



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Hundert Jahre Westfälische Eisenbahn

Eisenbahndirektion <Essen>

Paderborn, 1950

Friedrich Harkort - ein westfälischer Industrieller und Eisenbahnmann

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

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,