

KLEINE EISENBAHN-BÜCHEREI · BAND

1

BERTHOLD STUMPF

LESEPROBE!



# GESCHICHTE DER DEUTSCHEN



# EISENBAHNEN



BFV RDB  
edition  
REDIGITALISIERT



VERLAGSANSTALT HUTHIG UND NEUMANN · 69126 HEIDELBERG

*Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.*

Geschichte der deutschen Eisenbahnen  
Verfasser: Berthold Stumpf

Redigitalisierter Nachdruck  
© Bahn Fachverlag GmbH, Berlin 2019

Alle Rechte, auch die der Übersetzung in fremde Sprachen, bleiben dem Verlag vorbehalten. Kein Teil dieses Werks darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren), auch nicht für Zwecke der Unterrichtsgestaltung, reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet und vervielfältigt oder verbreitet werden. Diejenigen Bezeichnungen von im Buch genannten Erzeugnissen, die zugleich eingetragene Warenzeichen sind, wurden nicht besonders kenntlich gemacht. Es kann also aus dem Fehlen der Markierung (®) nicht geschlossen werden, dass die Bezeichnung ein freier Warenname ist. Ebenso wenig ist zu entnehmen, ob Patente oder Gebrauchsmusterschutz vorliegen.

Sollten ohne Absicht bestehende Urheberrechte nicht berücksichtigt worden sein, bitten wir den oder die Rechteinhaber um Nachricht.

ISBN: 978-3-943214-25-3

---

© 1960 Verlagsanstalt Hühlig & Dreyer GmbH, Mainz und Heidelberg · Alle Rechte vorbehalten · Printed in Germany · Nachdruck ohne schriftliche Genehmigung des Verlags nicht gestattet · Druck: Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei GmbH

Auf dem Hintergrund dieser Verhältnisse, der politischen Zerrissenheit der deutschen Länder, der von den Dynastien mit Fleiß genährten Eifersüchteleien zwischen den Bundesstaaten sowie der in wirtschaftlichen und technischen Fragen gleichsam stehengebliebenen Entwicklung muß man die Zeit sehen, da der Eisenbahngedanke in Deutschland reifte. Unbegreiflich ist es fast, daß ein so universeller Geist wie *Johann Wolfgang von Goethe* dieser Epoche angehören konnte. 1828 hatte er, der den deutschen Eisenbahnfrühling nicht mehr erleben durfte, zu *Eckermann* gesagt: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“

## EIN NEUER BERUF: EISENBAHNER

Nun war sie also Wirklichkeit geworden, die erste deutsche Eisenbahn. Gewiß, die kurze Strecke von Nürnberg nach Fürth war nur ein bescheidener Anfang, aber eben ein Anfang. Aus allen Teilen Deutschlands reisten hochmögende Herren in die alte Reichsstadt, um das Wunderwerk zu besichtigen und in dem geschwind dahinrollenden Dampfzug eine Fahrt zu wagen. Überall regte es sich jetzt in den deutschen Landen, und es begann eine Art Wettlauf um den Bau weiterer Strecken.

Mit dem Bau allein war es freilich nicht getan. Die Eisenbahnen mußten, wenn sie fertiggestellt waren, auch betrieben, also ausgenutzt werden, damit sich das hineingesteckte Kapital möglichst gut verzinst. Dazu aber brauchte man Personal, leitende Direktoren ebenso wie Männer für die Besetzung der Bahnhöfe, der Güterexpeditionen, der technischen Dienste, der Büros und der Arbeiterkorps für die laufende Pflege des Bahnkörpers und der sonstigen Anlagen. Kurzum, man brauchte Eisenbahner. Die aber gab es damals nicht, jedenfalls nicht in Deutschland. Abgesehen von den wenigen Ausländern, die sich mit ihren in der Heimat erworbenen Kenntnissen als Lehrmeister anboten, gab es bei uns nur Neulinge, unbeschriebene Blätter – – – und Abenteurer.

So wurden Bankiers, Kaufleute, Industrielle, Grundbesitzer, Rechtsgelehrte, Offiziere und Staatsmänner zu Leitern von Eisenbahn-Aktien-Gesellschaften. Es waren alles Männer, denen „bis zum Antritte ihres Amtes das Eisenbahnwesen ebensowohl ein Wolkenkuckucksheim gewesen war, wie den meisten Verwaltungsräten im Augenblicke ihrer Wahl. Ihre Tätigkeitskreise, Handel, Gewerbe, Ackerbau, Streit um Mein und Dein, um Gesetz und Freiheit, waren so alt wie die Geschichte des Menschengeschlechts. Sie kannten sich gegenseitig in ihren Tugenden und Tücken, waren miteinander tausendjährig eingelebt, wußten, was sie voneinander zu erwarten hatten“. Diese anschauliche Schilderung *Max Maria von Webers* – eines Sohnes des Freischütz-Komponisten *Carl Maria von Weber* – zeigt, wie es bei der Besetzung der oberen Stellungen bei den ersten Eisenbahnen zugeht.

Für die Vergebung der mittleren und unteren Stellungen in den Büros, auf den Bahnhöfen und an der Strecke spielten Beziehungen und Zufall wohl kaum eine geringere Rolle. An Bewerbern für diese Posten fehlte es wahrlich nicht, auch nicht „an Vettern und Onkeln aller Grade, die nach Fehlschlägen in anderen Erwerbszweigen ihr Herz plötzlich für die Eisenbahnen schlagen fühlten. Ein Sturm auf die Büros der Eisenbahndirektionen setzte ein, ein Goldrausch im kleinen. Landwirte, die auf ihrer Scholle verarmt waren, Apotheker, die nicht mehr Pillen, sondern Räder drehen wollten, Kandidaten der Theologie und der Philologie, die ihre halbfertige Weisheit nirgends besser anbringen zu können glaubten, Studenten, Lehrer, Gerichtsbeamte, Offiziere, Kaufleute, Buchhalter, Gewerbetreibende, wer nennt sie alle, die Träumer und die Kühl-Berechnenden, die Abenteurer und die Zielbewußten, die nun die große Gelegenheit ihres Lebens gekommen sahen!“.

Trefflich ist auch die Charakterisierung der Arbeiterschaft bei den ersten Eisenbahnen: „Handwerker aller Zweige, vor allem aber die große Masse der ungelerten Arbeiter, Schiffbrüchige aller Berufe, Junge und Alte, Hoffnungsvolle und durch des Lebens Erfahrung Stillgewordene, Schwarmgeister und Tatsachenmenschen, aus ihnen setzte sich das Heer zusammen, das mit Pickel und Spaten den stählernen Weg bereitete.“

Es war also ein buntes Heer, diese erste Generation von deutschen

Eisenbahnern. Sie alle waren Anfänger in ihrem neuen Beruf, sie alle mußten, gleich ob sie hoch oder niedrig im Range standen, „befehlend gehorchen und lehrend lernen“, wie der geistvolle *Max Maria von Weber* es ausdrückte.

Eine Ausnahme gab es dabei allerdings, und die mußte teuer bezahlt werden: die Führung der Lokomotiven, jener Dampf und Feuer speienden geheimnisvollen Ungeheuer, vertraute man von Anfang an nur dazu ausgebildeten und im Umgang mit den „Dampfwagen“ erfahrenen Männern an. Wohl oder übel mußte man sie also in den ersten Jahren aus England holen, bis sich allmählich ein Stamm von deutschen Lokomotivführern an den ausländischen Lehrmeistern heranbildete. Der erste und berühmteste englische „Wagenlenker“ war der schon erwähnte *William Wilson*. Sein „ruhiges, umsichtiges, Zutrauen erweckendes Benehmen“ fand allgemeine Anerkennung, wie das „Stuttgarter Morgenblatt“ berichtete. „Wer möchte in einem solchen Mann nicht den ganzen Unterschied der modernen und der alten, wie der mittleren Zeit personifiziert erblicken! Jedes körperliche Geschick, welches gleichwohl nicht fehlen darf, tritt bei ihm in den Hintergrund, in den Dienst der verständigen Beachtung auch des Kleinsten, als eines für das Ganze Wichtigen. Jede Schaufel Steinkohlen, die er nachlegte, brachte er mit Erwägung des rechten Maßes, des rechten Zeitpunktes, der gehörigen Verteilung auf den Herd. Keinen Augenblick müßig, auf alles achtend, die Minute berechnend, da er den Wagen in Bewegung zu setzen habe, erschien er als der regierende Geist der Maschine und der in ihr zu der ungeheuren Kraftwirkung vereinigten Elemente.“

Dieser viel bestaunte „Dampfwagenführer“ *William Wilson* gilt als der erste deutsche Eisenbahner überhaupt. Wenn jemand berechtigt sein könnte, sich mit ihm in diesen Ruhm zu teilen, so wäre es *Paul Camille von Denis*, der ebenfalls schon genannte Erbauer der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, der später noch andere Eisenbahnbauten mit gleichem Erfolg ausführte. Beiden Männern verdanken wir nicht nur im großen Maße, daß das Experiment der ersten deutschen Eisenbahn in so glanzvoller Weise gelang, sondern auch, daß sie der schnell wachsenden Schar von deutschen Eisenbahnern ein Vorbild an Fleiß, Pflichttreue, Umsicht und Gewissenhaftigkeit waren. Das war in der Geburtsstunde des neuen Berufs „Eisen-

bahner“ nicht weniger zu schätzen als die auf Wissen und Können beruhenden wertvollen Arbeitsleistungen, die *Wilson* und *Denis* im Dienste der bayerischen Ludwigsbahn vollbrachten.

und dessen Schriftst. von Herrn  
 Dr. Gamberler  
 unterzeichnet, und auch die  
 von Herrn Dr. Gamberler  
 vorgelegene Genehmigung des  
 Gesamts. Ausschusses  
 nicht angezweifelt werden  
 Nürnberg, den 5. August 1836

John Scharrer  
 William Wilson

signed by the substitute of  
 the absent director of the  
 railroad-company, Mr. Wilson  
 and his interpreter Mr. Gam-  
 berler, Doctor and teacher of  
 modern languages, the ratifica-  
 tion of the other directors of the  
 railroad to be instantly furnished.  
 Nuremberg, August 6<sup>th</sup> 1836

John Scharrer.  
 William Wilson

Die unterzeichneten Mitglieder der Ausschüsse der Ludwigs-  
 Eisenbahn-Gesellschaft genehmigen den vorstehenden Vertrag in allen  
 seinen Punkten  
 Nürnberg den 6. August 1836

The undersigned members  
 of the railroad committee and  
 directors do ratify and acknow-  
 ledge the above agreement in  
 all its particulars.  
 Nuremberg the 6 August 1836.

Vincent Mankel  
 Mainberger Schroll  
 H. J. Meijer in firth

Vincent Mankel  
 Mainberger Schroll.  
 H. J. Meijer in firth

Letzte Seite des Vertrags zwischen der bayerischen Ludwigseisenbahn  
 und dem englischen „Dampfwagenführer“ William Wilson

