarbeitern, so geben die archivalischen Quellen nur bescheidene Auskünfte. Ein großer Teil wird bei aller Not auf die alten Heuerlingsstellen in der Landwirtschaft zurückgekehrt sein, etliche werden sich den ersten Auswanderungswellen angeschlossen haben, und wieder andere gehören vermutlich Jahre später den Belegschaften der ersten Bielefelder Spinnfabriken an. Aber die Arbeiter hatten mit ihren herausragenden körperlichen Leistungen beim Bahnbau auch ein technisches Spezialwissen und besondere Fertigkeiten erworben. So warben die Verantwortlichen der Main-Weser und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft in den hiesigen Amtsbezirken um die neuen Spezialisten. Es kann davon ausgegangen werden, daß solche Angebote in größerem Umfang wahrgenommen wurden. Bielefelder Bahnbauer wurden selbst zu Wanderarbeitern und somit anderswo zu „Fremden" und „Auswärtigen", deren Beschäftigung an der Köln-Mindener Eisenbahn sie stets aus der eigenen Not heraus zu verhindern versucht hatten.
Nur ein sehr geringer Anteil von wenigen Dutzend Arbeitern fand schließlich als Strecken-, Signal- oder Schrankenwärter eine Anstellung auf Dauer. Tausende hatten an der Strecke gearbeitet und mit ihrem körperlichen Einsatz den Bahnbetrieb ermöglicht. Im übertragenen, sozialen Sinne waren nach Fertigstellung der Bahn Tausende „auf der Strecke geblieben". Im Wortsinne einer späteren Dauerbeschäftigung bei der Bahn hatten nur wenige das Glück, „auf der Strecke zu bleiben".

Nachdem im Frühjahr 1847 noch einmal größere Gruppen von Bauarbeitern eingestellt worden waren, zeichnete sich mit der zügigen Fertigstellung der Streckenabschnitte das baldige Ende des Bahnbaus ab, und die Stimmungsberichte der Amtmänner aus den ländlichen Bezirken entlang der Strecke zeichneten erneut düstere Bilder. Aus Brackwede war zu hören:

> „Mit dem fast gänzlichen Aufhören der Eisenbahn-Arbeiten hat sich die Verlegenheit der Handarbeiter um Verdienst wieder eingestellt und umsomehr, da die Garnspinnerei gänzlich darniederliegt. Die Leute werden (...) möglichst veranlaßt, sich Arbeitsverdienst auswärts zu suchen und ganze Massen sind diesem schon

nachgekommen, indeß kann es nicht fehlen, daß für den kommenden Winter große Verlegenheit eintritt."

Im Frühjahr 1848 waren an der bereits eröffneten Strecke nur noch Restarbeiten zu erledigen. Die Eisenbahngesellschaft schrieb daher an das Amt in Dornberg:

„Ew. Wohlgeboren remittire ich hierdurch ergebenst die während des Baues der hiesigen Eisenbahn auf meinem Bureau eingegangenen nunmehr nicht mehr erforderlichen Legitimationsscheine von Eisenbahn-Arbeitern Ihres Amtsbezirks mit dem ebenmäßigen Bemerken, daß, da in der 1. Sektion VI. Bahn-Abtheilung derartige Arbeiter nur noch in sehr geringer Zahl, die bereits designirt ist, beschäftigt werden können, in dieser Section keine Annahme von Arbeitern mehr stattfinden wird, weshalb ich Sie ergebenst ersuche, fernerhin keine Arbeiter mehr an diese Section zu weisen."

[Stadtarchiv und Landesgeschichtliche Bibliothek Bielefeld, Amt Dornberg, Nr. 190, Bd. I; Sections-Ing. an Beyer, Dornberg.]

3.4. Gesellschaftliche und politische Auswirkungen

„Ich will keine Eisenbahn in meinem Lande. Ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so schnell reisen kann wie ich!"

König Ernst August von Hannover

Bis zur Verbreitung der Eisenbahn reisten die Wohlhabenden mit Pferd und Wagen, der „gemeine Mann" ging zu Fuß. Die Eisenbahn hob nun die sozialen Unterschiede in Bezug auf die Reisegeschwindigkeit auf – mit ihr fuhr ein Passagier der dritten Klasse genauso schnell wie einer der ersten Klasse; eine Klasseneinteilung gab es nur noch in Bezug auf den Reisekomfort. In den „Erinnerungsblättern aus der Biedermeierzeit[19]" heißt es dazu:

„Wahrlich, die Eisenbahn ist eine Erfindung ganz ebenbürtig der Druckerpresse und dem Schießpulver. Wir werden durch sie noch Großes erleben. In dem Kriege, den die einzelnen Rangklassen der Gesellschaft unter sich führen, ist diese Erfindung wie das Schießpulver, sie verändert die ganze Taktik der Kriegsführung. Sehen Sie nur unsere Vornehmen und Exklusiven, wie erbittert und mit Recht sie gegen die Eisenbahn sind. Daß sie rasch an irgendeinen Ort hinkommen, daran liegt ihnen wenig, aber daß sie nicht mehr auf ihre Weise die Reise machen sollen, das ist ihnen ein Greuel. Wie? Ein Häuflein untergeordneter Kreaturen, Krämer, Handwerker, Künstler, reisender Possenreißer, alles das hat sich zusammengefunden und zwingt einen Vornehmen, mit ihnen gemeinschaftliche Sache zu machen? Er muß so recht eigentlich nach der Pfeife dieser Menschen tanzen, denn sie wollen reisen, und er soll mit ihnen reisen, wenn er überhaupt reisen will. Und der Staat, was tut er? Er begünstigt diese teuflische, demokratische und revolutionäre Erfindung, ja auch noch mehr, das Oberhaupt desselben fährt selbst mit Gevatter Schneider und Handschuhmacher zugleich ab. Früher hatte man seinen Reisewagen, seine Dienerschaft, alles hing von dem Befehl des Herren ab, er ließ stundenlang bei grimmer Kälte oft Postillion und Diener warten, dann bewegte sich der prächtige Wagen so wie der Herr es wollte, langsam oder schnell, und nie konnte es sich ereignen, daß besagter Wagen oder sein Inhalt mit der Kaprüle[20] in Berührung kam. Das ist anständig, da hatte man doch sichtlich und greifbar etwas

[19] „Biedermeier" ist neben „Vormärz" und „Restauration" ein Begriff für die Epoche 1815 – 1848.
[20] Gesindel.

der Menge voraus, aber jetzt, wenn man auch noch so teuer ein Kupee mietet, das Fatale ist, man muß anhalten, wenn die Menge anhält; das Fatale ist, man muß fahren, wenn die Menge fährt. Wahrlich, der Spaß ist ganz verdorben worden, und es bleibt für unsere Hochtories[21] nur noch übrig, daß sie ihre Landhäuser oder Schlösser gar nicht mehr verlassen und kleine Hofhaltungen darauf etablieren, wo sie nur ihresgleichen zu sehen bekommen."

[Alexander von Sternberg: Erinnerungsblätter aus der Biedermeierzeit, hg. von J. Kühn, Potsdam u. Berlin 1919.]

Friedrich Engels (1820 – 1895) machte mit auf die militärischen Nutzungsmöglichkeiten für die Bahn aufmerksam:

„Die Eisenbahnen und elektrischen Telegrafen werden schon jetzt bei europäischen Kriegen einem talentvollen General oder Kriegsminister zu ganz neuen Kombinationen Anlaß geben."

[21] Die Tories waren im 17. Jahrhundert die königstreue Hofpartei in England. Aus ihr ging die heutige konservative Partei Großbritanniens hervor.

4. Zeittafel

Eisenbahngeschichte	Allgemeines
1814: George Stephenson baut die erste fahrende, schienengebundene Dampfmaschine, die erfolgreich im Bergwerksbetrieb eingesetzt wird.	1814/15: Wiener Kongress: Restaurationspolitik in Europa nach Niederlage Napoleons; Deutsche Bundesakte.
1825: Die erste Dampflokomotive wird im öffentlichen Dienst auf der Strecke Stockton-Darlington eingesetzt und erreicht eine Geschwindigkeit von 15 km/h	
1830: Die 45 km lange Strecke Liverpool-Manchester wird eröffnet. Alles benötigte Material wie Weichen, Signale, Drehscheiben usw. muss extra entwikkelt und hergestellt werden.	1834: Gründung des Deutschen Zollvereins.
1835 Mit der Strecke Nürnberg-Fürth wird die erste Eisenbahnlinie in Deutschland eröffnet.	
1841: Eröffnung der Strecke Düsseldorf-Elberfeld.	
1847: Die Köln-Mindener Eisenbahn nimmt ihren Betrieb auf.	
	1848: Märzrevolution in den deutschen Staaten – Nationalversammlung in der Frankfurter Paulskirche; Erscheinen des Kommunistischen Manifests; „oktroyierte Verfassung“ in Preußen.
	1849: Ablehnung der Kaiserkrone durch den preußischen König Friedrich Wilhelm IV., damit Scheitern der Revolution und keine Reichseinigung.
	1863 – 64: Deutsch-Dänischer Krieg.

	1865 – 66: Deutscher Krieg (v.a. Preußen vs. Österreich). 1867: Gründung des Norddeutschen Bundes.
1869: Der Amerikaner Westinghouse konstruiert eine Luftdruckbremse für die Eisenbahn.	
	1870 – 71: Deutsch-Französischer Krieg. 1871: Kaiserproklamation Wilhelm I. in Versailles; Verfassung des Deutschen Reiches.
1879: Werner von Siemens baut die erste elektrische Eisenbahn der Welt. Sie leistet 3 PS und fährt auf der Berliner Gewerbeausstellung,	

5. Literaturverzeichnis

5.1. Quellen

Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie für die gebildeten Stände, Bd. 4, Leipzig 1844.

Engel, Ernst: Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung, Berlin 1880.

Gerlach, Hans-Henning: Atlas zur Eisenbahn-Geschichte, Zürich u. Wiesbaden 1986.

Goertz, Wilhelm: Die Verkehrswege im Altertum und Mittelalter, Stuttgart 1888.

Harkort, Friedrich: Die Eisenbahn von Minden nach Cöln, Hagen 1833.

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, Berlin 1935.

Lewald, Fanny: Meine Lebensgeschichte, Bd. 2, Berlin 1862.

Lippisches Volksblatt, 1848, Nr. 10.

List, Friedrich: Das nationale System der politischen Ökonomie, hg. von H. Voss, München 1942.

Mindener Museum (Hg.): Köln-Mindener Eisenbahn. Eine Dokumentation für die Schule, Minden 1987.

Stadtchronik Gütersloh, 1800 – 1890.

Von Rotteck, C. u. Welcker, C.: Staatslexikon, Bd. 4, Altona 1835.

Von Sternberg, Alexander: Erinnerungsblätter aus der Biedermeierzeit, hg. von J. Kühn, Potsdam u. Berlin 1919.

Wege der Völker. Geschichtliche Quellenhefte, Bd. 8, Frankfurt a.M. 1951.

5.2. Sekundärliteratur

Abel, W.: Massenarmut und Hungerkrisen im vorindustriellen Deutschland, Göttingen 1972.

Aubin, Hermann u. Zorn, Wolfgang (Hg.): Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2, Stuttgart 1976.

Ellerbrock, Karl-Peter u. Schuster, Marina (Hg.): 150 Jahre Köln-Mindener Eisenbahn, Essen 1997.

Gebhardt, G.: Ruhrbergbau. Geschichte, Ausbau und Verflechtung seiner Gesellschaften und Organisationen, Essen 1957.

Glaser, Hermann Glaser u. Neudecker, Norbert: Die deutsche Eisenbahn, München 1984.

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

Institut für Lippische Landeskunde (Hg.): 300 Jahre lippische Wanderziegler. Eine Ausstellung des Instituts für Lippische Landeskunde, Detmold 1992.

Klee, Wolfgang: Deutsche Eisenbahngeschichte, Stuttgart u.a. 1983.

Menninghaus, Werner: Die Cöln-Mindener Eisenbahn in Westfalen, Lübbecke 1983.

Mooser, Josef: Ländliche Klassengesellschaft 1770 – 1848. Bauern und Unterschichten, Landwirtschaft und Gewerbe im östlichen Westfalen, Göttingen 1984 (= Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 64).

Niemann, Hans-Werner: Vom Faustkeil zum Computer. Technikgeschichte – Kulturgeschichte – Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1985.

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München u. Wien 1977.

Schulze, F. (Hg.): Die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg – Fürth, Leipzig 1917.

Schweitzer, Dieter: Die erste westdeutsche Eisenbahn. 150 Jahre Eisenbahn Düsseldorf-Elberfeld, in: Bergische Wirtschaft. Zeitschrift der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid, Wuppertal 1991, S. 3 – 16.

Steitz, Walter: Die Entstehung der Köln-Mindener Eisenbahn, Köln 1974.

Vogelsang, Reinhard: Bielefelds Weg ins Industriezeitalter, Bielefeld 1986.

Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte 1815 – 1845/49, Bd. 2, München 1987.

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

5.3. Schulbücher

Christmann, Helmut: Technikgeschichte. Ein Text-, Bild- und Testbuch. Sekundarstufe I, Düsseldorf 1987.

Geschichte und Geschehen A3.

Mickel, Wolfgang W. (Hg.): Geschichte, Politik und Gesellschaft. Lern- und Arbeitsbuch für Geschichte in der gymnasialen Oberstufe, Bd. 1. Von der Französischen Revolution bis zum Ende des 2. Weltkrieges, Frankfurt a.M. ^{3}1994.

Günther-Arndt, Hilke u. Kocka, Jürgen (Hg.): Geschichtsbuch 3. Die Menschen und ihre Geschichte in Darstellungen und Dokumenten. Vom Zeitalter des Absolutismus bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Berlin 1995.

Hein-Mooren, Klaus Dieter u.a.: Buchners Kolleg Geschichte, Bd. 2. Von der Französischen Revolution bis zum Nationalsozialismus, Bamberg 1992.