

Beckumer Geschichte(n)

# Ausbeutung beim Eisenbahnbau an Tagesordnung

Beckum (gl). In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lebten die Arbeiter und Tagelöhner in den Städten und Dörfern des Münsterlandes auf „irländische Weise“ wie es allerorten hieß. Das bedeutete, man lebte größtenteils von Kartoffeln, die gekocht und mit etwas Mehl zu einem schwer verdaulichen Brot gebacken wurden. Denn die Spanne zwischen den Löhnen und Lebensmittelpreisen war in den 1840er-Jahren unerträglich hoch geworden.

So kam der Eisenbahnbau gerade recht, und viele glaubten an ein Ende der Notzeiten. Doch die Eisenbahngesellschaften waren Aktiengesellschaften und auf Profit aus. So war auch das Geschäftsgebaren der Köln-Mindener-Eisenbahn entsprechend. Das Angebot an Arbeitskräften war aufgrund der allgemeinen Notlage riesengroß, und so stellte man zwar hohe Löhne in Aussicht, zahlte aber möglichst wenig. So beschreibt der Historiker Wilhelm Schulte aus Ahlen die „grausamen Bedingungen der Arbeitsverhältnisse am Eisenbahnbau“. Danach sollte der Tageslohn 10 bis 12 Silbergroschen betragen.

Doch schon bald zeigte sich, dass die Schicht von morgens 4.30 Uhr bis abends 20.30 Uhr kaum zu schaffen war. Bei „schärfstem Arbeitstempo“ waren die Erdbewegungen am

Bahndamm schwerste körperliche Arbeit. Und wenn laut Dr. Lüning aus Rheda mancher Arbeiter aus Überanstrengung Blut spie, wurde er ohne weiteres entlassen.

Wenn die Arbeiter Forderungen stellten und die Schikanen der Unternehmer und Schachtmeister beklagten, wurde Militär angefordert. Von Seiten der Behörden glaubte man, das man den Arbeitern durch die „Furcht vor der Waffe“ am ehesten bekommen könne. Und so gab das Generalkommando Münster am 14. August 1845 den Marschbefehl für ein Bataillon Infanterie, und die Arbeiter schufteten mit dem Militär im Rücken. Dabei waren Proteste und Aufstände nur entstanden, weil man die Löhne willkürlich herabsetzte oder wochenlang nicht zahlte, Schachtgeld für die Schachtmeister vom Lohn einbehalten wurde und Schmiergeld für die Instandhaltung der Karren vom Lohn abgezogen wurde.

Erst im Sommer 1846 schritt der Oberpräsident gegen die Eisenbahndirektion ein und errichtete ein Schiedsgericht. Doch den Arbeitern ging es nach wie vor schlecht, obwohl sie die eigentlichen Leistungsträger waren. Als man aber die Bahnstrecken feierlich und mit großem Pomp in Betrieb nahm, wurde kein Wort an die Arbeiter verschwendet“.

Hugo Schürbüscher





Die Poststation im „Hotel zur Post“ mit einer schimmelbespannten Kutsche.

## Hintergrund

Ein Beckumer hat durch die Köln-Mindener-Eisenbahn gut verdient. Es war der Postmeister Johann-Hermann Samson, der mit einem gewaltigen Aufwand, mittels Postillönern, Wagen und Pferden über acht Monate hinweg die Beförderung von Passagieren und Gepäck auf der Strecke zwischen Hamm und Gütersloh übernommen hatte. Denn damals war dieser Bahnbereich noch nicht fertiggestellt.

Während Johann Hermann Samson angeblich immer nur Schimmel sein eigen nannte, betrieb sein Vater Johann Heinrich seine erste Postexpedition ausschließlich mit Füchsen (Pferde in braunen Fellfarben), was vom Selbstbewusstsein dieser angesehenen Familie zeugt. So sollen

während der Zeit des Lückenschlusses mehr als 80 Schimmel in Samsons Stallungen an der Hühlstraße gestanden haben. Da die Pferde durch die schnelle Fahrweise sehr in Anspruch genommen wurden, mussten sie an Poststationen ausgewechselt werden. Und da man nicht immer die benötigten Gespanne zur Verfügung hatte, gab es Verträge mit Bauern der Umgebung. Da deren Pferde aber oft im Ackerbau oder anderweitig beschäftigt waren, mussten diese oft vom Feld geholt werden, was natürlich Verspätungen zur Folge hatte.

Wenn man so will, hat Samson durch die Unterstützung der Eisenbahn zum Untergang der Pferdepost beigetragen. (os)