

# Die Not treibt Arbeiter zum Bahnbau

Beckum (os). Obwohl der Eisenbahnbau zunächst durch das konservative Verhalten preussischer Beamten verzögert wurde, keimten hier und da Hoffnungen auf, dass Arbeitsplätze entstehen könnten. Besonders, als nach 1828 ein erstes Planfeststellungsverfahren zur Streckenführung der Köln-Mindener-Eisenbahn Gestalt annahm.

Denn nach dem Niedergang der Leinenweberei, durch das Aufkommen der maschinellen Web-

stühle und der Einführung von Baumwolle, verschwanden allmählich ganze Berufsweige. Arbeitslosigkeit machte sich breit, was sich besonders im Heuerlingswesen und bei den Tagelöhnern bemerkbar machte (um 1830 waren in Beckum über 70 Leineweber tätig, bei 1760 Einwohnern in 352 Privathäusern).

Und so setzte man große Hoffnungen in den Eisenbahnbau, was sich jedoch für den einfachen Arbeiter als Trugschluss erweisen sollte. So beschreibt der Histori-

ker Wilhelm Schulte aus Ahlen, unter welchen grausamen Bedingungen der Eisenbahnbau vor sich ging und welch arge Not es war, die dem Bahnbau Tausende der notwendigen Arbeiter zutrieb. Damals hofften die ärmeren Klassen, hier einen Ausweg aus ihrer Notlage zu finden.

Schulte schreibt: „Um an Geld zu kommen, versuchte man schon die Ernte auf dem Halm zu verkaufen. Die Preise für Getreide und Kartoffeln waren so hoch, dass nur noch Wohlhabende sie

sich leisten konnten“.

Und wegen der miserablen Verkehrsverhältnisse war bei schlechter Ernte ein Austausch kaum möglich. So wurde Getreide für den Transport von Paderborn nach Bielefeld auf Eseln verfrachtet, wobei jedes Tier zwei Zentner zu tragen hatte. Fuhrwerke konnten die tiefen Sandwege der Senne kaum nutzen. Ähnliche Verhältnisse wird man bei Regen auf den lehmig zerfurchten Fahrbahnen im Beckumer Raum vorgefunden haben.

6.8.2016

530

# Haushälterin wartet zwei Jahre auf Lohn

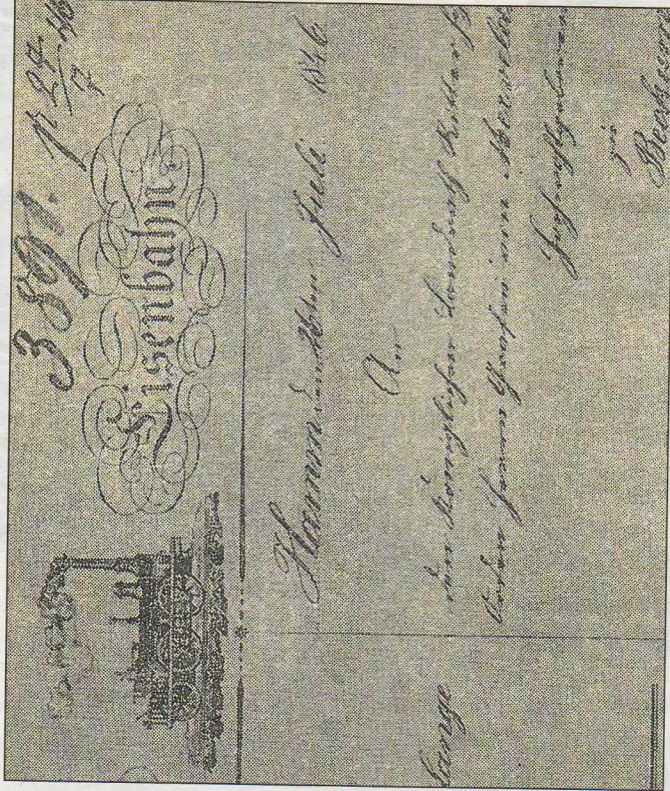
**Beckum** (gl). Von Engelbert Egens als Zeitzeuge des Jahres 1855 ist überliefert, dass eine Haushälterin zwei Jahre auf ihren Lohn warten musste, bis das Korn geerntet werden konnte.

Er schreibt: „Wir hatten einen Acker mit Weizen bestellt. Dieser versprach guten Ertrag. Der Vater vertröstete die Haushälterin bis zur Ernte. Und so kam es, wir hatten Glück und ernteten 13 Scheffel reifen Weizen. Davon wurden zehn Scheffel verkauft. Der Vater erhielt 48 Thaler und zehn Silbergroschen. Die Haushälterin bekam ihr Geld und war zufrieden. Wir behielten noch Geld übrig und 3 Scheffel Weizen für den

Haushalt“. Der Vater von Engelbert Egens war von Beruf Barbier und nebenbei Weber. Als Witwer und Vater von fünf Kindern war eine Haushälterin lebensnotwendig, zumal sie beim Weiben mithalf. In dieser allgemeinen Not war die Hoffnung, beim Bahnbau Arbeit zu finden riesengroß.

Eine Zeitung schrieb 1844: „Mit Freude und Hoffnung sieht mancher dem baldigen Angriff der Bahnarbeiten entgegen, da dadurch für mehrere Jahre eine sorgenfreie Zukunft gesichert werden konnte.“ Doch es kam anders, der Eisenbahnbau bescherte den Arbeitern ein noch größeres Elend.

**Hugo Schürbüsch**



**Der Briekopf** der Cöln-Mindener-Eisenbahngesellschaft von 1846. Damals wurden alle Hoffnungen in den Bau der Eisenbahn gesetzt.

## Hintergrund

Zwar waren beim Eisenbahnbau hohe Löhne in Aussicht gestellt worden, doch nur starke und geschickte Handwerker hielten an sieben Tagen in der Woche eine 16-StundenSchicht durch. Dazu waren die Weber und Garnspinner körperlich nicht in der Lage. Auch die Heuerlinge konnten in Zeiten des Nahrungsman-gels diese schwere Arbeit oft nicht leisten.

Die riesigen Erdbewegungen,

die heute maschinell erledigt würden, erfolgten seinerzeit mit Hacke, Schaufel und Schubkarre. Auch Loren auf Schmalspurgleisen kamen zum Einsatz. Doch beladen und bewegt wurden sie im Handbetrieb. So arbeitete man in der Regel unter unmenschlichen Bedingungen, oft bis zum Umfallen, denn krank sein war gleichbedeutend mit arbeitslos.

Der Rhedaer Arzt Dr. Otto Lü-

mit diesen katastrophalen Arbeitsbedingungen bekannt und forderte humanere Bedingungen. Doch der gesamte Bahnbau stand unter einem enormen Zeitdruck, so dass oft sogar Sonntagsarbeit gefordert wurde.

Außerdem wurde an allen Enden und Ecken gespart, insbesondere an den Löhnen. Und so blieb den Arbeitern von den zehn bis zwölf Silbergroschen Tageslohn oft kaum etwas für die Familie

übrig.

Weil für Essen, Schlafen und das sogenannte Kantinengeld gezahlt werden musste und alle möglichen Abzüge, wie kostenlose Probearbeit, Antrittsgeschenke und andere Zuwendungen an die Schachtmeister gingen, blieb oft nicht mal Geld für Kleidung und andere Notwendigkeiten übrig. So arbeitete man oft bis zum Umfallen und konnte die Familie trotzdem kaum ernähren.