



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Vorkämpfer und Männer des Deutschen Eisenbahnwesens

urn:nbn:de:hbz:466:1-8730

VORKÄMPFER UND MÄNNER DES DEUTSCHEN EISENBAHNWESENS

Friedrich List, Deutschlands größter Volkswirt — der Vorkämpfer der Eisenbahn

Von Dr. Johannes Dierkes, Eversen

Die Daten seines Lebens sind kurz erzählt: Am 6. 8. 1789 in Reutlingen geboren, wird ihm, der nur Stadtschreiber ist, die Professur für Staatswissenschaften in Tübingen übertragen; 1819 gerät er in Konflikt mit der Regierung wegen Teilnahme am deutschen Handels- und Gewerbeverein; 1822 wegen „Aufreizung gegen Staatseinrichtungen“ verurteilt, flieht er, kehrt aus Heimweh zurück und kommt 10 Monate lang in Festungshaft auf den Hohenasperg. Nach Entlassung aus der Haft beginnt ein unstetes Wanderleben, das ihn durch die Pfalz und Frankreich über den Ozean in die Vereinigten Staaten führt. Hier übernimmt er die Redaktion des deutschen Blattes „Adler“ in der kleinen Stadt Reading. Auf einem Ausflug in die „Blauen Berge“ entdeckte er ein Kohlenlager, brachte rasch eine Gesellschaft mit bedeutendem Kapital zusammen, baute eine Eisenbahn, gründete Städte und war im Begriff, durch seine Tätigkeit zu Ansehen und Wohlstand zu gelangen, als der unwiderstehliche Drang, die erworbenen Erkenntnisse zum Nutzen seines Vaterlandes zu verwenden, ihn wieder, alle seine amerikanischen Aussichten aufgebend, in die alte Welt zurückführte. Hier war er dann amerikanischer Konsul in Leipzig und begann gleichzeitig jene berühmt gewordene Tätigkeit, in der er unermüdlich für ein deutsches Eisenbahnwesen wirkte. Hier rief er das „Zollvereinsblatt“ ins Leben und rief darin sowie in der „Augsburger Allgemeinen Zeitung“ mit feurigen Worten zu einem „Allgemeinen deutschen Zollverein“ auf. 1841 erschien sein berühmtes Werk: „Das nationale System der politischen Ökonomie“, das ihn — wenn auch erst 30 Jahre nach seinem Tode — zum größten Volkswirt Deutschlands gemacht hat.

Ein großes Genie war dieser Mann, der vor mehr als 100 Jahren bereits um die Notwendigkeit eines mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins kämpfte und die zukünftige Rolle der Vereinigten Staaten im internationalen Wirtschaftsleben schon damals voraussah.

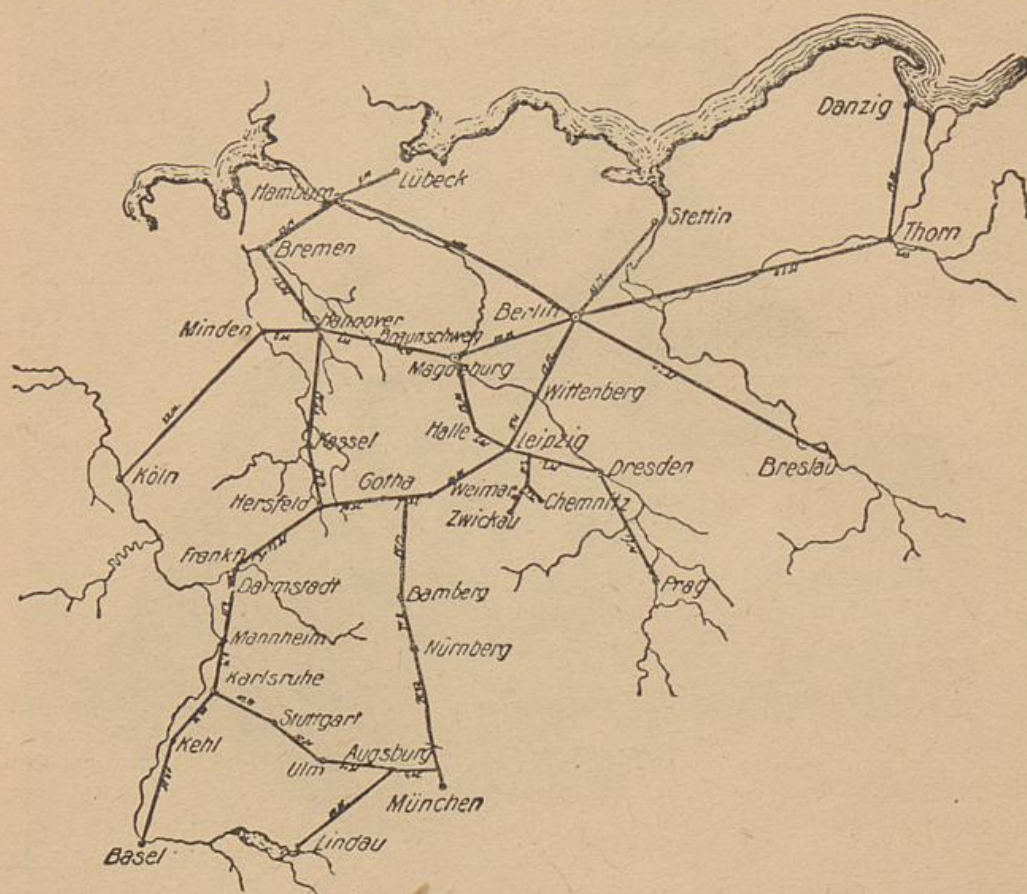


Friedrich List

Und vor allem List's Tätigkeit im Eisenbahnwesen! In seiner Festrede zur Enthüllung des List-Denkmal in Kufstein am 8. September 1906 hat Prof. Ehrenberg dem Pionier der deutschen Eisenbahnen diese denkwürdigen Worte zugerufen: Dauernd wird der Name List mit den schwierigen Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens verbunden bleiben. Gewiß wären auch ohne ihn Schienenstränge durch Deutschland und Österreich gezogen

2*

worden; aber daß bereits im Jahre 1833 die erste große Verkehrs-
 bahn Deutschlands, die Leipzig — Dresdner, geplant und am 1. März
 1836 der erste Spatenstich an dieser Bahn getan wurde, ist doch
 sein Verdienst. Freilich, die Zeitgenossen selbst und die Schrift,
 welche die ehemalige Leipzig-Dresdner-Eisenbahnkompagnie 1864
 zur 25-Jahrfeier der Eröffnung der ganzen Strecke herausgegeben
 hat, glaubte andern Männern die Palme des Verdienstes zuerkennen
 zu sollen. Aber die Geschichte ist hier, wie häufig, über angemäße
 Ansprüche hinweggeschritten und hat den Ruhm des Mannes, der



Friedrich List's Entwurf für ein deutsches Eisenbahnes

schon 1824 in der Gefangenschaft auf dem Hohenasperg sich mit
 dem Eisenbahnwesen beschäftigte, der 1829 in den Wildnissen der
 „Blauen Berge“ von einem deutschen Eisenbahnwesen träumte,
 wiederhergestellt. Ganz neue ahnungsvolle Gedanken über die
 Zukunft seines Vaterlandes gingen schon damals dem in die Ferne
 Gebannten auf. Er fühlte die belebende Kraft eines über ganz
 Deutschland ausgedehnten Eisenbahnbetriebes voraus, er sah im
 Geiste die mächtigen Wirkungen desselben sowohl auf die derein-
 stige Einigung des Vaterlandes wie auf die Stärkung der National-
 verteidigung und die Beförderung alter Kultur und Gesittung.“

Es ist für jeden Deutschen eine Mahnung von unüberbietbarem Ernst, an List zu sehen, wie der Schöpfer des Eisenbahnnetzes, der Ratgeber und Förderer einer Menge der wichtigsten Unternehmungen, der Agitator einer einheitlichen deutschen Wirtschafts- und Handelspolitik, so kärglich bezahlt wurde und schließlich so kümmerlich dahinvegetieren mußte. „Nachdem er“, wie seine Freunde sagten, „weite Strecken unbrauchbarer, ja unbekannter Wildnis in fruchtbares Land verwandelt hatte, mußte er immerdar noch Holz hacken“ — bis die Leiden des zunehmenden Alters und der zerrütteten Gesundheit ihm die frische Arbeitskraft zerstörten und er der quälenden Sorge um die Zukunft in hoffnungsloser Melancholie erlag. „Armer Freund“, rief ihm Laube nach, „ein ganzes Land konntest du beglücken, aber dieses Land konnte dir nicht einen Acker Erde, konnte dir nicht ein armes Haus geben für die traurige Winterzeit des Alters! Dieser Fluch des zerrissenen Vaterlandes, in welchem man so kinderleicht heimatlos werden kann, in welchem das Genie selbst niemand angehören darf, dieser Fluch hat dich im Schneesturme oberhalb Kufsteins in den Tod gejagt, und unsere Tränen, unsere Lorbeerkränze, was sind sie deiner verwaisten Familie?! Was sind sie den guten Bürgern und Egoisten, die sich die Fülle des Bauches streicheln und weislich sprechen: Der Staat ist nicht für Genies vorhanden!“ (Vergl. „Friedrich List's Leben“ von Ludwig Häusser, J. G. Cotta, Stuttgart 1850.)

Friedrich Harkort

ein westfälischer Industrieller und Eisenbahnmann

Von Dr. Johannes Dierkes, Eversen

An einem wunderschönen Frühlingstage des Jahres 1880 trugen sie aus einem efeuumrankten Hause in Hombruch bei Dortmund den Sarg eines Mannes, den die Flagge eines Rheindampfers deckte; darüber lagen das Eiserne Kreuz und der Degen aus den Befreiungskriegen. Die Lokomotive „Wilhelm Ostermann“ — so genannt nach dem Direktor der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, der ein Freund dieses Toten gewesen war — führte den Sarg und das nächste Leichengefolge aus Barop nach Wetter an der Ruhr. Am Bahnhof hier erwartete den Trauerzug eine riesige Menschenmenge. Viele waren aus weiter Ferne herbeigeeilt, Vornehme und Geringe, um den Toten zur letzten Ruhestätte im Walde von Schede zu geleiten.

Friedrich Harkort! So hieß der Tote. Industrieller und Politiker von echtem westfälischen Schrot und Korn, ein Unternehmer noch von edel-patriarchalischer Haltung und — ein weitsichtiger Vorkämpfer der Eisenbahn. Im März 1825 weist er auf die englischen Eisenbahnen hin und empfiehlt ihre Nachahmung. Die Zeitschrift „Hermann“ enthält einen Artikel von seiner Hand über die Eisenbahnen

(Railroads), der über die englischen Eisenbahnpläne berichtet. Der Artikel schließt: „Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerbefleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinne die Wege bahnet.“ Um dieselbe Zeit (1828) — welche Duplizität des geistigen Geschehens! — spricht Goethe zu Eckermann: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.“



Friedrich Harkort

Sommer 1826 wurde in Elberfeld eine kleine Probefahrbahn aufgestellt. Die Folge war das Projekt einer Kohleneisenbahn von Heisingen an der Ruhr nach dem Wuppertal. Aber es erhob sich bald Widerspruch, weil die Kohlenfuhrleute durch Eisenbahnen zu sehr geschädigt würden u. a. m. Mehrere Kohlengrubenbesitzer erhoben Beschwerde bei der Staatsregierung gegen „dieses schädliche Unternehmen“. Und in der Tat wurde auch die Konzession verweigert (31. Oktober 1826). Da verfaßte Harkort seine Denkschrift über die Vorteile der Eisenbahnanlage für den Freiherrn v. Stein, der sich nun der Sache warm annahm. Um dieselbe Zeit hatte der Regierungsrat Krüger in Minden eine Denkschrift verfaßt, in der eine

Eisenbahn von der Weser zum Rhein vorgeschlagen wurde zwecks Unabhängigmachung Preußens von Holland. Bremen sollte Haupthafen für Rheinland-Westfalen werden. Die Denkschrift wurde dem Finanzminister v. M o t z vorgelegt. Dieser nahm die Anregungen auf, sandte zwei Techniker zum Studium der Eisenbahnen nach England und empfahl selbst im Bericht an den König vom 30. Mai 1828 den Bau einer Eisenbahn von Minden nach Lippstadt, um „eine ganz neue Richtung für den Verkehr von Bremen nach dem westlichen und südlichen Deutschland innerhalb der eigenen Grenzen der preußischen Staaten hervorzurufen.“

Lesen wir nun, was im einzelnen der Nationalökonom Gustav Cohn in seiner „Nationalökonomie des Handel und Verkehrswesens 1898“ weiter schreibt: Jetzt entstanden mehrere Projekte. Der erste wirkliche Erfolg war die auf Harkorts Veranlassung 1828 gebildete Aktiengesellschaft Steele-Vohwinkel für Pferdebahnbetrieb, die 1830 vollendet wurde und 1831 von dem damaligen Generalgouverneur der Rheinlande, Prinz Wilhelm, den Namen erhielt. Die Eröffnung der Liverpool-Manchester-Bahn gab neuen Auftrieb. Beim Zusammentritt des 3. Westfälischen Landtages (Dez. 1830) reichte Harkort einen ausführlichen Antrag auf Verbindung der Weser mit der Lippe ein als ständiges Unternehmen mit staatlicher Unterstützung oder auch als rein staatliches Unternehmen. Der Landtag sprach sich dafür aus und ernannte eine Deputation zur Ausführung des Plans. Die Regierung machte Schwierigkeiten über Schwierigkeiten, „da das jetzige Kommunikationsbedürfnis durch die vorhandene Chaussee gesichert sei, die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruhe u. ä. m.“ Durch seine Schrift: „Die Eisenbahn von Minden nach Köln“ (März 1833) suchte Harkort auf den Gemeinsinn der Privaten zu wirken, aber mit wenig Erfolg. Erst das Jahr 1835 brachte die ersten Erfolge. Fast gleichzeitig, da im Mai 1835 für die Leipzig-Dresdner Bahn das Aktienkapital gezeichnet war, traten am 19. Juni 1835 in Elberfeld 43 angesehene Männer zusammen, die sich zur Uebernahme von Aktien für die Bahnstrecken Elberfeld—Düsseldorf und Elberfeld—Witten als Sektion der Rhein-Weser-Bahn verpflichteten. Die erstere Strecke wurde, nach dem Stephenson sie begutachtet hatte, alsbald in Angriff genommen, die ganze Bahn am 3. September 1841 eröffnet. Erst einer späteren, im Jahre 1843 gegründeten Köln-Mindener Gesellschaft, bei welcher der Staat ein Siebentel der Aktien zeichnete, gelang die Durchführung des Plans Minden—Hamm—Dortmund—Duisburg—Düsseldorf—Köln. (1845—47 vollendet). Der wichtigste Seitenzweig der Köln—Hamm—Mindener Bahn war dann die Strecke an der alten Heerstraße des „Hellwegs“ entlang; Hamm—Soest—Paderborn, vollendet am 1. Oktober 1850. Wenn wir in diesem Jahre ihr 100-jähriges Jubiläum feiern, wollen wir unseren großen westfälischen Landsmann und Eisenbahnvorkämpfer Friedrich Harkort nicht vergessen. Auch uns Eisenbahnern sei er ein leuchtendes Vorbild selbstloser Hingebung und Pflichterfüllung, der

jenen alten deutschen Schöffeneid wahr gemacht hat: „Ich will des Landes Beste raten und das nicht lassen um Weib noch um Kind, um Vater noch um Mutter, um Schwester noch um Bruder, noch um keinerlei Gift oder Galle, noch um Neid, noch um Habe, noch um Not, noch um eines Herren Willen, noch um Furcht vor dem Tod.“

Julius Dorpmüller

Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn

Am 24. 7. 1869 wurde Julius Dorpmüller als Sohn eines Eisenbahners in Elberfeld geboren. Sein Vater stammte aus dem Oberbergischen, wo seine Vorfahren an der „Dörpe“ Pochhämmer mit Mühlen betrieben. Von ihm erbte er das strenge Berufsbewußtsein und von der Mutter, einer Westfälin aus dem Sauerlande, die Frohnatur. Seine Kindheit verlebte er in Elberfeld, München-Gladbach und Aachen. Eines Tages zeigte ihm sein Vater, der ebenfalls Eisenbahner war, den Zentralbahnhof in Köln. „Junge“ sagte er ihm, „das ist das Leben der Eisenbahner. Wenn du zu denen auch einmal kommen kannst, hast du den richtigen Beruf bei einer ordentlichen Firma gefunden“, und Julius Dorpmüller wurde Eisenbahner. Nach der Reifeprüfung und dem Studium an der technischen Hochschule in Aachen begann er seine Laufbahn bei der Staatseisenbahn. Bei ihr blieb er bis zum Jahre 1907. Dann ließ er sich aus dem Staatsdienst beurlauben und ging zur Schantung-Eisenbahn in China. Dort wurde ihm der Bau der 700 km langen Tientsin—Pukow-Bahn übertragen, deren Betrieb er nach Fertigstellung übernahm. Weitere große Projekte folgten. Er galt als erster Fachmann für Eisenbahn- und Verkehrswesen in Ostasien. Dann brach der 1. Weltkrieg aus. Dorpmüller versuchte in die Heimat zu kommen. Erst im Herbst 1917 gelang ihm ein Durchbruchversuch über Sibirien und Rußland. Bei Pleskau erreichte er die deutschen Linien. Dort glaubte man ihm nicht, daß er Deutscher sei und schickte ihn in ein Gefangenenlager. Mit dem ihm eigenen Humor befreite er sich aus dieser peinlichen Lage. Bald wird er mit neuen Aufgaben betraut. Zunächst ist er in Transkaukasien, Stettin, Essen und Oppeln tätig. Dann wird er Präsident der Reichsbahndirektion Essen und ein Jahr später stellvertretender Generaldirektor der Reichsbahn. Im Jahre 1926 wird er zum Generaldirektor ernannt. 1937 wurde er gleichzeitig noch Reichsverkehrsminister und hat in dieser Stellung die Reichsbahn auf eine Höhe geführt, die ihr Achtung und Bewunderung in der ganzen Welt einbrachte.

Sein hervorragendes Fachwissen und seine weltweite Bildung gaben ihm Ansehen und seinem Auftreten etwas Wirkungsvolles und Repräsentatives. Als Fachmann ging er auf den Kern der Dinge ein. Kleinigkeiten und jedes Pedantentum waren ihm verhaßt. Er erfreute sich der Wertschätzung aller Eisenbahner und galt als ihr „Familienvater“, nicht nur weil er für sie wie ein Vater sorgte,



Julius Dorpmüller

sondern auch weil er die Eisenbahn der Oeffentlichkeit gegenüber selbstbewußt und fest vertrat.

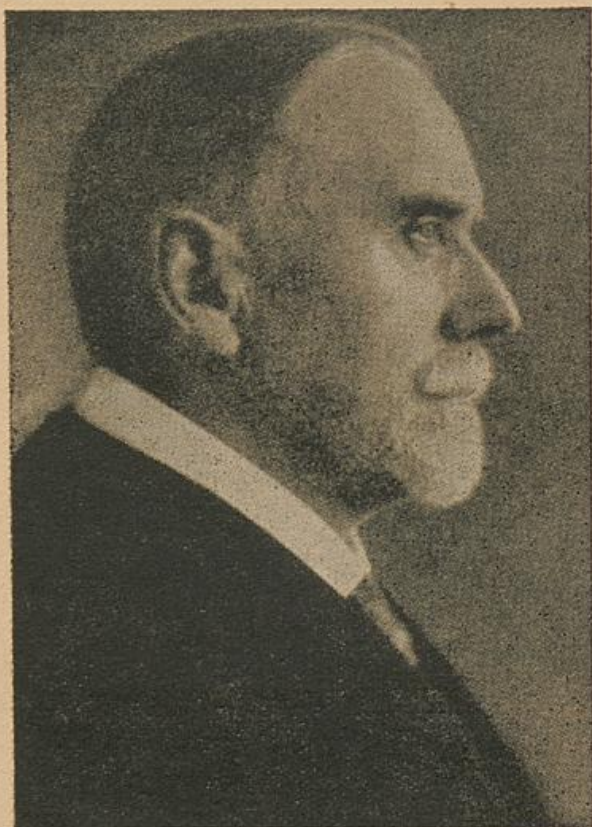
Auch im Auslande war die Wertschätzung, die er genoß, sehr groß. Wie hoch diese Wertschätzung gewesen ist, beweist die Tatsache, daß man ihm nach Kriegsende wieder die Leitung der Deutschen Reichsbahn übertragen wollte. Ein tragisches Geschick hat es anders gewollt. Am 5. 7. 1945 erlag dieser große Eisenbahner den Folgen

einer Operation. Er starb im Eisenbahnerheim Malente in der holsteinischen Schweiz und liegt dort an einem stillen Friedhofsplatz begraben. Nur eine kleine Zahl seiner ehemaligen Mitarbeiter geleitete ihn zur letzten Ruhe. Wir aber wollen ihm immer ein gutes Gedenken bewahren.

Wilhelm Schmidt der Erfinder der Heißdampf-Lokomotive

Von Dr. Johannes Dierkes, Eversen

Unter den Technikern ist er bekannt als „Heißdampfschmidt“. Er fand, wie man den überhitzten, hochgespannten Dampf aufs beste auswertet und wurde so ein Bahnbrecher auf dem Gebiete des Dampfmaschinenwesens. Seine Heißdampflokomotive fährt heute



Wilhelm Schmidt

auf fast allen Bahnen der Erde. Am 18. Februar 1858 wurde Wilhelm Schmidt als Sohn eines Botengängers in Wegeleben bei Halberstadt geboren; er besuchte die Volksschule. Da ihn jede Maschine lockt, wird er Schlosser und geht auf Wanderschaft. In Dresden, wo er als Schlossergeselle arbeitet, wird ein Professor der Maschinenkunde auf ihn aufmerksam und will ihn studieren lassen. Aber Schmidt will seine eigenen Wege gehen; er versenkt sich in das Wesen der Dinge und der Maschine. Bei solcher Versenkung geschieht es, daß ihn ein Bild mit unwiderstehlicher Macht ergreift und bannt, urplötzlich und urmächtig, daß er hernach körperlich und geistig völlig erschöpft ist — etwas erholt, diktiert er dann,

immer noch mit dem Bilde in Sicht, alle Linien und Maße des Geschautes.

In seinem vielgelesenen Buch: „Geheimnisse des Seelenlebens“ hat Georg Stutzer ein Erlebnis erzählt, das man immer wieder gern

liest, wenn man den Geheimnissen unseres Seelenlebens nachsinnt: „Im Vorfrühling 1914 hatte ich das Glück, in einem Kurhause des Schwarzwaldes wochenlang mit einem bedeutenden Manne zusammen zu sein, dem Ingenieur Dr. Schmidt, dem Erfinder der Heißdampfmaschine. Es war mir seit einigen Jahren aus den Zeitungen bekannt, daß diese Erfindung von der größten Bedeutung für die Konstruktion der Lokomotive sei; daß in wenigen Jahren schon deren 30 000 mit diesem neuen Einbau versehen seien, und daß der preußische Eisenbahnminister erklärt habe, in fünf Jahren dadurch 30 Millionen Mark an Betriebskosten gespart zu haben; auch daß der Erfinder das Patentrecht in allen Ländern der Erde besitze, usw. Der stille Herr von mittleren Jahren war eine sehr sympathische Persönlichkeit — alle wirklich bedeutenden Leute sind bescheiden — und erfüllte meine Bitte, einem Kreise von Professoren, Fabrikanten und Ärzten seine Erfindung zu verdeutlichen. In der ihm eigenen, leisen, freundlichen Weise begann er seine behagliche Erzählung mit einer köstlichen Selbstironie also: „Ich bin meines Zeichens Schlossergeselle.“ Fröhliches Gelächter im Kreise. Einer der Herren sagte: „Aber Herr Doktor!“ — „Ja, den Titel habe ich von einer technischen Hochschule für die Erfindung einer neuen Goldwaage bekommen. Nehmen Sie aber meine Erklärung ernst. Sie haben es wohl schon bemerkt, daß ich nicht einmal richtig deutsch spreche.“ Und dann plauderte er von seiner Lehrlings- und Gesellenzeit. „Ich habe nie gelernt zu zeichnen; aber wenn meine Konstrukteure Bogen voll Zahlen schreiben, sehe ich das Richtige längst, ehe sie fertig sind, und es ist jedesmal richtig. Und ebenso sehe ich im voraus, was Sie meine Erfindungen nennen. Schon als Lehrling und Geselle sah ich solche Bilder; sie schwebten in der Luft oder erschienen wie Zeichnungen an der Wand. Dann verschwanden sie und tauchten nach 10, 20 oder jetzt nach 30 Jahren ungerufen wieder auf.“ Er schilderte den Vorgang ausführlich, machte eine Pause, ließ Tee kommen, während wir die ausgegangenen Zigarren wieder anzündeten. Ich erlaubte mir die Bemerkung: „So sah auch Erwin von Steinbach, nach der Sage, das Straßburger Münster fertig vor sich, ehe er angefangen hatte, den Bauplan zu zeichnen; und von Raffael wird erzählt, er habe eines seiner besten Madonnenbilder zuvor so deutlich an einer leeren Wand seines Ateliers erblickt, daß er einem Besucher zugerufen hätte: „Gehen Sie zur Seite, sonst sehe ich das Bild nicht!“ — Das ist der intuitive Blick aller Genies, eine wunderbare Gottesgabe“, fügte ein Professor aus Tübingen meiner Bemerkung hinzu. „Ach nein!“ fuhr Dr. Schmidt nun fort, „ich bin weder ein Genie noch ein Künstler. Auf die denkbar einfachste Weise sind mir die Pläne für meine Erfindungen gekommen.

Mit der Heißdampfmaschine war es so: Ich fühlte mich eines Morgens elend, marode und stand an meinem Fenster. Es war ein kühler Tag, die Fensterscheiben waren beschlagen. Da schoß mir plötzlich der Gedanke durch den Kopf: Wieviel Wärme wird dadurch

in einer Maschine gebunden gehalten, daß der Wasserdampf die Wandungen des Kessels bedeckt? Und zugleich stieg ein längst vergessenes Bild aus meiner Jugendzeit in mir auf, welches mir gezeigt hatte, durch welche Einrichtung der sich absetzende Wasserdampf in einer Maschine vermieden und in Kraft umgesetzt werden könnte. Das Bild war mir wie von unten herauf wieder erwacht, aber die maschinelle Konstruktion verwirrte sich in meinem Kopfe. Da nahm ich mir ein Auto, fuhr stundenlang durch eine einsame Gegend, sah nicht rechts, nicht links, sondern grübelte vergebens! Alles verwischte sich. Abends spät saß ich noch sehr ermüdet in meinem Zimmer. Da erschien ganz plötzlich, wie eine an die Wand geworfene Projektion, klar und deutlich die Konstruktion. Ich ließ meinen besten Zeichner wecken und diktierte ihm, immer noch mit dem Bilde in Sicht — aber nur ich sah es — alle Linien und Maße. Es dauerte dann noch Monate, bis das Modell und alle Konstruktionsberechnungen fertig wurden, aber das Bild war vollkommen richtig gewesen.“

Überhaupt: ein wunderbarer Mann war der „Heißdampfschmidt“. Wie er sich als Techniker der Wirklichkeit beugt, um sie zu erkennen, beugt er sich auch vor Gott, um seiner Wirklichkeit stille zu halten zu tiefster Gott-Erkenntnis und Gott-Verbindung. Diese Wirklichkeit Gottes tritt eines Tages urmächtig in der Bibel an ihn heran. Die Tage, da er von ihrer Wahrheit zuerst gepackt wurde, nennt er den eigentlichen Wendepunkt seines Lebens. Und merkwürdig: je einfältiger und reiner seine Seele wird, um so mächtiger strömen die Erfindungsbilder in ihn hinein. Der Ruhm, den ihm die fertigen Erfindungen bringen — über 200 deutsche Reichspatente stammen von ihm — macht ihn nicht stolz. „Gott allein die Ehre“, bleibt sein Spruch.

Seine Gedanken, die er sich in den Jahren 1916 bis 1920 gemacht hat — damals litt er heftig unter der Zeit voll Blut und Tränen und soviel Unwahrhaftigkeit —, sind in dem Büchlein enthalten, das G. v. Bodelschwingh „Aus Leben und Gedanken des Erfinders Wilhelm Schmidt“ erscheinen ließ: Der Ruf eines Einsamen! Wie hat es doch dieser außerordentliche Mann aus einfachsten Verhältnissen und ohne wissenschaftliche Vorbildung dazu gebracht, die technische Entwicklung vorwärts zu tragen und aus leidenschaftlichem Suchen heraus eine Beziehung zum Göttlichen zu finden, die ihm gestattete, zu einem ganz eigenartigen Weltüberblick zu gelangen!

Rastlos tätig bis zuletzt, immer noch bestürmt von neuen Erfindungsgedanken und doch erschüttert durch die Machtlosigkeit der Wahrheit in der Welt, ist Wilhelm Schmidt am 16. Februar 1924 in Bethel gestorben. Der letzte Eintrag in seinem Lösungsbuch lautet: „Hinter der Wahrheit steht Gott.“ Psalm 69, 10 leuchtet gemäß seinem Wunsch als Inschrift über seinem Grab.

Walther Helberg

Präsident der Deutschen Bundesbahn

Das Erbe, das die Deutsche Bundesbahn angetreten hat, ist schwer. Krieg und Nachkriegszeit haben ihrer Vorgängerin, die auf der Höhe ihrer wirtschaftlichen und technischen Entwicklung stand, schwere Wunden geschlagen. Die Währungsumstellung am 21. Juni 1948 brachte zudem den Verlust des gesamten Barvermögens. Der wirtschaftliche Wiederaufbau des Bundesgebietes — gehemmt durch Kapitalmangel und äußere Einflüsse — macht nur langsame Fortschritte. Andere Verkehrsmittel, betrieben von Unternehmen der freien Wirtschaft und ohne Bindung an Beförderungspflicht und Tarifzwang, breiten sich aus und behaupten sich im Wirtschaftskampf.

Trotz aller Schwierigkeiten wirtschaftlicher und technischer Art holt die Eisenbahn aber Schritt für Schritt auf. Zäh und verbissen vorwärtsstrebend, gewinnt sie langsam ihre alte Bedeutung wieder. Leiter in diesem außergewöhnlichen Existenzkampf ist der Präsident der Deutschen Bundesbahn, Dr. Ing. e. h. Walther Helberg. Er wurde geboren als Kaufmannssohn am 24. 2. 1899 in Hamburg,

studierte von 1919 bis 1923 das Maschinenbaufach an der Technischen Hochschule Karlsruhe. Nach beendetem Studium war er kurze Zeit in der Privatwirtschaft tätig, um sodann in den Eisenbahndienst einzutreten. Zunächst im Bezirk Karlsruhe als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter beschäftigt, wurde er 1927 in den Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin versetzt, wo er beim Eisenbahnausbesserungswerk Brandenburg West und dem Lokomotiv-Versuchsamt

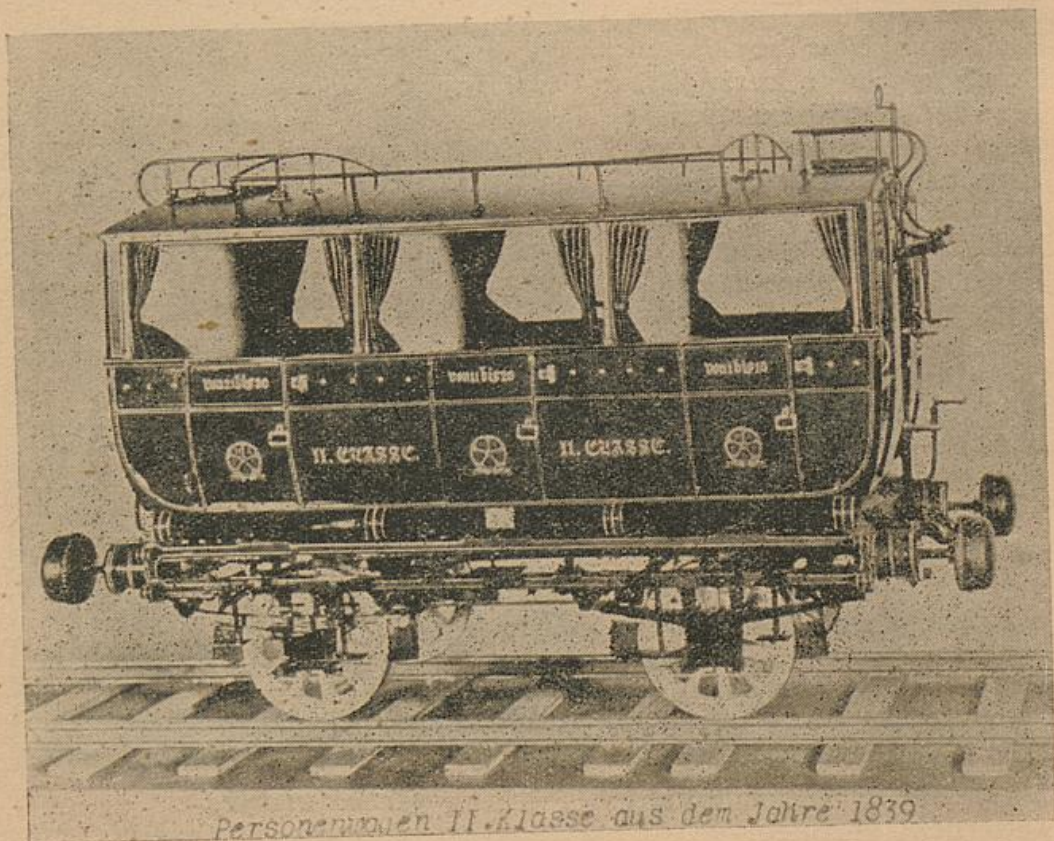
Grunewald tätig war. 1934 erhielt er einen Ruf an das Reichsbahn-Zentralamt Berlin, bei dem er mit kurzen Unterbrechungen — (Zentralamt München und Eisenbahndirektion Köln) bis zum Kriegsende als Dezernent verblieb.



Walther Helberg

Nach dem Zusammenbruch übernahm er ein Dezernat beim Reichsbahn-Zentralamt Göttingen und war von Januar 1946 bis Mai 1947 als Referent beim Hauptprüfungsamt tätig. Im Juni 1947 übertrug man ihm die Leitung des Reichsbahn-Zentralamtes Göttingen, dessen Präsident er im September 1947 wurde. Am 25. April 1949 wurde er zum 1. Stellvertreter des Generaldirektors ernannt und seit dem 1. Dezember 1949 mit der Wahrnehmung der Dienstgeschäfte des Präsidenten der Deutschen Bundesbahn beauftragt. In Würdigung seiner Verdienste um die Wahrung und Fortsetzung der bewährten fachwissenschaftlichen Tradition der Zentralämter der ehemaligen Deutschen Reichsbahn sowie der vielfältigen Anregung und Unterstützung einer ingenieurwissenschaftlichen Durchdringung der Gegenwartsaufgaben des Schienen- und Straßenverkehrs wurde ihm von der Technischen Hochschule „Carola Wilhelmina“ zu Braunschweig am 2. Juli 1950 die Würde eines Dr. Ing. e. h. verliehen.

Möge er noch lange zum Wohl des deutschen Volkes und der Deutschen Bundesbahn auf seinem verantwortungsvollen Posten tätig sein.



Personenwagen II. Klasse aus dem Jahre 1839