

Die Eisenbahn zur Zeit der Industrialisierung

Am Anfang des 19. Jahrhunderts kam ein neues Verkehrsmittel auf:
Die Eisenbahn

Egal ob 1. oder 4. Klasse, die Kutsche war passé. Die Menschen aus allen sozialen Schichten fuhren mit dem gleichen Gefährt und mit gleicher Geschwindigkeit, einziges Unterscheidungsmerkmal waren die Sitzqualitäten. Dies machte sie bei den herrschenden Eliten sehr suspekt. Nur beim Militär erkannte man relativ rasch die Vorzüge des neuen Transportmittels.

Eisenbahn und Staat

Als Beispiel für die Entwicklung der Eisenbahn möchte ich hier Preußen anführen:

Im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts konnte in den Territorien des Deutschen Reiches von einer nennenswerten Industrialisierung kaum die Rede sein. Daran konnte man auch durch wirtschaftliche Entwicklung mit einem Steigenden Angebot an gewerblich-industriellen Arbeitsplätzen nichts ändern.

Eisenbahnen als Konjunkturmotoren und Kapitalsammelstellen waren der politischen Elite höchst suspekt. So versuchte diese, die Entwicklung zumindest zu bremsen. Viele Staatlich Bemühungen liefen darauf hinaus, sich von den Kapitalgesellschaften die Strecke finanzieren zu lassen, über die die Regierung anschließend verfügen konnte. Um militärisch notwendige Linien durch Privatkapital finanziert zu bekommen, packte der König 1842 auch wirtschaftlich interessante Strecken in Einen Strauß sogenannter „vaterländischer“ Bahnen. Es zeigte sich Interesse seitens des Privatkapitals aber nur bei Finanzierung des Gesamtpakets war die Regierung bereit, Zinssubventionen zu leisten.

Ohne diesen Druck wäre das preußische Streckennetz in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts wesentlich schneller gewachsen.

Weitere Hindernisse stellte die Post der Eisenbahn in den Weg. Ihr stand nämlich das aus dem Postregal abgeleitete Vorrecht zu, „an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern“. Vor allem dem politischen Geschick des Tex-

tilkaufmanns David Hansemann ist es zu verdanken, daß der Generalpostmeister sich schließlich mit dem neuen Verkehrsmittel arrangieren mußte.

Das „Preußische Eisenbahngesetz“ regelte schließlich auch die Beziehungen zur Post. Diese erhielt zwar eine Reihe von Privilegien, gab aber auch das Vorrecht zur Personenbeförderung an die Bahn ab.

Die Entwicklung des Streckennetzes

Wie in England begann das Dampfeisenbahnzeitalter zunächst in den Bergwerken. Die erste „echte“ Eisenbahnstrecke entstand aber dann bekanntlich 1835 in Bayern zwischen Nürnberg und Fürth.

Das Ziel, die Rheinprovinz über eine Bahnlinie zur Weser mit den Weltmeeren zu verbinden, schien sich zunächst rasch realisieren zu lassen. Innerhalb einer Drei-Monate-Frist wurde 1836 das Anlagekapital von 4,4 Millionen Talern gezeichnet und die „Rhein-Weser-Bahn-Aktiengesellschaft“ gegründet.

Ab Mitte der 1840er Jahre kamen in immer rascherer Folge weitere Strecken hinzu. In Preußen entwickelte sich in den folgenden Jahren neben den privat finanzierten Strecken auch ein staatliches Netz. Beide wuchsen mit den Linien der anderen Territorien langsam zu einem einheitlichen deutschen Eisenbahnnetz zusammen.

Die Eisenbahn als Führungssektor der Industrialisierung

Die Eisenbahn zog eine stürmische Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie nach. Eisenbahnen brauchen Material für den Oberbau und für Lokomotiven und Waggons. Handwerkstätten deckten den wachsenden Bedarf der Eisenbahngesellschaften nicht, so daß diese teilweise zur Selbsthilfe schritten. Der erste reine Waggonbau entstand bereits 1837 auf dem Gelände des Leipziger Bahnhofs und gehörte der Leipzig-Dresden Bahn.

1852 öffnete sich die Eisenbahn 1852 durch die Senkung des Kilometerpreises auf 1 Pfennig pro Tonne dem Transport von Massengütern, zugleich kam nun die durch die Eisenbahnentwicklung erhöhte Nachfrage den deutschen Gruben zugute.

In allen industriellen Bereichen bewirkte die Eisenbahn eine Zunahme der Arbeitsplätze; zugleich wiederum erhöhte das neue Verkehrsmittel die Mobilität der Bevölkerung, nicht zuletzt auch der arbeitenden.