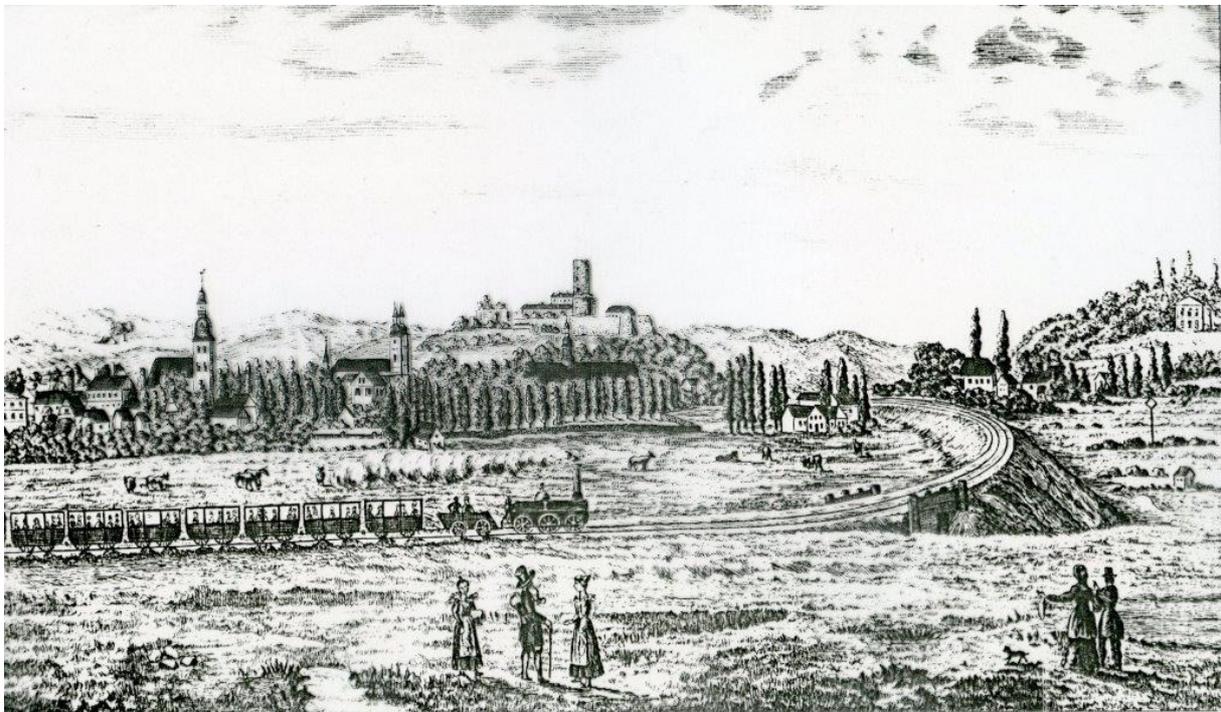




Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft
Neues aus Schildesche Nr. 6, Juni 1995
Seite 32 – 34

von Joachim Wibbing

Nachdem im Jahre 1835 die erste Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth gebaut worden war und den Verkehr aufgenommen hatte, schossen in den folgenden Jahren Eisenbahnbaugesellschaften aus dem Boden, und mit ihnen begann sich ein ganz neues Verkehrsnetz in deutschen Landen zu entwickeln. Ein Projekt sah dabei vor, die preußische Regierungsstadt Minden mit dem rheinischen Köln zu verbinden. Aufgrund fehlender Maschinen mussten die erforderlichen Erdarbeiten von Eisenbahnbauarbeitern durchgeführt werden. Deren Lebensumstände spotteten oftmals jeder Beschreibung. Wer waren diese Eisenbahnbauarbeiter und wie lebten sie?



Die fertig gestellte Trasse der Köln-Mindener Eisenbahn mit einem Zug vor der Silhouette der Stadt Bielefeld im Jahre 1847. (Foto: Stadtarchiv Bielefeld)

In der Mitte der 1840er Jahre herrschte in Ravensberg, aber auch in anderen Gebieten Preußens, eine große wirtschaftliche Not. Einige Missernten

hatten die Preise explodieren lassen. In unserer Region lag die Herstellung von Leinen danieder, weil in England schon seit ca. 40 bis 50 Jahren Tuche maschinell hergestellt wurden. Diese waren nicht nur preiswerter als das hiesige Leinen, sondern in Hinsicht auf die Qualität auch noch besser. In Schildesche versuchte man, das Elend der Spinner und Weber durch die Einrichtung einer Spinn- und Webanstalt oder auch einer Spinn- und Webanstalt zu lindern. Letztlich jedoch kam man gegen die übermächtige englische Konkurrenz nicht mehr an. Was sollte nun aus den Köttern und Heuerlingen werden, die oftmals nur über ein kleines Häuschen, nicht dagegen über Grund und Boden verfügen konnten. Ihre Aussichten waren nicht rosig. Da kam der Eisenbahnbau gerade recht; er erschien vielen Menschen geradezu wie ein „Segen des Himmels“; für manchen erwies er sich jedoch eher als „Fluch der Hölle“ – wie wir noch sehen werden.

Die Streckenführung der neuen Eisenbahnlinie war von wirtschaftlichen und strategischen Interessen geprägt. Die preußischen Rheinlande benötigten eine Verbindung mit dem politischen Zentrum Berlin. Deshalb sollte die erste Strecke von Deutz über Düsseldorf, Duisburg, Hamm und Gütersloh in das Minden-Ravensberger Gebiet nach Bielefeld, Herford und Minden reichen; von da sollte die Richtung Berlin durch Verträge mit Schaumburg-Lippe und dem Königreich Hannover weitergeführt werden. Zu diesem Zweck war die „Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft“ gegründet worden. Sie war aus der Rheinischen Eisenbahngesellschaft hervorgegangen und wurde als private Aktiengesellschaft mit Sitz in Köln geführt. Zum ursprünglichen Aktienkapital gehörten 13 Millionen Taler in Aktien zu 200 Talern. Damit sollten die 35 Meilen von Deutz nach Minden finanziert werden – wobei zu berücksichtigen ist, dass die preußische Meile bei ca. 7 Kilometer lag. Der preußische Staat war mit einem Siebtel am Grundkapital beteiligt und garantierte ferner für die restlichen Stammaktien einen Zinsertrag von $3\frac{1}{3}$ Prozent. Nach einer gewissen Zeit ging die Bahn in Staatsbesitz über. Aufsichtsrat, Generalversammlung und Direktorium stellten den Eisenbahnkommissar, der aufgrund eines Gesetzes aus dem Jahre 1838 ernannt wurde, und die staatlichen Interessen wahrnahm. 1843 erhielt die „Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft“ die landesherrliche Konzession und konnte nunmehr ein Jahr später mit dem Bau beginnen.

Die Arbeiten waren folgendermaßen organisiert: die zentrale, bautechnische Leitung der Strecke oblag dem königlichen Regierungs- und Baurat, der seinen Sitz und sein Büro in Köln hatte. Darunter fungierten sieben Abteilungsleiter bzw. Abteilungsingenieure. Sie waren gehalten –

neben der technischen Leitung – auch die Interessen der Gesellschaft gegenüber den lokalen und staatlichen Institutionen zu vertreten. Die unmittelbare Kontrolle der Erdarbeiten oblag dann auf der dritten Ebene den Sektionsbaumeistern. Sie übergaben den Schachtmeistern die Akkordzettel, die den Umfang der Erdarbeiten, sowie die Bedingungen und Anweisungen für die Ausführung enthielten. Die vierte und unterste Ebene stellten die Arbeiter selbst dar. Sie waren in Arbeitsgruppen, die „Schachte“, unterteilt. Von Bedeutung waren noch die Aufsichtsbeamten, die auf der einen Seite die Interessen der Gesellschaft gegenüber den Eisenbahnbauarbeitern wahrnahmen, auf der anderen Seite erfüllten sie Polizeifunktionen, indem sie weisungsrechtlich direkt dem jeweiligen Landrat unterstellt waren.

Die Lage der Eisenbahnbauarbeiter war nicht besonders gut, zum einen, weil ihre Tätigkeit ja nur vorübergehend war, zum anderen, weil sich ihre Arbeit lediglich auf die Erdarbeiten beschränkte, die keine besonderen Qualifikationen erforderten und sie somit stets austauschbar gegen „billigere“, gesündere oder leistungsfähigere Arbeiter waren. Der Schacht stellte für sie den unmittelbaren Bezugspunkt dar; der direkte Vorgesetzte war der Schachtmeister. Innerhalb der Arbeiterschaft existierten keine weiteren Differenzierungen; alle erhielten den gleichen Stundenlohn. Die Schachtmeister gehörten ihrerseits weder ganz zur Hierarchie der Baugesellschaft noch ganz zur Gruppe der Arbeiter. Sie neigten aufgrund ihrer einflussreichen Stellung dazu, die einzelnen Arbeiter schlichtweg zu schikanieren. So ließen sie sie am Anfang ihrer Tätigkeit zum Beispiel vier Tage lang arbeiten, nahmen den entsprechenden Lohn aber für sich selbst als sogenannten „Antrittsgeschenk“. Auch mussten die Arbeiter zwangsweise Nahrungsmittel oder Branntwein zu oft überhöhten Preisen beim jeweiligen Schachtmeister kaufen, ob sie wollten oder nicht. Irgendwelche Beschwerden oder Klagen über die Schachtmeister zogen die sofortige Entlassung des Arbeiters nach sich.

Die Arbeitsbedingungen waren hart: Im Sommer musste zwischen 14 und 15 Stunden geschuftet werden. Am Viadukt begannen die Arbeiten morgens um halb fünf und hörten abends nicht vor halb neun Uhr auf. Im Winter reduzierte sich die Zeit auf neun Stunden. Die Erdarbeiter wurden praktisch nur mit den „bloßen Händen“ oder mit Schaufeln betrieben. Auf der Baustelle am Viadukt mussten zum Beispiel Karren mit einer Ladung von bis zu 526 Pfund Erde bewegt werden; ein einzelner Arbeiter hatte damit 110 bis 145 Pfund, also weit mehr als einen Zentner, zu schleppen. Insofern ist es nicht verwunderlich, wenn sich Berichte folgenden Inhalts häuften:

„Mancher fiel ... vor Anstrengung um; mancher mußte entlassen werden, weil er Blut gespiehen und sein Körper die außerordentlich saure und anstrengende Arbeit nicht leisten konnte“ – so geschrieben im „Westfälischen Dampfboot“, einer frühsozialistischen Zeitung, die von Dr. Otto Lüning im sogenannten „Vormärz“, also den Jahren vor der Revolution von 1848, herausgegeben wurde. Die Arbeiter brachten die Schwere der Arbeit sprachlich auf den Punkt, indem sie bemerkten: „Wenn uns nicht geholfen wird, so müssen wir alle Krüppel werden, ehe die Eisenbahn fertig geworden ist.“ Doch es half ihnen niemand. Also mussten sie sich selbst helfen und im Juli 1845 kam es zu einem großen, in ganz Preußen Aufsehen erregenden Streik der Eisenbahnbauarbeiter am Viadukt in Schildesche. Doch davon mehr beim nächsten Mal.