

## Arbeiterschaft, Arbeitsmarkt und Kommunikationsstrukturen im Ruhrgebiet in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts

In der überaus umfangreichen, durchweg älteren Literatur zur Industrialisierung im Ruhrgebiet ist der Herausbildung der Industriearbeiterschaft bisher kaum oder doch nur beiläufig Aufmerksamkeit zuteil geworden. Ein überwiegend nationalökonomisches Forschungsinteresse galt vielmehr jenen großen Wachstumsvorgängen der Ruhrindustrie seit der Jahrhundertmitte, galt den Beziehungen und Strukturen der Montanindustrie und ihrer Nachfolgewerke: den Zulieferungs-, Weiterverarbeitungs- und Versorgungsindustrien und der regionalen Bergbaugeschichte im engeren Sinne<sup>1</sup>. Die Geschichte der Arbeiterschaft im Revier muß daher zunächst an das statistische Material anknüpfen und die Entstehung jener das Gesicht der Industrielandschaft und ihrer Bevölkerung bis in die jüngste Zeit prägenden Strukturbedingungen aus dem bergbaulichen Grundcharakter des Erwerbsgebiets, der schwerindustriellen Betriebsverflechtung und großbetrieblichen Produktionsweise erklären. Daß trotz älterer Ansätze erstmals im Jahrzehnt nach der Jahrhundertmitte unter den expansiven Schüben eines ersten konjunkturellen Booms im Ruhrgebiet die gewerblich-betrieblichen Strukturen und Rhythmen der Arbeitswelt als Kern industriegesellschaftlicher Arbeitsbedingungen hervortraten, soll im ersten Teil dieser Studie unter Betonung des stark strukturbildenden Bergbaus<sup>2</sup> dargestellt werden.

Die gesellschaftsgeschichtliche Analyse kann freilich nicht bei der Aufbereitung des statisti-

<sup>1</sup> Aus der neueren wirtschaftsgeschichtlichen Literatur s. *Paul Wiel*, *Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes. Tatsachen und Zahlen*, Essen 1970; *Carl-Ludwig Holtfrerich*, *Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert. Eine Führungssektoranalyse*, Dortmund 1973. Aus der eine eigene Bibliographie füllenden Grundzüge-Literatur sei auf die mehrfach variierten Überblicke von *Bruno Kuske* hingewiesen; zuletzt: *Grundlinien westfälischer Wirtschaftsgeschichte*, Dortmund 1955; neuere Beispiele sind: *Heinz Günther Steinberg*, *Grundzüge der Entwicklung des Ruhrgebiets*, in: *Verhandlungen des deutschen Geographentages* 35, 1966, S. 150 – 155; *Wilhelm Treue*, *Grundzüge einer Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrgebiets im Industriezeitalter*, in: *Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte* 13, 1968, S. 273 – 281; *Wolfgang Köllmann*, *Wirtschaft und Gesellschaft Rheinland-Westfalens zu Beginn des Industriezeitalters*, in: *Jürgen Reulecke* (Hrsg.), *Arbeiterbewegung an Rhein und Ruhr*, Wuppertal 1974, S. 11 – 23. Unübertroffen bleibt der Überblick von *Walther Däbritz*, *Entstehung und Aufbau des rheinisch-westfälischen Industriebezirks*, in: *Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Jahrbuch des VDI* 15, 1925, S. 13 – 107. Als unentbehrliche Dokumentensammlung vgl. *Gerhard Adelman* (Hrsg.), *Quellensammlung zur Geschichte der sozialen Betriebsverfassung. Ruhrindustrie unter besonderer Berücksichtigung des Industrie- und Handelskammerbezirks Essen*, 2 Bde. und Registerbd., Bonn 1960 – 1968. – Für Gespräche über einige grundsätzliche Probleme in dieser Studie danke ich Herrn Dr. Clemens A. Wurm.

<sup>2</sup> Zu zahlreichen, im folgenden berührten Aspekten finden sich Hinweise und Ausführungen in meiner Dissertation: *Klaus Tenfelde*, *Sozialgeschichte der Ruhrbergarbeiterschaft im 19. Jahrhundert (1815 – 1889)*, phil. Diss. (MS) Münster 1975; demnächst gedruckt: Bonn-Bad Godesberg 1976.

schen Materials, seiner gliedernden und gewichtenden Interpretation stehenbleiben. Sie verlangt die Instrumentalisierung solcher Ergebnisse im Sinne von Voraussetzungen, Bedingungen und Erklärungen eines gesellschaftlichen Gefüges, in dessen systemhaftem Zusammenhang es darum gehen muß, individuelle und kollektive Bewußtseinslagen, die Haltungen und Verhaltensformen von einzelnen und besonders Gruppen, schließlich die Institutionalisierung eines wie immer gerichteten politischen Willens und seine gesellschaftsverändernde und -vorantreibende Rückwirkung zu bestimmen. Aus diesem Gedankengang soll nun in der weiteren Argumentation dieser Studie ein, wie uns scheint, im Blick auf die Entstehung kollektiver Mentalitäten und deren Organisierung ganz zentraler Vorgang, die Umbildung der überkommenen, vorindustriell-traditionalen Weisungs- und Gehorsamsbeziehungen hin zu tendenziell egalitären Kommunikationsstrukturen, in den Mittelpunkt gestellt werden. In dieser Umbildung hat die Einführung neuer, leistungsfähiger Verkehrs- und Nachrichtensysteme so sehr wie die mit ihr und anderen, in der Wirkung parallelen Vorgängen der ersten Industrialisierungsphase verknüpfte Entstehung von Marktsituationen eine entscheidende Rolle gespielt, der deshalb der zweite Teil dieser Untersuchung gilt.

Es bedarf also, weil Kommunikation nur zwischen Funktionsträgern eines jeweiligen wirtschaftlich-gesellschaftlichen Systems denkbar ist, zur Unterscheidung von Kommunikationsstrukturen des Rückgriffs auf einzelne Funktionsmomente dieser Systeme unter Betonung solcher Charakteristika, die für den Wandel in besonderem Maße verantwortlich scheinen. Hierbei soll nicht übersehen werden, daß kommunikative Strukturen hochgradig abstrakte, im gesellschaftlich-kulturellen Zusammenhang weit vermittelte Phänomene sind, die sich nur bedingt der beweiskräftigen Konkretheit von Zahlen, Tabellen und Statistiken öffnen. Um nun der Gefahr weiter Interpretationsspielräume und deren Beliebigkeit zu begegnen, soll im dritten Teil eine modellhafte Formulierung der gemeinten Umbildung von Kommunikationsstrukturen vorangestellt werden, die durch eine gewiß unvollständige Reihe von unserer Ansicht nach im Blick auf das Explanandum zentralen Erscheinungen der gesellschaftlichen Wirklichkeit zu belegen sind. Der Charakter des Erkenntnisgegenstandes zwingt dazu, hierin sowohl einen die Grenzen des Ruhrgebiets z. T. verlassenden Quellenbereich insbesondere des zeitgenössischen sozialkritischen Schrifttums einzubeziehen, als auch auf gesamtgesellschaftliche, unter anderen Aspekten denkbar heterogene Vorgänge zurückzugreifen und diese zusammenfassend zu deuten.

Wenn der Ablösung älterer durch neue kollektive Verhaltensformen und -muster im Zusammenhang mit der Entstehung gesellschaftlicher Großgruppen ein Wandel in der Richtung und den Inhalten kommunikativer Verknüpfung zugrunde liegt, so verdichtet sich in diesem Wandel eine Grundbeziehung der Folgeerscheinungen von Industrialisierung, Modernisierung und Demokratisierung im allgemeinen, von Entstehung der Arbeiterschaft, ihrer Identitäts- und Interessenfindung und politisch-gewerkschaftlichen Konstituierung im besonderen. In dieser Hinsicht soll die vorliegende Studie am Rande dazu beitragen, das Verständnis der Frühgeschichte der Arbeiterbewegung als einer zwangsläufigen Industrialisierungs- und Modernisierungsfolge zu vertiefen. Die Strukturbedingungen der entstehenden bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaftsordnung, weniger deren einstweilen depravierende, physisch und materiell entwürdigende Folgeerscheinungen, erforderten die Konstitution der Arbeiterbewegung nicht so sehr als Protestbewegung, sondern als verantwortlich gesellschaftsordnende Kraft.

I. INDUSTRIELLES WACHSTUM, GEWERBLICHE STRUKTUR UND KONJUNKTURENTWICKLUNG IM RUHRGEBIET 1849—1861

Wenn auch der Kohlenbergbau beiderseits der Ruhr um die Jahrhundertmitte bereits auf eine seit Jahrzehnten anhaltende, kaum durch Absatzeinbrüche behinderte Blüteperiode zurückblicken konnte, zeigte der spätere schwerindustrielle Wirtschaftsraum zu dieser Zeit doch noch ganz das gewohnte Bild ländlich-agrarischer Erwerbslandschaften<sup>3</sup>. Die alten städtischen Ansiedlungen wie Dortmund, Bochum, Witten und Essen hatten noch kaum die Enge ihrer mittelalterlichen Weichbilder von sich gestreift, und die ländliche Einwohnerschaft, zu der auch die Bergarbeiterschaft wegen der gewöhnlich stadtfernen Lage der Kohlengewinnungspunkte zählte, bestimmte die Erwerbsstruktur der Ruhrbevölkerung ganz überwiegend. Immerhin hatten sich, einmal abgesehen von den das äußere Bild der Landschaft einstweilen kaum beeinträchtigenden Grubenbauten, die Konturen der späteren, durch die betrieblich-gesellschaftliche Verflechtung von Kohlengewinnung und Erzverhüttung bestimmten Wirtschaftsstruktur schon im Vormärz, zum Teil bereits im 18. Jahrhundert herausgebildet. Frühe Raseneisenerzfunde ließen im westlichen Revier mit Anfängen von Eisenproduktion durch die Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel und Huysen, die spätere Gutehoffnungshütte bei Sterkrade-Oberhausen, einen ersten Schwerpunkt der nichtbergbaulichen schwerindustriellen Arbeiterschaft im Revier entstehen<sup>4</sup>. Neben dem Engagement im Mülheimer Kohlenhandel ist es diese Beteiligung gewesen, die *Franz Haniel* frühzeitig nach eigenem Bergwerksbesitz im Essenschen Ausschau halten ließ, von dem aus seine Werke leicht mit Kohle zu versorgen waren. Auch die gegen Ende der 1830er Jahre bei Hörde gegründete Hermannshütte, aus der der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein hervorging, wies bereits den Trend des Erzes zur Kohle. Vorläufig allerdings, und noch weit bis in die 1850er Jahre hinein, lag der Schwerpunkt der Erzverhüttung und Eisenverarbeitung in den klein- und mittelbetrieblichen Wirtschaftslandschaften des alten, sich im Süden an die Bergbauregion anschließenden, bergisch-märkischen Industriegebiets, das indessen mit der rückständigen Holzkohlenverhüttung, der unzureichenden Energieversorgung durch Wasserkraft oder doch durch nur umständlich herbeigeschaffte Ruhrkohle, schließlich in der ungünstigen Verkehrslage längst strukturelle Schwächen im Vergleich zum billig eingeführten englischen Roheisen gezeigt hatte<sup>5</sup>. Im Revier waren die ersten Versuche zur Kohlenverkokung zuerst wenig aussichtsreich erschienen<sup>6</sup>, so daß die kaum 10 000 t

<sup>3</sup> Vgl. *Georg Niemeyer*, Das Landschaftsbild des heutigen Ruhrreviers vor Beginn der großindustriellen Entwicklung, in: *Westfälische Forschungen* 5, 1942, S. 79 – 114.

<sup>4</sup> Zur Geschichte einzelner Werke s., abgesehen von der umfangreichen firmengeschichtlichen Literatur, *Oskar Stillich*, Eisen- und Stahlindustrie, Leipzig 1904; *ders.*, Steinkohlenindustrie, Leipzig 1906; für den Bergbau s. besonders das Sammelwerk: *Die Entwicklung des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbaues in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, hrsg. vom Verein für die bergbaulichen Interessen, 12 Bde., Berlin 1902 – 1905 (für die Entwicklung der Arbeiterverhältnisse s. Bd. 12); sowie *Gerhard Gebhardt*, Ruhrbergbau. Geschichte, Aufbau und Verflechtung seiner Gesellschaften und Organisationen, Essen 1957. Ein Überblick findet sich bei *Wiel*, S. 245 – 273.

<sup>5</sup> Vgl. *Fritz Schulte*, Die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft in Rheinland-Westfalen im 18. Jahrhundert, Köln 1959; *Hermann Ringel*, Bergische Wirtschaft zwischen 1790 und 1860, Neustadt a. d. A. 1966; *Wilhelm von Kürten*, Die Entwicklung des Bergisch-Märkischen Industriegebiets bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in: *Beiträge zur Heimatkunde der Stadt Schwelm*, N. F. 17, 1964, S. 56 – 76.

<sup>6</sup> Vgl. *Franz Michael Röss*, Geschichte der Kokereitechnik, Essen 1957, S. 41 – 126.

Roheisen, die bis zur Jahrhundertmitte jährlich erzeugt wurden, noch ausschließlich mit Holzkohle dargestellt worden sind. Erst die Mülheimer Friedrich-Wilhelms-Hütte, die es ebenfalls bereits im Vormärz zu einiger Blüte gebracht hatte, leitete 1850 durch die Inbetriebnahme des ersten Kokshochofens an der Ruhr jenen Prozeß immenser Standortverschiebungen ein, in dessen Verlauf das Erz, begünstigt durch die Entwicklung der Transportverhältnisse und durch scheinbar vielversprechende Kohleneisensteinfunde im Revier in den 1850er Jahren, zur Kohle drängte.

Wie die im wesentlichen auf die genannten Schwerpunkte beschränkte Roheisenerzeugung schickte sich auch die weiterverarbeitende Industrie vor allem im Maschinenbau noch im Vormärz an, die lokale Begrenztheit der Pionierzeit zu überwinden. In Witten, Hattingen und Wetter, wo *Friedrich Harkort* seine Maschinenwerkstätte unterhielt, siedelten sich Betriebe der Kleineisen-, Werkzeug- und Maschinenbauindustrie an. Hier wie auch in der Kruppschen Werkstatt in Essen befand man sich noch in der Phase des betrieblichen Auf- und Ausbaus bei keineswegs gesicherten Geschäftsverhältnissen. Nach den Anfängen von *Franz Dinnendahl* war die Initiative zur Herstellung von Dampfmaschinen längst auf den von *Gottlieb Jacobi* auf der späteren Gutehoffnungshütte betriebenen Maschinenbau übergegangen, aber auch *Harkort* baute in Wetter und Dortmund-Hombroch Dampfkessel und -maschinen, und auch in Duisburg-Hochfeld wurden bereits Maschinenteile hergestellt. Im westlichen Revier wirkte sich die Nähe der Hauptverkehrswege Ruhr und Rhein durch die Einführung der Dampfschiffahrt und die Ansiedlung des Kohlenhandels in Mülheim und Ruhrort stimulierend aus; überhaupt hatten die Disposition der Verkehrswege, die ehemalige verwaltungspolitische Zugehörigkeit der Ruhrkreise und ganz besonders die hieraus resultierende Rechtsverschiedenheit, die die rheinnahen, westlich der Provinzgrenze zwischen Westfalen und dem Rheinland gelegenen Standorte eindeutig begünstigte, ein erhebliches Gefälle von West nach Ost hinsichtlich des Standes im technologischen Wissen, des handelspolitischen Horizonts, der unternehmerischen Initiative und ihrer Realisation geschaffen<sup>7</sup>.

Dies wirkte sich vor allem im Kohlenbergbau aus, der im Märkischen, d. h. insbesondere im südlichen Kreis Bochum, auf eine langwährende Tradition geordneter Wirtschaftsverhältnisse unter der Ägide des Bergfiskus zurückblicken konnte, während in den 1803 an Preußen gefallenem Stiftsgebieten Essen und Werden mancherlei »Mißstände«, insbesondere ein der preußischen Bergbaupolitik fremdes, nahezu freies Unternehmerwesen, vorgefunden wurden. Ähnlich lagen die Verhältnisse auf den Mülheimer Gruben, so daß die Bergbehörden nach der Wiedererrichtung der preußischen Herrschaft 1815 hier ein reiches Betätigungsfeld gegen den ganz ungewohnten Widerstand von seiten der Grubenbesitzer vorfanden. Denn nach der im 18. Jahrhundert ausgeformten preußischen Bergverfassung oblag den Berg-

7 Zu diesem Absatz s. u. a. *Ludwig Beutin*, Geschichte der südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen und ihrer Wirtschaftslandschaft, Hagen 1956; *Ernst Denzel*, Wirtschafts- und sozialgeschichtliche Entwicklung der Stadt Wetter, Dortmund 1952; *Wolfgang Köllmann*, *Friedrich Harkort*. Bd. 1: 1793 - 1838, Düsseldorf 1964; *Hedwig Behrens*, Mechanicus Franz Dinnendahl (1775 - 1826), Köln 1970; *Irmgard Lange-Kothe*, Johann Dinnendahl, in: Tradition. Zeitschrift für Firmengeschichte 7, 1962, S. 32 - 47, 175 - 196; *Günther Mertins*, Die Entwicklung von Bergbau und Eisenindustrie im westlichen Ruhrgebiet, in: Geographische Rundschau 17, 1965, S. 171 - 179. Zur Bedeutung der Provinzgrenze vgl. die zeitgenössische Beobachtung von *Thomas C. Banfield*, *Industry of the Rhine*. Series II: Manufactures, London 1841 (Reprint New York 1969), S. 42.

ämtern und ihren Revierbeamten die Grubenaufsicht bis in die Details der Abbauplanung und Rechnungslegung, selbst des Arbeitsprozesses und der Arbeiterverhältnisse<sup>8</sup>. Sie regelten das jährliche Förderquantum der Gruben und ihren Absatz unter Einschluß der Kohlenpreise, die jährlich neu festgelegt wurden. Sie pflegten strengste Aufsicht über die auch der Zahl nach übersichtlichen Belegschaften durch Kontrolle und Bemessung der bergmännischen Einkommensverhältnisse mittels jährlich festgelegter Normallöhne, durch planmäßige Rekrutierung des Bergarbeiternachwuchses möglichst aus der Bergarbeiterschaft selbst, so daß von einem bergbaulichen Arbeitsmarkt nicht die Rede sein konnte, schließlich durch eine weit über betriebliche Belange hinausgehende Führung und Beaufsichtigung, zu der sich das Instrument der Knappschaft<sup>9</sup> anbot. In ihm verdichtete sich in einzigartiger Weise die ständische Qualität der Bergarbeiterschaft unter dem Dirigismus der Behörden: Der Privilegierung der Bergleute im Sinne ihrer für die Zeit mustergültigen Absicherung gegen materielle Not unter erheblicher Beteiligung der Grubenbesitzer entsprach die strenge Disziplinierung zugleich als getreue Untertanen und dienstpflichterfüllte Arbeiter; beide Strukturmerkmale hoben den Stand der Bergarbeiterschaft heraus aus der Schar recht- und besitzloser Fabrik- und Eisenbahnbauarbeiter, jenem vormärzlichen Proletariat, aber auch gegenüber handwerklichen Schichten, die sich mit dem Ende der Zunftverfassungen ebenfalls zunehmend dem Druck der Arbeitsmärkte ausgesetzt sahen. Die Bergleute haben sich, anders als die Gewerke als Grubenbesitzer, bei aller Reglementierung unter der Hand des Bergfiskus sichtlich wohlgeföhlt<sup>10</sup>. In generationenlanger Erfahrung behördlichen Schutzes vor materieller Not, in der geregelten, bei gleichen Chancen durchsichtigen Aufstiegsmöglichkeit vom jungen Bergeklauer über den Schlepper zum Hauer und, bei besonderer praktischer Befähigung, mit einigem Fleiß und ausreichender Gewandtheit in bergtechnischen Dingen zum Steiger, hatte sich das Vertrauen in die Rechtlichkeit und Angemessenheit der obrigkeitlichen Führung tief verwurzelt und in nahezu bedingungsloser Staats- und Systemloyalität niedergeschlagen.

Die Stetigkeit einer in vorgezeichneten, wohlgeordneten Bahnen verlaufenden bergbaulichen Produktionszunahme<sup>11</sup>, durch die der ständische Charakter der Bergarbeiterschaft nicht gesprengt werden konnte, erwies sich vielleicht als das stärkste Bollwerk gegen jene in der gewerblichen Umwelt längst wirksamen, disproportionierenden Einflüsse. Unter diesen Vorzeichen haben die preußischen Bergbehörden ihre rechtliche und moralische Position,

---

8 Vgl. *Agnes Marianne Prym*, Staatswirtschaft und Privatunternehmung in der Geschichte des Ruhrkohlenbergbaus, Essen 1950; *Hans-Dieter Krampe*, Der Staatseinfluß auf den Ruhrkohlenbergbau in der Zeit von 1800 – 1865, Köln 1961; *Gerhard Adelman*, Die soziale Betriebsverfassung des Ruhrbergbaus vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, Bonn 1962; sowie *ders.* (Hrsg.), *Quellensammlung*, Bd. 1, S. 1 – 146.

9 Zur älteren Geschichte der Knappschaft vgl. *Wilhelm Bülow*, Das Knappschaftswesen im Ruhrkohlenbezirk bis zum allgemeinen Preußischen Berggesetz vom 24. 6. 1865, Borna/Leipzig 1905.

10 Dies geht eindeutig aus den zahllosen Bitt- und Beschwerdeschriften der Bergleute hervor; vgl. ausführlich *Tenfelde*, S. 556 – 566.

11 Für ein differenziertes Bild dieser bergbaulichen Entwicklung im Vormärz s. etwa die gedruckten amtlichen Statistiken: *Übersicht der Produktion des Bergbaues und des Hüttenbetriebes in der Preußischen Monarchie für das Jahr . . .*, Jg. 1837 – 1845, in: Staatsarchiv Münster (künftig abgekürzt StAM), Regierung Münster 121. Genauere Informationen in regionaler Aufgliederung finden sich Jahr für Jahr in der *Zeitschrift für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen*, zusammengefaßt über größere Zeiträume in: *M. Reuss*, Mittheilungen aus der Geschichte des Königlichen Oberbergamtes zu Dortmund und des Niederrheinisch-Westfälischen Bergbaues bis zum Jahre 1892, Berlin 1892.

wenngleich unter vermehrten, vor allem in den 1830er Jahren auflebenden Angriffen seitens der in ihrer Verfügungsgewalt über das investierte Kapital stark eingeschränkten Unternehmerschaft, im Ruhrgebiet bis zur Jahrhundertmitte durchaus noch festigen können. So ragte die preußische Bergbauverfassung als ein Relikt obrigkeitlichen, merkantilstaatlichen Wirtschaftsdenkens weit in eine längst gewandelte oder im Umbruch befindliche gewerbliche Umwelt hinein und erhielt im Prinzip vorindustrielle Wirtschaftsfaktoren lebendig, während die seit den 1820er Jahren mehrfach unternommenen Anstrengungen zur Reformierung des Bergrechts bis 1851 erfolgreich abgeblockt werden konnten<sup>12</sup>. Die wohl gerade durch ihre zeitliche Unangemessenheit verschärfte dirigistische Bergbauleitung mußte sich um so mehr als ein wesentlicher Pol traditionellen Wirtschaftshandelns erweisen, als auch die Hüttenwerke noch der Aufsicht der Bergbehörden unterstanden und sich im übrigen die Bergbaugebiete gewöhnlich auf einer Landschaft von agrarischer Grundorientierung erstreckten, deren Denk- und Verhaltenswerte sich mit jenen aus der Bergbauverfassung fließenden Anschauungen ergänzen mochten.

Im späteren Ruhrgebiet – die Bezeichnung empfiehlt sich erst seit etwa 1850 – fanden sich freilich auch solche Industrialisierungsansätze, die von älteren Gewerben getragen wurden. Noch war in Ruhrnähe eine beachtliche Textilindustrie angesiedelt; daneben hatte Essen durch seine seit Jahrhunderten ansässige Gewehrfabrikation, zu der sich seit 1818 eine Gewehrfabrik in Hattingen gesellte, Berühmtheit erlangt. Dennoch hat sich, mit Ausnahme des Bergbaus, die eine oder andere gewerbliche Prägung der Ruhrlandschaft im Vormärz nicht durchsetzen können, so daß ihre Beschreibung als »Anwachszone« der älteren südlichen Industrielandschaften<sup>13</sup> vor allem im Blick auf deren Kohlenversorgung durchaus gerechtfertigt erscheint – erst mit den 1850er Jahren macht sich in der Mengen- und Wertproduktion sowie im Umfang des Arbeitskräftepotentials das Eigengewicht des Ruhrgebiets bemerkbar. Um nun für die Jahrhundertmitte als den Ausgangspunkt des Industrialisierungsgeschehens ein genaueres Bild zu erhalten, sei zunächst die Bevölkerungsentwicklung des Reviers anhand seiner Kernkreise (1857 wurde der Kreis Essen aus dem Kreis Duisburg herausgelöst) dargestellt<sup>14</sup>:

12 Eine aus den Quellen, zu denen insbesondere die Akten des preußischen Finanzministeriums bis 1848, des Handelsministeriums seither gehören, gearbeitete Gesamtdarstellung der Bergrechtsreform gehört zu den dringendsten Desiderata der deutschen Bergbaugeschichte; vgl. vorläufig die Aufsätze von *Wolfram Fischer*, in: *ders.*, *Wirtschaft und Gesellschaft im Zeitalter der Industrialisierung*, Göttingen 1972, S. 139 – 178; sowie *Tenfelde*, S. 226 – 266. Zu den Aufgaben einer solchen Studie müßte insbesondere die genaue Aufhellung des Zusammenhangs zwischen der Machterhaltung der überkommenen politischen Eliten in Preußen nach der Revolution und der Pazifizierung des künftig führenden Wirtschaftsbürgertums gehören, scheint es doch, als ob hier das »Geschenk« der Bergrechtsreform einen besonderen Platz einnehme.

13 Vgl. *Niemeier*, a. a. O., S. 96; auch *Helmuth Croon*, *Das Werden des Ruhrgebiets*, in: *Walter Först* (Hrsg.), *Rheinisch-Westfälische Rückblende*, Köln/Berlin 1967, S. 173 – 226, S. 181.

14 Für den westfälischen Teil des Ruhrgebiets liegt eine genaue historische Statistik (nach jeweiligem Gebietsstand) für den hier interessierenden Zeitraum vor: *Stephanie Reekers / Johanna Schulz*, *Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818 – 1950*, Dortmund 1952. Wie ähnlich in anderen Gebieten der Ruhrgebietsforschung hat die mangelnde Koordination des Forschungsinteresses, das noch immer zum größten Teil von den im übrigen verdienstvollen landesgeschichtlichen Forschungsinstituten wahrgenommen wird (so daß etwa noch in dem Sammelwerk *Der Raum Westfalen*, Bd. 5: *Mensch und Landschaft*, Münster 1967, S. 15, Mühe auf die Statistik eines »Westfälischen Ruhrgebiets« verwandt wird), eine gleichartige Tabelle für den rheinischen Teil nicht hervorgebracht. Einzelne Daten müssen mühsam zusammengesucht werden; vgl. hier (für 1816 Kreis Duisburg) *Johann Georg von Viebahn* (Hrsg.), *Statistik*

	1816/18	1848/49	1861
Kreis Duisburg	59 365	111 307	98 475
Kreis Essen	—	—	77 685
Kreis Bochum	29 588	55 828	83 639
Kreis Dortmund	30 408	54 212	86 358
Kernkreise	119 361	221 347	346 157

Während nun von 1816/18 bis 1848 die Bevölkerung der Kernkreise um 85,4 % erheblich, jedenfalls weit stärker als im Durchschnitt in Preußen<sup>15</sup>, zunahm, wuchs die Bergarbeiterschaft im Oberbergamtsbezirk Dortmund, die mit nur geringfügigen Ausnahmen in dem hier beschriebenen Raum ansässig war, weit überproportional von (1816) 3444 um 250,8 % auf 12 084 Arbeiter (1849)<sup>16</sup>, so daß sich die bergbauliche Prägung der Landschaft recht eigentlich im Vormärz einstellte. Unter den nichtbergbaulichen Erwerbstätigen in Landwirtschaft und Industrie unterscheidet die Statistik 1849 eine erste Gruppe von »Fabrikationsanstalten und Fabrikunternehmungen aller Art«<sup>17</sup>, die hier, um ein möglichst genaues Bild auch der intraregionalen Verteilung der frühen mittel- und großbetrieblichen Produktionsstätten zu erhalten, bis auf lokaler Ebene zusammengestellt wird:

und *Topographie des Regierungsbezirkes Düsseldorf*, Bd. 1, Düsseldorf 1836, S. 91; (für 1848) *Tabellen und amtliche Nachrichten für den Preussischen Staat*, Bd. 1, Berlin 1851, S. 226 f.; (für 1861) *Preussische Statistik*, Bd. 5, Berlin 1864, S. 257–271. Die wichtigste Darstellung zur Bevölkerungsgeschichte stammt von *Willy Horst*, Studien über die Zusammenhänge zwischen Bevölkerungsbewegung und Industriebentwicklung im Niederrheinisch-Westfälischen Industriegebiet, Essen 1937; s. auch *Helmuth Croon*, Zur Geschichte des Ruhrgebietes und seiner Bevölkerung, in: *Genealogie* 8, 1966/67, S. 338–349.

- 15 Vergleichszahlen z. B. bei *Alexis Markow*, Das Wachstum der Bevölkerung und die Entwicklung der Aus- und Einwanderungen, Ab- und Zuzüge in Preußen 1824–1885, Tübingen 1889, S. 24 f.
- 16 Nach *Reuss*, S. 83 f. Da für den Bergbau eine eigene Statistik durch die Bergbehörden geführt wurde, erscheinen bergbauliche Betriebe nicht in der Gewerbestatistik.
- 17 Nach *Tabellen und amtliche Nachrichten*, Bd. VI A: *Fabrikations-Anstalten und Fabrikunternehmungen aller Art für das Jahr 1849*, S. 678–703, 730–755, 782–807; *Erläuterungen* hierzu Bd. VI B, beide Berlin 1855. Die räumlichen Differenzen zwischen den hier zugrunde gelegten Kernkreisen und dem durch natürliche Lagerungsverhältnisse gegebenen Bergbaugbiet müssen, da sich die Gruppe »Plattes Land« nicht aufsplitteln läßt, in Kauf genommen werden. Der Einbezug von Duisburg, Ruhrort und Dinslaken, wo kein Bergbau umging, wird dabei im gewissen Umfang durch den hier fehlenden Nordrand des Kreises Hagen kompensiert; allerdings waren auch die nördlichen Gemeinden der Kreise Bochum und Dortmund vom Bergbau noch kaum berührt. – Zur Benutzung des Tabellenwerks vgl. *Otto Büsch*, Industrialisierung und Gewerbe im Raum Berlin/Brandenburg 1800–1850, Berlin 1971, S. 151–159; *ders.*, Industrialisierung und Geschichtswissenschaft, Berlin 1969; zu allgemeinen Problemen der historischen Gewerbestatistik vgl. *Karl Heinrich Kaufhold*, Inhalt und Probleme einer preussischen Gewerbestatistik vor 1860, in: *Ingomar Bog et al.* (Hrsg.), *Wirtschaftliche und soziale Strukturen im säkularen Wandel*. Festschrift für Wilhelm Abel zum 70. Geburtstag, Bd. 3, Hannover 1974, S. 707–719. In bisherigen gewerbestrukturellen Untersuchungen sind stets nur die größeren Verwaltungsbezirke zusammenfassend dargestellt worden, was gerade hinsichtlich der Regierungsbezirke Arnsberg und Düsseldorf die eigentlichen Industrielandschaften verwässern muß. Vgl. etwa *Karl Heinrich Kaufhold*, Entstehung, Entwicklung und Gliederung der gewerblichen Arbeiterschaft in Nordwestdeutschland 1800–1875, in: *Hermann Kellenbenz* (Hrsg.), *Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt*, München 1974, S. 69–85; *Köllmann*, *Wirtschaft*, a. a. O., S. 19 u. ö.

	Beschäftigte 1849 in				Summe
	Textilindustrie	Roheisen- herstellung	Metall- verarbeitung	Andere	
Kreis Duisburg	2 924	955	1 342	1 733	6 954
<i>darin:</i> Mülheim	842	125	95	160	1 222
Essen	21	—	312	155	488
Werden	630	—	—	42	672
Kettwig	1 096	—	—	20	1 116
Steele	—	—	—	25	25
Dinslaken	40	—	—	19	59
Ruhrort	—	—	161	26	187
Duisburg	14	3	—	758	775
Plattes Land	281	827	774	528	2 410
Kreis Bochum	1 074	116	270	920	2 380
<i>darin:</i> Bochum	24	—	60	136	220
Hattingen	529	—	—	39	568
Witten	11	45	175	209	440
Plattes Land	510	71	35	536	1 152
Kreis Dortmund	1 062	1 049	194	944	3 249
<i>darin:</i> Dortmund	781	6	146	638	1 571
Lünen	16	—	—	54	70
Schwerte	49	—	—	12	61
Hörde	—	1 037	30	29	1 096
Westhofen	40	—	6	4	50
Plattes Land	176	6	12	207	401
Kernkreise	5 060	2 120	1 806	3 597	12 583

In dieser Aufstellung fällt die starke Position der Textilindustrie auf, die die Metallherstellung und -verarbeitung noch weit überflügelte und in deren Zahlen noch nicht einmal die nebegewerblich betriebenen, vorwiegend ländlich angesiedelten Webstühle erfaßt sind<sup>18</sup>. Berücksichtigt man den Umstand, daß diese Betriebe hauptsächlich im Süden der aufgeführten Kreise standen, und verlängert man diese Linie von Mülheim über Werden, Kettwig und Hattingen in den Kreis Hagen, wo, vor allem in Schwelm, noch 5677 Erwerbstätige in Spinnereien, Webereien und Bleichereien arbeiteten, so zeigt sich das Bild einer textilindustriellen Zwischenzone, die sich pufferartig zwischen die meist kleingewerblichen Zentren der Roheisenherstellung und -verarbeitung im Süden und den entstehenden montanindustriellen Wirtschaftsraum im Norden geschoben hatte.

Natürlich werden die Zahlen, an sich bereits von geringem Umfang, in hohem Maße von örtlichen Besonderheiten bestimmt, wobei übrigens die Rubrik »Andere« stets einen starken

<sup>18</sup> Dies sind in den Kreisen Duisburg: 118, Bochum: 90, Dortmund: 125.

Anteil von eigentlich handwerklichen Mühlenbetrieben und meist heimgewerblichen Bier- und Branntweinherstellungen umfaßt. In Duisburg war noch eine große Gruppe von Tabakarbeitern ansässig; nach Dortmund hatte der Eisenbahnbau eine Waggonfabrik gebracht, während es im ländlichen Kreis Bochum einige Betriebe der Glasherstellung gab. Die Essener Metallverarbeitung bestand fast ausschließlich aus Krupparbeitern. Die Gutehoffnungshütte ist in der Gruppe »Plattes Land« vorzustellen; die unter Hörde wieder-gegebene Zahl bezeichnet die Belegschaft der Hermannshütte.

Mit Ausnahme der Geistlichen, der freien Künstler, Lehrer, der Ärzte und des medizinischen Personals, schließlich der Soldaten sind die übrigen im Ruhrgebiet angesiedelten Gewerbe 1849 in der »Tabelle der mechanischen Künstler und Handwerker«<sup>19</sup> gezählt worden. Diese Statistik brachte in ihren wichtigsten Gruppen das folgende Bild, wobei auf die Untergliederung der einzelnen Handwerke wie auch auf eine genauere lokale Zuordnung verzichtet werden kann:

	Kreise			Summe
	Dortmund	Bochum	Duisburg	
1. Handwerker	3 909	3 048	7 176	14 133
darin Meister	2 106	1 928	3 938	7 972
2. Handel	656	678	2 464	3 798
darin Selbständige	529	561	1 543	2 633
3. Transport	90	130	1 986	2 206
darin Selbständige	63	37	104	204
4. Beherbergung	332	467	723	1 522
5. Beamte	170	180	310	660
6. Pensionäre	379	109	411	899
7. Handarbeiter	4 012	3 573	6 086	13 671
davon Frauen	827	352	1 349	2 528
8. Im Landbau erwerbstätig	11 498	9 727	22 349	43 574
9. Gesinde	5 521	4 566	7 662	17 749
davon Frauen	3 420	2 769	4 650	10 839
Summe 1–9	26 567	22 478	49 167	98 212
<i>darin</i> Meister, Selbständige, Beamte, Pensionäre	3 579	3 282	7 029	13 890
<i>darin</i> Lehrlinge, Gehilfen und Arbeiter	5 969	4 903	12 127	22 999
<i>darin</i> ländlich Erwerbstätige (ländliches Gesinde, z. T. Angehörige)	17 019	14 293	30 011	61 323

<sup>19</sup> Nach *Tabellen und amtliche Nachrichten*, Bd. V: *Die Gewerbetabelle enthaltend: Die mechanischen Künstler und Handwerker, bei denen der Meister mit Gehilfen arbeitet, die Anstalten und Unternehmungen zum literarischen Verkehr [...] für 1849 und 1852*, Berlin 1854, S. 596 – 617, S. 640 – 661. Die Gruppe »2. Handel« umfaßt Groß-, Klein- und Kurzwaren- sowie Hausierhandel, unter »3. Beherbergung« sind Gastwirte und deren Personal erfaßt. »5. Beamte« enthält Staats- und Kommunalbeamte, auch mit Universitätsabschluß. »7. Hand-

Unter den Handwerkern ragten neben ausgesprochenen Versorgungsgewerben bereits solche Branchen hervor, die in Zulieferungsbeziehung zum Bergbau und zu den bestehenden Betrieben der Metallherzeugung und -verarbeitung stehen konnten: 37,2 % aller Handwerker waren Zimmerer, Tischler, Maurer, Schmiede und Schlosser; dagegen entfielen 8,6 % auf die Bäcker und Fleischer, 13,9 % auf die Schuhmacher und 14,2 % auf die Schneider. Handel und Transport hatten einen Schwerpunkt im westlichen Revier, wo eine starke Binnenschifffahrt und zahlreiche Handelskontore beheimatet waren.

Bei Annahme einer durchschnittlichen Angehörigenziffer von 1,8 ernährte sich in den Revolutionsjahren, die wegen der annähernd stagnierenden wirtschaftlichen und Bevölkerungsentwicklung durchaus gleichgesetzt werden können, ein Bevölkerungsanteil von 15,2 % ausschließlich oder überwiegend vom Bergbau, dessen Belegschaften auch den größten Teil der noch sehr ausgedehnten nebegewerblich betriebenen Landwirtschaft (28 026 Personen, d. i. 12,7 % der Bevölkerung) gestellt haben dürften. 6,4 % der Bevölkerung waren noch der Textilindustrie als der Haupterwerbsquelle verbunden, während erst 2,7 % von der Erzverhüttung, 2,3 % aus der Metallverarbeitung ihre Familieneinkommen bezogen. In den handwerklichen Betrieben läßt sich die Angehörigenziffer kaum schätzen; ähnlich sind die familiären Verhältnisse des Gesindes, wo der Frauenanteil stark überwog, und der sog. Handarbeiter, wo bei Familiengründungen wohl häufig bereits beide Elternteile erwerbstätig waren, nicht genau feststellbar<sup>20</sup>. Frauenarbeit war übrigens noch ganz überwiegend ländlichen Ursprungs oder beschränkte sich auf kleinstädtische Dienstleistungen; sie war im Bergbau unter Tage verboten und über Tage wie auch in den entstehenden großindustriellen Betrieben einstweilen ungewöhnlich, in der Textilindustrie dagegen durchaus verbreitet. Hier dürften auch Kinder und Jugendliche in stärkerem Umfang gearbeitet haben, während sie im Bergbau nur zu bestimmten Arbeiten unter Altersbegrenzungen herangezogen werden durften<sup>21</sup>.

Insgesamt wird die eingangs getroffene Bemerkung über den ländlich-kleinstädtischen Charakter der Erwerbslandschaft in den drei Kernkreisen des entstehenden Ruhrgebiets durch die überraschend große Rolle bestätigt, die der Anteil der ausschließlich landwirtschaftlichen Bevölkerung gerade im westlichen Revier noch spielte. Er betrug, rechnet man das meistens in der Landwirtschaft beschäftigte Gesinde hinzu, ohne hier eine Familienziffer zu berücksichtigen, unter Ausschluß der ländlichen Tagelöhner, die hier unter den Handarbeitern miterfaßt wurden, und der nebegewerblich Landwirtschaft Treibenden, noch 27,7 % der Bevölkerung. Da neben der ländlich-agrarischen Erwerbstätigkeit und der noch weitgehend handwerklichen Erwerbsstruktur der Kleinstädte in der Hellweg-Linie auch die Textilindustrie um die Jahrhundertmitte im ganzen keinen dominierenden Einfluß hatte, gehört das Ruhrgebiet als Wirtschaftslandschaft erst einer Spätzeit der Industriellen Revolution

---

arbeiter« sind Arbeiter, die überwiegend von Handarbeit leben: Tagelöhner, Straßen- und Eisenbahnbauarbeiter, Näherinnen, Wäscherinnen u. ä., Gruppe 8 enthält auch Angehörige und Dienstboten.

20 Nicht zufällig zählte die behördliche Bergbaustatistik stets auch die Anzahl der miternährten Angehörigen; vgl. mit einem Wert von 1,85 (im Durchschnitt der Jahre 1858 – 1861, Bergleute im Oberbergamtsbezirk Dortmund) *Jahrbuch für die amtliche Statistik des Preussischen Staats* 1, 1863, S. 423; wegen der gewöhnlich etwas höheren Fruchtbarkeit der Bergarbeiterfamilien erscheint der auch von *Heinz Günther Steinberg*, Sozialräumliche Entwicklung des Ruhrgebietes, Bad Godesberg 1967, S. 20 f., zugrunde gelegte Wert von 1,8 als Durchschnittswert aller Gewerbe angemessen.

21 Vgl. *Lotte Adolphs*, Industrielle Kinderarbeit im 19. Jahrhundert unter Berücksichtigung des Duisburger Raumes, Duisburg 1972, S. 73 – 122.

an<sup>22</sup>. Bergbau, Hüttenindustrie und Metallverarbeitung trugen neben dem Eisenbahnbau die Industrialisierung in einem ersten expansiven Schub in den 1850er Jahren und nahmen bis in die Hochindustrialisierungsperiode für Investition, Produktion und gewerbliche Struktur Leitfunktionen wahr.

Kapitalzufuhr und unternehmerische Initiative gingen im Bergbau eindeutig von rheinisch orientierten Kaufleuten und Gewerken aus<sup>23</sup>, die etwa im Mülheim-Ruhrorter Kohlenhandel über Jahrzehnte hinweg erheblichen Reichtum und Markterfahrung gesammelt hatten. Mit den Pioniererfolgen der *Haniels* und *Stinnes* in der Technik der Schachtabteufung durch die stark wasserführende Mergeldecke waren es Anstöße aus diesem Raum, die nach einem allgemeinen Mutungsieber seit den 1840er Jahren zur Erschließung großer Grubenfelder in einem breiten Streifen nördlich der bisherigen Abbauzone führten. Die hier entstandenen neuen Anlagen sollten im Verein mit wenigen älteren, modernisierten Tiefbausächten im ruhrnahen Raum das Gesicht der Industrieregion bis in die jüngste Zeit prägen. Den Anfang machte eine Gruppe erstmals großzügig angelegter, schon in den 40er Jahren erschlossener Gruben wie Graf Beust, Victoria Mathias, Helene & Amalie, Neuköln u. a. im westlichen Revier, zu denen sich ältere Schächte wie Gewalt, Sellerbeck und Wiesche gesellten. In einer zweiten Phase der Zechenbauten eröffneten auch im märkischen Bergamtsbezirk, im Bochum-Dortmunder Raum, Schachtanlagen wie Constantin der Große, Pluto, Hannibal, Borussia, Tremonia, Zollern oder auch die *Mulvany*-Gründungen Hibernia, Shamrock und Erin den Betrieb, während ältere Anlagen wie Vollmond oder Präsident durch Vergrößerung, Konsolidation ihrer Grubenfelder und Anpassung der Übertageanlagen modernisiert wurden. Diese erste, in den 1850er Jahren sich durchsetzende Generation von Tiefbausächten erforderte gewöhnlich ein Anlagekapital von 500 000 bis 750 000 Talern und war bei einer Belegschaft von 500 bis 600 Arbeitskräften auf eine Jahresförderung von um 100 000 t angelegt; gegen Ende dieses Jahrzehnts wurden allerdings bereits Fördermengen von etwa 200 000 t erzielt. Der bergbauliche Großbetrieb verlagerte den Schwerpunkt des Fördergebiets auf ganzer Breite nach Norden und löste die südlichen Stollenzechen ab, die freilich noch über Jahrzehnte zähe Überlebenskraft bewiesen. Von den acht Anlagen, die 1850 mehr als 50 000 t förderten, wurden bereits 30,5 % der Gesamtförderung des Reviers durch 20,6 % der Gesamtbelegschaft bewältigt; im Jahre 1858 gehörten bereits 26 Anlagen mit 54,1 % der Förderung und 43,8 % der Belegschaft in diese Gruppe<sup>24</sup>. Nachdem nun überall Sicherheit über das Auffinden mehr oder weniger ertragreicher Flöze eingekehrt war, wurde das Risiko des Kapitaleinsatzes eher den technischen, prinzipiell durch unternehmerischen Wagemut zu bewältigenden Fährnissen der Schachtniederbringung, der Aus- und Vorrichtung beigemessen – ganz abgesehen von dem noch zu behandelnden Umstand, daß begründete Aussicht herrschte, der behördlichen Bevormundung in der Kapitalverwertung bald endgültig und vollständig ledig zu werden.

22 Vgl. *Erich Otremba*, Die Stellung des Ruhrgebietes im Weltwirtschaftsraum, in: Verhandlungen des deutschen Geographentages 35, 1966, S. 183 – 191. Besonderes Interesse verdient in diesem Zusammenhang die Frage, inwieweit das Ruhrgebiet durch seine – im Vergleich zu anderen deutschen Industrieregionen – relative Rückständigkeit zu Beginn der Industrialisierung besondere Wachstumsvorteile bot.

23 Hierzu *Richard H. Tilly*, Die Industrialisierung des Ruhrgebiets und das Problem der Kapitalmobilisierung, Dortmund 1969.

24 Vgl. *Däbritz*, a. a. O., S. 33 – 36; sowie die nach der Förderung geordneten Zechentabellen bei *Kurt Bergmann*, Die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung des Ruhrkohlenbergbaues seit Anfang des 19. Jahrhunderts, Diss. Köln, Kettwig 1937, S. 134 – 141.

Die Roheisenproduktion als weiterer, neben dem Bergbau ausschlaggebender Faktor für die industrielle Expansion des Reviers in den 1850er Jahren zeigt ebenfalls eine beeindruckende Entwicklung. Nach dem Pioniererfolg der Mülheimer Friedrich-Wilhelms-Hütte stieg die Zahl der betriebenen Hochöfen schnell an; die Roheisenproduktion erreichte nach 11 500 t im Jahre 1850 bereits 136 000 t ein Jahrzehnt später<sup>25</sup>. Während anfangs noch in vielen Hüttenwerken Versuche mit Mischungen von Koks und Holzkohle unternommen worden waren, erreichte die Koksherstellung im Verlauf der 50er Jahre endlich eine ausreichende Qualität und nahm von 73 000 t im Jahre 1850 auf rund 200 000 t 1860 zu. Starke Impulse zur Ansiedlung moderner Hüttenwerke gingen von einer Reihe von Eisensteinfunden im Kohlengebirge aus, wenn auch bald deutlich wurde, daß die Erzbasis des Reviers auf lange Sicht zu schmal sein würde, um die Bedürfnisse großindustrieller Massenproduktion zu befriedigen<sup>26</sup>. Seit 1852 eröffnete die Gesellschaft Phönix in Laar, Bergeborbeck und Kupferdreh ihre Hüttenwerke; 1854 bildete sich der Bochumer Verein, und 1855 entstand in Duisburg die Vulkan AG. Seit 1856 wurde dann eine Fülle von Gesellschaften der Hütten- und Eisenindustrie verstreut im ganzen Revier gegründet, und auch die älteren Hüttenwerke nahmen die Chancen der Absatzausweitung und großbetrieblichen Expansion wahr, in deren Verlauf der Industrialisierungsvorsprung der rheinischen Seite langsam ausgeglichen wurde<sup>27</sup>.

Die Gewerbezahlungen von 1855 und 1858<sup>28</sup> haben zwar nur »Fabrikationsanstalten« von über 50 Arbeitern erfaßt und weisen in ihrer veröffentlichten Form erhebliche Lücken auf, die u. a. auch auf die Weigerung zahlreicher Unternehmer, Daten über ihre Betriebe zur Verfügung zu stellen, zurückzuführen sind. Gleichwohl belegen diese Erhebungen die Entwicklung einzelner Betriebe und Gesellschaften im Konjunkturverlauf als ein fortgesetztes Wachstum auf einem bereits hohen Niveau. So vermehrte der Bochumer Verein 1855–1858 seine Belegschaft von 348 auf 540 Arbeiter; die Mülheimer Friedrich-Wilhelms-Hütte beschäftigte nun 410 statt 310 Arbeiter. Krupp entlohnte 1858 bereits mehr als 1000 Arbeiter, und die bergmännische Gesamtbelegschaft nahm in nur drei Jahren um 40 % auf einen vorläufigen Höchststand von 32 656 Bergleuten zu. Während also Bergbau, Erzverhüttung und Metallverarbeitung ganz außerordentliche Wachstumsraten aufwiesen und auch die handwerklichen Gewerbe eine beträchtliche Ausdehnung erfuhren<sup>29</sup>, stagnierten die Textilbetriebe und verloren daher erheblich an relativer Bedeutung.

25 Vgl. *Heinz Günter Steinberg*, Die Entwicklung des Ruhrgebietes – eine wirtschafts- und sozialgeographische Studie, o. O. 1967, S. 19; sowie *Friedrich Steltmann*, Der Kohleneisensteinbergbau im Raume Aplerbeck, in: *Bergbau-Rundschau* 5, 1953, S. 443–450. Allein im märkischen Bergamtsbezirk arbeiteten 1855 immerhin 1239 Bergleute in Eisensteinflözen; vgl. *Ludw[ig] Herm[ann] Wilh[elm] Jacobi*, *Das Berg-, Hütten- und Gewerwesen des Regierungs-Bezirktes Arnsberg in statistischer Darstellung*, Iserlohn 1857, S. 292 f.

26 Vgl. *Fritz Ramjoué*, Die Bedeutung der Schwerindustrie für die Entwicklung des Ruhrgebiets als Wirtschaftskörper, Diss. Köln, Gummersbach 1933, S. 16.

27 Vgl. etwa *Luise von Winterfeld*, Geschichte der freien Reichs- und Hansestadt Dortmund, 5. Aufl., Dortmund 1968, S. 170–173.

28 *Tabellen und amtliche Nachrichten über den Preußischen Staat für das Jahr 1855*, Berlin 1858, S. 284 f., 290–293; *dass. für das Jahr 1858*, Berlin 1860, S. 568–575, 592–597.

29 Vgl. die Angaben für die Kreise Bochum und Dortmund in: *Statistische Nachrichten für den Regierungsbezirk Arnsberg für das Jahr 1858–59*, Arnsberg 1859, S. 70. Weitere Angaben für den Handelskammerbezirk Bochum bei *Georg Wiebe*, Die Handelskammer zu Bochum von 1856–1906. Festschrift, Bochum 1906, S. 8–11; das Datenmaterial der Handelskammerbezirke ist allerdings leider mit den Verwaltungs- und statistischen Bezirken nicht identisch. Belegschaftsangaben hier nach den in Anm. 28 genannten Quellen; leicht abweichende Angaben s. bei *Adelmann* (Hrsg.), *Quellensammlung*, Bd. 2, S. 319, 593.

Zu Beginn der 1860er Jahre hatte sich dann das Bild der schwerindustriellen Gewerbe-  
struktur um die Leitindustrien Bergbau und Eisen konsolidiert. Wenn sich auch, da aus den  
Zählungen des Jahres 1861 eine der Edition von 1849 vergleichbare Gewerbestatistik auf  
kreiskommunaler Ebene nicht zusammenfassend veröffentlicht wurde, dieses Urteil nur in  
Teilregionen erhärten läßt, zeigt bereits ein Vergleich auf der Ebene der Regierungsbezirke  
in Umrissen die Konturen der Industrielandschaft<sup>30</sup>. Von der gesamten männlichen Zivilbe-  
völkerung über 14 Jahren waren (in %):

Regierungsbezirk	Dienst- boten	Knechte und Jungen landwirt- schaftliche	Jungen gewerb- liche	Tagelöhner landwirt- schaftliche	gewerb- liche	Fabrik- arbeiter	Berg- leute	Gehilfen und Lehrlinge
Münster	0,41	10,44	1,11	5,23	8,57	3,60	0,58	13,77
Arnsberg	0,61	6,43	1,25	2,92	14,92	15,13	10,42	11,09
Düsseldorf	0,72	6,19	1,34	4,35	12,01	10,87	4,11	15,13
Preußen	0,92	9,65	1,31	7,93	11,02	5,76	2,02	11,63

In der Gruppe der Gehilfen und Lehrlinge sind die Metallarbeiter im Regierungsbezirk  
Düsseldorf, in dem sich allerdings das Gewicht der Solingen-Elberfelder Eisenindustrie  
bemerkbar macht, mit 24,5 % (von 80 200 Personen), im Regierungsbezirk Arnsberg bereits  
mit 19,3 % (von 50 609), im Regierungsbezirk Münster erst mit 9,7 % vertreten. Eine  
starke Gruppe bilden in allen Bezirken die Bauhandwerker mit 11,6 %, 13,9 % bzw.  
15,8 %; recht gleichmäßig vertreten sind die Handwerke der Nahrungsmittelbranche mit  
10,8 %, 9,4 % und 7,9 %. In der Gruppe der Fabrikarbeiter hat die Textilindustrie des  
Regierungsbezirks Düsseldorf wegen der linksrheinischen Textilgebiete das bei weitem  
stärkste Gewicht mit 74 % (von 126 704 Beschäftigten); im Arnsberger Bezirk hat dieser  
Gewerbe-  
zweig mit 16,1 % (von 47 660) im Vergleich mit der fabrikmäßig betriebenen  
Metallproduktion und -verarbeitung (67,87 %, im Düsseldorfer Raum 16,1 %) kaum noch  
Bedeutung, während im Regierungsbezirk Münster wiederum 74,82 % von einer an sich  
allerdings kleinen Arbeitergruppe (25 476) in der Textilindustrie arbeiteten<sup>31</sup>.

Einige Aussagen sind auch über die Gewerbestruktur der Kernkreise des Reviers möglich<sup>32</sup>.  
Schon die Bevölkerungsstatistik hat gezeigt: Die Einwohnerschaft der Kernkreise nahm

30 Nach *Jahrbuch für die amtliche Statistik des Preussischen Staats* 2, 1867, S. 262 f.; eine Gegen-  
überstellung der Zählungen 1849/61 für Preußen bringt Jürgen Kuczynski, *Die Geschichte der  
Lage der Arbeiter unter dem Kapitalismus*, Teil I, Bd. 2: *Darstellung der Lage der Arbeiter  
in Deutschland von 1849 bis 1870*, Berlin – DDR 1962, S. 129. Zum Vergleich mit 1875 s. bes.  
Engel, *Die Deutsche Industrie 1875 und 1861. Statistische Darstellung der Verbreitung ihrer  
Zweige über die einzelnen Staaten des Deutschen Reichs mit Hervorhebung Preußens*, Berlin  
1880.

31 Nach *Preussische Statistik*, Bd. 5, Berlin 1864: *Die Ergebnisse der Volkszählung und Volksbe-  
schreibung 1861/62*, S. 104 f., 126 – 129.

32 Die Zählung von 1861 lag in den Händen der Landräte, die gewöhnlich auf Kreisebene in  
eigener Verantwortung die Ergebnisse veröffentlichten. Dieses Verfahren hat zu Ungleich-  
mäßigkeiten geführt; auch sind anscheinend nicht in jedem Kreis Veröffentlichungen vorge-  
nommen worden. Genaue Informationen liegen für das westliche Revier vor: *Statistik des  
Kreises Duisburg pro 1859, 1860 und 1861*, Duisburg 1864, S. 62 – 64; *Statistik des Kreises  
Essen für die Jahre 1859 – 1861*, Essen 1863; jeweils zusammenfassend und im folgenden zu-  
grundegelegt: Otto von Mülmann, *Statistik des Regierungs-Bezirktes Düsseldorf*, Drei Teile

in wenig mehr als einem Jahrzehnt bis 1861 um durchschnittlich 56,4 % zu; der Kreis Essen war an dieser Zunahme mit 69,5 % weit, der Kreis Dortmund mit 59,3 % leicht überproportional beteiligt<sup>33</sup>. Der hierin erstmals wirksame Wanderungsgewinn hat, so wird geschätzt, bis 1858 – der Konjunkturereinbruch 1859/60 stoppte die Zuwanderung – etwa 15 000 Personen betragen, die ganz überwiegend aus den ländlichen Überschußgebieten Westfalens kamen; doch erscheint diese Angabe im Blick auf das dann ungewöhnliche natürliche Bevölkerungswachstum und auch deshalb zu niedrig, weil Anfänge dieser Wanderung bereits in den Vormärz (seit 1844) datiert werden<sup>34</sup>.

Im selben Zeitraum wuchs die Bergbaubelegschaft um 160,5 % auf 31 477 Arbeiter (1861), nahm also erneut überproportional zu, so daß der vom Bergbau ernährte Bevölkerungsteil nun rund 25,5 % der Gesamtbevölkerung betragen haben wird<sup>35</sup>. In den Kreisen Essen und Duisburg war dabei die bergmännische Prägung der Erwerbsbevölkerung mit einem Anteil von 22,3 % Bergarbeiterfamilien deutlich geringer als in den Kreisen Dortmund und Bochum (28,7 %). Landwirtschaft betrieben in den beiden westlichen Kreisen unter Einschluß gezählter Angehöriger und des Gesindes (2453 Knechte und Jungen, 3185 Mägde), jedoch ohne die ländlichen Tagelöhner, noch 12,3 % der Bevölkerung (21 587 Personen) im Haupt-, 5,7 % (9974 Personen) im Nebengewerbe – eine gewiß erhebliche Verringerung gegen 1849. Dagegen waren unselbständig in Fabriken (12 886 Personen, davon 913 weiblich), als nichtlandwirtschaftliche Handarbeiter, d. h. überwiegend als Arbeiter in Hütten, metallindustriellen Betrieben und beim Eisenbahnbau (17 755 Personen, davon 1740 weiblich), endlich als ländliche Tagelöhner (1 404 Personen, davon 337 weiblich), also als lohnabhängige nichthandwerkliche Arbeiterschaft, zusammen 32 045 Personen beschäftigt; der Anteil der Frauenarbeit hatte auf 9,3 % zugenommen. Der

---

in zwei Bänden, Iserlohn 1864 – 1867, Bd. 2, S. 164 – 173 u. ö. Im Regierungsbezirk Arnsberg ist eine vergleichbare Veröffentlichung anscheinend nicht erfolgt; hier stützen sich die Statistiken auf die Zählungen der 1850er Jahre (vgl. neben *N. Emmerich, Neues statistisches Handbuch des Regierungs-Bezirks Arnsberg*, Arnsberg 1856; noch *Statistische Nachrichten für den Regierungsbezirk Arnsberg 1858 – 59*, Arnsberg 1859; ergiebig ist auch die *Statistik des Kreises Bochum für die Jahre 1865 – 1875*, Bochum 1878). *König, Statistik des Regierungs-Bezirks Münster*, Münster 1865, beschränkt sich S. 41 auf die Mitteilung, daß im Kreis Recklinghausen 1861 bereits Bergbau umging.

- 33 Die Bevölkerung des Kreises Essen in den Grenzen von 1857 betrug 1816: 23 584; 1849: 45 827; nach *Richard Ehrenberg*, *Krupp-Studien III: Die Frühzeit der Krupp'schen Arbeiterschaft*, in: *Archiv für exakte Wirtschaftsforschung* 3, 1909, S. 1 – 164, S. 12.
- 34 *Z. B. Steinberg*, *Entwicklung*, S. 20 f. Für eine genauere Gegenüberstellung im Falle der Stadt Essen, die das Urteil einer zu geringen Schätzung der Gesamtwanderung stützen könnte, vgl. *Heinrich Grewe*, *Die soziale Entwicklung der Stadt Essen im 19. Jahrhundert*, phil. Diss. (MS) [Köln 1949], S. 328: Demnach betrug in den Jahren 1846 bis 1861 bei einer Zunahme der Bevölkerung um 12 925 Einwohner der Geburtenüberschuß 25,84 %, der Wanderungsgewinn 74,16 % dieser Zunahme. Hier bleibt natürlich offen, in welchem Umfang diese Mobilität orts-nahen Ursprungs ist.
- 35 Die bergbauliche Prägung hat während der 1860er Jahre bis zum Ende des Gründerbooms 1873 nach den Ergebnissen der Berufszählungen in den Kernkreisen noch erheblich zugenommen, nahm aber seit etwa 1875, während in den 1880er Jahren der Kreis Recklinghausen zur bergbaulichen Wachstumsregion wurde, kontinuierlich ab – ein bisher in der ruhrindustriellen Sozialgeschichte übersehener Umstand von erheblicher Tragweite für die Entwicklung von Sozialschichtung und Aufstiegsmobilität. Vgl. die Zusammenstellung der Zählungsergebnisse auf Kreisebene bei *Tenfelde*, *Anhang I*. Einen instruktiven Überblick zur Entwicklung der ruhrindustriellen Sozialschichtung, freilich ohne das durch die Gewerbezahlungen reichlich verfügbare Material unmittelbar zu nutzen, gibt *Helmuth Croon*, *Die Einwirkungen der Industrialisierung auf die gesellschaftliche Schichtung der Bevölkerung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet*, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 20, 1955, S. 301 – 316.

Bevölkerungsanteil dieser Gruppe betrug nunmehr, bezieht man die Angehörigenziffer 1,8 nur auf die männliche Arbeiterschaft<sup>36</sup>, 46,2 %, davon 19 % Fabrikarbeiter-, 25,5 % Handarbeiter- und 1,7 % ländliche Tagelöhnerfamilien. Außer den Bergleuten fehlen hierin 3666 zur persönlichen Dienstleistung beschäftigte Personen (städtisches Gesinde) sowie 3622 Unselbständige im Handels-, Transport- und Beherbergungsgewerbe, endlich 10 219 Handwerker, von denen noch 48,1 % selbständig waren. Insgesamt dürfte damit, legt man die genauen Angaben für die westlichen Ruhrkreise auch im östlichen Revier zugrunde, im Jahre 1861 bereits ein Bevölkerungsanteil von 65–70 % im Ruhrgebiet sein überwiegendes Familieneinkommen aus abhängiger Tätigkeit in Bergbau, Hütten- und Metallindustrie, Fabrikbetrieben und sonstiger gewerblicher Tätigkeit unter Ausschluß des Handwerks bezogen haben, so daß sich der relative Anteil dieser Bevölkerungsgruppen seit der Jahrhundertmitte fast verdoppelt hatte.

Informationen über das immense gewerblich-industrielle Wachstum der 1850er Jahre liegen auch auf der Ebene der Städteentwicklung, allerdings punktuell und in durchaus unterschiedlicher Datenqualität, vor. Hier wirkte sich zunächst ein bemerkenswerter Strukturwandel im Bevölkerungswachstum der Industrieregion aus: Erstmals in den 1850er Jahren hat die Bevölkerung der städtischen Gemeindebezirke eindeutig stärker zugenommen als jene der Landgemeinden<sup>37</sup>. Den damit eingeleiteten Urbanisierungsprozeß trugen einstweilen vor allem die Zentralorte auf der Hellweglinie. Dieses überproportionale Wachstum kam allerdings nicht etwa allen Gewerben gleichmäßig zugute. Während die traditionell kleinstädtischen Handwerke relativ stagnierten oder sogar, was im Fall der Versorgungsgewerbe gewiß zeitweise zu Engpässen geführt hat, hinter dem Bevölkerungswachstum zurückblieben, strömten die nachwachsenden oder heranziehenden Arbeitskräfte in die Hüttenwerke und -betriebe der Metallverarbeitung, die sich, anders als die Zechen, überwiegend nahe den Städten oder sogar in ihren Weichbildern ansiedelten. Im Falle Essens hat eine Berufszählung nach Adreßbüchern ergeben, daß 1845 nur 20,8 % der städtischen Erwerbstätigen gegen 68,8 % im Jahre 1859 in Bergbau und Industrie beschäftigt waren; die handwerklichen Gewerbe sollen im selben Zeitraum erheblich zurückgegangen sein<sup>38</sup>.

In diesen demographisch-gewerbestrukturellen Vergleichen spiegeln sich die Dimensionen des Konjunkturaufschwungs, der im gesamtdeutschen Rahmen spätestens seit 1852, als auch die Kohleproduktion der Menge und dem Wert nach erheblich zunahm, im Sinne

36 Vgl. o. Anm. 20; die von *Mülmann*, Bd. 2, S. 174 f., weit geringer (weniger als 1,6) geschätzte Zahl der Ernährungsbedürftigen je Selbständigem berücksichtigt nicht die zunehmende Frauenarbeit.

37 Setzt man die Bevölkerung der Kreise Dortmund und Bochum und des späteren Kreises Essen für 1816/18 gleich 100, so betrug der Index der drei Zentralorte Essen, Bochum und Dortmund bis 1848/49 = 221,5; der umgebenden Kreisgebiete = 189,3; für 1855/58 beträgt der Index dann 402,3 bzw. 263. Dieselbe Tatsache hat für ganz Preußen jüngst *Karl Obermann*, *Die Arbeitermigrationen in Deutschland im Prozeß der Industrialisierung und der Entstehung der Arbeiterklasse (1815 – 1867)*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1972/I*, S. 135 – 181, hier: S. 162, festgestellt.

38 Nach *Eugene Charles McCreary*, *Essen 1860 – 1914. A case study of the impact of industrialization on German community life*, Diss. (MS) Yale University 1963, S. 8; die Berufskategorien sind allerdings nicht eindeutig. Adreßbücher hatte schon *Grewe*, S. 170, 301 – 310 und passim, ausgezählt; die Zählergebnisse beider Autoren weichen z. T. beträchtlich voneinander ab. Vgl. weiter für Dortmund *Karl Wörle*, *Eine Statistik von Dortmund. Handbuch zur Beurteilung der städtischen Verhältnisse, Dortmund 1869*, S. 84, 93 – 96; *Stephanie Reekers*, *Beiträge zur statistischen Darstellung der gewerblichen Wirtschaft Westfalens um 1800*, Teil 6: *Grafenschaft Limburg und Reichsstadt Dortmund*, in: *Westfälische Forschungen 23*, 1971, S. 75 – 106, Anhang S. 106. Für Wetter siehe *Denzel*, S. 125 – 146, 220 – 222.

eines sprunghaften Wachstums des Eisenverbrauchs je Kopf der Bevölkerung nachweisbar wird<sup>39</sup>. Im Ruhrbergbau erscheinen aus der Sicht dieses großartigen Aufschwungs alle vor-märzlichen technischen und sonstigen Neuerungen, so die Einführung der Dampfmaschinen und die Bewältigung der Probleme seigerer Tiefbauten, die Anlage der Mergelschächte, die Ausweitung der Absatzgebiete und die Formierung der Unternehmerschaft, nur als Präliminarien der künftigen Entwicklung. Der Aufschwung schlug in allen Gewerben durch und beschleunigte den Kapitalkreislauf, so daß nun fortwährend investiert und reinvestiert, gegründet und wiedergegründet, gerade auch im Bergbau »viel geschwindelt, erswindelt und verschwindelt«<sup>40</sup> wurde; etwa machten die Gesellschaften der Zechen Zollern und Vollmond in dieser ersten spekulativen Gründerperiode von sich reden. Die erste zyklische Krise des modernen Kapitalismus in Deutschland, zugleich eine erste Weltwirtschaftskrise, brach dann 1857 einstweilen in der Eisenproduktion herein. Im Kohlenbergbau an der Ruhr verschlechterte sich die Absatzlage erst 1858, rapide dann Anfang 1859. Hatte man zeitgenössisch als Ursachen für den Aufschwung den Durchbruch »vernünftiger Handelsprinzipien« mit der Zollvereinsentwicklung, die internationalen Industrieausstellungen von Berlin, London und Paris, die Öffnung überseeischer Märkte durch die preußische Handelspolitik, vorrangig aber die »Verbesserung aller öffentlicher Verkehrsmittel« verantwortlich gemacht<sup>41</sup>, so wurde nun die Krise einstweilen den Unbilden der Absatzwege: der großen Dürre des Sommers 1858 und der völlig unzureichenden Schiffbarkeit der Flüsse, angelastet<sup>42</sup>. Daneben vermutete man in der sich von Nordamerika ausbreitenden Handelskrise, endlich auch in den selbstgeschaffenen Überkapazitäten Ursachen der Krise. »Chimärische Hoffnungen hatten Riesenwerke hervorgezaubert«<sup>43</sup>, die nun, als nach einer bergbautypischen, mehrjährigen Ausrichtungsphase die neugegründeten Anlagen in Betrieb traten, angesichts bald angesammelter, für die Zeit ungeheurer Kohlenvorräte in sich zusammenbrachen und die finanzielle und kaufmännische Brüchigkeit mancher Gesellschaftsgründung offenbarten.

In der Auslieferung an das Marktgeschehen waren in Konjunktur und Krise in diesem Jahrzehnt entscheidende Erfahrungen auf allen Seiten zu machen. Eine Grundbedingung dieses Marktgeschehens wie überhaupt jener ungeahnten Produktionsexpansion der Jahre 1852–1857 war die Schaffung und Ausgestaltung eines leistungsstarken Verkehrswesens.

39 Zum Konjunkturverlauf im Revier s. zuerst die Forschungen von *Walther Däbritz*, z. B.: Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation in Bochum, Düsseldorf 1934, hier: S. 91 f. Genaue Daten über Förderung und Kohlenpreise für diesen Zeitraum s. bei *E. Althans*, *Zusammenstellung der statistischen Ergebnisse des Bergwerks-, Hütten- und Salinenbetriebes in dem Preußischen Staat während der 10 Jahre von 1852 bis 1861*, Berlin 1863, S. 17 f.; vgl. ferner *Wolfram Fischer*, *Konjunktoren und Krisen im Ruhrgebiet seit 1840 und die wirtschaftspolitische Willensbildung der Unternehmer*, in: *ders.*, *Wirtschaft*, S. 179–193, S. 500 f.; *Friedrich Schunder*, *Tradition und Fortschritt. 100 Jahre Gemeinschaftsarbeit im Ruhrbergbau*, Stuttgart 1959, S. 201–208; *Arthur Spiethoff*, *Die wirtschaftlichen Wechsellagen. Aufschwung, Krise, Stockung*, Tübingen/Zürich 1955, Bd. 1, S. 117 f.; *Reinhard Spree/Jürgen Bergmann*, *Die konjunkturelle Entwicklung der deutschen Wirtschaft 1840–1864*, in: *Hans-Ulrich Wehler* (Hrsg.), *Sozialgeschichte heute. Festschrift für Hans Rosenberg*, Göttingen 1974, S. 289–325.

40 *Rhein- und Ruhrzeitung* (künftig zitiert: RRZ) 228/1858. Die RRZ entstand 1852 aus der *Vereinigten Ruhr- und Duisburger Zeitung, Kreis-Blatt*; hier zitiert nach dem Exemplar im Stadtarchiv Duisburg.

41 *Berggeist. Zeitung für Berg-, Hüttenwesen und Industrie*, Köln, Jg. 3, 1858, S. 327 (künftig zitiert: *Berggeist*); vgl. ebda. 2, 1857, S. 547, wonach die »neue Ära im Kohlengeschäft« mit der »Periode der Anlage der Eisenbahnen« zusammenfiel.

42 Vgl. RRZ 128, 151, 159/1858.

43 *Jahresbericht der Handelskammer für den Kreis Bochum 1859*, Bochum/Witten o. J., S. 3.

## II. VERKEHR UND MARKTSITUATIONEN

Die vormärzlichen Straßenverhältnisse im Ruhrgebiet waren im Vergleich mit anderen Regionen in der Ausgestaltung des Netzes recht gut, im Zustand allerdings miserabel. Die innerstädtischen Wege und Straßen entbehrten noch häufig der Pflasterung und waren, wie auch die Verbindungen zwischen den Gemeinden und den Zechen, bei Regen und Nässe nahezu unpassierbar. Die teils noch unter der bergamtlichen Absatzregulierung oder durch die Bemühungen der regionalen Verwaltungsbehörden<sup>44</sup>, teils auf Betreiben und gegen Rechnung Interessierter wie der Gewerken und Handelskammern<sup>45</sup> als Privatstraßen erbauten Landverbindungen hielten der schweren Belastung durch überladene Kohlenfuhrwerke oft nicht sehr lange stand. Hinzu kamen an den Wegstrecken seitens der Erbauer erhobene Straßenbenutzungsgebühren, an den Flußüberquerungen selbstverständlich Brückengelder<sup>46</sup>. Das Interesse der Bevölkerung an guten Nah- und Fernverbindungen war gewöhnlich gering, oder man verhielt sich sogar, wie die Einwohnerschaft Dortmunds, ausgesprochen ablehnend<sup>47</sup>. Der Gütertransport, geschweige denn das Reisen waren auf solchen Verbindungen sicher kein reines Vergnügen, und es scheint, als hätte die Qualität der Straßen und Wege in den 1850er und 1860er Jahren, als der weitaus größte Teil der industriellen Transportbedürfnisse bereits über die Eisenbahnen abgewickelt wurde, noch abgenommen<sup>48</sup>.

Im Vormärz war der Landabsatz wichtigste Transportform der Grubenprodukte für die Selbstversorgung des Reviers und für den Bedarf der nahegelegenen bergisch-märkischen Industrieregion, wohin die Kohle mühselig über bergige Saumpfade befördert wurde. Wich-

- 
- 44 Vgl. *Paul Thimme*, Straßenbau und Straßenpolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825 – 1835, Stuttgart 1931, S. 67 – 70 u. ö.; *Fritz Sälter*, Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaues in der Provinz Westfalen unter ihrem Oberpräsidenten Ludwig von Vincke, Diss. Marburg 1917, mit einer Karte des vormärzlichen Straßennetzes in Westfalen im Anhang; für die rheinische Seite s. v. *Viebahn*, Bd. 1, S. 188 – 195. Zur älteren Verkehrsgeschichte vgl. ferner *Bruno Kuske*, Wirtschaftsgeschichte Westfalens, 2. Aufl., Münster 1949, S. 158 – 174. Als Beispiel einer detaillierten lokalgeschichtlichen Studie zur Verkehrsentwicklung s. *Wilhelm Wüstenfeld*, Die Verkehrswege in und um Witten, in: *Wilhelm Nettmann* (Hrsg.), *Witten*, Witten 1961, S. 141 – 186.
- 45 Z. B. wurden Verhandlungen über den Ausbau der nördlichen Straßenverbindungen Essens 1852/53 durch die Handelskammer eingeleitet (vgl. RRZ 40/1853, Bericht an die Regierung Düsseldorf, 25. 1. 1853) und etwa hinsichtlich der Chaussee Essen – Bottrop, an der u. a. Zeche Wolfsbank lag, maßgeblich durch deren Hauptgewerken *Ernst Waldthausen* unter Hinweis auf die Fortschritte der Industrie, die Bevölkerungszunahme, die Erleichterung der Grubenholtzzufuhr und die bessere Zugänglichkeit der Essener Märkte für die agrarischen Produkte des Nordens, schließlich auch auf die leichtere Erreichbarkeit der Borbecker Zechen durch Bottroper Arbeiter vorangetrieben. Alle vorgeschlagenen Linienführungen berücksichtigten entscheidend die Lage der Schachanlagen im Norden Essens (z. B.: Neuköln, Christian Levin, Prosper). Vgl. auch *Wolfram Fischer*, Herz des Reviers. 125 Jahre Wirtschaftsgeschichte des Industrie- und Handelskammerbezirks Essen – Mülheim – Oberhausen, Essen 1965, S. 144 f.
- 46 Über Wegegelder s. bes. *Johannes Voßmann*, Die Entwicklung des Verkehrswesens im Veste Recklinghausen während des 19. Jahrhunderts, in: *Vestische Zeitschrift* 39, 1932, S. 58 – 145, S. 85 – 87; sowie die Chausseegeldtabellen bei *von Viebahn*, Bd. 1, S. 189 – 191; *Sälter*, Anhang.
- 47 Vgl. *Adolf Stock*, Handel und Verkehr im Dortmunder Raum seit Beginn des 19. Jahrhunderts, Diss. (MS) Köln 1949, S. 24 – 34, 39.
- 48 Vgl. die Klagen in RRZ 306/1858: Die Duisburger Wege genügten »vielfach auch nicht einmal dem allerbescheidensten Wunsche«, worunter besonders Arbeiter und ihre Familien, die keine Wasserstiefel und Überschuhe besäßen, zu leiden hätten. Vgl. auch ebda. 9/1855, 21/1859; über die Notwendigkeit, beim Straßenbau Basalt zu verwenden, ebda. 65/1857: Fußwege glichen einer »Rennbahn mit Hindernissen«.

tigster Absatzweg für die entlegenen Absatzmärkte, vor allem rheinabwärts in den holländischen Raum, rheinaufwärts auch schon über Köln hinaus, blieb die Flußschiffahrt auf Ruhr und Rhein. Seit ihrer Schiffbarmachung gegen Ende des 18. Jahrhunderts war die Ruhr zum stärkstbefahrenen Strom Europas geworden. 1847, im letzten Jahr vor der Wirksamkeit der Eisenbahnen als Transportmittel für Kohle, wurden 848 400 t Kohle oder 59 % der Gesamtförderung verschifft; bis 1860, als die Ruhr bei einem Transportvolumen von insgesamt 940 000 t (Kohle: 868 000 t) die obere Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hatte, verringerte sich der Anteil der hier transportierten Förderung auf 20 %<sup>49</sup>. In den Jahrzehnten stärkster Bindung an den Fluß als Haupttransportweg der ruhrnahen Zechen waren allerdings die Stetigkeit und Wechselwirkung von Bedarf und Produktion immer erheblich gestört worden<sup>50</sup>. Die Ruhr war nicht zu jeder Jahreszeit befahrbar; abgesehen vom Eisgang im Winter behinderten Hoch- und Niedrigwasser in jedem Jahr aufs neue die Fahrt der Kohlennachen. In manchen Jahren waren die Gruben nach Auffüllung ihrer meist kleinräumigen Magazine gezwungen, den Betrieb trotz glänzender Kohlenachfrage einzustellen<sup>51</sup>.

Neben den Unbilden der Witterung wurde der Absatz zu Schiff aber auch durch andere Hürden erschwert. Die unter bergamtlicher Aufsicht, um den Verkehrsnachteil der Oberruhrzechen auszugleichen, gestaffelt erhobenen Schleusenabgaben erwiesen sich nach der Erschließung der abgelegeneren Gruben durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn als Nachteil für die Mülheimer und Essener Zechen. Auf dem Rhein war es dann »das widersinnige Rokoko der deutschen Stromzölle«<sup>52</sup>, das den insbesondere vom Mülheimer Kohlenhandel forcierten Kohlenabsatz in die verlockenden oberrheinischen Märkte noch stark behinderte. Dennoch nahm die Bedeutung des Rheins als Absatzweg schon in den 1840er Jahren, begünstigt durch die Erfolge der Dampf- und Schleppschiffahrt, erheblich zu; im Personenverkehr auf dem Fluß wurden in wenigen Jahren immense Steigerungsraten erzielt<sup>53</sup>.

Die Umständlichkeit, Anfälligkeit und Kostenintensität der überkommenen Verkehrsmittel offenbarten sich freilich erst im Rückblick aus dem Eisenbahnzeitalter in vollem Umfang. Die frühesten Anstöße zur Anlage von Schienenwegen erklärten sich aus der absatzeinschränkenden Verkehrslage der Gruben und Betriebe am oberen Ruhrlauf; hier war es *Friedrich Harkort*, der weitblickende Pläne zur Verkehrserschließung des Dortmund-Hagener Raums

49 Vgl. *Paul Brüse*, Mülheim a. d. Ruhr. Versuch einer Stadtgeographie, Diss. o. O., o. J. [Mülheim 1926], S. 50; *Mittheilungen über den Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlen-Bergbau*, Berlin o. J. [1901], S. 168; *Bergmann*, S. 98 f.

50 Vgl. Zur Geschichte der schiffbaren Ruhr, in: *Glückauf. Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift* 32/20. 4. 1878 (künftig zitiert: Glückauf); *Walther Kliche*, Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert, Diss. Göttingen 1904; *Entwicklung*, Bd. 10, S. 64 – 73; *Krampe*, S. 206.

51 1857 mußten ruhrnahe Zechen nach einem »Herbst ohnegleichen« wegen Ruhrwassermangels Arbeiter entlassen (RRZ 207/1857); *Berggeist* 3, 1858, S. 226 hieß es, man habe 1857 die Eventualitäten der Ruhrschiffahrt »in möglichst böser Gestalt« erlebt. Einen Eindruck von den Witterungseinflüssen auf die Ruhrschiffahrt gibt die monatsweise zusammengefaßte Transporttabelle für die Jahre 1857/58 in: *Berggeist* 4, 1859, S. 98, 112 f. Wegen dieser Situation wurde in den 1850er Jahren der Plan einer Ruhruferbahn angestrengt verfolgt (vgl. RRZ 18/1854).

52 *Karl Andree*, Umwandlungen im Weltverkehr der Neuzeit, in: *Deutsche Vierteljahrschrift* (künftig zitiert: DVS) 1855/I, S. 285 – 352, S. 290. Zwischen Rotterdam und Straßburg bestanden 1859 zwölf Zollstellen. Vgl. auch *Berggeist* 5, 1860, S. 542 f., 549, 622 f., 675 f.; ferner *Christian Eckert*, Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, Leipzig 1900, S. 296 – 323.

53 So von (1838) 298 473 beförderten Personen auf Kölner und Düsseldorfer Dampfschiffen auf (1846) 804 837; vgl. RRZ 60/1853.

schon Ende der 1820er Jahre vorantrieb<sup>54</sup>. In dieser Zeit wurden zur Erleichterung des Kohlentransports von den Stollenmundlöchern zu den Kohlenniederlagen der Gruben am Ruhrufer bereits Schmalspurbahnen gebaut, die das Gefälle zum Ruhrtal unter Einsatz von Pferdekraft nutzten. Seit 1828 verband eine solche Pferdebahn das Bergbaugesamt um Silschede mit Haspe; *Harkort* begann 1829 den Bau einer 1832 fertiggestellten Schmalspurbahn zwischen den Schlebuscher Zechen und der Enneper Straße. Wie hier entstand auch im westlichen Revier unter zum Teil tatkräftiger Hilfe durch die Bergbehörden eine Anzahl solcher kleinräumiger Schienenstränge<sup>55</sup>. Unter ihnen war die von einer örtlichen Gewerkegruppe geplante spätere Prinz-Wilhelms-Bahn von Essen-Steele nach Vohwinkel<sup>56</sup> – die Nord-Südrichtung der Straßenbauten und einiger Eisenbahnlinien spiegelt die absatzräumliche Verflechtung der entstehenden Industrielandschaft – von Anfang an auf späteren Dampfbetrieb ausgelegt, der freilich einstweilen nicht konzessioniert wurde. Die 1840er Jahre standen dann verkehrspolitisch ganz unter dem Eindruck der künftigen Erschließung des Ruhrgebiets durch die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Eisenbahn<sup>57</sup>. Erstmals in Deutschland wurde hier ein Wirtschaftsraum von unvergleichlicher Bedeutung durch ein modernes Verkehrsmittel adäquat erschlossen, mehr noch, begann sich entlang der durch die Verkehrsadern bedingten Grundlinien zu strukturieren.

Das Gerangel um die Linienführung, um die Anschlußorte und Bahnhofsbauten hat auf seiten der Kommunen und sonstigen Interessierten frühzeitig eingesetzt<sup>58</sup>. Man wird freilich nur mit großer Einschränkung sagen können, daß, wie dies andernorts wohl der Fall gewesen sein mag<sup>59</sup>, die Netzführung der Eisenbahnen im Revier überwiegend lokalen, privatwirtschaftlichen Interessen entsprochen hätte. Zweifellos wäre den Gruben und Be-

54 Vgl. *Köllmann*, *Harkort*, S. 93 ff. u. ö.; ferner *Wilhelm Nettmann*, Grundzüge der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung im Amte Volmarstein seit dem ausgehenden Mittelalter, in: *Bochum und das mittlere Ruhrgebiet*, Paderborn 1965, S. 65–75; *ebda.*, S. 27 Karte der Pferdebahnen südlich Bochums (Beitrag von *Hermann Hobrecker*); *Diethelm Düsterloh*, Beiträge zur Kulturgeographie des Niederbergisch-Märkischen Hügellandes, Hattingen 1967, S. 171–174.

55 Eine Aufstellung dieser noch lange betriebenen schmalspurigen Pferdebahnen nach dem Stand der 1860er Jahre im rheinischen Revier s. bei *Mülmann*, S. 659 f.; über die Tätigkeit der Bergämter s. *Manfred Dieter Jankowski*, Prussian Policy and the development of the Ruhr mining region, 1766–1865, Diss. (MS) Ann Arbor 1969, S. 119 f.

56 Hierzu *Erich Wallmichrath*, Ein Personenkreis beim Bau der ersten deutschen Eisenbahn, in: *Genealogie* 8, 1966/67, S. 372–380, 401–412.

57 Die wichtigsten Untersuchungen über diesen im ganzen wohl erforschten Bereich der ruhrindustriellen Wirtschaftsgeschichte sind: *F. W. R[obert] Kind*, Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im Niederrheinisch-Westfälischen Kohlengebiet, Diss. Münster, Leipzig 1908; *Waldeck*, Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen, in: *Archiv für Eisenbahnwesen* 33, 1910, S. 563–622, 807–855, 1071–1107; *Franz Sander*, Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen des Ruhrgebietes und ihrer Beziehungen zum Wirtschaftsleben der westlichen (rheinischen) Ruhrstädte, Diss. Köln, Mülheim 1931; *Hildegard Ditt / Peter Schöller*, Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Nordwestdeutschland, in: *Westfälische Forschungen* 8, 1955, S. 150–180. Einen guten Überblick gibt *W. O. Henderson*, Die Entstehung der Preussischen Eisenbahnen 1815–1848, in: *Karl Erich Born* (Hrsg.), *Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte*, Köln/Berlin 1966, S. 137–150. Aus lokalgeschichtlicher Sicht z. B.: *Friedrich Draeger*, Die ersten Eisenbahnen der Stadt Essen, in: *Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen* 36, 1917, S. 183–194.

58 Vgl. z. B. über die Eisenbahnpolitik der Handelskammer Dortmund: *P[aul] H[ermann] Mertes*, Das Werden der Dortmunder Wirtschaft, 2. Aufl., Dortmund 1942, S. 201–213; ferner *Kind*, S. 76 f. u. ö.; *Draeger*, a. a. O., S. 186–189; *Waldeck*, a. a. O., S. 829–840 u. ö.; *Fischer*, Herz des Reviers, S. 149.

59 Vgl. Rückblicke auf den Entwicklungsgang der deutschen Eisenbahnen, in: *DVS* 1853/II, S. 217–249, S. 218.

trieben etwa des Essener Raums mit einer südlicheren Streckenführung der Köln-Mindener Bahn zum Zeitpunkt ihrer Planung mehr gedient gewesen. Wie immer geplant, erwies sich im Ergebnis das fertiggestellte Streckennetz von bemerkenswerter Voraussicht in die Ausdehnungsrichtung des künftigen Industrieraums.

So hat das Bergbaugebiet zwischen Ruhr und Emscher mit einem Schlag in den Jahren 1847/48 ein Liniennetz erhalten, das die Grundlinien verkehrstechnischer Erschließung vorzeichnete, damit aber auf lange Sicht mit einem konstanten Faktor »Transportkosten« bei hoher Transportsicherheit zu rechnen erlaubte und darin der entstehenden Großindustrie einen unschätzbaren Vorteil zur Hand gab. Die beiden gleich mehrgleisig ausgelegten Hauptlinien, die das Revier von seinen derzeitigen Randgebieten her umfaßten und im Verein mit Ruhr und Rhein beste Voraussetzungen weiterer Erschließung bereitstellten, schufen für den Fernverkehr wichtigste Anschlußlinien in den mitteldeutschen Raum und in die rheinischen Industriegebiete; sie ermöglichten zugleich, darin bisher keiner anderen Landschaft in Deutschland vergleichbar, dichten Nahverkehr von Personen und Gütern innerhalb des Wirtschaftsraums. Dabei erschloß seit Ende 1847 die Köln-Mindener Linie in West-Ost-Richtung, von Hamm über Dortmund nördlich Bochums geführt, den Emscherbruch zwischen Essen und Bottrop und über Oberhausen nach Duisburg und bog dann rechtwinklig im Rheinverlauf nach Süden ab; die Strecke Düsseldorf-Duisburg war schon 1846 in Betrieb genommen worden. Ebenfalls 1847 eröffnete die Prinz-Wilhelms-Bahn Steele-Vohwinkel den Dampfverkehr, und 1848 wurde die Bergisch-Märkische Bahn von Elberfeld über Hagen nach Dortmund geführt, wo damit der erste wichtige Knotenpunkt im Kohlenrevier entstand.

Nach dem so ausgebildeten Grundmuster der Netzführung herrschte scheinbar ein Jahrzehnt lang Ruhe im Eisenbahnbau innerhalb des Reviers. Nach der Eröffnung der Ruhrort-Krefeld-Gladbacher Bahn 1851 wurde erst 1860/62 wieder eine Linie dem Verkehr übergeben, die vergleichbar weit ausgreifend von Dortmund und Witten parallel zur Köln-Mindener Strecke Bochum der Eisenbahn eröffnete, weiter bis Mülheim und Styrum führte und bei Übrühr die Verbindung nach Vohwinkel schloß. Trotz dieser scheinbaren Stagnation des Eisenbahnbaus im Revier dürfen die 1850er Jahre nach jener schlagartigen Verkehrsverbesserung in den Revolutionsjahren in dreifacher Hinsicht als das Jahrzehnt der Eisenbahnerschließung schlechthin gelten:

1. Die 1850er Jahre sind das Jahrzehnt des Fernstreckenbaus und damit der Erschließung bisher abgelegener Märkte für die Ruhrproduktion. Noch 1848 war die Strecke Hamm-Münster freigegeben worden; sie wurde 1856 über Rheine und Lingen weitergeführt und erreichte nun in Emden die Nordseeküste. Schon 1850 waren Linien von Hamm nach Soest und Paderborn eröffnet worden. Seit 1853 konnten von hier Kassel, Bebra und Marburg und damit der süddeutsche Raum erreicht werden. Die zweite wichtige Südverbindung wurde 1856 mit der Bonn-Koblenzer Linie geschlossen; das linksrheinische Gebiet mit seinem älteren Streckennetz bis in den holländischen Raum<sup>60</sup> hatte sich dem Kohlenabsatz schon seit 1846 mit dem Anschluß des Reviers an Düsseldorf eröffnet. 1859 erleichterte die Eisenbahnbrücke bei Köln den Fernverkehr ungemein und machte im Verein mit dem weite-

<sup>60</sup> Das beste Kartenmaterial über die Baufortschritte von Jahr zu Jahr findet sich bei *Ernst Kühn*, Die historische Entwicklung des Deutsch-Österreichischen Eisenbahn-Netzes vom Jahre 1838 bis einschließlich 1881, Teil 2 (graphischer Teil), Berlin 1882 (mit Ausschnittkarten für das Ruhrgebiet); *Ditt/Schöller*, a. a. O., S. 159; die einzelnen Streckenabschnitte nach der Länge und in der Reihenfolge ihrer Inbetriebnahme in *Entwicklung*, Bd. 10, S. 90 – 97.

ren Ausbau der deutsch-holländisch-belgischen Fernverbindungen den Absatz hierhin noch attraktiver. Seit 1856 konnte man Holland direkt von Oberhausen über Emmerich erreichen. Vorläufig als letzte Strecke von großer wirtschaftsräumlicher Erschließungskraft entstand bis 1861 die lange von den Interessenten geforderte Ruhr-Sieg-Bahn<sup>61</sup>, die vorbei an Iserlohn durch das Lennetal führte.

2. Die 1850er Jahre waren, dies ist von zentraler Bedeutung für die Entstehung von Marktsituationen, das Jahrzehnt der Aneignung der durch das neue Verkehrssystem gegebenen Möglichkeiten; erst unter diesem Gesichtspunkt erhält der Konjunkturaufschwung vollends das Signum der Zeitenwende<sup>62</sup>, der Abkehr vom Gewohnten, von den überkommenen Verkehrs- und Wirtschaftsformen. Aneignung bedeutete für die bereits bestehenden Werke und Kapitalgesellschaften zuerst wirtschaftliche Indienststellung. Für die von der Ruhr abgelegenen Zechen und Hüttenwerke der Hellwegzone hieß dies zur Absatzsicherung ihrer Massengüter auf lange Sicht allemal, sich schleunigst um einen eigenen Eisenbahnanschluß zu bemühen<sup>63</sup>. Hierin gingen die soeben im Umkreis und nördlich Essens, also nahe der Köln-Mindener Linie entstandenen Großanlagen voraus; künftig spielte der Eisenbahnanschluß bei der Standortentscheidung neuer Werke die erste Rolle – umgekehrt sahen die Eisenbahngesellschaften bei künftigen Investitionen naturgemäß ebenfalls auf größtmögliche Rentabilität durch Anschließung transportintensiver Industrien<sup>64</sup>.

Die Aneignung des neuen Verkehrssystems verlief sprunghaft und war zum Ende des Jahrzehnts im wesentlichen vollzogen. Der Kohlenabsatz über die Eisenbahn betrug nur zwei Jahre nach Eröffnung der ersten Linien bereits 25 % der Gesamtförderung; 1863 waren 67,2 % erreicht, während der Wassertransport auf 10,1 %, der Landabsatz auf 16 % abnahm<sup>65</sup>. Im gleichen Verhältnis verloren jene gewohnten Verkehrshemmnisse, die Wegegebühren, Brückengelder, Schleusenabgaben und Stromzölle, an Bedeutung. Die alten Personenposten, die im Revier erst in den letzten Jahrzehnten einen regen binnenräumlichen und Fernverkehr ermöglicht hatten, entfielen innerhalb weniger Jahre oder füllten nur noch die von den Schienenwegen einstweilen offengelassenen Verkehrslücken aus<sup>66</sup>. Dagegen rückte nun mit den Transporttarifen für Güter und Personen, die in der frühen Phase recht häufig geändert wurden und im ganzen eine besonders im Fernverkehr über verschiedene Netze noch komplizierte Struktur zeigten<sup>67</sup>, das Geschäftsgebaren der Eisenbahnge-

61 Vgl. *Konrad Fuchs*, Die Erschließung des Siegerlandes durch die Eisenbahn (1840–1917), Wiesbaden 1974, S. 12–52; *Karl Kumpmann*, Die Entstehung der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1830–1844, Essen 1910, S. 170–256.

62 Vgl. *Däbritz*, Entstehung, a. a. O., S. 29 f.; auch *Wolfgang Köllmann*, Von Rheinisch-Westfälischer Wirtschaft, in: *Walter Först* (Hrsg.), *Rheinisch-Westfälische Rückblende*, Köln/Berlin 1967, S. 125–171, S. 134.

63 Über Anschlußbahnen s. *Kind*, S. 156–160.

64 Vgl. etwa *Berggeist* 3, 1858, S. 160.

65 Nach *Reuss*, S. 84; der Restanteil von 6,5 % entfällt auf Eigenverbrauch.

66 Vgl. *Stock*, S. 148; *Albert v. Waldthausen*, Sälzer & Neuak, Auszug in: *Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen* 23, 1903, S. 131–159.

67 Vgl. zur Tarifentwicklung die regelmäßigen Veröffentlichungen in der Tagespresse und im »Berggeist«; *Kind*, S. 239–243; *E[rnst] Adolf*, Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, Berlin 1927, S. 112–117. Eine im übrigen hochinteressante volkswirtschaftliche Hochrechnung der Kostenersparnis durch die Einführung der Eisenbahnen, die sich für das Ruhrgebiet auf recht umfangreiches Quellenmaterial stützen könnte, müßte den Rahmen dieser Studie sprengen. – Für *Ludwig Pohle* (Die Entwicklung des Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert, 4. Aufl., Leipzig/Berlin 1920, S. 113) ist die Ersparnis im Massengütertransport »weitauß der größte und wichtigste wirtschaftliche Fortschritt, der überhaupt im letzten Jahrhundert gemacht worden ist«.

sellschaften in den Mittelpunkt des Unternehmerinteresses, das sich künftig u. a. um diesen Punkt ständigen Ärgernisses drehen sollte.

3. Wie rasch die Eisenbahn und mit ihr das Problem eines leistungsfähigen Gütertransports als neue Grundtatsache des Wirtschaftslebens in das öffentliche Bewußtsein während des Jahrzehnts nach der Revolution eindringen, veranschaulichen überzeugend jene zahllosen Bau- und Erschließungspläne für das Industrieviertel, die entworfen, diskutiert und wieder fallengelassen, zum Teil wohl auch Jahrzehnte später wieder aufgegriffen wurden. Da brachten die Zeitungen Aufgaben und Probleme des Straßen- und Eisenbahnbaus in Leitartikeln, Lokalteilen oder auch eigens eingerichteten Rubriken<sup>68</sup>; da bildeten sich Komitees engagierter Bürger, etwa, um den Bau von Bahnhöfen oder Brücken anzuregen und zu beschleunigen; da berieten Handelskammern, Bergämter, Magistrate und andere kommunale Gremien, gewiß auch privatere Gewerken- und Unternehmergruppen<sup>69</sup> über vielversprechende Ausbaupläne. Es könne, so hieß es 1858, »nur von einer umfassenden Verbindung aller Verkehrswege und Kommunikationsmittel dauernd und wahrhaft Wohlstand erwartet werden«<sup>70</sup>. Hafenausbauten wurden schon in den 1840er Jahren in Mülheim, ein Jahrzehnt später auch in Ruhrort und Duisburg in Gang gesetzt<sup>71</sup>. Pläne für einen Mülheimer Rheinkanal, der der schwierigen Lage der Mülheimer Schiffer abhelfen sollte, oder für eine Kanalisierung der Emscher kamen auf und verschwanden wieder; ein ähnliches Schicksal erlitt vorläufig das »Nationalwerk«<sup>72</sup> eines Rhein-Elbe-Kanals, das dann erst im 20. Jahrhundert verwirklicht werden sollte. Wenig überraschend, verbanden sich solche Pläne mit genauen Berechnungen der jeweiligen Transportersparnis; die Kalkulierbarkeit des Transportfaktors trug ihrerseits, neben anderen Einflüssen, erheblich zur Ausbildung einer funktionsfähigen großbetrieblichen Kostenrechnung bei.

Aufrufe zur Zeichnung von Aktien für Eisenbahnprojekte erschienen tagtäglich in der Presse; zahllose Bürger und Stadtverwaltungen, ganze Gewerkenversammlungen beteiligten sich an solchen Zeichnungen – letztere freilich oft nur unter der Bedingung, daß die Strecke »an der Tür jeder einzelnen Zeche vorbei«<sup>73</sup> führen müsse. Die zahlreichen Initiativen auf dem Eingabeweg, über den die Konzessionierung solcher Pläne einzuholen war, widmeten sich insbesondere zwei Eisenbahnprojekten, die dann auch, nachdem die angestrebtere Finanzlage in den Krisenjahren 1858/59 überwunden war, schrittweise verwirklicht wurden: der Emschertallinie parallel zur Köln-Mindener-Bahn und in Konkurrenz zu ihr von erheblicher tarifpolitischer Bedeutung, und der Ruhrallinie zur Entlastung der ruhrnahen Zechen von den Fährnissen der Flußschifffahrt.

In welchem Umfang nun im Verlauf der 1850er Jahre die neuen Nah- und Fernverbindungen für den Personen- und Güterverkehr genutzt wurden, zeigt die folgende Übersicht

68 Der »Berggeist« richtete schon 1857 eine ständige Eisenbahnchronik ein.

69 Vgl. über ein solches Treffen in Essen am 18. 2. 1857: RRZ 42/1857; ebd. 50/1853 über Brückenkommissionen und -bauten (Ruhrbrücke bei Kettwig, »wodurch nicht allein die Kommunikation, sondern auch der innere Verkehr bedeutend gehoben würde«); *Märkischer Sprecher. Kreisblatt für den Kreis Bochum* (künftig zitiert: MSP; nach dem Exemplar im Stadtarchiv Bochum) 75/1853 über die Wittener Ruhrbrücke.

70 Berggeist 3, 1858, S. 457.

71 Vgl. Fischer, Herz des Reviers, S. 139 f.; zahllose Hinweise in RRZ, zum folgenden bes. Nr. 36/1857; 80, 81/1858; 131/1858.

72 RRZ 172/1858; vgl. Berggeist 3, 1858, S. 359, 457, 472, und 5, 1860, S. 136 – 139, 177 f. »Zur Emscher- und Rhein-Elbe-Kanal-Frage«.

73 RRZ 87/1857.

der Transportleistung der beiden im Ruhrgebiet verkehrenden Eisenbahngesellschaften (in 1000 Personen bzw. 1000 t)<sup>74</sup>:

	Köln-Mindener Eisenbahn		Bergisch-Märkische Eisenbahn	
	Personen	Güter	Personen	Güter
1848	1 452	165	—	—
1849	1 386	304	553	101
1850	1 511	441	483	171
1851	1 595	647	478	223
1852	1 598	833	503	271
1853	1 512	1 000	585	345
1854	1 650	1 387	719	401
1855	1 757	1 792	815	516
1856	2 031	1 973	1 239	779
1857	2 686	2 269	1 755	1 330
1858	2 696	2 471	1 785	1 565
1859	2 797	2 291	1 885	1 638
1860	2 520	2 659	1 891	1 851

Auch wenn man das starke Bevölkerungswachstum in ein Gesamturteil einbezieht, bleibt nach diesen Zahlen doch der Eindruck einer immensen Zunahme des Transportaufkommens insbesondere im Güterverkehr, wobei auch die Elastizität des Eisenbahnverkehrs, vermehrtem Transportbedarf durch Einsatz weiterer Züge zu entsprechen, eine große Rolle spielte. Diese Aneignung des neuen Verkehrssystems verursachte eine weitwirkende Umverlagerung und neue Gewichtung der bergbaulichen und schwerindustriellen Zentren im Revier, wozu im Falle des Bergbaus freilich auch andere Faktoren wie die Erschöpfung der ruhrnahen Lagerstätten und Probleme der Kohlenqualität beitrugen. Neben der Nordwanderung der Schwerindustrie und relativen Schwächung der südlichen Bergbaureviere, die an der Expansion der 1850er Jahre jedoch absolut noch teilnehmen konnten, war die Entwicklung der Stadt Mülheim ein besonders verblüffendes Beispiel für die Bedeutung des Transportfaktors. Mülheim, einst Mittelpunkt des ruhrbergbaulichen Absatzgeschehens durch seinen Kohlenhandel und das auch der Zahl nach bedeutsame Schiffbaugewerbe, aber auch durch eigene Gruben und Erzverhüttung, hatte im Vormärz noch ein stattliches Wachstum verzeichnen können. Gemessen am künftigen Massenbedarf, hatte sich der Mülheimer Bergbau allerdings bereits erschöpft, und vom Eisenbahnnetz blieb die Stadt einstweilen

74 Nach *Nicolaus Hocker*, Die Großindustrie Rheinlands und Westfalens, ihre Geographie, Geschichte, Produktion und Statistik, Leipzig 1867, S. 201; vgl. auch *Kind*, S. 232–236. Es sei darauf hingewiesen, daß sich der Güterverkehr der angeführten Linien im auf 1860 folgenden Jahr fünfmal noch einmal mehr als verdoppelte; der Personenverkehr nahm nur noch auf der Bergisch-Märkischen Bahn, mitbedingt durch die Neueröffnung von Strecken, im selben Maß zu. Setzt man das Jahr 1851 = 100, so erreichten die Bahnen des Industriereviere bis 1860 eine Indexziffer von 158 in der Personen-, von 411 in der Güterbeförderung (Köln-Mindener), bzw. von 396 und 831 (Bergisch-Märkische); für die benachbarte Rheinische Bahn lauten die Werte: 461 bzw. 299, für die Westfälische Staatsbahn 245 bzw. 792; für die Ruhrort-Gladbacher Bahn (1852/1860): 185 bzw. 277.

noch ausgeschlossen, während die Ruhrschiffahrt kaum noch Expansionsmöglichkeiten bot. So war schon früh erkennbar, daß die Verkehrsentwicklung den Mülheimern »den empfindlichsten Schaden« zugefügt hatte: Die Zechen standen, 1851, in Zubuße, der Kohlenhandel ging »seinem Untergang entgegen«, kurz: »Die blasse Not guckt aus allen Ecken«<sup>75</sup>. Die Mülheimer hatten allen Grund, sich für einen baldigen Eisenbahnanschluß stark zu machen<sup>76</sup>.

Als weitere Grundbedingung für die Entstehung weiträumiger Marktlagen trat schließlich, zum Teil parallel zur Eisenbahnentwicklung, ein funktionstüchtiges Nachrichtenwesen in den 1850er Jahren neben den Personen- und Güterverkehr. Bis zur Jahrhundertmitte hatte sich der Briefverkehr im Ruhrgebiet wie in Preußen überhaupt nur in bescheidenen Grenzen entwickelt. Vielfache Hindernisse und Umwege der Postbeförderung, ein überkompliziertes Portosystem, aber auch die allgemeinen Verkehrsbedingungen ließen die Beförderung eines Postguts noch zu einem langwierigen Unternehmen werden. Die auch für militärische Zwecke bedeutsame Nachrichtenübermittlung von den Westprovinzen hatte man seit 1834 durch optische Telegraphenstationen von Koblenz über Köln nach Berlin beschleunigt. Während der Revolutionsmonate wurde dann unter politischen, kaum wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Einrichtung von Telegraphenstationen entlang den Bahnlagen von Berlin zur belgischen Grenze und nach Frankfurt a. M. (daneben noch nach Hamburg und Stettin) angeordnet. Duisburg und Oberhausen waren schon seit 1846/47 an einen Staatstelegraphen angeschlossen worden; weitere Stationen wurden erst ein Jahrzehnt später in Dortmund (1856) und Essen (1857), in größerem Umfang dann in den 1860er Jahren eingerichtet<sup>77</sup>. Allerdings standen diese Stationen zum Teil erst in den 1850er Jahren zur öffentlichen Verfügung.

Ebenfalls mit der Ausdehnung des Gleisnetzes einher ging der Aufschwung des Bahnpostwesens, das endlich dem Brief- und Postgutverkehr zu einer für das Wirtschaftsleben unentbehrlichen Beschleunigung verhalf<sup>78</sup>. Damit erfuhr das preußische Postwesen einen immensen Aufschwung: Das Portosystem wurde durch Briefmarken erheblich vereinfacht, das preußische Postgesetz von 1852 und der Deutsch-Österreichische Postverein bildeten fortan »eine neue Grundlage der lebhaften Verkehrsgemeinschaft unter uns Deutschen«, so daß sich der Briefverkehr allein in Preußen in nur acht Jahren 1851–1859 annähernd verdoppelte; die Anzahl der pro Kopf der Bevölkerung beförderten, innerpreußischen portopflichtigen Briefpostgegenstände nahm dabei im Bereich der Oberpostdirektionen Arnberg und Düsseldorf auf nur noch im Berliner Raum übertroffene 5,69 bzw. 6,43 bei einem preußischen Durchschnitt von 3,82 zu<sup>79</sup>.

Ein weiterer Meilenstein in der Ausbildung des modernen Nachrichtensystems wurde 1858 mit der Verlegung des ersten transatlantischen Telegraphenkabels gesetzt, das in Wirt-

75 RRZ 145/1851; vgl. ebda. 6/1854.

76 Vgl. ebda. 42/1857.

77 Vgl. Hans Pieper, Eine Nachweisung der »Telegraphen-Direktion zu Cöln« aus dem Jahre 1869, hierzu Überlegungen über die Entwicklung des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes, in: Archiv für Deutsche Postgeschichte 1974/I, S. 27 – 47, S. 43 ff.

78 Vgl. Robert Drunkemühle, Zur Geschichte der Bahnpost in Westfalen, in: Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen (Redaktion: Wilhelm Fleitmann), Münster 1969, S. 145 – 162; Fritz Voigt, Verkehr, Bd. II, 2: Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, S. 862 f., 927 – 935.

79 Zur Geschichte des Postwesens, insbesondere des Deutsch-Österreichischen Postvereins, in: DVS 1858/III, S. 55 – 114, S. 89 f., 113; C. F. W. Dieterici, Handbuch der Statistik des Preußischen Staats, Berlin 1861, S. 593.

schaftskreisen als »bedeutsamstes Ereignis der Gegenwart auf volkswirtschaftlichem Gebiet« gefeiert wurde: Eisenbahn und Telegraphie, »diese modernen Reformatoren [...] vollziehen langsam aber sicher den großartigen Umgestaltungsprozeß, der sich gerade auf dem Gebiete des Transportwesens und folglich auch des mit ihm eng verbundenen Handels mit Macht äußert«<sup>80</sup>.

So wurde es bereits in den 1850er Jahren zum Gemeingut einer breiteren Öffentlichkeit, von welcher ausschlaggebender Bedeutung die revolutionären Entwicklungen im Bereich des Verkehrs- und Nachrichtenwesens für die Entstehung und das Wachstum der Industrieregionen waren, sowohl dem Volumen nach, als auch für die Setzung der strukturellen Gewichte. Galt dies schon für die produktionsinitiierende, Kapitalverkehr beschleunigende Wirkung des Eisenbahnbaus überhaupt, der hierin deutliche Leitfunktion für die Industrialisierung in Deutschland mit starken Rückkoppelungseffekten erlangte<sup>81</sup>, so waren es mehr noch die mittelbaren Auswirkungen der verbesserten, erheblich verbilligten Transportsysteme, die das Gesicht der Industrielandschaft nachhaltig veränderten, zum Teil diese Veränderungen erst ermöglichten. Keine Industrie aber hatte, auch hiervon waren schon die Zeitgenossen überzeugt, den Eisenbahnen mehr zu verdanken als der Bergbau. Nicht nur waren, wie gezeigt wurde, die ersten Eisenbahnen im Ruhrgebiet Bergwerksbahnen; nicht nur förderte der Eisenbedarf der großangelegten Netzfürhungen der 1840er und 1850er Jahre mittelbar auch die Bergwerksproduktion. Viel entscheidender wirkte die Umwälzung im Verkehrs- und Nachrichtenwesen als »Marktbildner«<sup>82</sup> in der Neuorientierung und Ausgestaltung der für ein fortgesetztes Wachstum der Produktion aller Gewerbezweige grundlegenden Waren-, Kapital- und Arbeitsmärkte. In dem vielfältig verwobenen Wirkungskomplex »Verkehr und Industrialisierung« kommt der Verknüpfung über die marktformenden Funktionen insbesondere im Blick auf die Neuordnung der vermittelten gesellschaftlichen Gefüge, auf die Ablösung alter und Bildung neuer wirtschafts- und gesellschaftsordnender Funktionen und Institutionen und hierin auf die Veränderung der Rolle von Unternehmertum und Staat, schließlich auf die sozialen Beziehungen jeder Art an jedem Ort eine ganz zentrale Bedeutung zu.

80 Berggeist 3, 1858, S. 407, 445. In der neueren Literatur betont Jeffrey Kieve, *The Electric Telegraph. A Social and Economic History*, Newton Abbot 1973, S. 237 die wichtige Funktion des Telegraphen für den Welthandel: »It made the world market a possibility«.

81 Vgl. Holtfrerich, S. 161 – 166; Horst Wagenblaß, *Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 – 1860*, Stuttgart 1973, S. 256 – 275.

82 Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*, Bd. III: *Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus*, T. 1: *Die Grundlagen – der Aufbau*, S. 292 – 294; vgl. T. 2: *Der Hergang der hochkapitalistischen Wirtschaft. Die Gesamtwirtschaft*, S. 527 – 535, 640 – 656, München/Leipzig 1927. Vgl. ferner Marx/Engels, *Werke*, Bd. 23, Berlin – DDR 1972, S. 181 – 189, 665 – 671, 775, über »Kommunikations- und Transportmittel« S. 404 f.; Voigt, Bd. II, 2, S. 1135 – 1137. Über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Bergbauproduktion vgl. Berggeist 2, 1857, S. 1: Sie »erleichtern den Verkehr, heben die Unterschiede zwischen Raum und Zeit auf, bringen die Konsumtions- den Produktionsländern näher und erweisen sich namentlich als wesentliche Förderer des Berg- und Hüttenwesens«; *Geschichte und Entwicklung der Eisenbahnen*, in: DVS 1858/II, S. 279 – 339, S. 330, 333 über Eisenbahnen als »Multiplikatoren der vaterländischen Arbeit«. Über die im ganzen dynamisierenden, multiplizierenden, konsum- und einkommensteigernden Wirkungen neuer Verkehrssysteme vgl. von volkswirtschaftlicher Seite bes. Fritz Voigt, *Verkehr und Industrialisierung*, in: *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft* 109, 1953, S. 193 – 239; Emil Sax, *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*, Bd. 3: *Die Eisenbahnen*, 2. Aufl., Berlin 1922, S. 581 – 583.

Als Grundbedingungen kapitalistischer Wirtschaftsweise bildeten sich nun die Marktsituationen in enger Verknüpfung mit dem Entwicklungsstand der Verkehrs- und Nachrichtensysteme in den 1850er Jahren heraus<sup>83</sup>. Lenkt man den Blick zunächst auf die *Absatzverflechtungen* des Kohlenbergbaus, so leuchtet unmittelbar ein, daß erst mit der Vervollkommnung der Transportmöglichkeiten die Grundbeziehung zwischen dem hohen Transportgewicht und dem geringen Wert dieses Rohstoffes im Verhältnis hierzu bei starkem Mengenbedarf der Verbraucher voll zum Tragen kam. So erlaubte die Verbilligung der Transportkosten in räumlicher Hinsicht eine erhebliche Ausdehnung des Kohlenhandels zum Fernhandel bis hin zur Erschließung von Weltmärkten<sup>84</sup>. Noch während der 1840er Jahre hatten, obwohl der Kohlenhandel mit Ausnahme der Kohlenpreise ab Zeche im Prinzip auch unter der behördlichen Bergbauleitung von deren direktem Zugriff verschont blieb, fiskalisch-bergbehördliche Maßnahmen zur Absatzwahrung und -steigerung wie Hausbrandförderung, Hollandabsatz, Regelung der Schifffahrts- und Zollabgaben, noch bei weitem überwogen<sup>85</sup>. An ihre Stelle traten nun mit dem Aufschwung des Kohlenhandels mehr und mehr marktpolitische Gesichtspunkte der Preisgestaltung über Nachfrage und Angebot noch zu einem Zeitpunkt, als der Kohlenpreis offiziell von den Bergämtern festgelegt wurde. Mit dem Übergang der Betriebsführung und Rechnungslegung in die Hände der Gewerken durch das sogenannte Miteigentümergebietsgesetz von 1851 fielen endlich auch rechtlich diese Marktbeschränkungen, so daß nun im wesentlichen die Voraussetzungen der räumlich-quantitativen Absatzausdehnung<sup>86</sup> hergestellt waren. In der Zukunft nahmen die bergbaulichen Unternehmer ihre Absatzsorgen selbst in die Hand und bemühten sich um langfristige Lieferverträge, günstige Transportkonditionen und sichere Handelsverbindungen. Hierin zeigte schon der erste industrielle Aufschwung im Revier unzweifelhaft Kartellierungstendenzen<sup>87</sup>, während in den Krisenjahren seit 1857, zum Teil noch unter bergbehördlicher Mitwirkung, vereinte Anstrengungen zur räumlichen Absatzaus-

83 Zum Charakter von Märkten in frühindustrieller Zeit vgl. *Franklin F. Mendels*, Proto-Industrialization: The first phase of the industrialization process, in: *Journal of Economic History* 32, 1972, S. 241 – 261, S. 247 f. Zur Entstehung nationaler Märkte im Industrialisierungsverlauf in Deutschland vgl. bes. *Jürgen Kuczynski*, Zwei Studien über Handels- und Marktprobleme, II: Der nationale Markt, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1960/II, S. 124 bis 141. *Kuczynski* geht einer Datierung der Marktbildung aus dem Wege und beschränkt sich im wesentlichen auf die Darstellung nationaler Verbrauchs- und Absatzmärkte. Die Untersuchung von *Karl Haas*, Die Wandlung der Marktformen in der Ruhrkohlenwirtschaft und ihre Bedeutung innerhalb der letzten 100 Jahre, Diss. (MS) Bonn 1950, behandelt S. 4 – 13 Marktformen vor dem Syndikat nur im Überblick. Unergiebig zu Marktfragen ist auch *Erich Adams*, Produktions-, Absatz- und Verkehrsinteressen des Ruhrbergbaus, ihre Entwicklung und Wahrnehmung, Diss. Köln 1933.

84 Vgl. z. B. *Andree*, a. a. O., S. 285 f.: »Der Weltverkehr der Neuzeit kennt keine Abgeschlossenheit mehr und duldet ferner keine Vereinzelung [...] Der Austausch ist kosmopolitisch geworden«, s. auch [*ders.*], Umwandlungen im Weltverkehr der Neuzeit, in: *DVS* 1856/I, S. 209 bis 244; ferner: *Handelspolitische Betrachtungen aus der Gegenwart*, ebda. 1858/IV, S. 43 bis 70, S. 53 f.: »Ganz Deutschland bis zu den Alpen hin bildet jetzt das Hinterland von der Nordsee und Ostsee«. Die Anschließung des Ruhrgebiets an den Welthandel, die »Eröffnung ferner Märkte«, wird auch *Berggeist* 2, 1857, S. 422 f., 459 verlangt.

85 Vgl. hierzu bes. *Krampe*, S. 102 – 122; *Stock*, S. 227 f., datiert das Aufkommen eines eigentlichen Kohlenhandels im Dortmunder Raum seit 1850.

86 Über den räumlichen Absatzhorizont der Ruhrkohle 1860 vgl. *Wolfgang Zorn*, Die wirtschaftliche Integration Kleindeutschlands in den 1860er Jahren und die Reichsgründung, in: *Historische Zeitschrift* 216, 1973, S. 304 – 334, S. 311 – 313.

87 Hierzu *Erich Gründling*, Die Unternehmensverbände in der Industrie des Rheinlandes (und Westfalens) bis zum Jahre 1880, Diss. (MS) Köln 1923, S. 45 – 57.

dehnung unternommen wurden, die bereits zur Gründungsgeschichte des Vereins für die bergbaulichen Interessen gehören<sup>88</sup>.

Auch in absatzstruktureller Hinsicht brachte die Eisenbahn entscheidende Veränderungen. Die Transportverbilligung machte die Hausbrandkohle nun weiteren Regionen, entfernt von den Kohlenlagerstätten, zugänglich, und der Verwendung als Industriekohle wurden durch die neugewonnene Preiswürdigkeit und sichere Verfügbarkeit Tür und Tor geöffnet<sup>89</sup>, so daß sich etwa die Betriebe der Metallindustrie von der Erzverhüttung bis zum Maschinen- und Werkzeugbau zu eigener großbetrieblicher Expansion und zur Gewinnung neuer Märkte veranlaßt sahen. Nicht zu unterschätzen ist auch der absehbar zunehmende Energiebedarf der Verkehrsträger selbst, während die chemische Industrie den Rohstoff Kohle erst mit Eingang der Nebenproduktengewinnung im Bergbau in den 1880er Jahren entdeckte. Überlegungen zur Qualitätsverbesserung der Kohle und zur Ausweitung ihres Verwertungshorizonts wurden allerdings ebenfalls schon in den 1850er Jahren angestellt<sup>90</sup>.

Während über den Absatzmarkt der Konkurrenzkampf einzog und aus Gründen optimaler Gewinne zur betrieblichen Konzentration und Massenproduktion auch in nichtbergbaulichen Gewerben zwang, machte sich ein kaum minder tiefgreifender Wandel in der Kapitalversorgung der aufstrebenden Industriebetriebe bemerkbar. Auch hier waren es die 1850er Jahre, die den Durchbruch zu neuen Formen der Investition, Gesellschaftsbildung und Unternehmensfinanzierung brachten. Wenn auch eine Reihe der älteren Industriebetriebe im Revier bereits im Vormärz die Form von Aktiengesellschaften angenommen hatte, so war dies erst im Konjunkturaufschwung seit etwa 1854 die vorherrschende Gründungsform; mehr noch, zahlreiche ältere Schachtanlagen verwandelten ihre »Gewerkschaften älteren Rechts«, deren Kuxe bei unbegrenzter Teilbarkeit als Immobilienvermögen galten und daher nur begrenzt gehandelt werden konnten, oft unter Konsolidation mehrerer Grubenfelder in Aktiengesellschaften, die an den Börsen notiert wurden und die Kapitalbeschaffung erleichterten. Auf einem anderen Blatt steht hierbei, daß regelmäßig im Ruhrbergbau in Krisenjahren Rückverwandlungen in »Gewerkschaften« erfolgten, um die Pflicht der Gewerke zum Verlustausgleich (Zubüße) in den Jahren geringer Gewinnmargen zu nutzen<sup>91</sup>. Das Streben nach Verwertung brachliegender Kapitalien, das sich äußerlich in der regelmäßigen Preis- und Kursnotierung durch die Tagespresse, in der Abkehr von den Bräuchen der Barzahlung unter Übergang zum Wechselverkehr, in betriebswirtschaftlicher Rechnungslegung mit genauer Gewinnauszeichnung, insbesondere aber in der Gründung von Sparkassen und Banken ausdrückte, ließ erstmals im Ruhrgebiet in den 1850er Jahren,

88 Bereits 1848 bestand ein Kohlenausfuhrverein, s. *Gründling*, S. 40; über das »Komitee zur Beförderung des Absatzes der westfälischen Steinkohlen nach dem Osten« vgl. *Friedrich Zunkel*, *Der rheinisch-westfälische Unternehmer 1834 – 1879*, Köln/Opladen 1962, S. 202 – 204.

89 Der relative Anteil des Hausbrands am Gesamtabsatz sank allerdings; vgl. *Berggeist* 2, 1857, S. 606.

90 Und zwar bes. seit Krisenausbruch: vgl. *Berggeist* 3, 1858, S. 361 f.; 4, 1859, S. 134 – 136: »Ökonomie in der Benutzung der Brennmaterialien«.

91 Siehe zu solchen Umgründungen »in einfache Societäten« *Berggeist* 5, 1860, S. 566; Bestrebungen zur Mobilisierung der Kuxe, damit »dieselben durch die rührige Industrie unserer Tage recht beweglich gemacht und im geschäftlichen Verkehr den Aktien an die Seite gestellt sind« (ebda. 3, 1858, S. 99), führten Ende der 1850er Jahre zu Gesetzesinitiativen, die allerdings erst 1873 verwirklicht wurden. – Zum folgenden vgl. RRZ 37/1855 mit der Klage, durch die hohen Preise landwirtschaftlicher Erzeugnisse gelange zuviel Geld in die Hände der Bauern, »die nichts damit anzufangen wissen, und es [...] ganz rentlos liegen lassen«.

wenn es auch einstweilen nicht zu einer Börsengründung kam, einen *Kapitalmarkt* entstehen<sup>92</sup>, für dessen reibungslose Funktion ein leistungsfähiges Nachrichtenwesen ausschlaggebend war.

Mit der anschwellenden Bevölkerung des Reviers nahmen naturgemäß die Probleme ihrer Versorgung zu. Obwohl vorläufig die binnenräumliche Landwirtschaft den Nahrungsmittelbedarf der Ruhrbevölkerung noch weitgehend zu decken in der Lage schien, brachte der Eisenbahnverkehr unter Nivellierung binnenräumlicher, im Vormärz oft noch erheblicher Preisunterschiede bereits in den 1850er Jahren Ansätze eines regionalen *Verbrauchermarkts*. Die alten Getreidemärkte im Revier wie Witten und Herdecke erfuhren Einbußen zugunsten der neuen industriellen Zentralorte mit ihrem zunehmenden Konsum an Nahrungsmitteln und anderen Gegenständen des täglichen Bedarfs. Wegen der großen Nachfrage nach agrarischen Produkten in der Industrielandschaft erlebten die sich nördlich anschließenden, landwirtschaftlichen Regionen eine anhaltende Blüte. Neben Nahrungsmitteln und anderen Agrarprodukten wurden die örtlichen Wochenmärkte mit Waren aller Art überschwemmt, so daß gelegentlich regelnde Eingriffe seitens der Kommunen erforderlich wurden<sup>93</sup>. Die Verbesserung der Marktangebote in Struktur, Qualität und Menge war von langfristig tiefgreifendem Einfluß auf das Konsumverhalten gerade auch der Arbeiterbevölkerung, auf ihre Bedürfnisse und Ansprüche.

Natürlich wiesen die bisher aufgezeigten Marktsituationen des ersten Industrialisierungsjahrzehnts, am wenigsten vielleicht noch die Absatzmärkte für die Produkte der Montanindustrie, noch große Unvollkommenheit auf. Der Mangel an Übung in der Preisbestimmung über Angebot und Nachfrage, die überkommenen Gewohnheiten der Produzenten, Händler und Verbraucher, endlich die rechtlichen Voraussetzungen freien Marktverkehrs etwa im Hinblick auf den Geldmarkt ließen noch zahlreiche Wünsche offen. Die größten und für die Arbeiterschaft folgenschwersten Mängel zeigte offenbar der industrielle *Arbeitsmarkt*, der nun genauer beschrieben werden soll.

Ohne Zweifel hat es räumliche und gewerbliche Teilarbeitsmärkte nach den Bedürfnissen des ländlichen und kleinstädtisch-handwerklichen Gewerbes im nordwestdeutschen Raum lange vor Einbruch der Industrialisierung, jedoch zunehmend in ihren vorbereitenden Phasen gegeben. Arbeitsvertragsfreiheit und Lohnbestimmung über Angebot und Nachfrage waren in manchen Bereichen der städtischen Wirtschaftsordnung, soweit Zunftbräuche und Zuzugsrechte hierfür Raum ließen, längst wirksam; an bestimmten Gesindebörsen fand die regelmäßige halbjährliche Verdingung von ländlichem und städtischem Gesinde statt; die saisonale Wanderung zur Sicherung der Familienexistenz im Winter durch höhere Einkommen im Sommer war gerade in den unterständischen Schichten verbreitet. Ländliche Tagelöhner verdingten sich über die zahlreichen Arbeiterbörsen im deutsch-holländischen Grenzraum als »Hollandgänger«<sup>94</sup>, d. h. als Torfgräber, als Schnitter oder Erntearbeiter

92 Vgl. *Sombart*, Bd. III, 2, S. 657 f.; *Hjalmar Schacht*, Zur Finanzgeschichte des Ruhrkohlenbergbaues, in: *Schmollers Jahrbuch* 37, 1913, S. 1231 – 1269, S. 1246 f.; *Däbritz*, Entstehung, a. a. O., S. 48.

93 Vgl. die »Wochenmarktordnung der Gemeinde Styrum« vom 15. 4. 1859, in: RRZ 128/1859. Zur Entwicklung eines Verbrauchermarkts im Revier vgl. neben *Stock*, S. 291 – 293, bes. *Helmut Croon*, Die Versorgung der Großstädte des Ruhrgebietes im 19. und 20. Jahrhundert, in: *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* 179, 1966, S. 356 – 368.

94 Vgl. *Bruno Kuske*, Die wirtschaftliche und soziale Verflechtung zwischen Deutschland und den Niederlanden bis zum 18. Jahrhundert, in: *Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung* 1, 1937, S. 669 – 714, hier S. 711 – 713; im Vormärz noch: *G. F. König*, Die Besitzlosen in Nieder-

und zeitweise auch in der Küstenschifffahrt oder bei Erdarbeiten. Mit der Strukturkrise des Textilgewerbes war in den z. T. heimgewerblichen textilindustriellen Regionen seit Beginn des 19. Jahrhunderts ein großer Arbeitskräfteüberschuß entstanden, der sich ebenso wie die ländlichen Bevölkerungsüberschüsse einstweilen kaum an den großen Arbeiterbedarf des frühen Eisenbahnbaus oder der frühindustriellen rechtsrheinischen Gewerbezentren vermitteln ließ. Von ihnen wie auch von dem entstehenden Industriegebiet zwischen Ruhr und Emscher ging allerdings schon früh eine starke Sogwirkung aus<sup>95</sup>, die Arbeitskräfte aus den naheliegenden ländlichen Erwerbsgebieten anzog. Einen Sonderfall von Wanderung stellt hierbei allerdings die im Bergbau seit friderizianischer Zeit gepflegte, den geschilderten Erfordernissen ständischer Abgrenzung und Reproduktion Genüge leistende Politik des behördlich gelenkten Arbeitskräfteausgleichs zwischen den preußischen Bergbaurevieren dar. So war an der Ruhr im 18. Jahrhundert ein leistungsfähiger Bergbau nur durch den planvollen Zuzug qualifizierter Bergleute, der durch eine gezielte, später durch die Gemeinheitsteilungen begünstigte Ansiedlungspolitik attraktiver gestaltet wurde, auf Dauer einzurichten gewesen; zeitweise, so gegen Ende des 18. Jahrhunderts, war mehr als ein Viertel der märkischen Bergleute fremder Herkunft<sup>96</sup>. Allerdings hatte das freiere Wirtschaften im rheinischen Teil des Reviers, vor allem im Gebiet um Mülheim, längst auch im Bergbau lokale Teilarbeitsmärkte entstehen lassen, wie ja auch die frühen Betriebe der Eisen- und Maschinenindustrie im Gegensatz zum Bergbau keinerlei Beschränkungen in der Anstellung und Größe ihrer Belegschaft unterlagen. Neben der fortgesetzten behördlichen Knappschaftspolitik, die im Vormärz als einer Zeit gebremsten Wachstums den Bedarf an Bergleuten ganz im ständischen Sinn aus dem eigenen Bergarbeiternachwuchs decken konnte, war daher längst eine Anzahl von teils gewohnheitsmäßigen und überkommenen, teils durch die Ansiedlung neuer Industrien neben und im Gefolge des Bergbaus gebildeten, lokalen Teilarbeitsmärkten entstanden, unter denen die Schifferknechte, Tagelöhner und Textilarbeiter Mülheims bereits spätere Tauschbeziehungen vorwegnahmen.

Demgegenüber entstand nun in den 1850er Jahren erstmals im Ruhrgebiet bei aller räumlich-gewerbespezifischen Unvollkommenheit ein regionaler industrieller Arbeitsmarkt<sup>97</sup>,

---

sachsen und Westphalen, in: Konstitutionelle Jahrbücher, hrsg. von *Karl Weil*, Jg. 1844/I, S. 177 – 204, S. 193 f. Vorindustrielle Arbeitsmarktstrukturen schildert jüngst am Beispiel Wiens: *Hans Hülber*, Arbeitsnachweise, Arbeitsvermittlung und Arbeitsmarktgeschehen in Österreich in vorindustrieller Zeit, in: *Wiener Geschichtsblätter* 30, 1975, Sonderheft 1, hier S. 4 f.

95 Vgl. hierzu *Wolfgang Köllmann*, Sozialgeschichte der Stadt Barmen im 19. Jahrhundert, Tübingen 1960, S. 78 – 93; *Gerhard Adelman*, Strukturelle Krisen im ländlichen Textilgewerbe Nordwestdeutschlands zu Beginn der Industrialisierung, in: *Kellenbenz* (Hrsg.), S. 110 – 128, hier S. 112 f. Zusammenfassend über die »elementare sozialökonomische Saugwirkung des Bergbaus« vgl. *Walter Becker*, Die Bedeutung der nichtagrarischen Wanderungen für die Herausbildung des industriellen Proletariats in Deutschland, unter besonderer Berücksichtigung Preußens von 1850 bis 1870, in: *Mottek et al.*, Studien zur Geschichte der Industriellen Revolution in Deutschland, Berlin – DDR 1960, S. 209 – 240, S. 223 – 229.

96 Vgl. *Irmgard Lange-Kothe*, Fremde Bergleute an der Ruhr, in: *Adelman* (Hrsg.), *Quellen-sammlung*, Bd. 1, S. 48 – 52.

97 Zum Begriff s. *Eduard Willeke*, Arbeitsmarkt, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften 1, 1956, S. 321 – 332, dessen Arbeitsmarktbeschreibung (S. 322) unter den Bedingungen des modernen Industrialismus Bevölkerungsverdichtung, Arbeitsteilung und größere Gewerbebetriebe auf der einen, räumliche und berufliche Freizügigkeit, Preisfestsetzungsfreiheit und Tauschpartnerfreiheit auf der anderen Seite voraussetzt. Ansätze einer historischen Arbeitsmarktdefinition gibt die Studie von *Clark Kerr*, Labor Markets: Their Character and Consequences, in: *American Economic Review*, Supplement 40, 1950, S. 278 – 291, dessen Modellbeschrei-

für dessen Funktion der bereits dargestellte Ausbau und die Aneignung eines relativ billigen, modernen Massenverkehrsmittels wie der Eisenbahn eine entscheidende Vorbedingung darstellten. Daß diese Grundbedingung schlagartig um die Jahrhundertmitte im Revier erfüllt war – eine direkte Einwirkung arbeitsmarktpolitischer Erwägungen auf die Streckenführung der Eisenbahnen läßt sich zu dieser Zeit allerdings nicht nachweisen<sup>98</sup> –, hat den schrittweisen Abbau der Beschränkungen und Unvollkommenheiten des regionalen Arbeitsmarkts erheblich beschleunigt. Hierin kommen dem bergbaulichen Arbeitsmarkt<sup>99</sup> entsprechend der noch zunehmenden bergbaulichen Prägung der Industrielandschaft Leitfunktionen zu; an der Öffnung und Freisetzung der bergbaulichen Belegschaft läßt sich die Überwindung von Arbeitsmarktschranken, zu der freilich ergänzend andere Faktoren treten mußten, beispielhaft zeigen:

1. Daß die überkommene bergbauliche Produktionsorganisation künftigen Expansionschüben auf der Ebene der Arbeitskräftebeschaffung kaum noch standhalten würde, deutete sich schon am Vorabend der Revolution von 1848/49 an. Durch die anhaltenden Rufe der Zechen nach Arbeitern, durch Abwerbungsversuche und die einreißende Praxis alarmiert, mit der Einstellung sogenannter Bergtagelöhner das ständische Verbot des Arbeitsplatzwechsels in den Rängen der Hauer und Schlepper zu umgehen, sorgte sich das Dortmunder

---

bung eines »natural market« für die liberalkapitalistische Industrialisierungsphase im Gegensatz zu »institutional markets« des Organisierten Kapitalismus zutrifft; vgl. S. 280 – 282. Ähnlich hat die nationalökonomische Theorie der Zwischenkriegszeit dem individualistischen freien einen kollektiven regierten Arbeitsmarkt gegenübergestellt, vgl. *Hermann Mönch*, Preisgestaltung und Umsatztätigkeit auf dem industriellen Arbeitsmarkt, Jena 1934, S. 59 – 84. Die zahlreichen Arbeitsmarktuntersuchungen der 1920er und 30er Jahre gehen auf die Entstehung der Arbeitsmärkte meistens nicht ein; vgl. etwa *Otto Michalke*, Entwicklung der deutschen Arbeitsmarktorganisation, in: *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik* 134, 1931, S. 420 bis 435.

- 98 *Friedrich Harkort* erkannte schon früh die Chance einer nach den Bedürfnissen lokal-regionaler Arbeitsmärkte orientierten Linienführung: »So fährt der Arbeiter morgens mit seinem Mittagbrot in die Stadt und kehrt abends heim, ist der Verführung enthoben, und während er seinen Berufsarbeiten obliegt, baut die gesunde Familie den eigenen Kohl« (Bemerkungen über die Hindernisse der Civilisation und Emancipation der unteren Klassen, Elberfeld 1844, S. 46). Eine Berücksichtigung der arbeitsmarktlichen Position des Arbeiters bei der Verkehrsplanung in tarifpolitischer Hinsicht hat dann *Friedrich Albert Lange* in seinem »*Boten vom Niederrhein*« gefordert, vgl. Beilage zu Nr. 8/1865: »Wir verlangen Gewerbefreiheit und Freizügigkeit. Gut, so wollen wir denn auch das Mittel verlangen, welches dem Arbeiter möglich macht, sich einmal anderwärts umzusehen, wie der Lohn dort steht«. Der mittelbare Einfluß des Eisenbahnbaus auf den Arbeitsmarkt wurde zeitgenössisch nur in der Form gesehen, daß regelmäßiger Verkehr stete Förderung ermögliche, »und unsere Arbeitskräfte würden nicht stets zwischen Arbeitsnot und Arbeitsdrang hin und her schwanken« (RRZ 107/1855). Für den süddeutschen Raum ist die hier angedeutete Problematik vor allem im Blick auf die Tageswanderung (Pendler) von *Fritz Blaich* untersucht worden: Der Einfluß der Eisenbahnpolitik auf die Struktur der Arbeitsmärkte im Zeitalter der Industrialisierung, in: *Kellenbenz* (Hrsg.), S. 86 – 109.
- 99 Vgl. hierzu bereits den älteren, leider zahlreiche Ungenauigkeiten aufweisenden Aufsatz von *Otto Neuloh*, Arbeitsmarktpolitische Vergangenheit im Ruhrkohlenbergbau, in: *Der Westfälische Arbeitsmarkt* 3, 1929/30, H. 4 – 5, S. 4 – 17. Neuloh widmet den 1850er Jahren wenig Aufmerksamkeit, sondern datiert die »liberalistische Arbeitsmarktpolitik« (S. 9) im wesentlichen seit den 1870er Jahren. Ohne auf die historischen Arbeitsmärkte in regional-quantitativer Abgrenzung einzugehen, untersucht die Studie von *Theodor Beykirch*, Arbeitsmarktfragen im westfälischen Provinziallandtag (1826 – 1930), Diss. Münster 1932, einen auch für das Ruhrgebiet wichtigen Aspekt früher Arbeitsmarkteingriffe und -maßnahmen gegenüber mittellosen Wanderern, in Herbergen und Arbeitshäusern; vgl. S. 21 – 30, 49 – 52 u. ö. Einige Verzerrungen zeigt die Studie von *Eberhard Franke*, Das Ruhrgebiet und Ostpreußen, Essen 1936, S. 24; die hier S. 132 genannte Untersuchung von *H. Merkel*, Schwankungen auf dem bergbaulichen Arbeitsmarkt des Ruhrkohlengebietes, Dortmund 1931, habe ich nicht ermitteln können.

Oberbergamt um den Zuzug »junger kräftiger Leute aus hiesigen und benachbarten Gegenden«; durch solche amtlich dirigierte Belegschaftspolitik werde sich gewiß, hieß es Ende 1847, »mit der Zeit auch der Übelstand wieder beseitigen lassen, zu Arbeitern Zuflucht nehmen zu müssen, welche eben nicht geeignet sind, die Ehre und den guten Ruf des Standes aufrecht zu erhalten«<sup>100</sup>. Die im Frühjahr 1848 hereinbrechende Finanzkrise, in deren Höhepunkten es auf den Zechen im Revier erstmals zu Entlassungen von Tagelöhnern kam, räumte der ständischen Zugangsregelung zum Bergarbeiterberuf noch eine Galgenfrist ein. Aber spätestens seit dem Herbst 1850 stellte sich das Problem von neuem, und jetzt dachte man bereits an entferntere Gebiete, an das Münsterland und den Minden-Ravensberger Raum, um gezielt bergfremde Arbeitskräfte anzuwerben. Die ältere Politik einander ergänzender Maßnahmen, wie die Verlängerung der Anfahrzeiten in Monaten des Spitzenbedarfs bei gleichzeitiger Arbeiterbeschaffung aus fremden Bergrevieren, funktionierte nun nicht mehr. Wo der behördlichen Aktivität Kompetenzgrenzen, aber auch das eigene Beharrungsvermögen und der Mangel an Flexibilität auf den Amtsstuben im Wege standen, bot sich freier Raum für unternehmerische Initiative, die in der Belegschaftspolitik rechtlich seit dem Miteigentümergebiet von 1851, faktisch zum Teil schon früher und jedenfalls in der Einstellung des Führungspersonals und der Tagelöhner an die Stelle der behördlichen Betriebsplanung getreten war. Schon Ende 1850 konnte die neueröffnete Zeche Königin Elisabeth ihren Arbeiterbedarf nur durch öffentliche Stellenausschreibung unter hohen Lohngeboten stillen; dies führte zu Abkehrgesuchen von Bergleuten selbst im entfernten märkischen Bergamtsbezirk. Im Herbst 1853 machte sich *Franz Haniel* erbötig, auf eigene Kosten einen Werber nach Oberschlesien zu entsenden, der, mit gehöriger amtlicher Empfehlung versehen, den dortigen Bergleuten die Übersiedlung schmackhaft machen sollte<sup>101</sup> – die unternehmerische Belegschaftspolitik nahm also anfangs den älteren Gedanken der Fachleutewanderung wieder auf.

Konflikte zwischen Bergbehörden und Grubenbesitzern über die Kompetenz in der Belegschaftspolitik blieben bei der Rechtslage der 1850er Jahre, die den Behörden die Aufsicht über die Bergleute 1. und 2. Klasse (Hauer und Schlepper) zugestand und einstweilen nur die Tagelöhner an die Schwankungen eines Arbeitsmarktes auslieferte, naturgemäß nicht aus. Einerseits versuchten die Bergämter, die Anlegung der Bergtagelöhner – sie hatten im märkischen Bergamt seit 1851 Zeugnisse über ihren »sittlichen Lebenswandel« beizubringen<sup>102</sup> – im Sinne ständischer Belegschaftspolitik zu beeinflussen und also deren Freizügigkeit einzuschränken; andererseits gingen von seiten der Grubenverwaltungen insbesondere der neu in Dienst gestellten Zechen Bestrebungen aus, sich zum Aufbau eines leistungsfähigen Arbeiterstands qualifizierter Bergleute, die nur dem Kreis der knappschaftlich eingeschriebenen Hauer entstammen konnten, unter lukrativen Angeboten zu vergewissern.

100 StAM Oberbergamt Dortmund (künftig abgekürzt: OBA) 1733, OBA an Bergamt Bochum, 12. 12. 1847 (Entw.); hier weitere Stücke zu diesen Ausführungen.

101 Ebd. *Franz Haniel* an OBA, 30. 9. 1853; vgl. auch StAM OBA 1385. Ein öffentlicher Stellenmarkt in den regionalen Presseorganen entstand ebenfalls in den 1850er Jahren; vgl. hierzu *Hans Wöckener*, Die Entwicklung der wirtschaftlichen Berichterstattung im Ruhrgebiet im 19. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung des Märkischen Sprechers, Diss. München, Quakenbrück 1936, S. 89 f. Vgl. auch das Inserat des seit Anfang 1857 erscheinenden, von *Max Wirth* herausgegebenen »Arbeitsgeber«, »die Stellengesuche und -anerbieten, namentlich der höheren Erwerbszweige auf dem ganzen Arbeitsgebiet zu zentralisieren und überhaupt alle Schwankungen im Arbeitsmarkt gewissenhaft zu beobachten« (Berggeist 2, 1857, S. 170).

102 StAM OBA 1784, Zirkular des Bergamts Bochum, 11. 6. 1851. Über Versuche, die Tagelöhner in die Knappschaften zu ziehen, vgl. Berggeist 2, 1857, S. 413.

Damit brachte die Expansion der 1850er Jahre für die eingesessene Bergarbeiterschaft auf den ruhrnahen Stollen- und frühen Tiefbauzechen, soweit sie sich aus ihrer ländlich-dörflichen Herkunft zu lösen vermochte, verlockende Chancen beruflichen und sozialen Aufstiegs, die manchen erfahrenen Hauer als mitarbeitenden oder aufsichtsführenden Steiger in die neuen Grubenbaue führten und als deren erste Folge ein seit den 1850er Jahren anhaltendes Lohngefälle von den südlichen Anlagen hin zu den zeitweise jeden Lohn zahlenden nördlichen Gruben eintrat. Diese Süd-Nord-Bewegung auf dem Arbeitsmarkt, in der Wanderung und Aufstiegsmobilität ganz ähnlich der frühen Fachleutewanderung im Bergbau zusammenfielen, blieb freilich auf der Zahl nach relativ unbedeutende Gruppen beschränkt und flachte bei ungünstigen Konjunktoren und nach einem gewissen Sättigungsgrad notwendig ab. Eine ihrer Folgen war angesichts der oft mit allen Mitteln, die noch vor den Augen der Revierbeamten durchgehen mochten, betriebenen Abwerbung ein lange Zeit spürbarer Arbeitskräftemangel auf den südlichen Gruben.

Durch diese Lohnentwicklung ist der auf lange Sicht unhaltbare Rechtszustand unterschiedlicher Grade von Freizügigkeit und Arbeitsplatzsicherheit zwischen der kündbaren Tagelöhnerschaft und der praktisch unkündbaren<sup>103</sup> ständischen Arbeiterschaft lange, bevor ihn das sogenannte Freizügigkeitsgesetz von 1860 als der sozialpolitische Höhepunkt der Bergrechtsreform<sup>104</sup> beendete, gesprengt worden. Die Konjunktorentwicklung hatte den Bergtagelöhnern höchste Löhne gebracht, während für die knappschaftlichen Bergleute wenigstens nominell noch immer jährliche Normallöhne als Orientierungshilfe für die Gedingefestsetzung und Schichtlohnhöhe normiert wurden<sup>105</sup>. Seit den Revolutionsjahren haben sich die knappschaftlich eingeschriebenen Bergleute hiergegen auf dem Beschwerdewege mehrfach gewandt und mehr Freizügigkeit, insbesondere das Recht zum Wechsel des Arbeitsplatzes unter Einhaltung von vierzehntägiger Kündigung verlangt. Dem durch lange Jahre der Grubenarbeit erfahrenen Bergmann mußte es höchst ungerecht erscheinen, gegenüber dem zugewanderten, unqualifizierten Bergtagelöhner nicht nur in der Wahl des Arbeitsplatzes, sondern auch und vielmehr in der Einkommenshöhe zurückgesetzt zu sein. Die hierin aufgestaute Unzufriedenheit brach sich im Zusammenhang mit der Knappschaftsreform 1857/58 Bahn, und das bergmännische Verlangen nach Freizügigkeit hat schließlich 1860 die Position der Reformen im preußischen Abgeordnetenhaus ganz gegen den eigentlichen Willen der Bergleute gestärkt<sup>106</sup>.

103 In der Revierbeamten-Instruktion vom 28. 10. 1839, § 56, hieß es: »Geht der Betrieb schwach, so werden erst die Tagelöhner, dann die Bergleute der zweiten Klasse, dann unverheiratete der ersten Klasse abgelegt, endlich im schlimmsten Falle von den Übrigbleibenden nicht volle Schichten verfahren«. Zit. nach *Adelmann* (Hrsg.), *Quellensammlung*, Bd. 1, S. 46.

104 Hierzu ausführlich *Wolfram Fischer*, Das wirtschafts- und sozialpolitische Ordnungsbild der preußischen Bergrechtsreform 1851 – 1865, in: *ders.*, *Wirtschaft*, S. 139 – 147, 496 f.; ferner *Tenfelde*, S. 256 – 258.

105 Wie sehr sich auch in der Lohnbestimmung die zeitgenössische Meinung in Richtung auf eine Marktorientierung der Löhne veränderte, zeigen anlässlich der letzten Normallohnveränderung 1859 die Kommentare in: *Berggeist* 4, 1859, S. 480: »Die Gründe für die diesmalige Prüfung der Normallöhne [...] können unmöglich allein in den gesunkenen Lebensmittelpreisen, überhaupt in der günstigen Gestaltung der den Lebensunterhalt einer Bergarbeiterfamilie bedingenden Voraussetzungen gefunden werden. Sie liegen vielmehr zum großen Teile in der veränderten Lage der Bergbauindustrie [...]«; ebd., S. 412: »Seit der Markt für unsere Bergwerksprodukte sich erweitert hat, [...] ist auch die freie, durch keine Entwicklung der Behörden gehemmte Wechselwirkung zwischen den Marktpreisen und dem Lohne der Arbeiter zur Notwendigkeit geworden«.

106 Hierzu unten S. 58 f.

2. Die Informationen über die nichtbergbauliche Arbeiterschaft im Revier in dieser frühen Phase sind, da hier die zentrale Behördeninstanz als Überlieferungsort fehlt, naturgemäß spärlicher. Sicher hat auch hier der Bergbau durch seinen immensen Arbeitskräftebedarf bei seit dem Vormärz noch anhaltender Hochachtung des Berufs das Arbeitsmarktgeschehen bestimmt. Die Sogwirkung des Bergbaus war insbesondere in der ländlichen Tagelöhnerschaft im Revier und dessen nördlichen Randzonen spürbar. Auf dem Höhepunkt des Booms, in den Jahren 1856/57, wurde zur Zeit von Ernte und Ackerbestellung dieser Arbeitermangel allerorten beklagt: »Die große Anzahl neuer Etablissements hat fast die ganze männliche Bevölkerung der Ruhr zur Arbeit herangezogen, so daß die Felder fast nur noch von Greisen, Kindern und Weibern bestellt werden«, hieß es im Frühjahr 1857<sup>107</sup>.

In der Hütten- und Eisenindustrie sowie im Maschinenbau ist man angesichts des Arbeitskräftebedarfs von der im Vormärz mancherorts üblichen Praxis abgekommen, sich der Arbeitskraft erfahrener belgischer oder englischer Hüttenfachleute, Walzarbeiter und Maschinenbauer zu versichern. Bei Krupp, wo in den 1850er Jahren der Belegschaftsanteil der Hessen, Rheinländer und Holländer erheblich war, mußte angesichts einer Belegschaftsvermehrung 1850 bis 1860 um etwa das Achtfache zur Ausbildung der geschickteren Hilfsarbeiter zu Fachkräften geschritten werden<sup>108</sup>. So hat das größte Problem der neuentstandenen Betriebe der Eisenverhüttung und -verarbeitung gewiß in der Bildung eines Stammes qualifizierter Arbeiter durch hohe Lohngebote bestanden. Aber hier wie schon im Bergbau und in zahlreichen neuaufliebenden Gewerben: in den Kokereien, die nun überall den Zechen angegliedert wurden, in den Betrieben der Eisenbahnen und als Hilfsarbeiter des städtischen Klein- und Fuhrgewerbes, haben sich die Einkommensmöglichkeiten gerade auch für die unqualifizierte Arbeitskraft, die nun neben der Wanderung der Bergleute, Handwerker und Facharbeiter vermehrt in das Revier kam, entscheidend verbessert. Diese unqualifizierten Zuwanderer begannen, neben den zahlreichen neuen Erwerbsquellen jene Positionen auszufüllen, die von den Einheimischen und länger Ansässigen durch ihren Wechsel in die besser bezahlten, qualifizierten Berufe freigemacht worden waren; ein Zusammenhang zwischen Ansässigkeit und Qualifikation bildete sich hierin aus<sup>109</sup>.

Die handwerklichen Versorgungs-, Zulieferungs- und Weiterverarbeitungsgewerbe, soweit letztere nicht bereits in die größeren Betriebe des Maschinenbaus eingegliedert wurden, boten ebenfalls beste Zukunftsaussichten im Revier. Dies galt in der Expansionsphase im besonderen Maße für die Bauhandwerke und die hiermit verbundenen Berufe. Dem widerspricht nicht, daß sich auch im Ruhrgebiet schon in den 1850er Jahren angesichts der Veränderung und Neugewichtung im Kleingewerbe in den handwerklichen Mittelschichten vorübergehend ein Gefühl starker Bedrohtheit verbreitete<sup>110</sup>, wie es in anderen Städten

107 RRZ 93/1857; vgl. ebda., Beilage zu 229/1857 sowie 276/1857 mit der Empfehlung, diesen Arbeitskräftemangel durch intensivere Kultur und Maschinisierung auszugleichen; s. auch die Hinweise oben Anm. 95. Vgl. ferner Otto Auhagen, Die ländlichen Arbeiterverhältnisse in der Rheinprovinz, in: *Die Verhältnisse der Landarbeiter in Deutschland*, Bd. 2, Leipzig 1892 (= Schriften des Vereins für Socialpolitik 54/II), S. 651–765, S. 666 f.; Herwig Glander, Untersuchung über die wirtschaftliche Entwicklung und steuerliche Bewertung der Landwirtschaft des Kreises Recklinghausen, Diss. Hohenheim 1956, S. 73.

108 Nach Adelman (Hrsg.), *Quellensammlung*, Bd. 2, S. 319–321, 596 f.

109 Vgl. Müllmann, Bd. II, 1, S. 186 im Blick auf Saisonwanderer: Sie »ersetzen die Ansässigen, für die Industrie geschickteren Arbeiter in den größeren Verrichtungen bei der Acker- und Gartenbestellung, bei Bauten und in allen Tagelöhnerarbeiten«.

110 Vgl. MSP 43/1853, »Was müßte man tun, um unseren Handwerkerstand zugrunde zu richten?«; ebda., Beilage 45/1853 über »die sog. Kalamität, wie sie jetzt auf dem Handwerkerstande lastet«.

und vorwiegend nicht industrialisierenden Gegenden schon im Vormärz aufspürbar ist. Die künftigen gewerblichen Chancen lagen dagegen für den Ruhrgebietshandwerker mit Ausnahme nur weniger Branchen offen auf der Hand und sind wohl ohne Verzug wahrgenommen worden<sup>111</sup>.

3. Einige der für einen unbehinderten Arbeitsmarktverkehr unabdingbaren zuzugs- und heimatrechtlichen Hindernisse sind auch in den Städten des Ruhrgebiets in dem Jahrzehnt nach der Jahrhundertmitte gefallen; mindestens setzte sich die Tendenz zum Abbau dieser Schranken durch. Wenn auch das Übersiedlungs- und Niederlassungsrecht in Preußen schon durch die Städte- und Gemeindeordnungen von 1808, 1834 und 1850 vergleichsweise freizügige Formen angenommen hatte<sup>112</sup>, sahen sich andererseits die auch im Ruhrgebiet zu meist von liberalen Mehrheiten geführten Städte und Gemeinden vor das Problem gestellt, bei Einigkeit über die Freizügigkeit im Prinzip dieselbe durch gewöhnlich hohe Einzugs-gelder praktisch einzuschränken, um sich des drohenden Ansturms unterstützungsbedürftiger Familien, die der Gemeindekasse zur Last fallen würden, zu erwehren<sup>113</sup>. Nichtpreußische Zuwanderer in das Ruhrgebiet bedurften der Paßerteilung durch die Regierungsbehörden, die schon in den 1830er Jahren nicht mehr von einem Anstellungsnachweis abhängig gemacht wurde; im Grenzraum nach Hessen, von wo das Revier in den ersten Gründerjahren zahlreiche Arbeitskräfte bezog, kam es dabei allerdings zu erheblichen Mißständen, weil die fürstlich Waldeck'schen Behörden »ihren Bettlern und Vagabunden« den Übertritt nach Preußen zu erleichtern schienen<sup>114</sup>.

4. Das Wanderungserlebnis in Form der intraregionalen, der Nah- oder in Einzelfällen auch Fernwanderung wurde in den 1850er Jahren zur beherrschenden Erfahrung der lohnab-

111 Vgl. MSP, Beilage 39/1853, »Zeittreiben«:

»Es ist ein gar sonderbar Drängen und Treiben,  
's will heut' keiner im Mittelstand bleiben,  
denn alles eilt vorwärts im Trott und Galopp,  
das Geld ist das Pferdchen, da geht es hopp, hopp!«

112 Vgl. *Schübler*, Das Recht auf Niederlassung, Übersiedlung und Verehelichung nach dem neuesten Standpunkt der Gesetzgebung in den verschiedenen deutschen Staaten und nach den Forderungen der Gegenwart beleuchtet, in: DVS 1854/I, S. 55 – 135, bes. 55 – 59; *Schäffle*, Zu einer gemeinsamen Ordnung der Gewerbebefugnisse und Heimatrechtsverhältnisse in Deutschland nach den Grundsätzen der Gewerbefreiheit und Freizügigkeit, ebda. 1859/I, S. 218 – 298; ferner den Anhang zu der Studie von *Wolfgang Köllmann*, Bevölkerung und Arbeitskräftepotential in Deutschland 1815 – 1865, in: *ders.*, Bevölkerung in der industriellen Revolution, Göttingen 1974, S. 61 – 98, S. 96 ff.

113 Zu solchen Auseinandersetzungen vgl. RRZ 41/1855, 43/1855, 19/1857 («Lokalverordnung über die Erhebung eines Einzugs geldes in der Stadt Mülheim a. d. Ruhr vom 25. 10. 1856»); 38/1857, und *Berggeist* 5, 1860, S. 841; s. auch RRZ 208/1850: »Solange nach den bestehenden Gesetzen jede Kommune für ihre bedürftigen Bewohner zu sorgen verpflichtet ist, solange die benachbarten Gemeinden sich die Unbemittelten durch Einzugs gelder vom Halse halten, solange erfordert die Selbsterhaltung die Zurückweisung unbemittelter Einwanderer«. Beschwerden »über das Eindringen eigentumsloser, heimatloser Menschen in ländliche und städtische Gemeinden« wurden auch in der näheren Umgebung des Ruhrgebiets schon in den 1820er Jahren laut, vgl. *Carl Jantke / Dietrich Hilger* (Hrsg.), *Die Eigentumslosen*. Der deutsche Pauperismus und die Emanzipationskrise in Darstellungen und Deutungen der zeitgenössischen Literatur, München 1965, S. 131 f. Eine detaillierte Beschreibung für Dortmund gibt *Rudolf Ernst*, Die Dortmunder Bevölkerung um die Mitte des 19. Jahrhunderts (1853 bis 1859), Diss. (MS) Münster [1941], S. 10 – 21. 1865 forderte das Dortmunder OBA den endgültigen Wegfall aller Einzugs gelder, vgl. StAM OBA 1788, OBA an Handelsministerium, 15. 5. 1865.

114 Vgl. Regierung Arnsberg an Oberpräsidium Münster, 31. 5. 1854, in StAM Oberpräsidium Münster (künftig: OPM) 1178 II.

hängigen Unterschichten. Wanderung verband sich gewöhnlich mit besserem Einkommen, bei der intraregionalen Fachleutewanderung auch mit Aufstiegserwartungen und Statusgewinnen. Für die Nah- und Fernwanderer fielen Orts- und Berufswechsel meistens zusammen und verstärkten darin den Zwang zur Neuorientierung, zum Neubeginn. Sowohl für die Zuwanderer als auch für die bereits ansässige Arbeiterschaft brachte die angespannte Arbeitsmarktlage eine spürbare Einkommensverbesserung, wobei allerdings beachtet werden muß, daß es in der Bergbauregion auch in Krisenzeiten im Vormärz infolge des steten bergbaulichen Wachstums nie zu Verarmungserscheinungen gekommen ist. Der Pauperismus anderer heimgewerblicher und agrarischer Regionen, jene »orientalische Frage des sozialen Lebens«<sup>115</sup>, war im Ruhrgebiet eine unbekannte Erscheinung.

So verknüpften sich mit der Wanderungserfahrung zahlreiche Anpassungs- und Eingewöhnungserlebnisse; neben das Problem, sich in einem heimatfremden Lebenskreis zurechtzufinden, trat verstärkend die Anpassungsanforderung der Berg- und Industriearbeit. Die arbeitsteilige Produktion und der arbeitszeitliche Rhythmus, die betriebliche Organisation und Rationalität erzwangen eine gründliche Umorientierung der überkommenen, meistens ländlichen Verhaltensweisen. Es blieb nicht aus, daß diese Anpassungsanforderungen fehlverstanden wurden und daher die neuen Möglichkeiten gelegentlich in die Irre führten<sup>116</sup>. In den Hypotheken ihrer Herkunft, ihrer Bildung und Erziehung sind daher auf seiten der Arbeiter die entscheidendsten Hemmnisse eines freizügigen Arbeitsmarktverkehrs zu erkennen, die in den 1850er Jahren jedoch eindeutig zurücktraten. Solche Hemmnisse fanden sich aber durchaus auch auf seiten der Unternehmer. Viele Zechen haben sich lange geweigert, den Zuzug von Arbeitern durch Reisekostenerstattung zu erleichtern, und noch Ende der 1860er Jahre, als der starke Arbeitermangel wieder den Blick in den preußischen Osten lenkte, hielt der Grubenvorstand der Großanlage Carolus Magnus die Beschäftigung solcher Arbeiter für »sehr bedenklich«, weil es »sehr gefährlich ist, Leute aus anderem Klima und mit anderen Lebensgewohnheiten [...] zu verpflanzen«<sup>117</sup>.

Zum großen Teil auch Ausdruck arbeitsmarkthemmender, traditionaler Verhaltensweisen auf der Seite der Arbeitskraftverkäufer sind die saisonalen Wanderungserscheinungen, die noch auf Jahrzehnte das Arbeitsmarktgeschehen mit der Rhythmik der agrarischen Erwerbswelt überformt haben. Im Bergbau, dessen enge Verknüpfung mit ländlich-dörflichen Daseinsformen hierin dokumentiert wird, war unter behördlicher Leitung stets Rücksicht auf die Bedürfnisse bäuerlichen Nebenerwerbs der Bergleute durch Anpassung der Schichtzeiten oder auch örtlichen Stillstand der Förderung zur Erntezeit genommen worden. Die

115 Siehe: Der Materialismus unserer Zeit, in: DVS 1855/IV, S. 1–58, S. 3. In seiner seit dem Aufsatz von Werner Conze (Vom »Pöbel« zum »Proletariat«. Sozialgeschichtliche Voraussetzungen für den Sozialismus in Deutschland, in: Hans-Ulrich Wehler (Hrsg.), *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, 3. Aufl., Köln/Berlin 1970, S. 111–136) wohl bedeutungsvollsten, da im Ansatz quantitativ operierenden Studie zum Pauperismusproblem dokumentiert Wolfgang Köllmann (Bevölkerung und Arbeitskräftepotential 1815–1865) die im ganzen positive Wanderungsbilanz der preußischen Westprovinzen eindrucksvoll; leider wird ein Versuch zur statistischen Abgrenzung der bestehenden und entstehenden Industrieregionen nicht unternommen. Vgl. noch Karl Obermann, Die Arbeitermigrationen in Deutschland, a. a. O., S. 146, 156 f., 160, 171.

116 Vgl. etwa die folgende, auch in der Quellensammlung von Jantke/Hilger vielfach belegte, zeitgenössische Klage (RRZ 204/1857): »Es hat sich, seitdem die Eisenbahnen als Kommunikationsmittel dienen und man für wenig Geld weiter befördert wird, unleugbar eine große Zahl von Bummlern und Schwindlern mobil gemacht«.

117 StAM OBA 1796, Bericht des Grubenvorstands, 21. 1. 1860; vgl. OBA 1733, Bergamt Bochum an OBA, 15. 1. 1855.

Logik großbetrieblicher Produktionsabläufe verlangte indessen kontinuierliche Förderung zur Wahrnehmung der Marktchancen, zur Ausnutzung der entlohnten Arbeitskraft und des kapitalintensiven Maschinenparks, verlangte Planung und Vorratshaltung unter dem Schutz ausreichender Kapitalpolster, um die wegen des noch recht hohen Hausbrandanteils starke, saisonale Absatzrhythmik aufzufangen. Die Grubenverwaltungen selbst der größeren Anlagen, für die die jahreszeitlichen Transportfähnisse nun meistens entfallen waren, ließen es an Einsicht in diese Erfordernisse noch fehlen. Aus der Sicht der Arbeiterschaft schienen sich ländlicher Erntezyklus und die einstweilen noch vorherrschende, bergbauliche Produktionsrhythmik vorteilhaft zu ergänzen, so daß die Saisonwanderung insbesondere aus ländlichen münsterländischen Kreisen zeitweise nahezu die Regel gewesen ist<sup>118</sup>. Allerdings ist diese ländlich-bergbauliche Saisonbewegung von den saisonalen Bedürfnissen mancher Gewerbe wie der Ziegelherstellung, der Bauhandwerke und des Eisenbahn- und Straßenbaus stets beeinflusst worden, so daß von einer Vielzahl einander teils ergänzender, teils widersprechender Saisonbewegungen auf dem Arbeitsmarkt gesprochen werden muß. Der wandernde Arbeiter dürfte hierin sogar eine erhebliche Chance der Einkommenssicherung und -verbesserung erblickt haben. Dagegen zeigte der Arbeitskräftebedarf der älteren Textilbetriebe und der Hütten- und Maschinenbauindustrie kaum je Saisonabhängigkeit. Je mehr die saisonalen bergbaulichen Produktionsspitzen abflachten und sich mit der Dominanz des montanindustriellen Arbeitskräftebedarfs die konjunkturelle Rhythmik der Arbeitsmärkte durchzusetzen begann, desto stärker dürfte auch die Bedeutung anderer vorindustrieller Formen des Wanderarbeiters, des Hausierer- und Schau-stellerwesens oder auch des Wanderhandwerkers<sup>119</sup> abgenommen haben.

5. Erstmals brach im Jahre 1858, im Bergbau insbesondere in den Frühjahrsmonaten 1859 im Anschluß an die Weltwirtschaftskrise<sup>120</sup>, über das Ruhrgebiet ein erheblicher Beschäftigungsrückgang herein. Diese Krise zeigte nicht mehr das Grundmuster erntezyklischer Hungersnöte des vorindustriellen Typs, der im Vormärz, vor allem in den Jahren 1816/17 und während der 1840er Jahre, die Subsistenzverfahren der Unterschichten noch ganz überwiegend bestimmt hatte. Durch die Neugewichtung der Erwerbsstruktur kam nun dem montanindustriellen Produktionszusammenhang die entscheidend zyklusbildende Funktion zu, die mit der an formender Kraft abnehmenden Rhythmik der Agrarproduktion kaum je in dem einen oder anderen Sinn synchron verlief<sup>121</sup>. Es scheint vielmehr, daß sich beide untereinander natürlich nicht unverbundenen Zyklustypen in den 1850er Jahren mit einkommensichernder Wirkung insoweit ergänzten, als der Aufschwung eine starke Verteuerung der täglichen Bedarfsgüter, unter denen den Nahrungsmitteln in einkommenschwachen Schichten eine überragende Bedeutung zukommt, mit sich brachte, während in

118 Ein Beispiel einer zeitgenössischen Zählung der Wanderarbeiter bringt *Mülmann*, Bd. I, 1, S. 186 f. Danach kamen allein aus Hessen und Waldeck in die Städte Elberfeld, Barmen, Krefeld, Remscheid, Gladbach und Solingen zur Sommerzeit (!) gegen Ende der 1850er Jahre stets zusammen gegen 3000, 1860 sogar fast 3600 Arbeiter »in der Regel ohne Familie«, für die vielmehr der winterliche Bedarf erarbeitet wurde; vgl. auch *Berggeist* 5, 1860, S. 687.

119 Hierzu *Bruno Kuske*, *Wirtschaftsgeschichte Westfalens*, 2. Aufl., Münster 1949, S. 182 f.

120 Vgl. *Hans Rosenberg*, *Die Weltwirtschaftskrise 1857 – 1859*, 2. Aufl., Göttingen 1974; *Spiethoff*, Bd. 1, S. 119 f.

121 Vgl. *Reinhard Spree* / *Jürgen Bergmann*, a. a. O., S. 289; über den Charakter der bis zur Jahrhundertmitte überwiegenden Agrarkrisen vgl. bes. die Schriften *Wilhelm Abels*, z. B.: *Massenarmut und Hungerkrisen im vorindustriellen Europa. Versuch einer Synopsis*, Hamburg/Berlin 1974, S. 314 ff., 388 – 396.

den Krisenjahren der Rückgang der Agrarpreise seit 1857 die angespannte Lage der Arbeiter milderte<sup>122</sup>.

Von den Gruben des Ruhrgebiets sind Anfang 1859 mehrere Tausend als Tagelöhner angelegte Arbeiter entlassen worden<sup>123</sup>. Nachdem anfänglich ein gewisser Überhang der Wanderungsbewegung die Situation des Arbeitsmarkts gewiß noch verschärft hatte, stoppte die Zuwanderung in das Revier bald für einige Jahre. Den Erscheinungen der Arbeitslosigkeit begegnete man auf der Ebene des Innenministeriums durch einen Aufruf zur Ruhe und Ordnung und zu besonderer Wachsamkeit gegen »Ruhestörungen, Massendemonstrationen oder andere Exzesse der Arbeiter und derer, die diese verleiten«<sup>124</sup>. Die Kommunal- und Regionalbehörden schufen Programme für Notstandsarbeiten im Straßen- und Wegebau, während die Bergbehörden ihre Arbeitsmarktkontrolle durch den Schutz der ständigen Arbeiter vor Entlassung noch einmal zu erhärten vermochten. Aber wie schon der Aufschwung durch die unglückliche Aufsplitterung des Belegschaftskörpers in ständige und minderberechtigte Arbeiter, versetzte auch die Krise, in der die jeweils recht verschiedene Situation auf den gewerblichen und räumlichen Teilarbeitsmärkten des preußischen Westens deutlich hervortrat<sup>125</sup>, die Bergbehörden in eine defensive Position bloßer Hemmung und Rechtsbewahrung. Daß diese Politik durchaus noch der Arbeiterschaft zugute kam, zeigt der Widerstand des Oberbergamts gegen das Verfahren von nunmehr zunehmend eingelegten Feierschichten durch die knappschaftliche Belegschaft<sup>126</sup>.

Für die nichtständige Arbeiterschaft im Bergbau und für die Beschäftigten der meisten Hütten- und Walzwerke haben die Krisenjahre erstmals die nun wiederkehrende Erfahrung der Auslieferung an ein gemeinsames Los und der Identität dieses Gruppenschicksals gebracht. In Grenzen galt dies auch bereits für die knappschaftlich eingeschriebenen Bergleute, die ebenfalls erhebliche Lohneinbußen zu erleiden hatten.

Die Reihe der Unzulänglichkeiten des ruhrindustriellen Arbeitsmarkts in den 1850er Jahren ließe sich auch unter dem Gesichtspunkt verlängern, daß die Vorstellung vom Abbau der Hemmnisse eines freien Warenaustausches auf dem Arbeitsmarkt nach dem labilen Kräfte- spiel von Angebot und Nachfrage stets von der Annahme eines als möglich gedachten,

122 Für die durchschnittliche Preisentwicklung auf einigen Ruhrgebietsmärkten vgl. *Entwicklung*, Bd. 10, Berlin 1904, S. 88 f.; aus den zahllosen zeitgenössischen Stimmen zur Teuerung vgl. RRZ 152/1857, wo den Eisenbahnen eine preistreibende Rolle nachgesagt wird. Über Versuche, der Teuerung durch Volksküchen und Suppenanstalten Herr zu werden, s. RRZ 40, 43/1855; 104/1857.

123 Vgl. Berggeist 4, 1859, S. 133, 167, 243 (700 Entlassungen auf Essener Gruben bis Anfang April), S. 399 (600 auf Gruben und Hütten im Raum Dortmund-Hörde; die *Augsburger Allgemeine Zeitung* hatte von 6000 berichtet), S. 412 f., 427. Noch im Mai 1859 fanden im westlichen Revier Entlassungen statt, und es wurde mit dem Gedanken gespielt, Zeche Wiesche stillzulegen (RRZ 130/1859). Selbst die mittelstands- und gewerkenfreundliche RRZ hoffte (ebda.), daß bald wieder ein Lohn erzielt werde, »der im richtigen Verhältnis zu den Leistungen steht«. Über die Auswirkungen der Krise auf den Bergbau vgl. *Bergmann*, S. 23; *Mertes*, S. 41 – 43; für die schwierige Lage der Eisenindustrie z. B. *Däbritz*, Bochumer Verein, S. 91 – 93.

124 StAM OPM 824, Erlaß des Innenministers, 14. 6. 1859 (Abschr.).

125 Vgl. RRZ 251/1858: »Die Lage der Arbeiter in den einzelnen Gegenden scheint eine sehr verschiedene zu sein«; während im Bergbau noch keine Arbeitslosigkeit herrsche, sei durch saisonale Einflüsse im Winter Beschäftigungsmangel zu erwarten. Zufriedenstellend sei die Situation noch in textilindustriellen Orten. Ihre Unausgeglichenheit untereinander ist ein Strukturzug der regionalen Arbeitsmärkte Westdeutschlands bis in die Zeit der Hochindustrialisierung geblieben; vgl. noch *B. Bodenstein / M. v. Stojentin*, *Der Arbeitsmarkt in Industrie und Landwirtschaft und seine Organisation*, Berlin 1909, S. 28.

126 Vgl. schon für Ende 1857 StAM OBA 1784, OBA an Grubendirektor *Sack*, 23. 1. 1858.

stabilen, idealen Arbeitsmarkts ausgeht<sup>127</sup>. Zunächst hat der Ablauf der Industrialisierung stets den Käufern von Arbeitskraft einen erheblichen Bildungs- und Wissensvorsprung und damit gewöhnlich bessere Arbeitsmarktkenntnis eingeräumt; weitere Benachteiligungen der Anbieter lagen in der relativen Unübersichtlichkeit der regionalen Industrialisierungsprozesse und insbesondere in dem Mangel an ökonomisch verwerteter, fachlicher und räumlicher Mobilität<sup>128</sup>, der freilich lange Zeit zum größeren Teil zu Lasten unzulänglicher Verkehrs- und Nachrichtenstränge ging, aber auch durch herkunfts- und erziehungsabhängige Bewußtseinsmomente bedingt wurde. Ein im Sinne gerechter Verteilungsmechanismen funktionsfähiger Arbeitsmarkt läßt sich ohne allgemeine sozial- und arbeitsmarktpolitische Korrektive auch deshalb nicht denken, weil dem wie immer differenzierten Nachfragemonopol der Käufer ein Verkaufszwang der Anbieter aus Gründen der Ernährungssicherung gegenübersteht und weil, dies sei aus der Sicht der 1850er Jahre hinzugefügt, die Notwendigkeit des Marktüberblicks Organisation der Anbieter zur Überwindung ihrer Vereinzelung und strukturellen Benachteiligung verlangt. Davon konnte in dieser Industrialisierungsphase noch längst nicht die Rede sein. Die strukturellen Bedingungen eines reifenden, den kapitalistischen Produktionsverhältnissen adäquaten Arbeiterbewußtseins, das einer nunmehr aufzuzeigenden Umorientierung der Kommunikationsmuster durch marktgebundene Massenmobilität und egalitäre Beziehungsvielfalt bedurfte, waren allerdings gelegt. Von der Beobachtung des Engländers *T. C. Banfield* am Vorabend der Revolution, es fehle an der Ruhr eine »fluktuierende Masse von Arbeitsanwärtern, die von Ort zu Ort wandern«<sup>129</sup>, war eine umwälzende Entwicklung bis zu jener nur wenige Jahre später, im Bochumer »Märkischen Sprecher« 1853, geäußerten Verwunderung darüber vollzogen, »wie rasch bei freiem Verkehr die in einem Gewerbebranche entbehrlich gewordenen Arbeitskräfte in einen anderen Nahrungsbranche übergehen [...] Wie vielen brotlos gewordenen Kellnern begegnet man nicht als Schaffner am Eisenbahnwagen? [...] Kurz, jede Maßregel, die der scharfsinnige Verstand zur Erleichterung des Verkehrs ersinnen könnte, hat die freie Konkurrenz in ihrem unmittelbaren Gefolge«<sup>130</sup>.

127 Vgl. *Kerr*, a. a. O., S. 279, »the perfect market«, sowie *Willeke*, a. a. O., S. 324 – 326, »Theorie des vollkommenen Arbeitsmarktes«.

128 Vgl. zur »Schwerbeweglichkeit« der Arbeitskraft *Willeke*, a. a. O., S. 327; sowie *ders.*, Von der raumgebundenen menschlichen Arbeitskraft. Eine qualitative Theorie des »Arbeitsmarktes«, Jena 1937, S. 274 – 301; auch *Voigt*, Verkehr, Bd. II, 2, S. 1150: »Trägheit des Produktionsfaktors Arbeit«.

129 Bd. 2, S. 228, Übersetzung nach *Ehrenberg*, Krupp-Studium III, a. a. O., S. 34.

130 MSP 47/1853, Leitartikel »Die freie Konkurrenz«. Der hier zum Ausdruck kommende, zeitgenössische Verkehrsbegriff ist noch nicht im heutigen Sinn auf die modernen Massenverkehrsmittel und ihre Funktion beschränkt, sondern umfaßt neben einer konkreten wirtschaftlichen Bedeutung (»soviel, als ein Tausch«; *Zedlers Universal-Lexikon*, Bd. 47, Leipzig/Halle 1746, Sp. 1008) im weiteren Sinn den geistigen und bes. auch ökonomischen Informationsaustausch (*Adelung*: Handel und Wandel; vgl. *Grimms Deutsches Wörterbuch*, Bd. 12, I, Leipzig 1881, Sp. 625 f.). Unter Verkehr und Kommunikation wird oft noch dasselbe verstanden, wenn auch der Begriff der Kommunikation langsam bloße Nachrichtenübermittlung zu bezeichnen beginnt. Vgl. etwa den gegen *Harkort* gerichteten Aufsatz des Bergbeamten *Bölling* in: *Der Sprecher oder Rheinisch-Westphälischer Anzeiger* 12/1832 (in StAM OPM 2835 II), wo von »guten Kommunikationen«, die Konkurrenz und Gewerbefleiß beleben, neben »Kommunikationen zu Wasser« im Sinne von Transportwegen die Rede ist.

### III. KOMMUNIKATIONSSTRUKTUREN

Daß sich die den neuen Transport- und allgemeinen Verkehrsbedingungen zuzuschreibenden Veränderungen im Wirtschaftsleben nicht auf deren marktbildende, handels- und produktionsstimulierende Funktion beschränkten, ist schon in der zeitgenössischen publizistischen und wissenschaftlichen Literatur breit erörtert worden, die darin eine seit dem frühen Vormärz insbesondere in Kreisen des Bildungsbürgertums gepflegte, die Zeiterscheinungen sorgsam und auch argwöhnisch durchleuchtende, sozialkritische Tradition fortsetzte<sup>131</sup>. So hob der spätere Heidelberger Nationalökonom *Karl Knies*, wohl der bedeutendste zeitgenössische Kritiker der neuen Verkehrs- und Nachrichtensysteme<sup>132</sup>, die große Rolle der Eisenbahnen als Bildungsfaktor hervor und zeigte den durch sie verursachten Wandel von Recht und Gesetz auf; wichtige Auswirkungen sah *Knies* ferner in dem zwangsläufigen Machtzuwachs der Zentralgewalten wegen der leichteren Regierbarkeit der Landesteile und der Allgegenwart der Exekutive. Endlich werde die ständige Kriegsgefahr durch die dem Eisenbahnwesen zu dankenden, handels- und kosmopolitischen Verflechtungen wirksam vermindert: Durch diesen »alles nivellierenden Verkehr«, seine »einheitlich verbindende Kraft« verschwinde »die Isolierung der individuellen Lebensweise«, und »der lokal und provinziell abgerundete Mikrokosmos« löse sich auf; dem Menschen würden »die Fesseln des Gemüts gelöst, die Hemmnisse der Empfindung gebrochen«<sup>133</sup>. Diese tendenzielle Einebnung bestehender gesellschaftlicher Unterschiede, die Vervielfältigung der zwischenmenschlichen Beziehungen unter grundlegender Neuorientierung der Denk- und Verhaltensweisen in allen Schichten der Bevölkerung, lag in der Tat im Kern der so drängend empfundenen Erscheinungen sozialen Wandels, in denen den Eisenbahnen ein prominenter Platz gebührte. Sie, die »Minister des Fortschritts«<sup>134</sup>, erwiesen sich als »Vorbote einer Umbildung des bisherigen unorganisch aufgelösten Sonderlebens der Gesellschaft«<sup>135</sup>, mithin als gesellschaftsformende Kraft ersten Ranges. Die herrschenden Stände hätten, so hieß es in einer anderen Quelle<sup>136</sup>, durch die Förderung des Verkehrsausbaus allzu geflissentlich »zugleich Freizügigkeit und Gewerbefreiheit und überhaupt die allgemeine Nivellierung aller Standes- und Berufsunterschiede wirksamer« unterstützt »als durch irgendeine andere Maßnahme. Die Eisenbahnen haben die Demokratisierung der Staaten mehr gefördert als alle Revolutionen der Neuzeit«.

131 Vgl. bes. die Quellensammlung von *Jantke/Hilger* mit weiterführenden bibliographischen Hinweisen.

132 Vgl. *Karl Knies*, *Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen*, Braunschweig 1853, hier S. 114 – 146; *ders.*, *Der Telegraph als Verkehrsmittel. Mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt*, Tübingen 1857, S. 234 – 238 u. ö.; vgl. über *Knies*: *Kurt Wiedefeld*, *Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts*, in: *Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaftslehre im 19. Jahrhundert. Festschrift für Gustav Schmoller*, T. 2, Leipzig 1908, Nr. 29, S. 8 – 13.

133 *Knies*, *Eisenbahnen*, S. 124 f., 127, 135; vgl. auch *Geschichte und Entwicklung der Eisenbahnen*, S. 333 – 335.

134 *Albert Florschütz*, *Die politischen und socialen Zustände der Provinz Westfalen während der Jahre 1848 – 1858*, Elberfeld 1861, S. 59; vgl. *Berggeist* 5, 1860, S. 708: »Verflogen ist die Posthorn-Romantik, aber dafür bringt uns das Dampfroß mit Gedankengeschwindigkeit zueinander: Fahren wir mit Dampf auf der Bahn des Fortschritts!« (z. T. gesperrt).

135 *Der bürocratische Staat nach seinem Ausgangspunkt und Ziel*, in: *DVS 1857/III*, S. 107 bis 147, S. 147.

136 *Julius v. Hartmann*, *Lebenserinnerungen. Briefe und Aufsätze*, Bd. 2, Berlin 1882, zitiert nach *Werner Pöls* (Hrsg.), *Deutsche Sozialgeschichte. Dokumente und Skizzen*, Bd. 1: *1815 bis 1870*, München 1973, S. 351.

Die Vermutungen über die Einebnung der gesellschaftlich-politischen Unterschiede und über die Umschichtung der Macht- und Herrschaftsbeziehungen durch den neuen Massenverkehr bezogen ihre Überzeugungskraft freilich weniger aus den Erscheinungen und direkten Folgen des Eisenbahnwesens an sich, als vielmehr aus der gleichgerichteten Tendenz und Wirkungsparallelität anderer, zum Teil längst fortgeschrittener Strukturveränderungen des politischen Systems sowie aus der infolge kumulierter Effekte beschleunigten Entwicklung. Die Loslösung zentraler Funktionsbereiche des Gesellschaftlichen aus der obrigkeitlichen Verfügungsallmacht und aus den Zwangskörperschaften der ständisch-merkantilen Wirtschaftsorganisation, die Emanzipation der Gesellschaft vom Staat<sup>137</sup>, erzwang, nach einer Phase zeitgenössisch tiefempfundener, scheinbarer Richtungslosigkeit und Desorientierung der gesellschaftskonstitutiven Werte und Verhaltensnormen, die Reorientierung dieser Funktionsbereiche auf neuer Grundlage. Unter fortschreitender Reduktion der Obrigkeit auf Ordnung, unter Auflösung von Zunft- und Monopolzwängen und Abschaffung von Privilegierung und wirtschaftspolitischem Dirigismus, setzten sich die Prinzipien der Freiheit und Freizügigkeit, der Glaube an die selbstordnende Kraft der wirtschaftlich-gesellschaftlichen Bindungen und Beziehungen durch<sup>138</sup>. Räumliche Entgrenzung, Massenmobilität von Gütern und Personen und überlokale Beziehungsvielfalt wurden die Vehikel der Marktbildung und ordneten über diese Vermittlungsinstanz die wirtschaftlich-sozialen Daseinsbedingungen, die Bewußtseinslagen, Denk- und Verhaltensorientierungen<sup>139</sup>. Dieser Umbildungsprozeß läßt sich in modellhafter Verkürzung als ein Übergang von älteren, hierarchischen, vertikalen auf egalitäre, horizontale Kommunikationsstrukturen, als Ablösung des gewohnten kommunikativen Zusammenhangs von Obrigkeit und Gehorsam durch geordnete Vielfalt der Beziehungen prinzipiell gleichrangiger Kommunikatoren beschreiben<sup>140</sup>. Hierin liegt die Annahme zugrunde, daß den wirtschaftlich-politischen Sy-

137 Vgl. Werner Conze, Das Spannungsfeld von Staat und Gesellschaft im Vormärz, in: ders. (Hrsg.), Staat und Gesellschaft im deutschen Vormärz 1815 – 1848, 2. Aufl., Stuttgart 1970, S. 207 – 269; während Conze in diesem begriffsprägenden Aufsatz doch auf weiten Strecken ideen- und verfassungsgeschichtlich argumentiert, wird der Rückzug des Staats aus wirtschaftsordnenden Funktionen für Preußen durch die Studien von Reinhart Koselleck belegt: Staat und Gesellschaft in Preußen 1815 – 1848, in: Wehler (Hrsg.), *Moderne Sozialgeschichte*, S. 55 – 84, hier S. 80.

138 Vgl. G. Schirges, Kulturhistorische Bemerkungen über die Fortschritte der Industrie, in: DVS 1860/II, S. 171 – 225, S. 187: »Solange das Erwerbsleben durch Zunftordnung und Monopole geregelt ward, war nicht daran zu denken, von den Natur-, Kapital- und Arbeitskräften einen ausgedehnten Gebrauch zu machen [...], die verschiedenen Kräfte ineinander greifen zu lassen und sie durch Assoziationen fähig zu machen, die größten Hindernisse und Schwierigkeiten zu bewältigen. Denn jedem Gewerbe und jedem bewohnten Platz waren ja seine eigenen Schranken vorgeschrieben [...]«. Ähnlich stellte der Verfasser von: Abbruch und Neubau der Zunft, in: DVS 1856/I, S. 173 – 208, S. 173 f., fest, es sei in der »Gesellschaft überall die frühere korporative Gliederung innerlich aufgelöst worden [...] Überall ringen die gleichen oder ähnliche Interessen danach, sich um ihren natürlichen Schwerpunkt zu gruppieren, um neue Mittelpunkte in freier Gliederung anzuschließen«.

139 Zu den primär oder partiell nichtökonomischen Wirkungen des Verkehrswesens vgl. Voigt, Verkehr, Bd. II, 2, S. 1110: »Das Verkehrssystem setzt oft die Grenzen für die Wirksamkeit des Staates. Selbst das Ausmaß der Übertragung von Integrationseffekten, die räumliche Ausdehnung gemeinsamer Erlebnisse, gemeinsamer Freund-Feindstellungen, wird durch das Verkehrssystem, wozu stets das Nachrichtensystem gehört, entweder gefördert – wenn nicht sogar ermöglicht – oder auch begrenzt«. Auch Edgar Salin, Die Entwicklung des internationalen Verkehrs, Basel/Tübingen 1964, hebt in einem eher aphoristischen Kapitel über »Soziologische und psychologische Veränderungen [durch neue Verkehrssysteme]« S. 41 »eine generelle Veränderung der menschlichen Einstellung zu Nähe und Ferne« hervor.

140 Selbst nach der auch für diese Studie wegweisenden Untersuchung von Jürgen Habermas, Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Ge-

stem im historischen Ablauf jeweils allgemeine Muster sozialen Verhaltens, diesen wiederum Muster kommunikativen Verhaltens entsprechen<sup>141</sup>. In vorindustriellen, ständisch-agrarischen Systemen bleibt Kommunikation im wesentlichen und vor allem in nichtstädtischen Erwerbslandschaften auf den einsträngigen hierarchischen Informations- und Weisungsfluß unter dem Ausgangspunkt der in einem vielfältig gegliederten Instanzenweg nach unten vermittelten monarchischen Zentralgewalt beschränkt; die Vereinzelung und ländlich-agrarische Bindung der Rezipienten, die gegliederte ständische Exklusivität und ihr entsprechende Maßnahmen der Abschließung verhindern einen freizügigen Informationsfluß. Gegenüber der solcherart gebundenen Kommunikation, der etwa medienvermittelte Massenkommunikation selbst unter Vorhandensein der technischen Möglichkeiten strukturfremd bleiben muß, verlangt die intrapersonale Kommunikation industrieller Gesellschaften einen strukturell und darin auch rechtlich unbehinderten Informationsfluß zwischen Kommunikator und Rezipient mithilfe wenigstens partiell übereinstimmender Reservoirs an Formen, Zeichen und Stereotypen. Erst die industrialisierungsverbundenen Strukturveränderungen wie betriebliche Produktionskonzentration und Massengüterfertigung,

---

sellschaft, 5. Aufl., Neuwied/Berlin 1971 (bes. S. 13 – 69; vgl. auch *ders.*, Technik und Wissenschaft als Ideologie, Frankfurt 1968, S. 67 – 73) ist es bisher nicht zu einer Geschichtsschreibung der Kommunikationsformen und -strukturen gekommen, wie sich auch andererseits die Aufmerksamkeit moderner Kommunikationsforschung historischen Phänomenen, und sei es auch nur zum Zweck empirischer Absicherung der kommunikationstheoretischen Postulate, nur ausnahmsweise zugewandt hat; vgl. die sehr zurückhaltende Bemerkung von *Ekkehard Henschke*, Geschichte und Kommunikationswissenschaft (Sammelrezension), in: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht 25, 1974, S. 570 – 576, S. 576. Ansätze einer historischen Analyse von Kommunikationsstrukturen finden sich bes. bei *Daniel Lerner*, z. B.: Communication Systems and Social Systems, in: *Wilbur Schramm* (Hrsg.), *Mass Communications*, 2. Aufl., Urbana 1960, S. 131 – 140. *Lerners* im historischen Ablauf verifizierbare Gegenüberstellung von medial-städtisch-repräsentativ-alphabetischen und oral-agrarisch-nichtrepräsentativ-analphabetischen Kommunikationssystemen ist durch *Henk Prakke* und seine Schüler in die neuere Publizistikwissenschaft eingegangen; vgl.: Kommunikation und Gesellschaft, Münster 1968, S. 37 – 45, 81 – 95. Schon in einer früheren Schrift hat *Prakke* die Deutung des »publizistischen Vorgangs« *vertikal* als Mittel zur Bildung öffentlicher Meinung u. a., *horizontal* »in seinem dialogischen Verhältnis zwischen Kommunikator und Rezipient« gegenübergestellt; vgl. *H. J. Prakke*, Über die Entgrenzung der Publizistik und die Rückblende als publizistisches Element im Kulturwandel, Assen 1961, S. 5. Unter anderer Nuancierung benutzt *Otto Groth*, Die unerkannte Kulturmacht, Bd. 1, Berlin 1960, S. 222 – 231, ebenfalls eine Unterscheidung von horizontaler und vertikaler Kommunikation; vgl. auch *Bernhard Badura*, Bedürfnisstruktur und politisches System, Stuttgart 1972, S. 95 f. Gegenüber der These einer relativ raschen Veränderung kommunikativer Strukturen unter dem Einfluß gedrängten sozialen Wandels, wie sie in der vorliegenden Studie dargelegt wird, ist von den der Annales-Schule nahestehenden Vertretern der »histoire des mentalités«, freilich in deutlicher Orientierung an den Zeitstrukturen der vorindustriellen Gesellschaftsentwicklung, die Meinung vertreten worden, daß sich Mentalitätsstrukturen nur über sehr lange Zeiträume hinweg verändern; vgl. z. B. *Jacques Le Goff*, Les mentalités. Une histoire ambiguë, in: *Jacques Le Goff / Pierre Nora* (Hrsg.), *Faire de l'histoire*, III (= Bibliothèques des Histoires), Paris 1974, S. 76 – 94 (S. 82: »La mentalité est ce qui change le plus lentement. Histoire des mentalités, histoire de la lenteur dans l'histoire«.). – Von seiten der jüngeren Anthropologie sind in der Erforschung von Wertorientierungen zwischenmenschlicher Beziehungen vertikale Beziehungen (»hierarchisch-autoritär«) von denen einer »kooperativen Horizontalen« unterschieden worden (vgl. *Hermann Wein*, Das Department of Social Relations in Harvard, in: *Psyche* 8, 1954/55, S. 191 – 205, S. 196 f.); in diesem Sinne spricht *Hermann Bausinger* (Volkskultur in der technischen Welt, Stuttgart 1961, S. 94) von »Horizontalisierung« der sozialen Beziehungen durch Ablösung hierarchisch-patriarchalischer Strukturen.

141 Vgl. *Prakke et al.*, Kommunikation, S. 81; zur Grundlegung des Kommunikationsbegriffs s. insbesondere den bekannten Aufsatz von *Harold D. Lasswell*, The Structure and Function of Communication in Society, in: *Wilbur Schramm / Donald F. Roberts* (Hrsg.), *The Process and Effects of Mass Communication*, Revised Edition, Urbana/Chicago/London 1972, S. 84 bis 99.

Marktbildung, technisch vervollkommnete Kommunikationssysteme und insbesondere Urbanisierung haben gesamtgesellschaftliche Sozialisationsprozesse im Sinne des Erlernens, der kollektiven Aneignung austauschbarer Zeichen erlaubt. An die Stelle der Einsträngigkeit und Gleichgerichtetheit kommunikativer Beziehungen trat deren potentielle Vielzahl und Vielgerichtetheit<sup>142</sup>, an die Stelle der repräsentativen die bürgerliche Öffentlichkeit, die sich entlang den gesellschaftlichen Erscheinungen der kapitalistischen Produktionsorganisation ordnete<sup>143</sup>. Horizontale Kommunikation erst ermöglicht die Erfahrung von Gruppeninteressen und kollektiven Identitäten<sup>144</sup>; sie ist die Voraussetzung der Organisation dieser Gruppeninteressen und darin Bedingung kapitalistischer Gesellschaftsorganisation<sup>145</sup>.

Hier mag nun eingewendet werden, daß der deutsche Weg der Industrialisierung in seiner preußisch-obrigkeitlichen Prägung gerade im Jahrzehnt nach der Märzrevolution die Erhaltung, sogar Festigung der überkommenen politischen Eliten und Machtstrukturen brachte, der eine Stabilisierung der Kommunikationsstruktur entsprechen sollte. Deren Reorientierung vollzog sich jedoch zuerst und besonders unmittelbar in den Begegnungen der Arbeitswelt, ehe daß die Verästelungen des politischen Systems, geschweige denn die Haltung seiner Exponenten berührt oder gar mit einem Schlage verändert worden wären. Hieraus ist zugleich einem zweiten Einwand zu begegnen: Selbstverständlich vollzog sich der Wandel der Kommunikationsstruktur nicht in wenigen Jahren, kaum in Jahrzehnten und Generationen; er setzte sich in verschiedenen Regionen, Schichten und Institutionen in unterschiedlicher Geschwindigkeit, in außergesellschaftlich legitimierten, über starke Traditionen verfügenden Bereichen nur sehr zögernd oder vorläufig überhaupt nicht durch. Vielfach, sogar in der Regel, blieben die neuen horizontalen Kommunikationsformen auch durch Sitten und Gewohnheiten nachbarlichen, kommunalen oder hoheitlichen Umgangs verdeckt und überlagert; die Formen und Symbole der ständischen Ordnung erfreuten sich häufig gerade in Arbeiterkreisen und handwerklich-kleinbürgerlichen Schichten anhaltender Attraktivität, die sich aus dem Verlust der ehemals durch solche Formen repräsentierten Geschlossenheit und Wertbeständigkeit erklären mag. Für die Sehnsucht nach Wiederkehr oder Wiederherstellung der ehemaligen stabilen Daseinsbedingungen, für ihre bergmännische, bergbauständische Traditionspflege ist die Bergarbeiterschaft an der Ruhr, die ja infolge von Bergrechtsreform und industrieller Expansion erhebliche Rechtseinbußen und den Verlust an Existenzsicherheit zu beklagen hatte, ein deutliches Beispiel.

Andererseits bot das Ruhrgebiet als neuer Wirtschaftsraum, nach dem der bis zur Jahr-

142 Vgl. als zeitgenössische Äußerung: Die soziale Aufgabe der Polizei in Deutschland, in: DVS 1857/III, S. 213 – 242, S. 222 f.: Gegenüber früher gebe es »in unseren Tagen des regen Verkehrs und der dichten Bevölkerung [...] eine ganze Reihe von Beziehungen und Verhältnissen, in welchen die Bevölkerung nur als eine gleichartige Menge von Menschen erscheint«; hierin trete »die Menge als Publikum auf« (z. T. gesperrt).

143 Vgl. *Habermas*, Strukturwandel, S. 19, 29.

144 Über die gruppenbildende Funktion von Kommunikation vgl. etwa *Henry Clay Lindgren*, Einführung in die Sozialpsychologie, Weinheim/Basel 1973, S. 317 f.

145 Vgl. etwa die Definition in: Vergangenheit und Zukunft der deutschen Gemeinde, in: DVS 1856/II, S. 272 – 357, S. 274 f., 287: »Die Gesellschaft ist die Gliederung der Personen nach der Art und dem Maß ihrer gemeinsamen Interessen«. »Das Walten des freien und beweglichen, des persönlichen Wirtschaftselements in der gesellschaftlichen Ordnung der Person verlangt, daß auch die Personenkörper beweglichere seien [...] Mit einem Wort, die industrielle Gesellschaftsordnung verlangt eine freiere und flüchtigere Gesellschaftsform. Und hat sie nicht das Leben selbst schon gebildet? Man braucht in der Tat kein scharfes Auge, um die rechte zu entdecken: Assoziation, Genossenschaft, nicht Korporation ist die Sozialform der industriellen Gesellschaft«. Der Verfasser dieses Aufsatzes sah bereits die Aufgabe des Staats darin, im Interessenkampf vermittelnd die Kleinen und Schwachen zu schützen.

hundertwende gerade in sozialer Hinsicht reibungslos funktionierende Bergbaudirigismus neben anderen Relikten staatlicher Wirtschaftslenkung beseitigt war, günstige Voraussetzungen für den schnellen Ablauf einer Reihe von Einzelprozessen, deren gemeinsame Tendenz im Hinblick auf die Veränderung der Bewußtseinslagen und Verhaltensorientierungen hier als Umbildung der Kommunikationsstrukturen aufgefaßt worden ist. Unter den vielen Sonderfällen, die der Industrialisierungsprozeß in Deutschland infolge seiner regionalen Ursprünge<sup>146</sup> und seines bis zur Hochindustrialisierung weitgehend in regionalen Bahnen bleibenden Verlaufs zeigt, zeichnet sich das Ruhrgebiet durch seine riesigen Wachstumssprünge auf der einen, durch dementsprechend gedrängten sozialen Wandel auf der anderen Seite aus. Was in anderen Regionen nur erst bestimmte Gewerbe und Bevölkerungsschichten erfaßt hatte und scheinbar zögernd und wenig zwangsläufig verlaufen war, drängte sich in seinen entscheidenden Strukturmerkmalen zwischen Ruhr und Lippe in nur wenigen Jahren zusammen. In dem Jahrzehnt nach der Jahrhundertmitte holte das Ruhrrevier die sozialen Entwicklungen anderer Industrieregionen wie der südlich angrenzenden Wirtschaftslandschaft ein und überholte sie; die Bevölkerungsverhältnisse nach konfessioneller Mischung und ländlich-kleinstädtischer Erwerbsstruktur, die durch die bergbauliche Prägung und die frühen schwerindustriellen Betriebe eingeleiteten Strukturverschiebungen, die Westorientierung besonders der rheinwärts gelegenen Gebiete und die bergbauliche Südverflechtung, diese und andere Faktoren hatten überaus günstige Wachstumsvoraussetzungen geschaffen.

Die Gedrängtheit und Regionalität dieses Wachstums sind zugleich die Vorteile des Studiums seiner sozialen Folgen. Sie erlauben die Kontrolle der Hypothese vom Wandel der Kommunikationsstrukturen an den Ebenen potentieller Kommunikation selbst, die deshalb gleichsam als Ordnungsprinzip dienen können. Der Ort der Arbeitsverrichtung, die Familie und der Haushalt, die Nachbarschaft und dörflich-kleinstädtische Gemeinschaft waren bisher die Ebenen des Verkehrs untereinander, des begrenzten Informationsaustauschs und Weisungsempfangs gewesen; unter ihnen fielen Arbeitsplatz und Familie bei bäuerlichem Haupterwerb, in zahllosen Handwerksbetrieben und in besonderer Form auch im Bergarbeiterhaushalt noch zusammen. Jede dieser Kommunikationsebenen erlebte im ersten Jahrzehnt der Industrialisierung einen zwar jedenfalls schon früher nachweisbaren und zum Ende des Zeitraums längst nicht beendeten, jedoch erheblich und ganz besonders in den Krisenjahren beschleunigten<sup>147</sup> Wandel. Die expansiven, form- und inhaltsverändernden Schübe der wirtschaftlichen Entwicklung, der wissenschaftlich-technischen und wirtschaftsorganisatorischen Fortschritte und deren arbeitstäglich-konjunkturelle Rhythmen griffen über jeweils verschiedene Vermittlungsinstanzen, in verschiedener Geschwindigkeit und mit unterschiedlicher Durchschlagskraft in die überkommenen Kommunikationsformen ein, und vieles spricht dafür, daß sich, neben der Tatsache des fortgesetzten Wandels und der darin erhobenen Anpassungsanforderung, gerade dessen stets widersprüchliche, keineswegs selbstverständliche oder zuverlässig irreversible Erscheinungen dem zeitgenössischen Verständnis leicht entzogen und sich einer unter den gegebenen Umständen unzureichender Schulbildung und Gesellschaftserfahrung erschwerten kollektiven Bewußtwerdung und Positionsbestim-

146 Vgl. *Erich Maschke*, Industrialisierungsgeschichte und Landesgeschichte, in: *Blätter für deutsche Landesgeschichte* 103, 1967, S. 71 – 84.

147 Vgl. *Horst Jürgen Helle*, Das Proletariat, der Puritaner und der Fremde als Subjekte sozialen Wandels, in: *Jahrbuch für Sozialwissenschaft* 19, 1968, S. 271 – 285, S. 276: »Intensität und Geschwindigkeit der Wissensübermittlung sind stets in Krisensituationen besonders hoch«.

mung noch zusätzlich in den Weg stellten. Im Vergleich zur überkommenen Wertstabilität von tiefer Widersprüchlichkeit erfüllt war die nun allseits erfahrene Neuordnung der gesellschaftlichen Funktionsbereiche nach konkreten Gruppeninteressen, die als Resultate der kapitalistischen Produktionsorganisation die drei im wesentlichen nun herausgebildeten institutionellen Ebenen kommunikativer Beziehungen: Großbetrieb, Familie und Großstadt, überformten und in unterschiedliche Kommunikationsbereiche und Öffentlichkeiten zu spalten begannen<sup>148</sup>.

Am ehesten und unmittelbarsten wurden die technisch-organisatorischen Veränderungen der Wirtschaftsweise und ihre Marktrhythmik im Betrieb als dem Ort der Arbeitskraftverwertung erfahren. In der Montanindustrie zwangen die Markterwartungen der Konsumenten so sehr wie die Produktionstechniken und der hohe Investitionsbedarf der Produktionsmittel zu großbetrieblichen Fertigungsstufen, die im Kohlenbergbau durch die Mergelschächte und ihren hohen Kapitalbedarf für Aus- und Vorrichtung, in der Erzverhüttung durch die Kohlenverkokung und den Kokshochofen, in der Eisen- und Metallverarbeitung durch Guß-, Schmiede- und Walzverfahren markiert wurden. Trotz ihrer Vorläufer waren die Großbetriebe der 1850er Jahre im Ruhrrevier eine neue Erscheinung. Im Bergbau hatten bisher die Stollenanlagen der südlichen Abbaufelder mit Belegschaften von jeweils wenigen Dutzend Bergleuten überwogen, die keiner eigenen Personalbürokratie bedurften und deren innerbetriebliche Entscheidungsvorgänge eine starke persönliche Färbung sei es durch die Anwesenheit und Mitarbeit von Gewerken und die Verbundenheit mit dem Steigerpersonal, sei es durch die unbezweifelte Autorität des Bergbeamten und die Übersichtlichkeit seines Kompetenzbereichs aufwiesen. Im bergbaulichen Großbetrieb<sup>149</sup> rückte nun die interessenverbundene Gewerkenautorität an die Stelle des amtlichen Bergbaudirigismus; hier wie in den Hüttenwerken, den Walz- und Gußstahlbetrieben und Werkstätten des Maschinenbaus löste der neue großbetriebliche Belegschaftszusammenhang ältere, naturgemäß oft überdauernde Formen der Arbeitsorganisation ab. Der Großbetrieb verlangte eine eigene Personalbürokratie und schuf die typische, an der Ruhr hochgradig gesellschaftsformende Dreischichtung von mehr oder weniger qualifizierten Arbeitern, von mittlerem Führungspersonal: den Privatbeamten als Steigern oder Meistern, schließlich von Kapitaleignern als der zahlenmäßig zurücktretenden Oberschicht. Jede dieser Belegschaftsgruppen schuf in sich und unter dem Eindruck zunehmender Isolierung von der jeweils anderen eigene Netze kommunikativer Beziehungen. Da entstanden innerhalb der Arbeiterschaft, der hier besonderes Augenmerk gelten soll, neben der weiterhin wichtigsten Organisationsform der bergmännischen Arbeitsverrichtung, der Ortskameradschaft in Streb und Strecke, weitere Belegschaftsgruppierungen an anderen Betriebspunkten bei übergreifender Trennung in Unter- und Übertagebelegschaften, ferner Steigerreviere als Zusammenfassungen von Ortskameradschaften in einer Bauabteilung, endlich Morgen-, Mittags- und Nachtschichten mit ihren jeweils auf andere Funktionsbereiche des Produktionsprozesses (Förderung, Versatz, Reparatur) zielenden Zusammensetzungen. Auch in den Hütten- und

148 Vgl. *Oskar Negt / Alexander Kluge*, Öffentlichkeit und Erfahrung. Zur Organisationsanalyse von bürgerlicher und proletarischer Öffentlichkeit, Frankfurt 1972, S. 14 f., 44 f., 59, 106.

149 Vgl. *Tenfelde*, S. 307 – 410. Eine Fülle von Informationen über die hier gemeinten Zusammenhänge bieten immer noch die freilich begrifflich (»Industrievolkstum«) kaum noch modernen, gelegentlich unpräzisen Forschungen *Wilhelm Brepohls* zur Geschichte des Ruhrgebiets, insbes.: Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost-West-Wanderung. Beiträge zur deutschen Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Recklinghausen 1948.

Walzwerken und Werkstätten erforderten verschiedene Betriebspunkte neue Gruppenbildungen, erzwang die großbetriebliche Belegschaftsstruktur zur Kontrolle und reibungslosen Vermittlung von Entscheidungen übersichtliche Kolonnen- und Abteilungsbildung. Zusätzlich wurden diese gruppenhaften Zuordnungen von einer im Bergbau vorgeprägten, sich in nichtbergbaulichen Branchen erst noch durchsetzenden, wiederum gruppenbildenden Stufigkeit von Qualifikation und Erfahrung überlagert<sup>150</sup>. Hinzu traten, unter Schwankungen im saisonalen und konjunkturellen Rhythmus, die durch Herkunft und ethnische Zugehörigkeit der Zuwanderer geschaffenen, jeweils landschaftlich-kulturell, auch wohl konfessionell geprägten Netze kommunikativer Beziehungen, die insbesondere in den Jahren fremdsprachiger Zuwanderung schärfere Konturen gewinnen sollten.

Betrieb, Zeche, Hütte und Werkstatt wurden zum konkreten Mittelpunkt der tagtäglich erhärteten Erfahrungen der neuen Arbeitswelt. Was immer der einzelne aus Herkunft, Familie und Erziehung an Sonderprägung mitgebracht hatte, trat hier aus seiner Isolation und geriet unter die Zwänge von Produktion und Herrschaft im Betrieb, wurde verdeckt und verdrängt durch die Angestrengtheit und Monotonie der Arbeitsverrichtung, durch die hautnahen Fragen wie Arbeitslohn, Arbeitszeit und Arbeitssicherheit, durch das unausweichliche Gebot der Existenz- und Nahrungssicherung; aus diesen Erfahrungen gingen Impulse zum Erfahrungsaustausch der Gleichbetroffenen hervor, und man verharrte hierin einstweilen in dem vom Betrieb und seinen Abteilungen gesteckten Rahmen und bediente sich der neuen Formen und Zeichen der Arbeitswelt. Ihre Konflikte, ihre Herrschaftsformen und Krisenerscheinungen erwiesen sich als Motoren für die Formung von Gruppenidentitäten durch eine Vielzahl gleichrangiger, vom gleichen Willen beseelter Kommunikationsstränge.

Ohne die unterstützende und ergänzende Einwirkung gleichgerichteter Entwicklungen außerhalb der Betriebseinheiten wäre dieser Prozeß wohl noch lange von untergeordneter Bedeutung geblieben und von anderen kommunikativen Verflechtungen überlagert worden. Aber auch vor den Toren der Zechen, Fabriken und Werkstätten mehrten sich die Erscheinungen einer gründlichen Neuorientierung der interpersonalen Beziehungen, die größtenteils denselben Ursachen zuzuschreiben war und die aus den Veränderungen der Arbeits- und Betriebsorganisation fortwährend neue Richtungs- und Formimpulse empfing. Wie ein

150 Die Erforschung der Belegschaftsentwicklung in den Großbetrieben der Montanindustrie und des Maschinenbaus seit ihren Anfängen im Zusammenhang von Konzernbildung und horizontaler Verflechtung gehört zu den dringendsten Aufgaben der ruhrindustriellen Sozialgeschichte. Ihr scheint für den nichtbergbaulichen Bereich insbesondere die Zerstreutheit und Zufälligkeit, auch wohl erschwerte Zugänglichkeit der Überlieferung im Wege zu stehen; wichtiges Material hat *Adelmann* (Hrsg.), *Quellensammlung*, Bd. 2, gesammelt. In der durch archivalische und gedruckte Quellen gutbelegten Bergbaugeschichte verdient die Belegschaftsentwicklung seit der Jahrhundertwende große Aufmerksamkeit; für die Industrialisierungsphase vgl. *Adelmann*, *Soziale Betriebsverfassung*, passim, sowie *Tenfelde*. Als Beispiel einer solchen Untersuchung, für die die bisherige Firmen- und Unternehmensgeschichtsschreibung nur selten Material bereithält, kann die Studie von *Gerd H. Hardach* gelten: *Der soziale Status des Arbeiters in der Frühindustrialisierung. Eine Untersuchung über die Arbeitnehmer der französischen eisenschaffenden Industrie zwischen 1800 und 1870*, Berlin 1969; wichtige Ansätze für die Ruhrindustrie s. schon bei *Richard Ehrenberg / Hugo Racine*, *Krupp'sche Arbeiterfamilien. Entwicklung und Entwicklungs-Faktoren von drei Generationen deutscher Arbeiter*, Jena 1912. – In einer solchen »Belegschaftsgeschichte« wären die betriebsverbundenen Gruppenbildungen unter dem leitenden Interesse der politischen Willensbildung entlang den Gegebenheiten und Erfordernissen der Arbeitsverrichtung, der arbeitsteiligen Produktionsorganisation und der Personalverwaltung nachzuzeichnen, nach übergreifenden Kategorien wie Alter, Geschlecht und bes. Herkunft und Qualifikation zu ordnen und mit primär nichtbetrieblichen Gruppenbildungen in Beziehung zu setzen.

Mantel umhüllt die im Jahrzehnt nach der Märzrevolution im Ruhrgebiet einsetzende, durch die Verkehrserschließung erheblich beschleunigte Urbanisierung<sup>151</sup> der Industrieregion eine Reihe von Erscheinungen, deren Tendenz als Horizontalisierung der Kommunikationsstrukturen den Folgen der Großbetriebsbildung entsprach. Urbanisierung bedeutete im Ruhrgebiet sowohl Wachstum der Kleinstädte der Hellweglinie zu Zentralorten als auch, ausgehend von bäuerlichen Ansiedlungen, Kirchdörfern und Betriebsneubauten, Entstehung neuer industriekommunaler Verbände. Sie erzwang seitens der Bürgermeistereien, Magistrate oder Stadtverordnetenversammlungen Organisation des Bevölkerungswachstums durch Maßnahmen der Stadtplanung und Stadthygiene unter dem Eindruck spekulativer Preissteigerungen auf den Grundstücksmärkten und wuchernder, zeitweise völlig planloser Bautätigkeit bei anhaltender Wohnungsnot<sup>152</sup>. Unter erheblichem Kompetenzzuwachs der Stadtverwaltungen wurde die Stadt zum Dienstleistungszentrum mit der Tendenz, »alles allen zugänglicher zu machen«<sup>153</sup>, zum Ort von Bildung schlechthin durch ein ausgebautes Schulwesen, Bibliotheken, Fortbildungsschulen und andere kulturelle Einrichtungen, zum Mittelpunkt von Handel und Verkehr, Markt und Verbrauch. Seit 1850 schuf Baedeker Dependancen seiner Essener Leihbibliothek im ganzen Revier, und bald schritt man zur Einrichtung von Volksbibliotheken, die jedem offen sein sollten<sup>154</sup>. Durch Gewerbevereine, in Vorträgen und Fortbildungsklassen suchte man einem verbreiteten Bildungsbedürfnis vor allem handwerklicher Berufe entgegenzukommen. In den Volksschulen des Reviers, deren Neueinrichtung in den aufblühenden Industriekommunen oft sträflich lange auf sich warten ließ<sup>155</sup>, begegnete man nun einer Jugend, die sich nur noch schwer disziplinieren ließ, die, »wenn der Erzieher nicht mechanisch und handwerklich verfahren will, ein nicht geringes Maß erzieherischer Tätigkeit« verlangte<sup>156</sup> – es war freilich die Disziplin der Väter, die hier vermißt wurde. So wundert nicht, daß Wachstum und Wandel und in beidem die Entstehung einer neuen Dynamik in den Städten als den neuen Knotenpunkten von Verkehr, Dienstleistung, Wohnung und Bildung in konservativeren Kreisen mit großem Argwohn beobachtet wurden, der in den Bevölkerungsansammlungen nur den Sündenpfehl schlechthin, einen Ort allgemeinen Sittenverfalls zu erblicken vermochte<sup>157</sup>, während von liberaler Seite dem Städtewachstum eher mit Bewunderung und Hoffnung, die natürlich auch der Stadt als einem Hort liberaler Herrschaft galt<sup>158</sup>, begegnet wurde.

151 Vgl. etwa RZZ 112/1853 über den Aufschwung Dortmunds und Hamms infolge des Eisenbahnbaus. – Zum Urbanisierungsbegriff s. *Elisabeth Pfeil*, Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand, 2. Aufl., Hannover 1972, S. 113 f.; für das Ruhrgebiet s. bes. die Forschungen von *Helmuth Croon*, u. a.: Städtewandlung und Städtebildung im Ruhrgebiet im 19. Jahrhundert, in: Aus Geschichte und Landeskunde. Forschungen und Darstellungen. Festschrift für Franz Steinbach, Bonn 1960, S. 484 – 501.

152 Klagen hierüber waren verbreitet; z. B. RRZ 35/1857, 232/1857. Vgl. hierzu den Aufsatz von *Lutz Niethammer* unter Mitarbeit von *Franz Brüggemeier*, Wie wohnten Arbeiter im Kaiserreich?, in diesem Band, S. 61 – 134.

153 Das materielle Wohl und die Reformen in Behausung, Nahrung und Bekleidung der Bewohner Europas, insbes. Deutschlands, in: DVS 1850/II, S. 259 – 312, S. 298 f.

154 Vgl. RRZ 216/1850 und MSP 81/1853 sowie RRZ 51/1859 (Volksbibliothek in Duisburg). Vgl. den Aufsatz von *Dieter Langewiesche* / *Klaus Schönhoven*, Arbeiterbibliotheken und Arbeiterlektüre im Wilhelminischen Deutschland, in diesem Band, S. 135 – 204.

155 Über das Fehlen von Schulen in Oberhausen s. RRZ 71/1854, 116/1855.

156 RRZ 88/1857.

157 Vgl. *Eiselen*, Von den Folgen der Anhäufung der Menschen an einzelnen Punkten in wirtschaftlicher, sittlicher und politischer Hinsicht, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft 1, 1844, S. 413 – 442, S. 427 u. ö.; auch *Robert v. Mohl*, in: *Jantke/Hilger*, S. 302.

158 Hierzu bes. *James J. Sheehan*, Liberalism and the City in Nineteenth Century Germany, in: *Past & Present* 51, 1971, S. 116 – 137.

Durch Gewerbefreiheit und Freizügigkeit, durch den raschen »Wechsel der Menschen und Besitzungen« sei, so hieß es, die frühere »innere Verselbigung des einzelnen und der Gemeinde« gewichen, und die Stadt werde mit ihrer »Bewußtwerdung als gesellschaftlicher Körper« »jener wunderlichen, man möchte fast sagen theoretischen Stellung enthoben, die sie früher gehabt mit ihrer verfassungsmäßigen Ordnung und ihrer streng geschulten Repräsentation; sie ist wieder etwas Lebendiges geworden [...]«<sup>159</sup>.

Die Urbanisierung der Industrielandschaft als ein vielfach zusammengesetzter Prozeß veränderte die Daseinsbedingungen insbesondere der lohnabhängig Erwerbstätigen außerhalb der Betriebe ähnlich grundlegend wie in ihnen Konzentration und Massenproduktion. Während die Bergarbeiterschaft früher schon wegen der meist stadtfernen Grubenstandorte, aber auch aus einem wie selbstverständlichen Bedürfnis die Niederlassung in den ländlichen Streusiedlungen beiderseits der Ruhr bevorzugt und nur langsam die Kirchengemeinden in den südlichen Kreisen Essen, Bochum und Dortmund bevölkert hatte, zwingen nun bereits die Standortentscheidungen der neuen Tiefbauanlagen zur Ansiedlung in Stadtnähe, wo auch die Betriebe der Hütten- und Metallindustrie zumeist standen. Die Belegschaften der Betriebsgründungen in den 1850er Jahren formten sich also innerhalb oder doch in der Nähe größerer Kommunalverbände, die ihrerseits über ihre alten Grenzen wuchsen, so daß aus Randlagen Vororte und neue Zentren wurden. Während nun die längst in der Ruhrzone angesiedelte Bergarbeiterschaft, nicht zuletzt wegen der geringeren Expansionschancen des südlichen Bergbaus, noch über Jahrzehnte hinweg ihre alten Siedlungsformen, ihre familiären, nachbarlichen und dörflichen Denk- und Verhaltensbindungen beibehielt, sich in ihnen bei anfangs erhaltenen Möglichkeiten zur Neuansiedlung und Besitzvermehrung sogar bestärkt sehen mochte, zog es die Tausende von Neuankömmlingen von nah und fern, sobald sie sich nicht mehr nur als Kostgänger einquartierten, sondern auf dauernde Niederlassung einrichteten und Familien gründeten, in die Städte und aufstrebenden Industriegemeinden wie Hörde, Langendreer, Borbeck oder Oberhausen. Hier haben über Jahrzehnte hinweg unerträgliche Wohnverhältnisse bestanden, die sich jeweils in konjunkturellen Boomjahren mit ihren Zuwanderungswellen noch verschärften. Bis weit über die 1860er Jahre hinaus blieben die unbeschreiblichen hygienischen Verhältnisse Ansteckungs- und Krankheitsherde ersten Ranges; die im ganzen Revier 1866, am verheerendsten jedoch im Großraum Essen wütende Cholera dokumentiert dies nachdrücklich<sup>160</sup>.

Die sozialgeographische Gegenüberstellung von Räumen unterschiedlichen Ansiedlungs- bzw. Niederlassungsverhaltens<sup>161</sup> erklärt das über Jahrzehnte andauernde und bis in die Gegenwart spürbare, wenn auch von zahllosen Übergangsformen verschleierte Nebeneinander zweier Kommunikations- und Verhaltensmuster, als deren Erscheinungen sich unterschiedliche Familien- und Haushaltsstrukturen gegenüberstehen. Mit der Verstärkung der Industrieregion verlor der ältere bergmännische Familienhaushalt, das »bergmännische

159 L[orenz] S[tein], Das Gemeindewesen in der neuern Zeit, in: DVS 1853/I, S. 22 – 84, S. 69 f. – Die Aneignung der neuen Verkehrsmittel und die Gewöhnung an städtische Lebensformen sprechen aus den Anfängen einer eigenen Wochenendtouristik im Ruhrgebiet. Die Lokomotiven brachten sonntags »Hunderte von Besuchern aus Nah und Fern« in das Ruhrtal bei Witten, jene »Westfälische Schweiz« (RRZ 165/1857). Daß sich an solchen Fahrten gerade die städtischen Unterschichten, Tagelöhner, Fabrikarbeiter und Handwerksgehlen, beteiligt haben, hat schon Knies, Eisenbahnen, S. 119, bemerkt.

160 Vgl. Friedrich Meisenburg, Die Cholera in Essen im Jahre 1866, in: Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen 70, 1955, S. 71 – 91.

161 Vgl. Wolfram Hartke, Gedanken über die Bestimmung von Räumen gleichen sozialgeographischen Verhaltens, in: Erdkunde 13, 1959, S. 426 – 436.

Haus« mit seiner Tendenz zur kinderreichen Mehrgenerationenfamilie, zum ländlichen Kotten- und Grundbesitz und zur zumindest partiellen Nahrungssicherung durch Bestellung größerer Anbauflächen und Viehhaltung an Gewicht, während die städtische Arbeiterfamilie als Eingenerationenfamilie mit langfristig abnehmender Kinderzahl und – auf der Einnahme- wie Ausgabenseite – vollkommen marktabhängiger Haushaltsführung zur Regel wurde. Die ältere, natürlich nie gänzlich marktunabhängige Hauswirtschaft verlor ihre produktiven Funktionen nun endgültig und ging im städtischen Arbeiterhaushalt auf<sup>162</sup>.

Mit diesem hier nur in Umrissen beschriebenen, im Jahrzehnt nach der Jahrhundertmitte gerade erst eingeleiteten Vorgang verband sich im Hinblick auf die Entstehung kollektiver Bewußtseinslagen als wichtigstes Resultat die zeitgenössisch vielfach beklagte Auflösung des »Hausregiments«<sup>163</sup> als der dem »Ganzen Haus« adäquaten, hierarchischen Kommunikationsstruktur. Der hausväterlichen Autorität, als ein Kennzeichen der alteuropäischen Gesellschaft auch in den Unterschichten festverwurzelt, war nunmehr, nachdem diese Wertorientierung im bergmännischen Haus durch dessen ernährungssichernde Nebenfunktion lange Zeit auch die Trennung von Haushalt und Betrieb überdauerte hatte, endgültig der ökonomische Boden entzogen. Der Arbeiterhaushalt, infolge geringen Haushaltsspielraums und hoher Grundstücks- und Baupreise mehr und mehr von der Aussicht auf Besitzerwerb abgeschnitten und ausschließlich auf die Nahrungssicherung durch lohnabhängige Erwerbstätigkeit angewiesen, gliederte sich in die industriestädtischen Sozialbeziehungen ein; die Arbeiterfamilie verließ die Enge, Vereinzelung und Abgeschiedenheit ländlichen Daseins und streifte die in der Abfolge der Generationen scheinbar natürlich bestätigte Autorität des hausväterlichen Regiments ab.

Ohne hier auf alle mit diesem Vorgang verbundenen Erscheinungen, etwa auf den Wandel der Rolle der Frau oder die Veränderung des generativen Verhaltens, einzugehen<sup>164</sup>, sei vor allem die Veränderung im Haushaltsgebaren der Arbeiterfamilie hervorgehoben. Der Grundfunktion kapitalistischer Marktlagen, den Preis über Angebot und Nachfrage zu bestimmen, ihrer Tendenz zur Bildung neuer und Erschließung weiterer Märkte durch Bedürfnisweckung und Angebotsfülle, entsprach auf der Ebene der Haushaltsführung die Relativierung des Bedürfnisbegriffs<sup>165</sup>. Durch die Vervielfältigung des Angebots und die Beschleunigung des Austauschs mit Auswirkungen bis in die örtlichen Wochenmärkte,

162 Über den Forschungsstand zum Problem des »Ganzen Hauses« vgl. bes. Heidi Rosenbaum, Familie als Gegenstruktur zur Gesellschaft. Kritik grundlegender theoretischer Ansätze der westdeutschen Familiensoziologie, Stuttgart 1973, S. 106 ff.; dies. (Hrsg.), Familie und Gesellschaftsstruktur. Materialien zu den sozioökonomischen Bedingungen und Familienformen, Frankfurt 1974 (Einleitung der Hrsg.); zum hier Gemeinten s. Habermas, Strukturwandel, S. 29: Mit Fernhandel und Marktbildung entfaltete sich »ein weitgespanntes Netz ökonomischer Abhängigkeiten, die sich im Prinzip nicht mehr den auf Formen der geschlossenen Hauswirtschaft basierenden, vertikalen Abhängigkeitsverhältnissen des herrschaftsbeständigen Systems einordnen lassen«.

163 Vgl. W. H. Riehl, Die Sitte des Hauses. Eine socialpolitische Studie, in: DVS 1853/II, S. 279 bis 336, S. 284, 312 u. ö.; als vergleichbare Stimme aus dem Ruhrgebiet s. RRZ 75/1854: »[...] Weniger erfreulich ist die Abnahme einer gewissen gemütlichen Einfachheit in Sitte und Lebensweise, wie sie kleinen Städten, und in diesen gewissen Kreisen, so wohl ansteht [...]«.

164 Einen Teilbereich dieses Wandels behandelt neuerdings eindrucksvoll Heinrich Dörner, Industrialisierung und Familienrecht – Die Auswirkungen des sozialen Wandels, dargestellt an den Familienmodellen des ALR, BGB und des französischen Code civil, Berlin 1974.

165 Wie schon in der grundlegenden Studie von Lujo Brentano (Versuch einer Theorie der Bedürfnisse, in: ders., Konkrete Grundbedingungen der Volkswirtschaft. Gesammelte Aufsätze, Leipzig 1924, S. 103 – 195) kommt der historische Aspekt in der neueren bedürfnistheoretischen

Kramläden und Kaufhäuser wirkte »schon der bloße Warenballen anregend und aufmunternd [...], wohin er auch komme. Er schafft und befriedigt Bedürfnisse, er zieht den menschlichen Verkehr nach sich [...]«<sup>166</sup>. Die ältere Fixierung des Menschen nach seinem ständisch gestuften Subsistenzbedarf, der zum Beispiel für die Normierung der Bergarbeiterlöhne das Maß abgegeben hatte, wurde durch die Marktabhängigkeit aller Konsumenten, durch Bedürfnisentgrenzung und »Demokratisierung des Luxus«<sup>167</sup> abgelöst. Unüberschaubar wurde der Drang der Arbeiterfamilien nach besserer und hübscherer Kleidung, nach festem Schuhwerk, zur Teilnahme an den Annehmlichkeiten des Großstadtlebens, zum Konsum ehemals unüblicher oder gar verpönter Luxusgüter: »Die jetzige Generation«, so hieß es 1853 aus Bochum<sup>168</sup>, »deren gerühmte Klugheit gewöhnlich wie die Wecken für jeden Tag neu gebacken ist und nicht für die Zukunft aushält, hat mit den alten Moden auch die alten Gewohnheiten unserer Altvorderen abgelegt, und die Kunst der soliden Haushaltung ist gar sehr in Verfall gekommen«; die neuen Gewohnheiten »steigen auch in die niederen Sphären des Volks herab, an dessen Mark der sonst unbekannt Luxus wie ein gefräßiger Wurm nagt«.

Über Familienleben, Haushaltsführung und Wohnverhältnisse als dem Kern der nichtbetrieblichen Daseinsbedingungen vollzog sich die Eingewöhnung in das Stadtleben, das im Ruhrgebiet, wenn dessen Entwicklung zu großstädtischen Wachstumsdimensionen auch noch Jahrzehnte auf sich warten ließ, mehr und mehr die kleinstädtischen Begrenzungen sprengte. Die Arbeiterfamilie bildete den neben dem Betrieb wichtigsten Orientierungspunkt des Industriearbeiters; hier gliederte sich die Privatsphäre der Meinungen, Wünsche und Gefühle als Gegenpol zur betrieblichen Wirklichkeit, hier war der Ort unbefangener Reaktion auf die Erfordernisse der Arbeitswelt, der Mittelpunkt privaten Lernens und Erfahrens und der Anpassung mitgebrachter Wert- und Verhaltensorientierungen an die neuen Bedingungen. Einstweilen nur die Familie bot Chancen für eigene Gestaltungs-

---

Literatur zu kurz (bes.: *Gerhard Scherhorn*, *Bedürfnis und Bedarf. Sozialökonomische Grundbegriffe im Lichte der neueren Anthropologie*, Berlin 1959, z. B. S. 14 – 23) oder wird jedenfalls nicht im Sinne einer Verknüpfung industrialisierungsgeschichtlicher Phasen und Prozesse mit der Bedürfnisentwicklung untersucht (vgl. auch die sonst informative Untersuchung von *Johann Baptist Müller*, *Bedürfnis und Gesellschaft. Bedürfnis als Grundkategorie im Liberalismus, Konservatismus und Sozialismus*, Stuttgart 1971). Eine eigene »Geschichte der Konsumation« hat jüngst *Jean-François Bergier*, *Mensch und Gesellschaft in den Wandlungen des industriellen Zeitalters*, in: *Saeculum* 26, 1975, S. 181 – 190, gefordert; den wichtigsten Beitrag hierzu dürfte in der jüngeren Forschung mit dem Schwerpunkt der Nahrungsgewohnheiten *Hans J. Teuteberg*, *Studien zur Volksernährung unter sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Aspekten* (in: *ders./Günter Wiegelmann*, *Der Wandel der Nahrungsgewohnheiten unter dem Einfluß der Industrialisierung*, Göttingen 1972, S. 21 – 226), erbracht haben.

166 *Andree*, a. a. O., S. 286. Der Verfasser von: *Zur Arbeiterfrage*, in: *DVS 1857/III*, S. 81 bis 106, zweifelt S. 98, »ob nun der vermehrte Verdienst größere Bedürfnisse erweckt, oder ob größere Bedürfnisse die Leute anspornen, mehr zu verdienen [...]«

167 *Müller*, S. 42; vgl. S. 43 – 55, S. 80: »Die ökonomischen und sozialen Funktionen, die vordem [d. i.: vor der Zerstörung des Ganzen Hauses durch die Tauschgesellschaft] in inniger Verbindung den Charakter des Oikos bestimmten, werden nun auseinandergerissen und bilden die Partikel eines gesamtwirtschaftlichen Warenverkehrs [...] Nicht mehr die traditionellen Autoritäten entscheiden über das Leben in der liberalen Erwerbsgesellschaft, sondern die Tauschgesetze des Marktes. Auf diese Weise wird das Verhältnis der Menschen untereinander auf eine völlig neue Basis gestellt und die soziale Beziehung entemotionalisiert.«

168 *MSP 74/1853*; vgl. auch *RRZ 184/1850* (Korrespondenz aus Mülheim), wo beklagt wird, daß »der schnelle Wechsel des Besitzes, der immerwährende Übergang vom Reichtum zur Armut, von Pracht und Verschwendung zu Dürftigkeit und Elend, die Sittenverderbnis, die der Luxus nur zu leicht in seinem Gefolge hat«, der Wurm sei, »der an den schönsten Blüten der Volkswirtschaft nagt«; ferner ebda. 84/1855.

wünsche, für die Entwicklung betriebsfremder Aktivitäten, soweit die Freizeit, eine durchaus neue Erfahrung, hierfür überhaupt Raum ließ. Gegenüber jener eigenen Öffentlichkeit der Betriebe umfing die Arbeiterfamilie ein Bereich intimer kommunikativer Beziehungen sowohl als Stätte familiärer Begegnung als auch im Rahmen ihrer Erziehungs- und Sozialisationsfunktion; sie stellte selbst wiederum den Anknüpfungspunkt weiterer, vielfach gegliederter Kommunikationsnetze, für die das städtische Dasein den Hintergrund bildete. Da entwickelten sich, unter reger Beteiligung der Frauen, nachbarliche Beziehungen neuer, von den alten kleinstädtischen und dörflichen Nachbarschaften<sup>169</sup> zu unterscheidender Art auf der Ebene der Hausgemeinschaft oder der durch dieselbe Berufszugehörigkeit bereits verbundenen Wohnkolonie. Der Lebensmittelhändler und der Kramladen wurden ebenso zu konkreten Bezugspunkten des Arbeiterdaseins wie die Gaststätten und sonstigen Ausschankstellen, deren Bedeutung als Orte des Erfahrungsaustauschs kaum zu überschätzen ist. Von erheblicher gruppenbildender Kraft blieb auch die kirchengemeindliche Zuordnung der Arbeiterfamilien, das Gemeindeleben in Gottesdienst und Seelsorge<sup>170</sup>. Nach wie vor wurden hier wichtigste wertbildende Impulse erteilt<sup>171</sup>; die einstweilen unbezweifelte christliche Daseinserklärung und der kirchliche Ritus banden das Familienleben zwischen Geburt und Tod in feste Formen und wirkten hierin den Tendenzen ungebundener Kommunikation durchaus entgegen. Andererseits mochte die Autorität der Kirche durch ihre äußerliche Unabhängigkeit im sich abzeichnenden Interessenkonflikt erst recht wachsen; nicht zufällig vollzogen sich zahlreiche frühe Vereinsgründungen im Schoß der Pfarrgemeinden.

Die Organisation gleicher Neigungen und Wünsche in Vereinen war auch im Ruhrgebiet um die Jahrhundertmitte keine völlig neue Erscheinung. Die handwerklichen Mittelschichten und die kleinstädtische Honoratiorenschaft fanden sich längst in Geselligkeitsklubs, Wohltätigkeits- und Musikgesellschaften, Bildungs- und Gewerbevereinen, und die Monate revolutionärer Gärung hatten 1848/49 hier wie andernorts reichlich Bürgerwehren, demokratische, konstitutionelle und Piusvereine entstehen lassen<sup>172</sup>, die allerdings mit der reak-

169 Vgl. als neuere Darstellung *Franz Krins*, Nachbarschaften im westlichen Münsterland, Münster 1952.

170 Ein erster, informativer Versuch, Gemeindegeschichte nicht als Geschichte der einander ablösenden Pfarrer und der baulichen Kirchenveränderungen zu schreiben, sondern in die Entwicklung von Stadt, Bevölkerung und Wirtschaft einzubetten, ist die Studie von *Wilhelm Lackmann*, 100 Jahre St. Clemenspfarre Dortmund - Hombruch - Barop 1864 - 1964 im Rahmen der Industrialisierung dieses Raumes, Dortmund 1965.

171 Allerdings wurde im Revier schon in den 1850er Jahren gelegentlich ein religiöser Indifferentismus beklagt (z. B. RRZ 75/1854), der sich etwa darin äußerte, daß Mitglieder evangelischer Gemeinden katholische Feiertage mitfeierten.

172 Vgl. u. a. *Wilhelm Hüttermann*, Parteipolitisches Leben in Westfalen vom Beginn der März-bewegung im Jahre 1848 bis zum Einsetzen der Reaktion im Jahre 1849, Diss. Münster 1910; *Gottfried Huperz*, Die Anfänge der katholisch-politischen Vereinsbildung in Westfalen. Ein Beitrag zur Geschichte der katholisch-politischen Bewegung in Deutschland in den Jahren 1848 und 1849, Diss. Münster 1927; *Wilhelm Schulte*, Volk und Staat. Westfalen im Vormärz und in der Revolution 1848 - 1849, Münster 1954, S. 197 - 250; *Robert Jahn*, Essener Geschichte, Essen 1952, ND 1957, S. 433 - 438. - Die Städte des Ruhrgebiets haben sich, im Gegensatz zu Orten wie Iserlohn und Elberfeld, in den Revolutionsjahren nicht etwa durch besondere demokratische Aktivitäten hervorgetan, was »oben« durchaus bemerkt und honoriert wurde: Anlässlich der Anwesenheit von *Mantuffels* im Revier 1850 erbrachte der Düsseldorfer Regierungspräsident von *Massenbach* einen Toast auf die Städte Mülheim, Duisburg und Ruhrort als »drei Perlen im Lorbeerkränze des preußischen Adlers« (RRZ 222/1850); in weiteren Reden wurden die Mülheimer Landgemeinden, Kettwig, Werden und Steele, nicht aber Essen, eingereicht. Wegen ihres Patriotismus waren diese Orte gelegentlich »Zielscheibe des Spottes« in rheinischen liberalen Zeitungen, vgl. RRZ 280/1850.

tionären Vereinsgesetzgebung wieder von der Bildfläche verschwanden. In gewissem Umfang sind die in diesen politischen Vereinen zusammengeschlossenen Bestrebungen nach ihrer Unterbindung durch stärkeres Engagement in kommunalen Angelegenheiten, wo sich ein Ansatzpunkt politischer Partizipation öffnete, aufgefangen worden. Es könne nur, hieß es schon 1850<sup>173</sup>, »das wirkliche und wahre Gemeindeleben, sowie auch das Interesse der Regierung kräftigen und fördern, wenn recht viele an der Verwaltung teilnehmen und sich eine klare An- und Einsicht von den Bedürfnissen der Gemeinden und ihrer Anstalten machen«; nachdrücklich wurde die Öffentlichkeit der Gemeinderatssitzungen als »eine scharfe und mächtige Waffe gegen die Unehrliehen, die Heuchler und Saumseligen«, wurden angemessene Versammlungslokale und Publikumsstunden der Stadtverwaltungen gefordert<sup>174</sup>. Vielleicht noch mitgetragen vom Überschwang der Revolutionszeit, regten sich Bestrebungen zur Organisation von Gruppeninteressen anlässlich von Kommunalwahlen<sup>175</sup>, und hier und da kamen »Fragen eines schüchternen Untertanenverstandes«<sup>176</sup> auf, ob etwa wirklich erheblicher Gendarmeneinsatz »mit überflüssiger Gewalt« zur Sicherung der Polizeistunde erforderlich und ob ein solches Verfahren »die Liebe ruhiger Bürger zum Gesetz und seinen Vollstreckern« zu nähren geeignet sei. Soweit dies die Aufsichtsführung der Zensurbeamten zuließ, wurde die aufblühende Presse in den Zentralorten des Reviers zum Sprachrohr der um sich greifenden Kritik am Untertanen- und Kastengeist<sup>177</sup> und erfuhr darin und im Zuge ihrer Instrumentalisierung für regionale wirtschaftliche Belange selbst eine erhebliche Umgestaltung<sup>178</sup>.

Der Drang zum unbehinderten Informationsaustausch, zur freien Willensbildung, brach sich Bahn, und in seiner Konsequenz lag unabweisbar der Wunsch nach Mitgestaltung, nach Teilnahme an den Entscheidungsprozessen, jedenfalls aber nach freier Verfügungsgewalt über die jeweils eigenen Belange. Die Organisationsform dieser Tendenzen waren im Jahrzehnt nach der Märzrevolution die Vereine, die, dies ein beliebtes zeitgenössisches Bild, nunmehr »fast wie Pilze aus der Erde hervor« schossen<sup>179</sup>. Durch die ökonomische Entwicklung der 1850er Jahre trat das Vereins- und Assoziationswesen in eine neue Phase<sup>180</sup>. Der

173 RRZ 194/1850.

174 Ebda.

175 Vgl. etwa den Wahlaufdruck der III. Klasse, in: RRZ 166/1850, wonach man sich durch die Wahl von Kandidaten der anderen Abteilungen »keine Armutzeugnisse selbst ausstellen werde [...] Um die nötige Einigung zu erzielen, möge jeder mäßige Nachgiebigkeit und keinen störenden Eigensinn zeigen«. »Einigkeit macht stark«.

176 Aus Mülheim, RRZ 110/1853.

177 Vgl. aber: Zehn Jahre deutsche Preßfreiheit, in: DVS 1858/IV, S. 146 – 201, S. 169: »Gar oft beschleicht uns der Gedanke, ob nicht das gesamte Zeitungswesen, wie es jetzt sich entwickelt hat, nur ein Bedürfnis künstlicher Angewöhnung, ein kostspieliger Luxus, das Gewächs eines ausgearteten Organismus, also im Grunde entbehrlich, wo nicht schädlich sei«.

178 Zur Überwachung der ruhrindustriellen Presse sind zahlreiche Quellen überliefert; vgl. etwa für den Kreis Bochum StAM, Landratsamt Bochum 58. Über die Umgestaltung der Regionalpresse s. etwa MSP 99/11. 12. 1858: »Die Art des Verkehrs ist eine andere geworden [...]«; über die Schwerpunktverlagerung vom Politischen zum Wirtschaftlichen etwa *Erhard Behrbalk*, Die »Westfälische Zeitung«, Ein Beitrag zur Geschichte der westfälischen Tagespresse im 19. Jahrhundert (1848 – 1883), in: Dortmund Beiträge zur Zeitungsforschung 1, 1958, S. 85; ferner *Wöckener*, S. 77 f.

179 RRZ 81/1853.

180 Vgl. *Thomas Nipperdey*, Verein als soziale Struktur in Deutschland im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. Eine Fallstudie zur Modernisierung I, in: *ders.*, Gesellschaft, Kultur, Theorie. Gesammelte Aufsätze zur neueren Geschichte, Göttingen 1976, S. 174 – 205, S. 182; *Nipperdeys* These wird wörtlich bestätigt durch eine Bemerkung in: *Berggeist* 3, 1858, S. 633: »Dieses Streben der Gegenwart nach Vereinigung, von dem wir mit der lebhaftesten Freude Kenntnis nehmen, bildet eine zweite Phase des Assoziationswesens«.

fortschreitende Rückzug des Staats aus seinen wirtschaftsordnenden Funktionen unter gleichzeitiger Zunahme der nichtagrarischen, vor allem industriellen Erwerbstätigkeit sowohl der Zahl als auch dem Gewicht nach hatte in einer Übergangsphase ein Beziehungs- und Autoritätsvakuum geschaffen, in das die Assoziationen aller Schichten für alle Zwecke traten. Ein Blick in die zeitgenössische Presse bis hin zum wissenschaftlichen Schrifttum lehrt, welche Überzeugungskraft, welche magische Anziehung das »Zauberwort« der Assoziation<sup>181</sup> in einer Zeit reaktionärer Vereinsgesetzgebung, die freilich in erster Linie die Vereinigungen der Arbeiter und Handwerksgesellen traf, zu entfalten vermochte. Im Überschwang der Wirtschaftsblüte erschien vielen Beobachtern und Akteuren der freiwillige Zusammenschluß Gleichgesinnter zur Erreichung bestimmter Zwecke als die Grundformel der Gesellschaftsorganisation schlechthin: »Alles, was dem auf materiellem Leben sich großartig kundgebenden Fortschritt fremd geblieben, der veränderten Situation anzupassen und unserer gegenwärtigen Gesellschaftsordnung zu akkomodieren, kurz, alle Faktoren gegenseitig in Einklang und Übereinstimmung zum Besten aller zu bringen: Das ist die gemeinsame Basis, die gemeinsame Unterlage, auf der die vorliegenden Assoziationsbestrebungen [...] fußen müssen; je breiter sie sich hier aufstützen, [...] desto mehr wird das harmonische Ineinanderwirken aller Teile des gesellschaftlichen Organismus zustandegebracht sein«<sup>182</sup>.

Während in der älteren Phase das Bildungs- und Geselligkeitsbedürfnis des städtischen Bürgertums durchaus noch schichtübergreifend und in noch kaum spezifizierter, nichtökonomischer Aufgabenstellung die Vereinsbildung initiiert und überformt hatte, schälte sich nun in der Absonderung wirtschaftlicher Interessen, die sich der Vereinsform als des rechtlich und organisatorisch passendsten Instruments bedienten, der künftig gliedernde Charakter des Vereinswesens heraus. Wenn auch der kommunale Rahmen für Vereinsgründungen weiterhin die besten Voraussetzungen bot und die bürgerlichen Ideale jenes »aut prodesse aut delectare«, der nützlichen Bildung und Unterhaltung, und der Unterhaltung durch Bildung, noch lange in Klubs und Zirkeln unverminderte Attraktivität genossen, entstanden aus und neben ihnen doch zunehmend zweckvermittelte, interessenverbundene Organisationen<sup>183</sup>, zu denen die wirtschaftliche Expansion und die Tendenzen großbetrieb-

181 *Rudolf Braun*, Sozialer und kultureller Wandel in einem ländlichen Industriegebiet (Zürcher Oberland) unter Einwirkung des Maschinen- und Fabrikwesens im 19. und 20. Jahrhundert, Erlenbach-Zürich/Stuttgart 1965, S. 139 ff. Ausführlichere zeitgenössische Äußerungen finden sich etwa regelmäßig in den »Historisch-Politischen Blättern« (z. B. Jahrgänge 1857, 1860, 1863), in der DVS (z. B. Die cooperative Association in Deutschland, 1855/II, S. 51 – 107, hier S. 51 f. über die Vieldeutigkeit des Begriffs, mit der auch der Berggeist kämpfte: vgl. 2, 1857, S. 1 über die »Assoziation des Kapitals mit der Arbeit«, auch S. 73); vgl. ferner: Die Sparcassen als Glieder in der Kette der auf das Princip der Selbsthilfe aufgebauten Anstalten, in: Zeitschrift des Kgl. Preussischen Statistischen Bureaus 1, 1861, S. 85 – 118, bes. S. 85 bis 90. Die Liste ausführlicher Äußerungen ließe sich fast beliebig verlängern. Aus der neueren Literatur vgl. neben der für die frühe, primär nichtökonomische Phase grundlegenden Studie von *Nipperdey* bes. *Conze*, *Pöbel*, a. a. O., S. 129 ff.; *Otto Büsch et al.* (Hrsg.), *Die frühsozialistischen Bünde in der Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung*. Vom »Bund der Gerechten« zum »Bund der Kommunisten« 1836 – 1847. Ein Tagungsbericht, Berlin 1975, S. 190 f., 196 – 200.

182 *Berggeist* 3, 1858, S. 633 (z. T. gesperrt); vgl. auch oben Anm. 138. An weiteren Stimmen aus dem Ruhrgebiet s. RRZ 104 – 106, 135/1853, 113/1854, wo im Blick auf die Arbeiterschaft Assoziationen im guten und im schlechten Sinn unterschieden werden; zum Arbeitervereinswesen im Ruhrgebiet insgesamt s. *Tenfelde*, S. 479 – 555.

183 Die Entwicklung zahlreicher Gewerbevereine zu Organisationen des handwerklichen Mittelstands stützt diese These. Als mißlungen muß in diesem Zusammenhang die Studie von *Helmut Alfred Fliegner*, Gewerbevereine in den preussischen Rheinlanden in der ersten Hälfte des

licher Produktion insbesondere durch die Form ihrer Kapitalbeschaffung und -organisation einzuladen schienen. Die »modernen Geldassoziationen« gewönnen, hieß es 1856, tagtäglich größere Bedeutung; wichtig sei daher »die Besprechung einer jeden Maßnahme und Einrichtung, welche geeignet ist, die Führung und Verwaltung so kolossaler Vereine mehr und mehr zu regeln und zu sichern«<sup>184</sup>.

In der Organisation ihrer Interessen besaß die Seite der Unternehmer und Kapitaleigner aufgrund ihres Bildungsvorsprungs und der Übersichtlichkeit der kleineren Zahl entscheidende Vorteile. Man bediente sich im Ruhrgebiet seit längerem der Handelskammern<sup>185</sup> zur gemeinsamen Willensäußerung und beriet daneben in einer Reihe von durch gemeinsamen Kuxenbesitz und manche anderen Beziehungen verbundenen Gruppen über Haltung und Maßnahmen gegenüber der staatlichen Bergbaudirektion<sup>186</sup>. Die Ruhrgewerken ergriffen im Mai 1848 ohne Verzug die Chance der Interessenvertretung durch eigene Abgeordnete in Frankfurt und Berlin; in der preußischen Hauptstadt existierte anlässlich der Kommissionsberatungen eines neuen Berggesetzentwurfs, der wie seine Vorgänger am Widerstand der Bergbehörden scheitern sollte, vorübergehend eine Art Lobby von ruhrindustriellen Interessenvertretern. Als deren ständige anerkannte Vertretung war nun analog zu den Handelskammern eine eigene Gewerkenkammer im Gerede<sup>187</sup>. Nachdem in den folgenden Jahren durch die eingeleiteten Maßnahmen zur Liberalisierung des Bergrechts schrittweise die größten Steine des Anstoßes verschwunden waren, lebten Ansätze zur Organisierung der gemeinsamen Interessen erneut in den Krisenjahren seit 1858 auf, als die Überwindung der Absatzstockung nur noch durch vereinte Anstrengungen möglich erschien<sup>188</sup>; in dieser Zeit wurde ein über die bergbaulichen Betriebe hinausreichender Zentralverein aller Aktiengesellschaften in Rheinland und Westfalen beraten<sup>189</sup>. »Mehr und mehr« suchte man »sich aneinander zu schließen, um durch gemeinsames Wirken gleiche Interessen zu fördern [...] und so durch Assoziation der geistigen und materiellen Kräfte aller einzelnen den Zwecken der Gesamtheit zu dienen«<sup>190</sup> – einer Gesamtheit der Kapitalinteressen allerdings, die sich noch gern des alten Gemeinwohl-Vokabulars bediente. Die neue Einfluß- und Aktionsform der Interessenvereine bildete künftig den weithin ausstrahlenden Pol der

---

19. Jahrhunderts. Ihre Beziehungen zum Zentralgewerbeverein in Berlin, zu den wirtschaftlichen, politischen und gewerberechtlichen Tagesfragen in den Frühphasen der Industrialisierung, Diss. Bonn 1972, gelten. Von den Gewerbevereinen des Ruhrgebiets erwähnt Fliegner nur den Duisburger.

184 *Bergeist* 1, 1856, S. 78; vgl. ebda. 2, 1857, S. 266. Zum Zusammenhang s. *Jürgen Kocka*, Unternehmer in der deutschen Industrialisierung, Göttingen 1975, S. 68 – 73.

185 Vgl. zusammenfassend: *Walther Däbritz*, Die Entstehung der rheinisch-westfälischen Handelskammern, in: *Hellmuth Herker* (Hrsg.), *Beiträge zur Wirtschaft und Verwaltung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet*, Essen 1941, S. 131 – 151; *Gerhard Schulz*, Über Entstehung und Formen von Interessengruppen in Deutschland seit Beginn der Industrialisierung, in: *ders.*, *Das Zeitalter der Gesellschaft*, München 1969, S. 222 – 251, S. 234 f.

186 Vgl. *Friedrich Zunkel*, Die Rolle der Bergbaubürokratie beim industriellen Ausbau des Ruhrgebietes, 1815 – 1848, in: *Wehler* (Hrsg.), *Sozialgeschichte heute*, S. 130 – 147.

187 Hierzu *Wöckener*, S. 118 – 126; *Mertens*, S. 59 – 71.

188 Eine aus den Quellen gearbeitete Geschichte des »Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund« fehlt noch; vgl. bisher *Entwicklung*, Bd. 11, S. 40 – 73; *Ernst Jüngst*, Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Vereins [...] 1858 – 1908, Essen 1908; *Friedrich Schunder*, Tradition und Fortschritt. Hundert Jahre Gemeinschaftsarbeit im Ruhrbergbau, Stuttgart 1959, S. 34 – 54.

189 Nach *Bergeist* 3, 1858, S. 540.

190 Ebda., S. 511; s. auch *Hansjoachim Henning*, Das westdeutsche Bürgertum in der Epoche der Hochindustrialisierung 1860 – 1914. Soziales Verhalten und soziale Strukturen, T. 1: Das Bildungsbürgertum in den preußischen Westprovinzen, Wiesbaden 1972, S. 58.

wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Unternehmerorganisation, in der allerdings der Kohlenbergbau des Ruhrgebiets weit vorgeprescht war und die sich im nichtbergbaulichen Bereich noch stärker auf mancherlei Bekanntschaften, informelle Kreise, gesellige Klubs<sup>191</sup>, Vertretung durch Handelskammern und in Magistraten stützte. Hier entstanden eigene, durch die Gemeinschaft der Kapitalinteressen veranlaßte und überformte, kommunikative Netze in weitreichender Verästelung, im Kern jedoch um eine recht kleine Anzahl einflußreicher Gewerken und Unternehmer gruppiert, die nach ihrer »Rolle des Aschenbrödels« in vergangenen Jahren nun selbstbewußt jenen auf die Erhaltung von Vorrechten gerichteten, »verkehrten bergmännischen Korpsgeist« abgestreift hatten und einen neuen Zusammenhalt beschworen, der »nicht die ängstliche Obhut des ›Altväterhausrats‹« wiederholte, sondern »vielmehr eine den tatsächlichen Verhältnissen adäquate Stellung zur Außenwelt« wünschte. Der große Verkehr hatte die Bergbaureviere erschlossen »und zwang dadurch auch den Bergmann, herauszutreten aus seiner Abgeschlossenheit«; nun galt es, des »alten Sauerteigs« vollends ledig zu werden, »und geschähe es, wie auch mitunter geschieht, vom Standpunkte des einseitigsten Interesses! Ja, wir leben im Zeitalter des Dampfes [...]«<sup>192</sup>. So war man gegen Ende des Jahrzehnts in der ruhrindustriellen Oberschicht seiner Stellung und Möglichkeiten innegeworden. »Dank der Assoziationen« hatte man gerade im Bergbau ein Glied nach dem anderen in jener Kette geschmiedet, »die eine abgelebte Zeit an eine neue, schönere Ära bindet«<sup>193</sup>.

Die unternehmerischen Vereinigungsanstrengungen sind nur der weithin sichtbarste, fortgeschrittenste Ausdruck der sich überall regenden Bestrebungen zur Organisation um die aus der Position im Produktionsprozeß resultierenden Interessenschwerpunkte. Gerade der handwerkliche Mittelstand sah sich hierin durch die Erinnerung an die Enge ehemaliger Zunftbestimmungen eher belastet als bestärkt, mußte es doch besonders schwierig erscheinen, zwischen Zunft und freier Konkurrenz einen Weg zu finden, der den Bedürfnissen freien Warenverkehrs entsprach und zugleich die Gruppeninteressen gerade auch gegenüber der Übermacht der Großindustrie wirksam bewahren half<sup>194</sup>. Obwohl die Quellen hierin besonders schweigsam sind, lassen sich Tendenzen zur Interessenartikulation und -vereinigung auch bereits in der Industriearbeiterschaft erkennen, die allerdings mit ihrem Bildungsdefizit und ihrer kommunikationshinderlichen Herkunftsvielfalt, mit der Auslieferung an betriebliche Herrschaft und Marktverhältnisse, mit der vereins- und versammlungsrechtlichen Beschränkung und dem Argwohn des Obrigkeitsstaats die schwersten Hypotheken hierfür mitbrachte. Auch blieben die Vereinsgründungen der Arbeiter vorläufig den Vorbildern der bürgerlich-kleinstädtischen Vereinswelt verhaftet oder bedienten sich der kirchengemeindlichen Zugehörigkeit als einigenden Bandes um den geistig-seelsorgerischen

191 Eine »gesellige Réunion« der Ruhrgewerken und Unternehmer bestand gegen Ende der 1850er Jahre mit regelmäßigen Treffen in Rolandseck; zu ihrer Tendenz vgl. die folgenden Zitate aus den Berichten über solche Zusammenkünfte.

192 Berggeist 5, 1860, S. 677, 707 f.

193 Ebda., S. 2. – Die schon in den Monaten der Revolution offenkundigen Anstrengungen zur Wahl eigener Abgeordneten im Interesse des Ruhrbergbaus traten, nachdem durch den Prinzregenten einige wahlkampfeinschränkende Bestimmungen beseitigt worden waren, erstmals 1858 wieder deutlich hervor; vgl. RRZ 273/1858 mit einem Plädoyer für den Kandidaten Dr. Hammacher: »Durch uns selbst und nur aus dem Kreis selbst müssen wir unsere Interessen vertreten lassen [...]«; s. ebda. 264, 275/1858.

194 Vgl. MSP 45/1853 über die Organisation des Handwerks: »Daß diese mit dem früheren Zunftwesen einige Ähnlichkeit haben wird, kann keinen Grund abgeben, sie überhaupt zu verwerfen«.

Mittelpunkt von Pfarrer und Kirche. Dies galt insbesondere für die Bergarbeiterschaft, die hierin sowohl ihrer überkommenen religiösen Neigung innewerden mochte als auch einem durch das Knappschaftsgesetz von 1854 geweckten Bedürfnis entsprach. Die hierin ausgesprochene Entkleidung des knappschaftlichen Zusammenhangs von seinem ständischen Zierat, die Beschränkung der Knappschaft auf allein versicherungsrechtliche, in Notfällen existenzsichernde Funktionen hatte andererseits ein Autoritäts- und Beziehungsvakuum hinterlassen, in das nun seit 1855 die bergmännischen Knappenvereine mit ihrer Pflege ständischer Traditionen unter der wertbildenden Obhut der katholischen Kirche traten. Demgegenüber scharten sich die Arbeiter in nichtbergbaulichen Gewerben anfangs vor allem um teils handwerklich-branchenverbundene, teils kommunal-gewerbeübergreifende, neuerdings auch von Werksleitungen ins Leben gerufene Unterstützungseinrichtungen<sup>195</sup> als Sterbe- oder allgemeine Unterstützungskassen bei Krankheiten und sonstigen Notfällen. In diesen Vereinen fiel der zeitgenössisch so verbreitete Gedanke der Hilfe zur Selbsthilfe als Lösungsvorschlag gegenüber den Erscheinungen der Sozialen Frage<sup>196</sup> auf fruchtbaren Boden; aber selbst an weitergehenden Vorschlägen an die Adresse der »handarbeitenden Klassen« mit dem Ziel der Überwindung des »gegenwärtigen atomistischen Verhältnisses«, jener »ökonomischen und sittlichen Isolierung und zugleich unorganisch toten, aufgelösten Massenhaftigkeit«<sup>197</sup>, hat es nicht gefehlt, selbst wenn, wie in diesem Fall, die Vereinigung der gleichermaßen Betroffenen am Ende solcher Überlegungen stand.

Das Ruhrgebiet hatte immerhin bereits im Anschluß an die revolutionären Ereignisse von 1848/49 zeitweise aktive gewerkschaftliche Vereinigungen unter den Duisburger Zigarrenarbeitern und Essener Buchdruckern gesehen; der Essener Vermessungsingenieur *Franz Schwenniger* wirkte führend in der »Arbeiterverbrüderung« und half selbst mit bei der Gründung eines freilich bald darauf eingeschlafenen Essener Arbeitervereins<sup>198</sup>. Im nachrevolutionären Jahrzehnt waren solche Vereinigungen jedoch undenkbar, und die Grundbedingung des wirtschaftlichen Interessenkampfes, das Recht zur Koalition, hat unter tatkräftiger Mitwirkung linksliberaler Kräfte erst gegen Ende der 1860er Jahre erstritten werden können. Wenn es dennoch zu vereinzelt Maßnahmen von Arbeitern zur Verbesserung ihrer Lage bereits im Jahrzehnt des ersten Konjunkturaufschwungs und zu Vereinsgründungen gekommen ist, so spricht dies für die Durchschlagskraft der Tendenzen zur Neuorientierung der kollektiven Kommunikations- und Aktionsmuster.

In dem wohlorganisierten Körper der ständischen Bergbaubelegschaft hatte es auch an

195 Vgl. *Mülmann*, Bd. II, 2, S. 698 – 705 und *L. Jacobi*, Statistische Nachrichten über die gewerblichen Unterstützungskassen des Regierungs-Bezirks Arnsberg im Allgemeinen und die Kranken- und Unterstützungskassen für Meister und Arbeiter des Hoerder Bergwerks- und Hüttenvereins insbesondere, in: Zeitschrift des Central-Vereins in Preußen für das Wohl der arbeitenden Klassen 3, 1861, S. 84 – 114. Als Beispiel vgl. die Statuten der 1854 gegründeten Kranken- und Sterbelade für Handwerker und Bergleute in Heißen, Mülheim und umliegenden Ortschaften, in: *Die Einrichtungen zum Besten der Arbeiter auf den Bergwerken Preußens*, 2 Bde., Berlin 1875/76; Bd. 1, Anhang, S. 12 – 16.

196 Vgl. etwa über Sparvereine: *Berggeist* 3, 1858, S. 552, 617, 630; S. 552: »Nur auf dem Wege der Praxis kann diese Lösung der sozialen Frage möglich sein. Die Assoziation vieler Kräfte zu gemeinsamem Handeln ist ein Mittel; das zweite sind die Sparkassen für Arbeiter [...]«.

197 Die cooperative Association, S. 52 f.

198 Vgl. [*Hans Pelger*], Aufbruch 1864 – 1890. Die Geschichte der Sozialdemokratischen Partei Duisburgs, Bd. 1, o. O., o. J. [Duisburg 1964], S. 14 – 27; *Friedrich Meisenburg*, Die Stadt Essen in den Revolutionsjahren 1848 – 1849, in: Beiträge zur Geschichte von Stadt und Stift Essen 59, 1940, S. 121 – 274, S. 244 f. u. ö.; zu Schwenniger jetzt: *Ernst Schmidt*, Franz Schwenniger 1822 – 1867. Leben und Wirken eines Revolutionärs der frühen deutschen Arbeiterbewegung, in: Das Münster am Hellweg 27, 1974, S. 83 – 124.

Kanälen und Eingriffsmöglichkeiten zur Regelung von Konflikten, wie sie zwischen Gewerken und Arbeitern und im Verhältnis zu den Bergbeamten oft genug entstanden und durch Lohnstreitigkeiten und Knappschaftsangelegenheiten genährt wurden, nicht gefehlt. Der übliche, dem ständisch-obrigkeitlichen System entsprechende Weg zur Beilegung solcher Konflikte war die Beschwerde an das Bergamt, im Rekurs an Oberbergamt und Ministerialbehörde; nach erfolglosem Abschluß einer solchen Prozedur ermöglichte die Immediateingabe eine letzte Überprüfung der Angelegenheit, und seit Bestehen von Parlamenten kam das Bittgesuch an die Petitionsausschüsse als allgemeines Bürgerrecht hinzu. Bergleute und Gewerken haben seit den Anfängen des preußischen Bergbaudirigismus im Ruhrgebiet den »ordentlichen« Beschwerdeweg bis hin zur Immediateingabe und Petition häufig beschritten; eine letzte Bewährungsprobe hat diese Form der Konfliktregelung in den Revolutionsmonaten 1848 bestanden, als sich auch innerhalb der Ruhrbergarbeiterschaft Wünsche nach Verbesserung der Knappschaftsverhältnisse, nach größerer Freizügigkeit und Hinzuziehung bei der Lohnnormierung regten. Den Bergbehörden gelang es trotz zugleich anbrandernder Gewerkenforderungen und angesichts einer krisenhaften Geldklemme in den März- und Apriltagen 1848, die Forderungen der Bergleute durch angeordnete, geregelte Wahl von Vertretern auf Belegschaftsebene parallel zu den längst mit Aufgaben der Mitverwaltung betrauten, mittelbar gewählten Knappschaftsältesten zu kanalisieren; anders als bei Knappschaftsältestenwahlen diente hier der Belegschaftsrahmen als die organisatorische Einheit der Willensbildung. Die Vorstellungen der Delegierten wurden hierauf im üblichen Behördenverfahren gehört, beraten, berichtet und begutachtet, und die Dauer dieser Prozedur allein schlifft den ursprünglichen Elan ab<sup>199</sup>.

Das Beispiel zeigt, daß schon in ständischer Zeit innerhalb der Bergarbeiterschaft, die über ein in Jahrzehnten geformtes und gestärktes Geflecht sozialer Beziehungen innerhalb und außerhalb der Gruben verfügte, die Möglichkeit der Interessenartikulation stets latent war. Der Vorteil eines im Vergleich zu anderen Gewerben besseren, planvoll geförderten Bildungsstandes und die Stetigkeit der bergmännischen Belegschaftsbildung: ihre geringe Fluktuation, die Eindeutigkeit betriebsplanerischer Entscheidungen und Transparenz der behördlichen Belegschaftsführung und -kontrolle in Betrieb und Knappschaft, hatten längst ein gemeinsames Bewußtsein, das Wissen um beruflich-gesellschaftliche Identität, zwischen den Bergleuten entstehen lassen. Trotz der besonderen hierarchischen Wertorientierung des Systems, seiner Verwurzelung in agrarisch-feudalen Wertbezügen und Zuordnung auf die monarchische Autorität des obersten Bergherrn, die aus dem Gruppen- ein Standesbewußtsein formten, hatte sich aus den kommunikationsstimulierenden Anstößen von Arbeitswelt und Behördenleitung ein Vorrat an bewußtgewordener Gemeinsamkeit gebildet, der gewöhnlich, wie 1848/49 oder auch als Gruppenbeschwerde von Belegschaften und Knappschaftsmitgliedern, in den »gesetzlichen« Bahnen der Bergbaubürokratie verblieb, aber als mögliche Grundlage von Interessenartikulation und -organisation bereits über sie hinauswies. So haben sich die Bergleute schon in der Revolutionszeit über die Presse an die Öffentlichkeit gewandt und bedienten sich dieses Vorgehens weiterhin. In einer im Jahre 1851 öffentlich ausgetragenen Auseinandersetzung zwischen Bergleuten und Gewerken der Zeche Wiese über allgemeine Fragen der Betriebsverhältnisse, vor allem über den Schießpulverhandel eines Grubenbeamten der Zeche, betonten die Bergleute, ausdrücklich auf den üblichen Beschwerdeweg verwiesen, »daß wir nur den Zweck hatten, rein und klar unsere

199 Vgl. Einzelheiten bei Tenfelde, S. 185 – 210.

Verhältnisse und Wünsche vorzutragen, daß unsererseits keine Angriffe auf Personen, sondern nur auf die Sache, in Verfolg unseres Interesses, geschehen sind«<sup>200</sup>. So sind die Bestrebungen zur Vertretung ihrer Gruppeninteressen in der ständischen Bergarbeiterschaft deren endgültiger Auflösung und rechtlichen Freisetzung sogar vorausgegangen.

Völlig anders stellte sich die Lage in der nichtbergbaulichen Arbeiterschaft, in den Großbetrieben der Hüttenindustrie und Metallverarbeitung, in der Handwerkerschaft des Reviers und unter den städtischen und ländlichen Tagelöhnern dar. Von einem seit längerem gereiften Zusammenhalt konnte hier keine Rede sein: Die Handwerksgehlen im Revier, meist in Kleinbetrieben unter Kost und Logis vereinzelt, sahen sich zudem guten Zukunftsaussichten gegenüber; der handwerkliche Einmannbetrieb besaß noch eine starke Stellung. Auf den Hüttenwerken in Hörde, Oberhausen, Essen-Borbeck oder Duisburg, bei Krupp oder im Bochumer Verein fanden sich in der Phase stärkster Expansion um einen kleinen, hochbezahlten, fest dem Werk verbundenen Kern von Facharbeitern überaus heterogene, fluktuierende Belegschaftsteile aus Zuzüglern, Saisonarbeitern und, in geringerer Zahl, Ansässigen<sup>201</sup>. Auch und vielleicht gerade innerhalb dieser Betriebe und Belegschaften entstanden Spannungen zwischen Arbeitern und Vorgesetzten über Fragen der Arbeitsorganisation, der Entlohnung und Arbeitszeit, deren Regelung sich jedoch nicht auf die Stabilität gereifter Gruppenbeziehungen stützen konnte und die daher kaum über die Betriebstore hinausdrangen oder doch spätestens durch die Schlichtungsversuche von Behörden und angesehenen Bürgern aus dem Wege geräumt wurden. Obwohl die neue Erscheinung industrieller Arbeitskonflikte in den 1850er Jahren am englischen Beispiel auch im Ruhrgebiet mit einiger Aufgeschlossenheit diskutiert wurde<sup>202</sup> und es an gelegentlichen Streikgerüchten nicht fehlte<sup>203</sup>, liegen über Arbeitseinstellungen aus dem nichtbergbaulichen Bereich keine Nachrichten vor<sup>204</sup> – mit der Ausnahme des Mülheimer Schifferpersonals. Neben diesen rauhbeinigen, als ungebildet verschrieenen Pferdetreibern und Nachenknechten, die zum Beispiel Anfang des Jahres 1854 anscheinend mit einigem Erfolg ihre Arbeit nur nach angemessener Lohnerhöhung aufnehmen wollten<sup>205</sup>, haben nur die Bergleute Ansätze eigener Willensartikulation gezeigt.

Wie weit unter ihnen Solidarität herstellbar war und bis zu eigenen Organisations- und Aktionsformen außerhalb der behördlichen Konfliktregelung geführt werden konnte, sollte die tiefe, über Jahre anhaltende Erregung innerhalb der Bergarbeiterschaft seit 1858 zeigen<sup>206</sup>. Die unglückliche Spaltung des Belegschaftskörpers in ständige und unständige Bergleute mit ihren Auswirkungen auf die Lohngestaltung und Arbeitsplatzwahl und eine seit

200 RRZ 113/1851, über den Vorgang im selben Jg. die Nr. 99, 103, 107, 108, 112.

201 Für Krupp vgl. die Studien von *Ehrenberg/Racine*; s. im übrigen die Bemerkungen oben Anm. 150.

202 Z. B. machte ein Aufsatz über »Die Arbeiter Englands« (MSP 101/1853) die Leser mit der Bedeutung von »Strikes« bekannt; vgl. auch RRZ 137, 212/1857. Im allgemeinen ist die Frage eines Koalitionsrechts der Arbeiter in den 1850er Jahren noch ablehnend beurteilt worden; vgl. Zur Arbeiterfrage, in: DVS 1857/III, S. 81 – 106, bes. 94 – 106. – Über einen Fall öffentlich ausgesprochenen Dankes mehrerer Duisburger Hüttenarbeiter an Landrat, Bürgermeister und Polizei für gewährte Schlichtung vgl. RRZ 70/1858.

203 Z. B. RRZ 75/1854.

204 Das Urteil stützt sich auf die Durchsicht der Tagespresse sowie auf das rückblickende Gutachten der Regierung Arnsberg zum Koalitionsrecht vom 20. 6. 1865, in: StAM Regierung Arnsberg I 558, Bl. 8 – 33 (Entw.).

205 Nach RRZ 17/1854; vgl. *Fischer*, Herz des Reviers, S. 254 f., 278.

206 Hierzu *Tenfelde*, S. 561 – 591; vgl. schon zeitgenössisch *Albert Serlo*, Die Beschwerden gegen die neue Organisation der Knappschaftsvereine im Distrikte des Königlichen Oberbergamtes zu Dortmund, Essen 1859.

langem anhaltende Teuerung hatten seit Beginn der 1850er Jahre wiederholt zu Eingaben von Belegschaftsgruppen, gelegentlich sogar zu kleinen Arbeitseinstellungen auf Franziska Tiefbau bei Witten im Jahre 1850, auf Freie Vogel & Unverhofft 1853, auf Ver. Hamburg 1857 geführt, denen stets mit den üblichen Strafmaßnahmen für »willkürliches Feiern« begegnet wurde. Den eigentlichen Anlaß zum Ausbruch von Unruhen gab allerdings ein 1857 in Kraft getretenes, 1858 an die Arbeiterschaft ausgegebenes Knappschaftsstatut auf der Grundlage des Knappschaftsgesetzes von 1854, das die Verwaltung des Instituts der Selbstverwaltung durch Gewerken und Knappschaftsälteste unter behördlicher Aufsicht übergeben hatte. Während hierbei einzelne Leistungsgrundsätze und Leistungen nicht unbedeutend verbessert werden konnten, wurde der Knappschaftsverband als das Instrument der ständischen Belegschaftsformung den Bergbehörden nunmehr entzogen, und das Übergewicht der Grubenvertreter in den Knappschaftsvorständen machte sich bald bemerkbar. Gegen diese erwartbare Gewerkenmacht, mehr noch gegen die im Statut wie bisher festgesetzte Regelung der Freizügigkeitsfrage und gegen einzelne Bestimmungen haben sich die Bergleute vehement gewehrt. Unter dem Verlangen nach Wiederherstellung der alten Knappschaftsordnung von 1824, nach Restitution der behördlichen Leitung also, verweigerten seit Mai 1858, ausgehend von Gruben im Raum Witten, zahlreiche Belegschaften die Annahme der neuen Knappschaftsstatuten, der von den Behörden die Bedeutung der Anerkennung beigemessen worden war. Die Bergämter suchten sofort die Unruhe nach dem Vorbild von 1848/49 zu steuern und ließen Belegschaftsvertreter wählen, die die Wünsche der Bergleute vortrugen und in Petitionen formulierten; der Überredungskraft dieser Delegierten gelang es bis August 1858, die letzten Statutenverweigerer zu überzeugen, und Ende des Jahres wurde eine Amnestie der zahlreichen anhängigen Disziplinarstrafen gegen die Bergleute verkündet. Im Verlauf ihrer Statutenkampagne gelangten die Bergarbeiterdelegierten, die ihr Mandat stets nur in Bindung an die Belegschaftsversammlungen wahrnahmen, zu Ansätzen einer Organisation des Protests über den Belegschaftsrahmen hinaus, indem Versammlungen über die Presse einberufen, Gelder zur Reisefinanzierung eingesammelt und Verbindungen zum anderen Bergamtsbezirk angebahnt wurden.

Die Forderungen der Bergleute waren wegen ihrer Zwiespältigkeit aussichtslos. Freizügigkeit der Arbeitsplatz- und Wohnortwahl unter Beibehaltung der alten knappschaftlichen Privilegien, unter ihnen das Recht auf Arbeit der längerdienenden Familienväter, waren nicht miteinander zu vereinbaren<sup>207</sup>. So blieben auch die weiteren Aktionen der Bergleute, vor allem die geschlossene Weigerung ganzer Revierbelegschaften im Essener Raum um die Jahreswende 1858/59, sich turnusgemäß in die jeweils höhere Klasse der Knappschaftsmitgliedschaft einschreiben und feierlich verpflichten zu lassen, zum Scheitern verurteilt. Der Gedanke der Anrufung des Monarchen, des Inhabers des Bergregals, wie er zum letztenmal im großen Bergarbeiterstreik 1889 mit dem Erfolg einer spektakulären Bergarbeiteraudienz aufgekommen ist, wurde bereits im Herbst 1858 in die Tat umgesetzt; leider ist über das Resultat nichts bekannt. Immerhin wurde seit 1859 unter Zuziehung der Oberpräsidenten der Westprovinzen die Freizügigkeitsfrage beraten; die Wünsche der Bergleute spielten in der Motivation des Gesetzentwurfs von 1860 eine gewichtige Rolle. Die Erregung hielt auch über den Erlaß dieses Gesetzes hinaus an; man mochte sich nicht

<sup>207</sup> Die aus der Begegnung des alten Bergbaudirigismus und seiner Sozialformen mit den expansiven Kräften der Industrialisierung geborene Konfliktsituation ist schon zeitgenössisch in der Öffentlichkeit nicht mehr völlig verstanden worden; vgl. etwa RRZ 119/1858: »Der Grund dieser Aufregung ist ein sittlicher, es ist die Beschränkung der persönlichen Freiheit, die ein Mann höher achtet, als wie Geld«.

in die nun vollkommene Gewerkenautorität einfinden<sup>208</sup>. Die Anfang 1859 mit Entlassungen hereingebrochene Absatzkrise hatte überdies einen Vorgeschmack der künftigen betrieblichen Machtverhältnisse gegeben; der Verdienst mancher Bergleute hat sich im Laufe dieses Jahres halbiert<sup>209</sup>. Hiergegen ist es noch im Januar und Februar 1859 auf einigen Essener Gruben zu Belegschaftsversammlungen und Streikaufrufen gekommen, die ein letztes Mal durch den persönlichen Einsatz von Bergbeamten mit beschwörenden Appellen und Hinweisen auf die Rechtslage im Keim erstickt werden konnten. Wiederum im Belegschaftsrahmen und unter tatkräftiger Führung einiger der ehemals gewählten Delegierten, zeigen diese Streikversuche bereits ganz das Bild der in der Depression der 1870er Jahre überwiegenden Abwehrstreiks gegen Lohn- und Arbeitszeitdruck; sie zeigen insbesondere, wie rasch die behördliche Allgegenwart, ihre Wert- und Verhaltensautorität abgestreift und zu einer eigenen Solidarität der kollektiven Interessen geschritten werden konnte, wenn die Grundbedingung ungebundenen Erfahrungs- und Informationsaustauschs erfüllt war. Ganz richtig ist in bergbehördlichen Kreisen der Umstand einer »großen Anzahl auf kleiner Fläche zusammengedrängter Arbeiter«, also die Vervielfältigung potentieller kommunikativer Beziehungen, für die Erregung der Arbeiter mitverantwortlich gemacht worden<sup>210</sup>. Der Essener Bergamtsdirektor Herold beobachtete sogar, daß »bei den Einschreibungen die Annahme des Statuts vorzugsweise von den Belegschaften der an der Köln-Mindener Eisenbahn und bei Essen gelegenen Gruben geweigert worden ist – eine Erscheinung, die nicht durch Zufall herbeigeführt sein wird und als Folge stattgefundener Verabredungen angesehen werden muß«<sup>211</sup>.

Gegen Ende des Jahrzehnts nach der Jahrhundertmitte, in dem in einer gewaltigen Umformung und Neubewertung des Erwerbslebens im Ruhrgebiet die Grundlagen schwerindustriellen Wirtschaftens und in ihnen die Strukturbedingungen lohnabhängigen Daseins für mehr als zwei Drittel der Revierbevölkerung gelegt worden waren, hatte somit auch der Prozeß der gesellschaftlichen Umschichtung bereits ein Ausmaß erreicht, das die Willensartikulation und selbst Organisation der neuen Interessen- und Meinungsblöcke einschloß – freilich unter charakteristischen Rechts-, Bildungs- und damit Chancendifferenzen, für deren Verminderung noch auf mittlere Sicht zahlreiche Voraussetzungen fehlten. Waren künftig die Strukturbedingungen freier Meinungsäußerung, Interessenformulierung und Mitentscheidung auch für die Arbeiterschaft vor allem durch die potentielle Vervielfältigung, Entgrenzung und neue Beliebigkeit kommunikativer Beziehungen zwar erfüllt, so bestanden andererseits noch auf Jahrzehnte die vielfältigen überkommenen, zum Teil auch den neuen Produktionsformen und gesellschaftlichen Daseinsbedingungen und ihnen korrespondierenden Herrschaftsverhältnissen zuzuschreibenden Hemmnisse der Interessenfindung fort.

208 Vgl. bes. *Adelmann* (Hrsg.), *Quellensammlung*, Bd. 1, S. 129 – 136.

209 Nach einer Bemerkung RRZ 24/1859.

210 StAM OBA 1775, Bl. 7 – 20, 24. 12. 1858 (Entw.). Bedeutsam für die hier verfolgte Argumentation ist auch die Feststellung RRZ 219/1858, die Aufregung finde »ihre Nahrung in der Agitation der älteren Bergarbeiter«.

211 Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, Bergamt Essen-Werden 109, S. 317 – 322, *Herold* an OBA, 21. 1. 1859 (Entw.). – *K. Oldenberg*, Über den Einfluß des Verkehrs auf die Koalitionsgesetzgebung, in: *Schmollers Jahrbuch* 15, 1891, S. 355 – 370, vertritt die These, die Verkehrsumwälzung habe Streiks aussichtsloser, darum seltener gemacht (S. 359). Demgegenüber hat *Gustav Brüggerhoff*, Die freie Organisation der Arbeitnehmer, in: *O. Brandt / O. Most* (Hrsg.), *Heimat- und Wirtschaftskunde für Rheinland und Westfalen*, Bd. 1, Essen 1914, S. 172, bemerkt, erst mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens und der ihr korrespondierenden Entfaltung der Großindustrie datiere die moderne Arbeiterbewegung.

