

Revolution im Verkehr: Die Eisenbahn als Triebkraft der industriellen Entwicklung

Die Eisenbahn als fahrende Dampfmaschine gilt zu Recht als das Symbol der Industrialisierung. Gerade in den deutschen Staaten hat sie nicht nur eine wahre Revolution des Verkehrssystems bewirkt, sondern war an der grundlegenden Veränderung vieler Bereiche der Gesellschaft beteiligt.

Bereits im 18. Jahrhundert sind eiserne Schienen zum Kohletransport in englischen Bergwerken eingesetzt worden. George Stephenson Lokomotiven fuhren 1825 erstmals auf einer 27 km langen Kohlenbahn im Revier von New Castle und 1830 zwischen Manchester und Liverpool. Zwischen 1840 und 1880 entstand in Europa und in den USA ein dichtes Eisenbahnnetz. Auf den anderen Kontinenten setzte der Eisenbahnbau erst um 1860 und nur zögernd ein. Hier gingen Indien, Chile und Ägypten voran.

Privat- und Staatsbahnen

Wie beim englischen Kanalbau des späten 18. Jahrhunderts wurde der Eisenbahnbau auf der Insel anfangs ausschließlich privat finanziert. Das galt auch für die wirtschaftlich fortgeschrittensten deutschen Staaten Preußen und Sachsen. Leipzig, Berlin und Köln stellten dank der Initiativen des Bürgertums dieser Städte um 1850 die ersten Knotenpunkte eines im Entstehen begriffenen deutschen Eisenbahnnetzes dar. Erst als sich die große wirtschaftliche Gestaltungskraft, die militärische Bedeutung und nicht zuletzt die Profitabilität der Eisenbahnen offenbarten, ergriffen die Staaten die Initiative. Sie taten dies aber auch, um rückständige und periphere Regionen, die nicht über genügend Kapital verfügten und für auswärtige Investoren uninteressant waren, an das Eisenbahnnetz anzuschließen.

Wirtschaftliche Effekte

Damit erfüllten sie einen der dringendsten Wünsche der ortsansässigen Bevölkerung, denn in der öffentlichen Meinung galt die Eisenbahn als Garant für wirtschaftlichen Aufschwung. Im Ergebnis hat sie jedoch häufig den Niedergang ohnehin veralteter Gewerbe beschleunigt, da sie deren Produkte mit der Konkurrenz der kostengünstiger hergestellten Industriewaren konfrontierte.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht war diese Beschleunigung des Strukturwandels freilich ein positives Ergebnis. Generell wird dem Eisenbahnbau und -betrieb in der deutschen Industrialisierungsgeschichte die Rolle eines das Wirtschaftswachstum vorantreibenden Führungssektors zugeschrieben. Zum einen sorgte die Senkung der Transportkosten für eine Erweiterung des Absatzradius beinahe aller Waren, vor allem aber von Kohle und Stahl. So wie der Zollverein von 1834 die institutionelle Grundlage für eine deutsche Volkswirtschaft gelegt hatte, entstand mit der Eisenbahn die materielle Basis der ökonomischen Integration, die vor allem in einer Angleichung der Preise zum Ausdruck kam. Nach 1847 gab es auch keine durch regionale Missernten hervorgerufenen Hungersnöte mehr.

Auf der anderen Seite war die Eisenbahn für zahlreiche Industriezweige der wichtigste Abnehmer. Kohle-, Eisen- und Stahlindustrie, aber auch der Loko-

motiven- und Waggonbau, das Bauwesen und schließlich die Signale herstellende Schwachstromindustrie bekamen wesentliche Impulse durch die Nachfrage der Eisenbahn. In den Bauphasen erhielten Tausende Arbeiter Beschäftigung und 1907 waren unter den fünf größten Unternehmen Deutschlands die Bahngesellschaften Preußens, Bayerns und Sachsens. Schließlich sorgte der Kapitalbedarf der Eisenbahn für die Etablierung der später in der gesamten Industrie wichtigsten Unternehmensform: der Aktiengesellschaft.

Die Eisenbahn im Alltag

Die Eisenbahn griff auch in vielfältiger Weise in das alltägliche Leben ein. Exemplarisch kann hier nur erwähnt werden, dass der von der Eisenbahn ausgehende Bedarf nach exakten Fahrplänen dafür gesorgt hat, dass die Zeit europaweit standardisiert wurde. Außerdem war es nur aufgrund der Eisenbahn und der ebenfalls schienengestützten Mittel des öffentlichen Personennahverkehrs möglich, dass in den neuen Großstädten und Ballungsräumen Tausende von Arbeitern täglich die Fabriken erreichten und gleichzeitig in zunehmendem Maße den engen Innenstädten und ungesunden Mietskasernen entfliehen konnten.

Viele Zeitgenossen spürten die Intensität der von der Eisenbahn ausgehenden gesellschaftlichen Veränderungen. Dabei dominierte der Fortschrittsglauben, wie bei Heinrich Heine, der 1843 in der Augsburger Allgemeinen Zeitung die Eisenbahn als ein Ereignis bezeichnete, „das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt der Weltgeschichte, und unsre Generation darf sich rühmen, dass sie dabei gewesen. ... Sogar die Elementarbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.“

Johann Wolfgang Goethe war bereits 1828 „nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.“ Für ihn gab es aber auch Schattenseiten des technischen Fortschritts: „Reichtum und Schnelligkeit ist, was die Welt bewundert und wonach jeder strebt; Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle möglichen Fazilitäten der Kommunikation sind es, worauf die gebildete Welt ausgeht, sich zu überbieten, zu überbilden und dadurch in der Mittelmäßigkeit zu verharren.“

Quelle: http://deutsch.sz.uni-ffo.de/DSH_lesen.html