3. Auswirkungen des Eisenbahnbaus

3.1. Die Bedeutung der Eisenbahn für die Industrialisierung in Deutschland

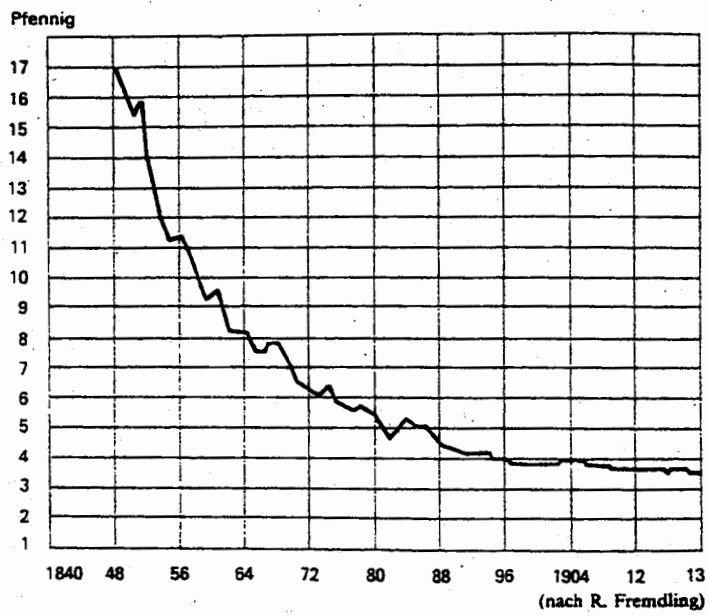
Bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhundert konnten Rohstoffe (wie Kohle, Eisenerz oder Baumwolle) und Fertigwaren nur zu Fuß, auf dem Pferderücken, mit dem Fuhrwerk oder im Segel- oder Ruderschiff transportiert werden. Die Eisenbahn veränderte das Transportwesen grundlegend: Mit ihr konnte man 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.