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.]