

## Die Eisenbahn im 19. Jahrhundert

Die Eisenbahn war im 19. Jahrhundert eine neue und revolutionäre Technologie, die das wirtschaftliche und soziale Leben der aufstrebenden Industrieländer gewaltig veränderte.

Mit der Fahrt, der von George Stephenson in England gebauten "locomotion", zur Eröffnung der Dampfeisenbahnlinie von Stockton nach Darlington, begann am 27. September 1825 das eigentliche Eisenbahnzeitalter.

Bis in die 40er Jahre des 19. Jahrhunderts stammten sowohl die meisten weltweit eingesetzten Lokomotiven, als auch die Schienen aus England. Sogar die Kohle zum Befeuern der Dampflokomotiven musste teilweise aus England importiert werden.

Auch die Lokomotive "Adler", die am 7. Dezember 1835 bei der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth die Waggon über die 6 km lange Strecke zog, kam aus England.

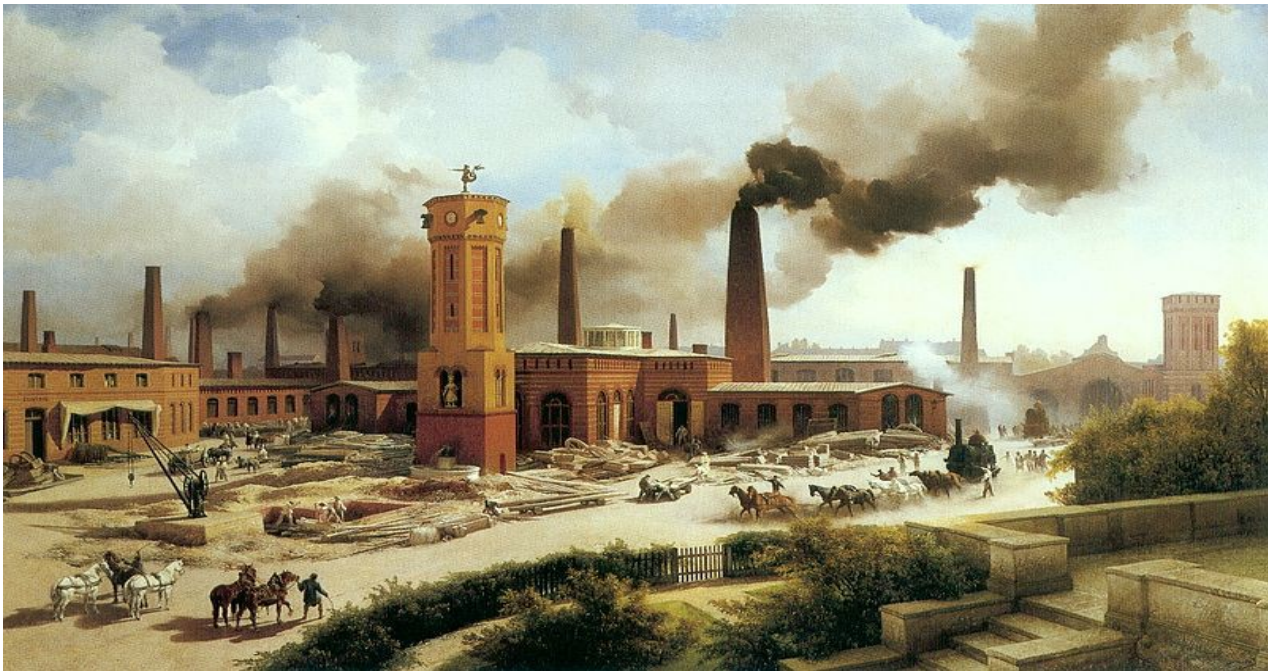


*Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth, 1835*

Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AJoseph\\_von\\_Stichaner\\_N%C3%BCrnberg2JS.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AJoseph_von_Stichaner_N%C3%BCrnberg2JS.jpg)

Von England aus verbreitete sich die neue Technologie und das Know-how nach Europa und in die ganze Welt. Auch in Deutschland wurden immer mehr Lokomotiven und Waggon gebaut. Nach 1850 konnten die Importe aus England durch eigene Produkte ersetzt werden. Der Bau von Eisenbahnen war zu einem gewaltigen Wachstumsmarkt geworden.

Anfang der 40er Jahre begann der Fabrikant August Borsig in Berlin mit einem relativ kleinen Unternehmen, das 50 Angestellte umfasste, Lokomotiven herzustellen. Im Jahr 1870 war seine Fabrik einer der größten Lokomotivproduzenten der Welt und beschäftigte 3500 Arbeiter.



*Borsig's Maschinenbau-Anstalt zu Berlin 1847*

Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ABorsig\\_1847.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ABorsig_1847.jpg)

Mit der Maschinenfabrik Henschel & Sohn in Kassel entstand in Hessen ebenfalls ein industrielles Großunternehmen zur Produktion von Dampflokomotiven. Henschel baute eine der ersten Dampflokomotiven in Deutschland und war zeitweise einer der bedeutendsten Hersteller von Lokomotiven in Europa.



*Die Dampflok "Drache" der Henschel-Werke von 1848 auf einer Briefmarke*

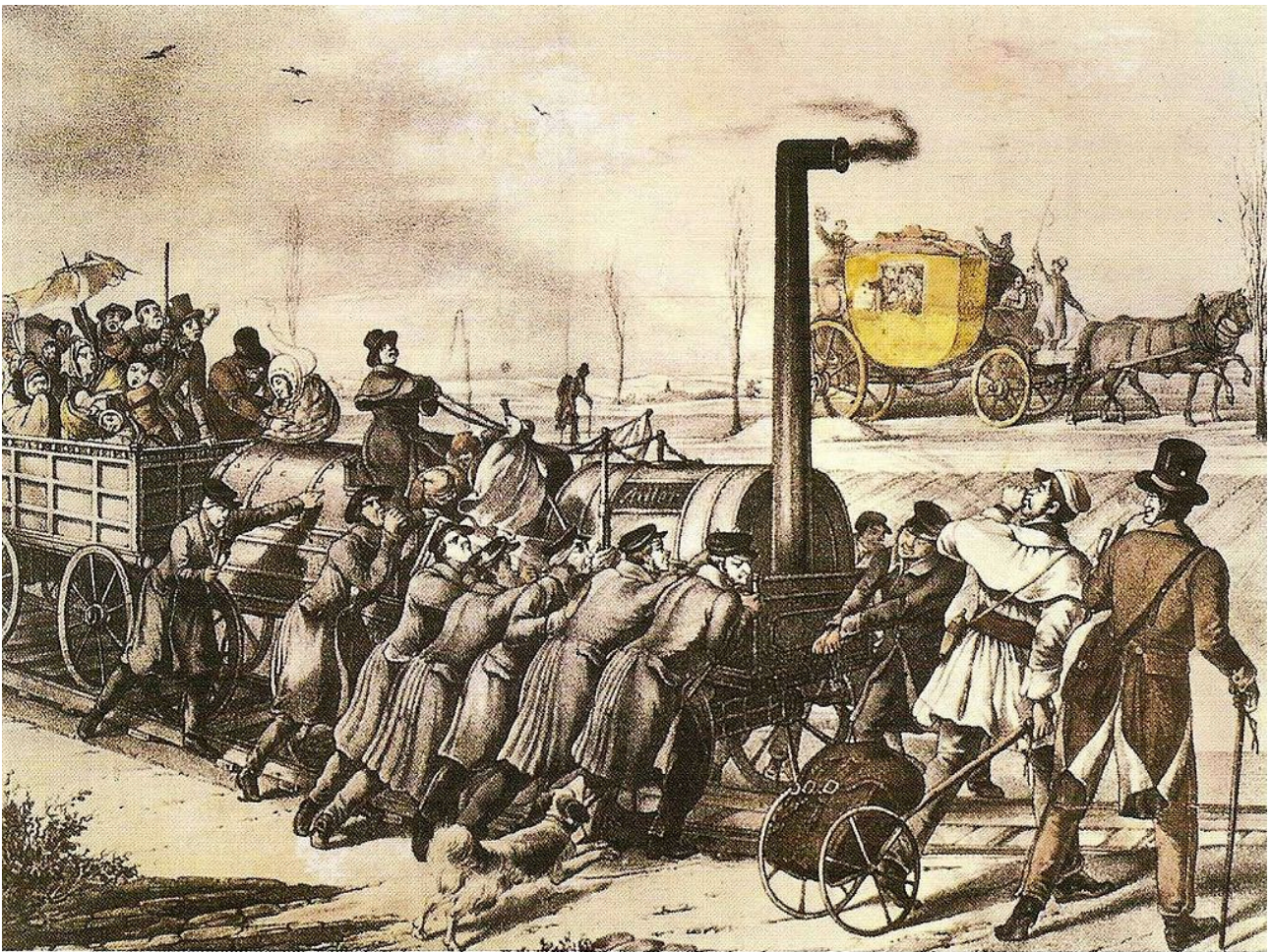
Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stamps\\_of\\_Germany\\_%28Berlin%29\\_1975\\_MiNr\\_488.jpg?](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stamps_of_Germany_%28Berlin%29_1975_MiNr_488.jpg?)

Aus den kurzen lokalen Strecken entstanden bis in die Mitte der 40er Jahre die ersten größeren regionalen und überregionalen Bahnverbindungen. Ähnlich wie heute beim Internet oder im Mobilfunkbereich entschied die Ausweitung des Netzes über den wirtschaftlichen Erfolg des Systems. Lokomotiven und Wagons waren zwar wichtige und



teure Anschaffungen, die zum Betrieb einer Bahnstrecke nötig waren, das eigentliche Investitionsgut der Eisenbahngesellschaften aber war der Schienenweg. Je mehr Strecke eine Gesellschaft bauen konnte, umso größer waren die zu erwartenden Einnahmen. So wurden in Deutschland innerhalb weniger Jahrzehnte Tausende von Kilometern Eisenbahnschienen verlegt sowie hunderte von Tunnel und Brücken gebaut. Schon 10 Jahre nach der ersten Fahrt des „Adlers“ von Nürnberg nach Fürth war die Länge der Eisenbahnstrecken in Deutschland auf über 2000 km angewachsen. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts weitete sich das Schienennetz dann auf über 50 000 km aus.

Andere Bereiche erhielten durch die Eisenbahn eine Konkurrenz, die allmählich existenzbedrohend wurde. So war der Siegeszug der Eisenbahn eng verbunden mit dem Niedergang des Postkutschenwesens, das nicht wenigen Menschen Lohn und Brot gegeben hatte.



*Noch ist die Postkutsche schneller als die Eisenbahn, Satire 1835*

Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ASatire\\_Eisenbahn\\_gegen\\_Postkutsche.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ASatire_Eisenbahn_gegen_Postkutsche.jpg)

Das Transportgewerbe für Handelsgüter hatte sich im Prinzip seit der Antike kaum verändert. Waren, die nicht auf Fluss- oder Seeschiffen zu ihrem Bestimmungsort gebracht werden konnten, wurden von schweren Pferde- oder Ochsespannen über Land transportiert. Dies dauerte sehr lang und war sehr teuer. Die Eisenbahn konnte wesentlich mehr Güter viel schneller und zu wesentlich geringeren Kosten transportieren. So sahen auch viele Fuhrleute und Transportunternehmer in der Eisenbahn zunächst eine Konkurrenz, die sie um ihr Einkommen bringen würde. Mit der Ausweitung des

Eisenbahnnetzes und des zunehmenden Gütertransports durch die Bahn kam es aber auch zu einem Umschwung im Transportgewerbe. Immer mehr Waren, Rohstoffe und auch Menschen mussten zu den Bahnstrecken gebracht bzw. in das Umland der Bahnhöfe transportiert werden. So kam es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu vielen Neugründungen von Transportunternehmen.

Der Ausbau des Eisenbahn sorgte auch in Hessen für gewaltige Veränderungen im Wirtschafts- und Arbeitsleben der Menschen im Zeitalter der Industrialisierung. Jahrelang zogen Kolonnen von Wanderarbeitern den Baustellen der Eisenbahnstrecken hinterher. Erzbergwerke und Fabriken entstanden in großer Zahl und benötigten immer mehr (vor allem billige) Arbeitskräfte. Meist prägten auch in Hessen schlechte Entlohnung und Arbeitsbedingungen sowie Kinderarbeit und allgemeine Armut die soziale Situation vieler Menschen in dieser Zeit.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich das wirtschaftliche und soziale Leben in allen Industriestaaten gründlich gewandelt. Neben neuen industriellen Produktions- und Arbeitsprozessen hatte die Eisenbahn einen großen Anteil an diesen Veränderungen. Ganz allgemein war Sie zum Symbol einer neuen Zeit geworden.

*Text: Joachim Ost*