

Hệ thống đường sắt ở Đức thế kỷ XIX

Nguyễn Mậu Hùng¹

¹ Trường Đại học Khoa học, Đại học Huế.
Email: nguyenmauhung@quangbinh.edu.vn

Nhận ngày 10 tháng 10 năm 2018. Chấp nhận đăng ngày 12 tháng 12 năm 2018.

Tóm tắt: Trung tâm của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất ở Đức là sự ra đời và phát triển của hệ thống đường sắt. Hệ thống đường sắt đã tạo dựng những nền tảng cơ bản nhất cho quá trình thống nhất và hiện đại hoá các nhà nước nói tiếng Đức giữa thế kỷ XIX; đồng thời góp phần hình thành nền tảng tư tưởng và tinh thần quốc gia, xây dựng một khối cộng đồng dân tộc thống nhất. Hệ thống đường sắt đã trở thành một bản sắc riêng trong quá trình công nghiệp hoá của nước Đức và làm cho quá trình thống nhất nước Đức (1848-1871) mang nhiều đặc điểm riêng biệt trong sự đối sánh với các cuộc cách mạng tư sản khác thời cận đại.

Từ khoá: Đường sắt, cách mạng công nghiệp, Đức.

Phân loại ngành: Sử học

Abstract: The heart of the first industrial revolution in Germany is the birth and development of its railway system. The system created the most fundamental foundations for the process of unification and modernisation of German-speaking states in the mid-nineteenth century. At the same time, it contributed to the formation of the national ideological and spiritual foundation, building a unified national community. The railway system became an identity in the industrialisation of Germany and brought many characteristic traits to the process of its unification (1848-1871) as compared with other bourgeois revolutions of the modern times.

Keywords: Railway, industrial revolution, Germany.

Subject classification: History

1. Mở đầu

Các phát minh khoa học - kỹ thuật và cách mạng công nghiệp là những nhân tố quan trọng dẫn đến các cuộc cách mạng tư sản và quá trình thống nhất một số nước tư bản

thời cận đại. Sự phát triển ngày càng lớn của quy mô sản xuất đòi hỏi phải có các thị trường rộng lớn để vừa cung cấp nguyên liệu vừa tiêu thụ hàng hoá. Các cuộc cách mạng khoa học - kỹ thuật đã làm cho năng suất lao động tăng lên, tạo ra các tiền đề

cho quá trình giao lưu văn hoá và trao đổi hàng hoá được diễn ra một cách mạnh mẽ, hiệu quả hơn. Trong bối cảnh đó, việc hình thành các tuyến đường sắt huyết mạch và nhu cầu trao đổi hàng hoá cũng như đi lại trong một nhà nước thống nhất về mặt hành chính và thị trường là một trong những nhân tố quan trọng thúc đẩy và dẫn đến quá trình thống nhất nước Đức. Vấn đề này trên thế giới đã có các nghiên cứu công bố bằng tiếng Đức, nhưng chủ yếu nhấn mạnh phương diện kỹ thuật của cuộc cách mạng công nghiệp trên lĩnh vực đường sắt và tập trung vào các mạng lưới mang tính chất vùng miền hơn là một mạng lưới mang tính quốc gia dân tộc. Ở Việt Nam, vấn đề này chỉ được đề cập từ một góc độ hẹp nghiên cứu sự phát triển của chủ nghĩa tư bản ở các nước công nghiệp phương Tây trong các giáo trình đại học. Các nghiên cứu trên thế giới cũng như ở Việt Nam chưa khai thác vấn đề vai trò và tác động của hệ thống đường sắt đối với quá trình hiện đại hoá của nước Đức thời cận đại nói chung và quá trình thống nhất nước Đức nói riêng. Bài viết này phác hoạ hệ thống đường sắt ở Đức giữa thế kỷ XIX.

2. Tuyến Taunus từ Frankfurt am Main đến Wiesbaden

Trung tâm của quá trình công nghiệp hoá ở Đức giữa thế kỷ XIX là hệ thống đường sắt. Bởi lẽ, nước Đức không sở hữu nhiều tuyến đường thuỷ thuận lợi như ở quốc gia khác. Denis là người điều hành tuyến đường sắt đầu tiên của nước Đức từ Nürnberg đến Fürth vào năm 1835. Ông cũng là nhà điều hành của tuyến đường sắt Taunus từ Frankfurt đến Wiesbaden trong những năm 1838-1840. Heusinger là một nhà kỹ thuật đường sắt hàng đầu của thời kỳ khởi thủy

của tuyến đường sắt Taunus trong những năm 1841-1854 [3, tr.500]. Theo ghi chú của Heinrich Christian Schneider, tuyến đường sắt Taunusbahn từ Wiesbaden đến Frankfurt được xây dựng trong khoảng thời gian 1838-1839 [4, tr.91-93].

Tuyến đường sắt Taunus từ Frankfurt am Main đến Wiesbaden đã nhận được sự chấp thuận của Đại Công quốc Hessen-Darmstadt ngày 15 tháng 2 năm 1838 và thành phố Frankfurt am Main ngày 16 tháng 2 năm 1838. Việc xin giấy phép xây dựng tuyến đường sắt này từ các cơ quan chức năng kéo dài tới 3 năm. Các nỗ lực đầu tiên cho chuyến tàu từ Frankfurt am Main đến Höchst am Main không thành công như mong đợi vì đầu máy của đoàn tàu đã gặp trục trặc, song trạm Taunus vẫn được coi là bến tàu lâu đời nhất ở thành phố Frankfurt am Main [3, tr.496, 500].

Tuyến đường sắt Taunus từ Frankfurt đến Wiesbaden được đưa vào sử dụng năm 1840 [7, tr.127], nhưng phải đợi đến năm 1842, bên cuối của tuyến Taunus ở Wiesbaden mới được xây dựng xong. Năm 1840, có 4 tàu hoạt động cho cả 2 chiều giữa Frankfurt am Main và Wiesbaden. Ngay trong năm đầu tiên hoạt động (1840), tuyến đường sắt này đã đón hơn 650.000 hành khách. Vé hạng tư và hạng thấp nhất thường được lựa chọn nhiều nhất (năm 1843). Kastel² là bến đông khách nhất thay vì hai thành phố lớn nhất của tuyến này là Frankfurt am Main và Wiesbaden [3, tr.501].

So với các tuyến đường sắt khác đương thời, giá vé của tuyến Taunus khá phải chăng. Năm 1844, giá vé từ Frankfurt am Main đến Wiesbaden là 2 gulden³ 42 kreuzer⁴ đối với vé hạng nhất, 1 gulden 48 kreuzer đối với vé hạng 2, 1 gulden 15 kreuzer đối với vé hạng 3, và 51 kreuzer đối với vé hạng 4 cùng với các hạng thấp hơn.

Hiệp hội Thurn và Taxis bán vé 33 gulden 16 kreuzer cho tuyến từ Frankfurt am Main đến Berlin, 26 gulden 18 kreuzer cho tuyến từ Frankfurt am Main đến Munich, 8 gulden 30 kreuzer cho tuyến từ Frankfurt am Main đến Cologne, 4 gulden 55 kreuzer cho tuyến từ Wiesbaden đến Koblenz, 2 gulden cho tuyến từ Wiesbaden đến Limburg, 1 gulden 10 kreuzer cho tuyến từ Wiesbaden đến Bad Schwalbach, 1 gulden cho tuyến từ Wiesbaden đến Rüdesheim [3, tr.119]. Với nguồn thu như vậy, chỉ riêng tuyến đường sắt dọc bờ sông Ranh trong phạm vi lãnh thổ Công quốc Nassau đã đóng trung bình mỗi năm 170.577,34 gulden cho ngân sách nhà nước của tiểu quốc này trong những năm 1837-1847. Chính vì thế, tuyến đường sắt Taunus (1838-1840) từ Frankfurt am Main qua Kastel đến Biebrich và Wiesbaden không chỉ đã giảm thiểu gánh nặng cho tuyến đường thủy dọc sông Main, mà còn là một biểu tượng của cuộc cách mạng công nghiệp ở Đức giữa thế kỷ XIX [3, tr.164, 495].

3. Tuyến đường đi qua Frankfurt am Main

Tuyến đường sắt từ Frankfurt am Main đến Soden được xây dựng năm 1844 dưới sự quản trị của Công ty cổ phần Soden và các nhóm kinh tế Frankfurt [3, tr.501]. Ngày 7 tháng 4 năm 1853, đại biểu Philipp Jakob Bertram đề nghị xây dựng tuyến đường sắt Wiesbaden-Limburg-Hachenburg-Deutz đi qua các vùng lãnh thổ nội địa của Công quốc Nassau [10, tr.465]. Ngày 24 tháng 6 năm 1856, tuyến đường sắt từ Wiesbaden đến Rüdesheim được đưa vào sử dụng đã nối với tuyến Taunus nửa năm sau [7, tr.124]. Ngày 16 tháng 8 năm 1856, đại biểu Ludwig Marburg trình bày kế hoạch xây dựng Hiệp hội đường sắt Wiesbaden để

tiến tới xây dựng tuyến đường sắt Rhein - und Lahnbahn [10, tr.468-470].

Năm 1858, tuyến đường sắt Bringerbrück-Kreuznach được đưa vào kinh doanh và ngày 27 tháng 12 năm 1859, tuyến Ostende-Cologne-Basel được hoàn thành [7, tr.124-125]. Ngày 1 tháng 7 năm 1858, tuyến Oberlahnstein-Bad Ems được khai thông. Cùng năm, chính phủ Công quốc Nassau đồng ý tham gia vào tuyến đường sắt Cologne-Deutz-Dillenburg-Gießen và Ostende-Cologne-Mainz-Basel [7, tr.127]. Moritz Hilf có công trong việc xây dựng một tuyến đường sắt từ Oberlahnstein và Wetzlar trong những năm 1858-1863 [3, tr.500].

Năm 1859, tuyến đường sắt bên bờ trái của sông Rhine được xây dựng trên phạm vi lãnh thổ của Vương quốc Phổ, trong khi Công quốc Nassau lên kế hoạch kéo dài tuyến đường sắt từ sông Ranh bên cạnh tuyến từ Westerwald và Taunus đến Frankfurt và từ Siegerland qua Gießen đến Frankfurt [3, tr.169]. Tháng 5 năm 1860, tuyến Bringerbrück-Neunkirchen chính thức khai thông [7, tr.124-125]. Năm 1860, đến lượt tuyến Oberlahnstein-Nassau khởi hành [3, tr.41]. Tháng 1 năm 1862, tuyến Deutz-Gießen mở cửa và tháng 2 năm 1862, tuyến Rüdesheim-Oberlahnstein được kết nối. Năm 1862, tuyến Bringerbrück-Rüdesheim cũng hoàn thành [7, tr.124-125, 128-129]. Năm 1862, tuyến Rüdesheim-Oberlahnstein được khởi công [3, tr.41]. Công quốc Nassau cũng là cầu nối cho tuyến đường sắt từ Koblenz đến Cologne và Lahnban đến Gießen. Hệ thống này được bổ sung bằng tuyến đường sắt Rüdesheim-Oberlahn năm 1862, tuyến đường sắt đến Lahn năm 1863, tuyến đường sắt đến Koblenz năm 1864 [10, tr.448-449].

Ngày 10 tháng 1 năm 1863, tuyến Weilburg-Niederlahnstein cũng được đưa

vào hoạt động. Ngày 3 tháng 6 năm 1864, tuyến Koblenz-Wetzlar được hoàn thành [7, tr.128-129]. Ngày 10 tháng 6 năm 1863, Karl Braun đề nghị tổ chức các tuyến đường sắt theo quan điểm thương mại. Năm 1864, tuyến đường sắt qua vùng Westerwald và Taunus ở Hattersheim cho tuyến đường từ Frankfurt đến Cologne được lên kế hoạch xây dựng, cùng với đó tuyến đường sắt từ Rhein-Lahn đến Deutz-Gießen cũng được lên kế hoạch thi công [10, tr.450, 470]. Năm 1864, việc xây dựng tuyến đường sắt Deutz-Gießen qua Westerwald và Taunus được hoàn thành đã kết nối với Koblenz. Năm 1865, tuyến đường sắt Cologne-Gießener Railway của Hiệp hội Đường sắt Cologne-Minden nước Phổ chạy qua các khu vực Dillenburg của Công quốc Nassau [3, tr.169, 502].

Tuyến đường sắt từ Frankfurt đến Wiesbaden đã nhận được sự chấp thuận của Hessen-Darmstadt ngày 15 tháng 2 năm 1838, Frankfurt ngày 16 tháng 2 năm 1838 [3, tr.500]. Tất cả các nước này đều có chủ quyền riêng và đều thuộc Liên bang Đức (1815-1866). Mặc dù độc lập về chính trị, nhưng các nước này có sự hợp tác chặt chẽ về mặt kinh tế và giao thông vận tải. Tuyến đường thủy dọc sông Rhein và Main cùng tuyến đường sắt Taunus nối Frankfurt am Main với Wiesbaden là một ví dụ tiêu biểu cho quá trình thống nhất nước Đức trên phương diện kinh tế. Năm 1844, theo thỏa thuận giữa Vương quốc Phổ và Đại Công quốc Hessen-Darmstadt năm 1844, Công quốc Nassau có thể xây dựng nhiều tuyến đường sắt trong các thập kỷ tiếp theo đi qua các vùng lãnh thổ của hai nước này, đặc biệt ở Weilburg [3, tr.499].

Hệ thống đường thủy vốn là một trong những phương tiện vận chuyển được ưa chuộng của các cư dân nói tiếng Đức giữa thế kỷ XIX. Tuy nhiên, đến năm 1863,

các tuyến đường sắt đã trở thành một đối thủ cạnh tranh với các phương thức vận chuyển truyền thống khác, trong đó có cả đường thủy, đặc biệt trong lĩnh vực vận chuyển hàng hoá và người với số lượng lớn [3, tr.499].

4. Vai trò của hệ thống đường sắt đối với quá trình thống nhất nước Đức

Sau cuộc Cách mạng 1848-1871, nước Đức đã chuyển mình mạnh mẽ nhờ hệ thống đường sắt kết nối các thành phố lớn. Hệ thống đường sắt hiện đại và hệ thống thông tin liên lạc tiện lợi đã mang con người lại gần nhau hơn. Cơ hội gặp gỡ giao lưu và phát triển các mối quan hệ cũng trở nên dễ dàng và thuận lợi hơn. Đó chính là cơ sở để hình thành một ý thức cộng đồng chung cho quá trình thống nhất Đức.

Trong cuộc Chiến tranh Áo-Phổ năm 1866, tình trạng tài chính của các quốc gia tham chiến này cũng có những ảnh hưởng và tác động khác nhau đến quá trình giải quyết vấn đề nước Đức giữa thế kỷ XIX. Áo phải dựa vào giới đầu tư tư nhân để phát triển cơ sở hạ tầng, chủ yếu là đường sắt. Hệ thống đường sắt của Phổ cũng nằm trong tay của các công ty tư nhân, nhưng nền tài chính khoẻ mạnh của nước Phổ cho phép quốc gia này đóng một vai trò lớn hơn trong việc lên kế hoạch cho một mạng lưới đường sắt bao phủ phần lớn miền Bắc nước Đức. Nhu cầu giao thương và đi lại đã buộc các nước liên hệ và hợp tác với nhau. Sự hợp tác trong kinh tế và liên kết trong thương mại là một trong những tiền đề và đặc điểm nổi bật của quá trình thống nhất nước Đức.

Sự phát triển của hệ thống đường sắt cũng góp phần không nhỏ vào các chiến thắng quân sự của Phổ trên chiến trường

trong các cuộc chiến tranh thống nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX. Hệ thống đường sắt hiện đại và phát triển cao của Phổ đã cho phép tướng Helmuth von Moltke di chuyển quân đội ra chiến trường một cách nhanh chóng và dễ dàng với số lượng lớn hơn trong cuộc Chiến tranh Áo-Phổ năm 1866, cũng như cuộc Chiến tranh Pháp-Phổ những năm 1870-1871. Đó được xem là một trong những nguyên nhân chủ đạo dẫn đến thắng lợi của Phổ trong các cuộc chiến tranh này.

Công quốc Nassau nằm ở trung tâm của con đường thương mại giữa Cologne và Frankfurt, giữa Niederrhein và các khu vực phía Nam [7, tr.11]. Hệ thống đường sắt mới xây dựng giữa thế kỷ XIX đã giúp Công quốc Nassau được kết nối và trở thành một bộ phận quan trọng, thậm chí đóng vai trò huyết mạch đối với nền thương mại Đức giữa thế kỷ XIX. Cùng với đó, những người nông dân nghèo của vùng Westerwald được hưởng lợi nhiều nhất trên con đường thương mại từ Frankfurt qua Idstein và Westerwald đến Cologne. Con đường Cologne-Leiziger Straße ở phía Bắc của Công quốc Nassau cũng đóng một vai trò quan trọng trong việc giao thương và liên lạc của công quốc này với các nhà nước khác trong Liên bang Đức từ 1815 đến 1866 [7, tr.38-39].

Như vậy, chính cuộc cách mạng công nghiệp giữa thế kỷ XIX đã tạo dựng cho người Đức một số lợi thế nhất định trong việc sử dụng hệ thống đường sắt có hiệu quả cho việc vận chuyển quân đội Phổ đến các khu vực chiến đấu một cách nhanh chóng và thuận tiện trong các cuộc chiến tranh thống nhất đất nước [6, tr.219-221]. Hệ thống đường sắt đã thúc đẩy quá trình giao thương giữa các nhà nước và đặt ra một yêu cầu hợp tác và liên kết. Thay vì đối đầu về quân sự vì quyền lực chính trị, hệ

thống đường sắt buộc các nước phải ngồi lại với nhau vì tương lai chung. Hệ thống đường sắt và thông tin liên lạc cũng góp phần làm cho cơ hội giao lưu và trao đổi thông tin của người dân được tăng lên đáng kể. Đó chính là cơ sở để hình thành nên ý thức cộng đồng và nền tảng tinh thần dân tộc cho quá trình thống nhất nước Đức giữa thế kỷ XIX. Chính vì thế, hệ thống đường sắt đóng một vai trò quan trọng trong quá trình hiện đại hoá nước Đức. Điều này đã dẫn đến một đặc điểm mang tính khu vực của quá trình thống nhất Đức (1848-1871) [1, tr.136].

5. Kết luận

Thế kỷ XIX chứng kiến quá trình tăng trưởng kinh tế và công nghiệp hoá nhanh chóng, đặc biệt là trong lĩnh vực công nghiệp nặng ở Đức. Đến năm 1850, Đức về cơ bản vẫn tụt lại phía sau so với các nền kinh tế hàng đầu Châu Âu (như Anh, Pháp, Bỉ). Đến khoảng giữa thế kỷ XIX, Đức bắt đầu bắt kịp các nước khác trên một số phương diện (Đức là một nền kinh tế công nghiệp hàng đầu thế giới cùng với Anh và Mỹ). Đến năm 1900, Đức trở thành nền kinh tế lớn nhất Châu Âu. Cùng với đó là quá trình công nghiệp hoá, đô thị hoá diễn ra mạnh mẽ ở các đô thị lớn như Berlin, Hamburg, Munich.

Nổi bật nhất trong cuộc cách mạng công nghiệp của Đức giữa thế kỷ XIX chính là sự ra đời và phát triển của hệ thống đường sắt. Trước sự thờ ơ của chính phủ các nước, các nhà đầu tư tư nhân đã làm thay đổi quan niệm của nhà nước bằng chất lượng và hiệu quả của một hệ thống đường sắt rộng khắp sau Cách mạng (1848-1849). Sự phát triển của hệ thống đường sắt buộc chính phủ các nước phải tăng cường hợp tác và liên kết

với nhau để phát triển kinh tế vì lợi ích chung, thay vì đối đầu quân sự cho các mục tiêu chính trị. Hệ thống đường sắt này không chỉ đã góp phần xây dựng các nền tảng tinh thần và thị trường cho quá trình thống nhất nước Đức, mà còn mang lại cho người Đức nhiều lợi thế trong các cuộc chiến tranh thống nhất đất nước. Hệ thống đường sắt không chỉ đóng một vai trò quan trọng trong quá trình giải quyết vấn đề nước Đức giữa thế kỷ XIX, mà còn trở thành một bản sắc riêng của quá trình hiện đại hoá nước Đức thế kỷ XIX (như là một bộ phận của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ nhất).

Hệ thống đường sắt đã làm cho cuộc cách mạng công nghiệp của Đức mang nhiều đặc điểm dân tộc hơn trong quá trình thống nhất đất nước, cũng như quá trình tiến lên hiện đại của nước này.

Chú thích

² Kastel thuộc phạm vi lãnh thổ của Đại Công quốc Hessen-Darmstadt. Wiesbaden là thủ phủ của Công quốc Nassau. Frankfurt am Main là một thành phố tự do đóng vai trò là thủ đô của Liên bang Đức (1848-1871).

³ Gulden (fl.) là một đơn vị tiền tệ của các nhà nước Đức giữa thế kỷ XIX. Một gulden (fl.) tương đương với khoảng 12 orô (euro) năm 2007 [9, tr.79].

⁴ Kreuzer (kr.) là một đơn vị tiền tệ của các nhà nước Đức giữa thế kỷ XIX.

Tài liệu tham khảo

- [1] Blackbourn, David (1997), *The Long Nineteenth Century: A History of Germany, 1780-1918*, Oxford University Press, Oxford.
- [2] Mathias, Peter and Postan, M. M. (1978), *The Cambridge Economic History of Europe*, Volume VII: The Industrial Economies: Capital, Labour, and Enterprise, Part 1: Britain, France, Germany, and Scandinavia, Cambridge University Press, Cambridge.
- [3] *Herzogtum Nassau 1806-1866, Politik - Wirtschaft - Kultur* (1981), Eine Ausstellung des Landes Hessen und der Landeshauptstadt Wiesbaden unter der gemeinsamen Schirmherrschaft S.K.H. des Prinzen Henri, Erbgroßherzog von Luxemburg, Prinz von Nassau und des Hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner, Museum Wiesbaden, 5. April bis 26. July.
- [4] Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden, Abt: 1156, Nr. 117, Ernst Jungmann (Sammler und Schreiber), Als das Gestern heute war..., Band 17, S. 91-93.
- [5] Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden, Abt. 238, Nr. 136, Gründung von Vereinen in specie: 1. Gesangsvereine, 2. Turnvereine, 3. Vereine zur Armen=Unterstützung, 4. Carnevals-gesellschaften 1846-65.
- [6] Howard, Michael Eliot (1961), *The Franco-Prussian War: the German invasion of France, 1870-1871*, MacMillan, New York.
- [7] Lerner, Franz (1965), *Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Nassauer Raumes 1816-1964*, Herausgegeben von der Nassauischen Sparkasse anlässlich der 125 jährigen Widerkehr des Tages ihrer Gründung am 22. Januar 1840, Wiesbaden.
- [8] Nipperdey, Thomas (1983), *Germany from Napoleon to Bismarck*, Princeton University Press, Princeton.
- [9] Reuschling, Dieter và Schlecker, Roswitha (2007), *Bürgerwille gegen Herrscherwillkür, Hofheim am Taunus-eine Kleinstadt zwischen französischer und deutscher Revolution*, Stadtmuseum Hofheim am Taunus.
- [10] Schüler, Winfried (Hrg., eig., be.) và Reyer, Herbert (be.) (2010), *Nassauische Parlamentsdebatten*, Band 2, Revolution and Reaktion 1848-1866, Historische Kommission für Nassau, Wiesbaden.
- [11] http://www.larouchepub.com/eiw/public/2008/2008_30-39/2008-37/pdf/38-5_3536.pdf, truy cập ngày 16 tháng 7 năm 2017.
- [12] <https://sourcebooks.fordham.edu/mod/indrevtabs.1.asp>, truy cập ngày 26 tháng 2 năm 2018.

