





Projekt: Infrastruktur

Autobiographische Aufzeichnungen  
des Ingenieurs Eduard Wiebe (1804-92)

herausgegeben

von

Sven K. Knebel

Verlag Traugott Bautz

**Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek**

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Verlag Traugott Bautz GmbH 99734 Nordhausen 2008  
ISBN 978-3-88309-385-7

## Inhalt

Einführung des Herausgebers	7
Westpreußische Kindheit (1804-16)	21
Schuljahre (1817-19)	33
Lehrjahre (1820-25)	39
Studium in Berlin (1826-28)	46
Westfälisches Biedermeier (1828-31)	52
Im Berliner Architektenverein (1831-36)	68
Bau einer Zuckerrübenfabrik (1836)	81
Belgien, Frankreich, England (1836-37)	84
Die Düsseldorf-Elberfelder Bahn (1838-41)	92
Die Rheinische Bahn (1842-43)	103
Planung der Preußischen Ostbahn (1843-46)	111
Das tolle Jahr in Köln (1847-48)	121
Die Ostbahn (1849-56)	130
Die Hinterpommersche Bahn (1856-59)	166
Die Kanalisationsdebatte (1859-75)	176
Der Pensionär (1875-76)	232
Das Triester Projekt (1876)	234
Rückblick (1876-82)	238
Der Tourist (1882-85)	249
In den Anmerkungen zitierte Literatur	269



## Einführung

Es gibt tausend entferntere Dinge, denen Sorgfalt und Mühe gewidmet wird, und gerade um das Nächste und Wichtigste, um die Schicksale unseres eigenen Lebens... bekümmern wir uns so wenig und lassen sorglos alle Spuren in unserm Gedächtnisse verschwinden. Wie Heiligtümer wird eine weisere Nachkommenschaft jede Nachricht, die von den Begebenheiten der Vergangenheit handelt, aufsuchen, und selbst das Leben eines einzelnen unbedeutenden Mannes wird ihr nicht gleichgültig sein, da gewiß sich das große Leben seiner Zeitgenossenschaft darin mehr oder weniger spiegelt.

NOVALIS: *Heinrich von Ofterdingen*

Während des 19. Jahrhunderts hat sich Deutschland rasant verändert. Leicht gesagt! Die treibende Kraft in der industriellen Revolution war, bekanntlich, das Bürgertum. Auch das erstarrt zur Redensart. Denn dieses "Bürgertum" wirkt seltsam unbestimmt. Abgesehen davon, daß seine materiellen Werke längst schon wieder verschwunden, entkernt, durch Neues ersetzt sind<sup>1</sup>, versinkt, was es geleistet hat, außerhalb von Kunst, Literatur und Wissenschaft in Anonymität. Wer waren die Macher? Privatunternehmer fallen einem ein. Über die Ikonen des Wagemuts und des Erfindergeists sollte man zwei Tatsachen nicht aus dem Blick verlieren.

Erstens war Deutschlands führender Staat, Preußen, ein Beamtenstaat<sup>2</sup>. Es

---

<sup>1</sup> Dazu GYMPEL 1999.

<sup>2</sup> KOSELLECK 1981, S. 282. Zitiert wird (S. 434) ein Zeugnis von 1832, demzufolge durch die Unabhängigkeit des Beamtenstandes in Preußen die Adelherrschaft de facto gebrochen sei: "Was aber entscheidend ist: alle Geheimräte, Oberregierungsräte, Oberfinanzräte, Oberjustizräte, überall die eigentlichen Faiseurs im Mittelpunkt des Staates, gehören fast ohne Ausnahme dem Bürgerstand an; die Geschäftsführung selbst, die wahre Regierung, ist daher ausschließlich in ihren Händen..."

waren akademisch geschulte Beamte, die Initiative entwickelten, Ziele definierten und Entscheidungen umsetzten. Diese Fachleute, staatlicherseits mäßig bezahlt, dafür nicht nur mit Orden bedacht, sondern auch, durch Urlaubsgewährung, mit Chancen in der Privatwirtschaft, sie kennt man kaum. Davon, daß eine traditionell aus Verwaltungsjuristen rekrutierte Beamtenschaft unter König Friedrich Wilhelm IV. in erheblichem Umfang durch Techniker aufgefrischt worden ist, und von den Folgen davon haben wir nur eine sehr undeutliche Vorstellung. Dem Insider jedoch blieb in der öffentlichen Investitionstätigkeit "der stille Kampf zwischen Juristen und Technikern"<sup>3</sup> nicht verborgen.

Zweitens macht man sich heute schwer einen Begriff von den Clanstrukturen der bürgerlichen Gesellschaft. Obwohl Sozialhistoriker schon vor hundert Jahren beklagt haben, daß "die Genesis der im 19. Jahrhundert führenden bürgerlichen Schichten in Deutschland noch so wenig aufgeklärt ist"<sup>4</sup>, hat sich daran inzwischen nicht viel geändert. Außer in einem altmodischen Typ von Firmenfestschrift wird der Zusammenhang der Generationen beharrlich ignoriert. Um zu behaupten, daß die Sozialgeschichte unmöglich an der Familiengeschichte vorbeikommt, braucht nicht auf die Vererbung von Titeln oder Vermögen verwiesen zu werden. Der Familienkult des 19. Jahrhunderts war nämlich keine romantische Rückzugsbewegung. Er entsprach einer sozialen Realität. Auch zu einer Zeit, da konfessionell längst Entspannung eingetreten war, bestimmte das Elternhaus das Wertesystem. Die Familie vermittelte dem Einzelnen Muster dafür, was er mit seinem Leben sinnvoll anfängt. Bei dem üblichen Kinderreichtum und der entsprechenden Menge von Verwandten stattete sie ihn zumindest mit einem Netz nützlicher Verbindungen aus. Sie war die Wurzel der im 19. Jahrhundert blühenden Vereinsmeierei; von der umgekehrt empfing sie, in einer Zeit zunehmender Mobilität und sich lockernder Kirchenbindung, neue Impulse. Auch Angehörige des Bürgertums wirkten daher nicht nur als Staatsbeamte *in corpore*, sondern ebenso als Familienmitglieder.

Sozialhistorisch unter beiden Gesichtspunkten instruktiv sind die im Herbst 1866 begonnenen *Aufzeichnungen aus meinem Leben* des Friedrich Eduard Salomon Wiebe (1804-1892). Der Verfasser ist ein Angehöriger jener unauffälligen Jahrgänge, für welche die Befreiungskriege nur noch Kindheitserinnerung sind, und die, auf der anderen Seite, schon etwas zu alt sind, um durch 1848 aus der Bahn geworfen zu sein<sup>5</sup>. Hauptschauplätze sind Berlin und die damals

---

<sup>3</sup> TIRPITZ 1919, S. 111 (über das Flottenbauprogramm von 1897).

<sup>4</sup> LAMPRECHT 1900, S. 165.

<sup>5</sup> Man denkt an Repräsentanten des Biedermeier wie Eduard Mörike, Ludwig Richter, Moritz v. Schwind. Doch auch Ludwig Feuerbach und August Borsig sind Wiebes Altersgenossen. Fünf Jahre seien "ein geringer Altersunterschied, aber groß genug,



noch neuen Provinzen im Osten und Westen: Westpreußen und Posen, Westfalen und Rheinland. Wir erhalten Einblick in die Mentalität und den sozialen Kosmos einer dem Militärstaat abgewandten Seite Preußens. Berichtet wird davon, wie der Club der Baumeister sich daran gemacht hat, den britischen Zivilisationsvorsprung aufzuholen, und wie das entstand, was uns als *technische Infrastruktur* selbstverständlich ist. Das betrifft vor allem, aber nicht nur, das neue Verkehrsmittel. Bekanntlich entstanden zwischen 1840 und 1880 rund 80 Prozent des heutigen deutschen Schienennetzes, rund dreißigtausend Kilometer Eisenbahnstrecke wurden damals fertiggestellt<sup>6</sup>. Flankiert wird dieses Faktum z.B. von der Einführung eines vereinheitlichten Längenmaßes. Daß man sich am Vorabend der Reichsgründung für das metrische, für das französische System entschieden hat, ist weder gleichgültig noch selbstverständlich. Irgendjemand muß das angeregt haben. Wer? – Ob wir ihre Werturteile teilen oder nicht, die deutschnationale Geschichtserzählung verengt bis heute unseren Blick auf Preußen. Die mächtige Realität der kapitalistischen Industrialisierung kommt darüber ebenso zu kurz wie Preußens Anteil an der globalen Veränderung der Zivilisationsstandards. Zu entdecken ist das stille Wirken der Ingenieure, dieser loyalen Modernisierungsagenten des 19. Jahrhunderts.

Auf die Studienjahre, der Autor ist Absolvent der Berliner Bauakademie, fallen die Glanzlichter der Namen Schinkel, Schadow, Humboldt, Schleiermacher. Das Berufsbild ist noch offen, die Spezialisierung nicht weit getrieben. Ob einer Architekt oder Ingenieur wird, hat sich in der Regel erst dann entschieden, wenn er sein Reiseziel kennt: Italien oder England? Wiebe will nach England. Er gehört zu denjenigen Eisenbahn pionieren, die nicht aus der Schule des Maschinenbaus, sondern des Hoch- und Straßenbaus kommen. Hier setzt man ein Fabrikgebäude, dort einen Bahnhof hin, zwischendurch “restauriert” man eine gotische Kirche; am Dicht an Dicht von Kölner Dom und Hauptbahnhof haben wir bis heute ein Denkmal dieser geistigen Verbindung. Anfangs befaßt sich Wiebe auch mit der Konstruktion des Gleiskörpers und bildet sogar Lokomotivführer aus. Die eigentliche Aufgabe des Konstrukteurs von Schienennetzen ist jedoch das Projektieren. Zwischen zwei Orten gilt es die günstigste Trassenführung zu finden. Diese Aufgabe erfordert zu ihrer Lösung einen Techniker, der auch Betriebswirt ist, einen Mann, der nicht nur im Büro sitzt, sondern noch lieber im Sattel: alles Eigenschaften, durch die sich Wiebe dem Unternehmer David Hansemann empfiehlt. So vielversprechend sich das Ver-

---

um einen Menschen zur Welt ganz anders zu stellen”, bemerkte ein anderer Altersgenosse (Julius Mosen [1803-67]: *Bilder im Moose. Ein Novellenbuch* (1846), Leipzig (Reclam) o.J., S. 354).

<sup>6</sup> Monumente (Magazin für Denkmalkultur in Deutschland) Jg. 15 (2005) Nr. 7/8, S. 9.

hältnis zwischen dem Pionier des rheinischen Aktienkapitalismus und seinem Ingenieur anläßt, verliert dieser doch unter den politischen Verhältnissen des deutschen Vormärzes bald die Geduld, nämlich die Zuversicht, daß das Privatkapital auch die nötige Durchsetzungskraft hat<sup>7</sup>. Auf der anderen Seite wirbt der Staat Fachleute an. 1843 entscheidet Wiebe sich gegen eine Karriere in der Privatwirtschaft.

Daß das keine Fehlentscheidung war, erweist sich erst, als nach dem Staatsstreich im Herbst 1848 ein anderer rheinischer Kapitalist das Wirtschaftsministerium übernimmt: August von der Heydt. "Hansemann und von der Heydt! In diesen beiden Namen liegt für die preußische Bourgeoisie der ganze Unterschied zwischen März und Dezember 1848!" unkte die *Neue Rheinische Zeitung*<sup>8</sup>. Wiebe mißfällt zwar die forsche Art des Ressortchefs. Doch in der Ära v. d. Heydt, während der politisch unspektakulären Jahre 1849 bis 1862, wird aus dem Wirtschaftsministerium ein *ministère du progrès* – genau das, wovon auch solche Fraktionen des Bürgertums geträumt haben, die, wie Wiebe es von sich selber aus dem "tollen Jahr" erzählt, der Demokratiebewegung ungescheut mit der Waffe in der Hand entgegengetreten sind. Wiebe wird Heydts Mann vor Ort zur Durchführung jenes Mammutprojekts, für das er seit 1843 die Vorarbeiten geleistet hat: "Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt:... den Bau der Eisenbahn nach Königsberg, welche den Namen *Ostbahn* führen soll, einschließlich der Brücken über die Weichsel und Nogat und der durch die Eisenbahn-Anlage bedingten Strom- und Deichregulierungen an diesen beiden Strömen, vorläufig von dem Kreuzungspunkte der Ostbahn mit der Stargard-Posener Eisenbahn ab, in der Richtung über Bromberg, Dirschau, Marienburg, Elbing, Braunsberg nach Königsberg mit einer Zweigbahn von Dirschau nach Danzig, für Rechnung des Staates auszuführen."<sup>9</sup> Hansemanns denkwürdiges Wort "In Geldsachen hört die Gemütlichkeit

---

<sup>7</sup> Die Schikanierung der Unternehmerinitiative im preußischen Vormärz ist das Thema der bei Jürgen Kuczynski entstandenen materialreichen Studie EICHHOLTZ 1962.

<sup>8</sup> MARX-ENGELS 1957ff., Bd. 6, S. 106. Der "ganze Unterschied" zwischen den beiden reicht übrigens bis in ihre einander benachbarten Grabdenkmäler auf dem Alten Matthäi-Friedhof in Berlin-Schöneberg.

<sup>9</sup> *Gesetzsammlung für die Kgl. Preußischen Staaten* 1849, S. 437 (7.12.1849). Grundlegend BORN 1911. Die mit tabellarischen Anhängen ausgestattete Monographie gliedert sich wie folgt:

Einleitung: Statistik der östlichen Provinzen vor 1850 (S. 879-85).

I. Vorgeschichte - 1. Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse 1842 (S. 885-91). 2. Verhandlungen des Vereinigten Landtages: a) Die Gutachten vom 2. November 1844 und 15. August 1845 (S. 891-903). b) Die Ablehnung der Eisenbahnleihe im Jahre 1847 (S. 903-13). 3. Die Verhandlungen der Nationalversammlung (S.

auf!“ hatte 1847 dem König vorläufig einen Strich durch die Rechnung gemacht. Das in die Verfassungskämpfe verwickelte Ostbahnprojekt hatte erst eine Zeitlang auf Eis gelegt werden müssen, bevor es weiterverfolgt werden konnte. 1851, bei Eröffnung des ersten Streckenabschnitts, kann Wiebe melden: „Majestät, die Eisenbahntechnik kennt keine Schwierigkeiten!“ Zu diesem Zeitpunkt sind über zwölftausend Bauarbeiter im Zehnstundentag beschäftigt<sup>10</sup>. Bis das Ostbahngesetz ausgeführt ist, vergehen noch sechs Jahre, bis die Ostbahn insgesamt steht, noch sechzehn. 1861 ist die Verbindung mit Rußland hergestellt und damit eine klaffende Lücke im europäischen Verkehrsnetz geschlossen. Die Ostbahn gleicht Preußens ungünstigen territorialen Zuschnitt durch die Herstellung einer Ost-West-Achse aus<sup>11</sup>. Das verändert nicht nur geopolitisch die Landkarte, sondern bedeutet auch wirtschaftspolitisch einen Einschnitt. Die Achse von Berlin westwärts haben Aktiengesellschaften herge-

---

913-17). 4. Das Eisenbahnanleihegesetz vom 7. Dezember 1849 (S. 917-23).

II. Die Entwicklung der Hauptstrecken der Ostbahn. - 1. Die Strecke Kreuz-Bromberg: a) Der Bau (S. 924-28), b) Die ersten Ostbahnzüge (S. 928-31). 2. Die Strecken Bromberg-Danzig und Marienburg-Königsberg (S. 1125-30). 3. Verkehrs- und Betriebseinrichtungen: a) Die ersten Tarife (S. 1131-41), b) Die erste Signalordnung (S. 1141-43). 4. Das Nachtragsanleihegesetz vom 21. Mai 1855 (S. 1144-46). 5. Die Strecke Kreuz-Küstrin-Frankfurt a.O. (S. 1146-52). 6. Die Grenzstrecken der Ostbahn: a) Die Strecke Königsberg-Stallupönen-Eydtkuhnen (S. 1153-62), b) Die Strecke Bromberg-Thorn-Lowicz (S. 1162-72). 7. Die Strecken Berlin-Küstrin und Danzig-Neufahrwasser (S. 1431-47).

III Die Weiterentwicklung der Ostbahn seit 1868 (S. 1448-52).

<sup>10</sup> BORN 1911, S. 926.

<sup>11</sup> „Am 1. Oktober 1867 war die Aufgabe, die östlichen Provinzen mit der Hauptstadt der Monarchie Berlin und unter sich durch Eisenbahnen zu verbinden, erfüllt und die Ostbahn im eigentlichen Sinne vollendet, da sie von Berlin ausgehend bei Danzig die Ostsee, über Königsberg die russische und über Bromberg die polnische Grenze erreichte und Hinterpommern, Ost- und Westpreußen und den Norden der Provinz Posen erschloß.“ BORN 1911, S. 1448. Vgl. GEISLER / KOSCHINSKI 1997. Von Anfang an hatte das Ostbahnprojekt sich ökonomisch auf den Personenverkehr gestützt, da man sich bei der agrarischen Gegend außer von Viehtransporten wenig versprach. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich in der Tat dynamisch. Die Pferdepост hatte 1842 zwischen Posen einerseits und Frankfurt a.O., Berlin, Bromberg und Thorn andererseits insgesamt 43 Tsd. Passagiere befördert. Schon im ersten Jahr auf dem ersten Streckenabschnitt der Ostbahn wurde dieses Ergebnis übertroffen. Fahrgastzahlen (in Tsd.): 1851: 57 – 1852: 223 – 1853: 457 – 1854: 551 -- 1855: 625 -- 1856: 752 -- 1857: 850 -- 1858: 1066 – 1859: 1168 -- 1860: 1417 – 1861: 1653. Im Jahr 1884 wurden 9,6 Millionen Fahrgäste befördert. Trotzdem übertrafen seit 1863 die Einnahmen aus dem Güterverkehr die aus dem Personenverkehr in der Regel bei weitem.

stellt. Das andere Stück, die Ostbahn, ist der Prototyp der Eisenbahn in Staatsregie<sup>12</sup>. Unter Bismarck wird ein ehemaliger Ostbahnmanager zur Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen schreiten.

Wiebe hat Eisenbahnen nicht nur gebaut, er hat den Eisenbahnbau auch besungen:

Des Lichts, der Freiheit schönen Tag  
Sieht dies Jahrhundert nahn:  
Es süht, was es in roher Zeit  
Als Schwert verbrach, das Eisen heut,  
Es süht's als Eisenbahn.

Wie sich dem Menschen auch der Mensch  
Entfernt, entfremdet fand;  
Wie Kett' und Schwert die Welt entzweit,  
So trägt die Schiene Einigkeit  
Rings hin, von Land zu Land.

Drum ihr, die heut' ihr bauen könnt,  
Begreifet Eure Zeit:  
"Zum Eisen greift mit starker Faust,  
Drauf frei der *Geist* die Welt durchbraust,  
Daß er die Welt befreit!"

So weit Wiebes Beitrag zur Lyrik des Vormärzes. Der Symbolwert, den die Eisenbahn für den politischen Liberalismus gehabt hat, ist geläufig, doch der aus dem Modewort "entfremdet" herausgekitzelte Doppelsinn schon frappant. Was einem Biedermeierliteraten, der genau um dieselbe Zeit aus der Talblickperspektive Bahnbauarbeiten beschrieben hat, dabei so einfiel, verdeutlicht sowohl den Tenor dieser Sorte Tendenzpoesie als auch, warum sie sich wegen ihrer Stoffwahl erhaben dünkte über das *politisch Lied – ein garstig Lied*: "... Man sah Hunderte von Arbeitern an verschiedenen Stellen beschäftigt. Hier erblickte man einen Brückenbogen über einen Seitenweg wölben, die Maurer und ihre Handlanger, die auf und ab gehenden Aufseher, dort weiter zurück die lange Reihe von Schiebkarren, welche die Erde von einer Stelle zur andern schafften, da stampfende, dort grabende und schaufelnde Arbeiter. Man sieht wohl im Sommer Ameisen über den Weg in tausenderlei Beschäftigungen auf einer Linie durcheinanderwimmeln, ein gleiches Bild von lebendiger Beschäftigung gab hier die Aussicht auf die Arbeit an der Eisenbahn. Benedikt ließ

---

<sup>12</sup> 1895 wird, nach sechsundvierzig Jahren, die inzwischen auf ein Netz von fast 5000 km Länge angewachsene Ostbahn als Behörde zerschlagen.

endlich das Fernrohr vom Auge sinken und sagte: „Hier siehst du einen Gedanken, welcher Raum und Zeit überwindet und Städte, Länder und Völker aneinanderkettet und sich als gewaltiger, feuerschnaubender Drache der vorwärtseilenden Zeit vorspannt, und dennoch ist er kein politisches Gedicht in deinem Sinne. Du kannst mit deinen rhetorischen Versen viel nützen, aber diesen eisernen Gedanken überbieten sie nicht, denn er ist eine Tat geworden.“<sup>13</sup> Bevor der Eiserne Kanzler vom Eisen auch wieder den Gebrauch machte, der in der liberalen Vorstellungswelt bereits zum alten Eisen geworfen war, galt unbestritten der Ingenieur als der Meister *eiserner Gedanken*.

In einem Alter, in dem er sich auf einen Verwaltungsposten hätte zurückziehen können, sucht sich der Geheimrat Wiebe ein neues Betätigungsfeld. 1860 wendet er sich mit missionarischem Eifer einem Problem zu, das weder kapitalistisch noch obrigkeitsstaatlich zu bewältigen ist: den Fäkalien des Choleraherdes Großstadt. Auch auf diesem Gebiet ist England schon weiter. Kontakte zu einer neuen Generation britischer Ingenieure werden geknüpft. Von Wiebe stammt der Plan zu Berlins Kanalisation, den sein Mitarbeiter Hobrecht dann verbessert ab 1875 umsetzt<sup>14</sup>. „Berlin als Großstadt ist wirklich erst nach dem Jahre 1870 aus dem Zustand der Barbarei in den der Zivilisation getreten.“<sup>15</sup> Auch wenn die Vorzüge der Berliner Wasserversorgung es vielleicht nicht zu einem solchen Sterben hätten kommen lassen, hat die von Wiebe ergriffene Initiative zu einer grundlegenden Reform der sanitären Zustände das Hauptverdienst daran, daß der Stadt eine mit der Hamburger von 1892 vergleichbare Katastrophe erspart geblieben ist<sup>16</sup>. In dem Cholerajahr 1866 hat die Ansteckungsquote in Berlin, bezogen auf eine inzwischen verdreifachte Einwohnerzahl, immerhin noch um ein Drittel höher gelegen als 1831 bei dem ersten Auftreten der Seuche<sup>17</sup>. Wiebe beschließt sein Leben als im In- und Ausland gefragter Experte für das von ihm durchgesetzte Thema<sup>18</sup>. Er ist Mitbe-

---

<sup>13</sup> J. Mosen, *Bilder im Moose* a.a.O. S. 35.

<sup>14</sup> K. STROHMEYER 2000; S. MOHAJERI 2005, S. 73-92.

<sup>15</sup> A. BEBEL 1911, 150.

<sup>16</sup> Vgl. R.J. EVANS 1990, S. 388. Diese kommunalen Versäumnisse sind die Ursache der Katastrophe, die im Mittelpunkt von Ricarda Huchs 1893 erschienenem Roman *Ludolf Ursleu* steht.

<sup>17</sup> Vgl. die Tabelle bei EVANS 1990, S. 334.

<sup>18</sup> Über die Reinigung und Entwässerung der Stadt Berlin, Berlin 1861 (XII, 332 u. 182 S.) Ex: Staatsbibliothek Berlin Fb 5551; Bibliothek der TH Aachen. – Die Reinigung und Entwässerung der Stadt Danzig. Auf Veranlassung des Magistrats zu Danzig unter Mitwirkung des Civil-Ing. Veit-Meyer bearbeitet von E. Wiebe, Berlin 1865 (175 S.). Ex.: Staatsbibliothek Berlin Fb 5568; Universitätsbibliothek Köln V 48/13. – Über die Reinigung und Entwässerung von Dortmund (Gutachten), Berlin

gründer des *Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege*, dieses “Sprachrohrs der hygienisch engagierten Ärzte, Ingenieure und Verwaltungsbeamten”<sup>19</sup>.

Wie so viele, die “auf der Höhe ihrer Zeit” waren, ist Wiebe bald in Vergessenheit geraten<sup>20</sup>. Daß ihr das anzumerken ist, ist eine Schwäche der Forschungsliteratur zur deutschen Hygienebewegung. Man fragt sich: Was hat der Kanalisationsdebatte der 1860er Jahre eigentlich ihren Schwung gegeben? Was hat bewirkt, daß das Thema ab einem gewissen Zeitpunkt allorten auf der Tagesordnung stand? Was hat in der zweiten Hälfte des 19. Jhs. die Kommunen dazu bewogen, so kolossal in Kanalisation zu investieren? Gegenüber der plausiblen Hypothese, das sei der Choleraschock gewesen, ist inzwischen Skepsis eingekehrt, ebenso gegenüber übertriebenen Vorstellungen vom Umfang und der Wirkung der von der sozialreformerischen Medizin von 1848 ausgegangenen Impulse<sup>21</sup>. Die “Revolution der Geruchswahrnehmung”, mit der eine von Alain Corbin inspirierte Forschungsrichtung argumentiert, erklärt erst recht nichts. Wenn “Hausbesitzer, Geschäftsleute und Ärzte... die treibende Kraft zum Bau der Kanalisation” gewesen sein sollen<sup>22</sup>, wird übersehen, daß zu

---

1872 (11 S.). Ex.: UB Köln V 48/73. – Die Canalisation der kgl. Haupt- und Residenzstadt München. Gutachten über das Project des J. Gordon v. 15. Juli 1876, von Wiebe und A. Bürkli-Ziegler, und Bericht über das Gutachten im Auftrag des Magistrats erstattet von J. Gordon, München 1877 (42 S.). Ex.: UB Köln V 48/125. – Genereller Entwurf für die Reinigung und Entwässerung der Haupt- und Residenzstadt Königsberg, Berlin 1880 (64 S.). Ex.: Bibliothek der TU München.

<sup>19</sup> A.I. HARDY 2005, S. 272.

<sup>20</sup> Die wohlinformierten Artikel in den Konversationslexika der siebziger und achtziger Jahre markieren den Zenit seines Ruhms.

<sup>21</sup> HARDY 2005, S. 129.

<sup>22</sup> HARDY 2005, S. 136, 256. – “Vereinzelt ergriffen auch Ingenieure die Initiative, indem sie unaufgefordert Pläne vorlegten, aber in der Regel planten und begutachteten sie auf Anfrage. Ihre Stimme erhielt daher meistens erst Gewicht, wenn es um die konkrete technische Ausführung eines Planes ging.” Ebd. S. 136. Das Beispiel Danzig, auf das die Verfasserin sich anschließend beruft, um zu belegen, daß die Initiative von Kommunalpolitikern ausgegangen sei, wäre im Gegenteil geeignet gewesen, durch die Geschichte dieses Projekts, des ersten seiner Art in Deutschland, Wiebes Initiative besser zu würdigen; doch Wiebe taucht bei ihr immer nur am Rande auf. Wieso ihr Held, der Arzt G. Varrentrapp (der “Luther der Hygiene in Deutschland”), seine Programmschrift *Über Entwässerung der Städte, über Werth oder Unwerth der Wasserclosette*, Berlin 1868, neben Max v. Pettenkofer ausgerechnet Eduard Wiebe und William Lindley gewidmet hat (S. 161), “dem Erforscher und den praktischen Förderern gesundheitsgemäßer Verhältnisse deutscher Städte”, erklärt sie nicht. STROHMEYER 2000, S. 116, schreibt Wiebe einen Ruf als Entwässerungsfachmann

der vom Standpunkt der Investoren glaubwürdigen Inangriffnahme des Problems eine Kompetenz für Lösungen mit Hilfe technischer Infrastruktur gehört hat. Für diese Kompetenz stand damals so gut wie ausschließlich die Eisenbahntechnik. Gewiß, ihrer symbolischen Funktion nach hatte die Kanalisation bei den Liberalen um 1870 die Eisenbahn abgelöst<sup>23</sup>. Kanalisation war ein Politikum, die liberale Antwort auf die soziale Frage. Doch Wiebes führender Beteiligung an der deutschen Kanalisationsdebatte wird man nicht gerecht, solange man seine berufliche Herkunft ignoriert<sup>24</sup>. Zwischen der saturierten Eisenbahntechnik einerseits und dem Siegeszug der Bakteriologie andererseits war für die Durchsetzung spezifisch ingenieurmäßiger Lösungen auf hygienischem Sektor ein Zeitfenster geöffnet. Dieses Zeitfenster hat Wiebe zu nutzen verstanden. Vom Schienenwegebau zur Entwicklung ganzer Leitungssysteme – das ist das Projekt *technische Infrastruktur*. Wiebe ist nicht der erste, der durch diese biographische Sequenz im 19. Jahrhundert zeigt, daß er den *eisernen Gedanken* in seiner Konsequenz erfaßt hat. Mit “den Drähten, den Leitungen,

---

zu, den Wiebe zu Anfang der sechziger Jahre noch gewiß nicht besaß, und übersieht darüber, daß sowohl sein Held Hobrecht als auch Wiebe von der Ostbahn kamen.

<sup>23</sup> Selbst den ihm besonders verhaßten Typ des russischen Liberalen kann Dostojewski 1871 durch die Geistreichelei karikieren (*Die Dämonen*, dt. Übers. von E.K. Rahsin, II, 11, 3), daß “die Karlsruher Kanalisationsfrage mir teurer und lieber war als die gesamten Fragen meines lieben Vaterlandes”. Im Berlin um 1880 war die Kanalisation natürlich Stadtgespräch. Fontane mokiert sich darüber in seinem Roman *Frau Jenny Treibel*: “... Leopold... hat unsere Konversation in der Droschke so streng wissenschaftlich geführt,” seufzt eine elegante Berlinbesucherin, “daß ich beinahe in Verlegenheit kam; ich wollte gern von Lizzi hören, und denkt euch, er sprach nur von Anschluß und Radialsystem, und ich genierte mich zu fragen, was es sei...”

<sup>24</sup> Anscheinend noch zu Lebzeiten hat die zweite Phase seines Berufslebens die erste in den Schatten gestellt. Im Nekrolog des *Centralblatts der Bauverwaltung* heißt es 1892: “... Den jüngeren Fachgenossen war der ‘alte Wiebe’ nur noch als der namhafte Fachmann bekannt; persönlich war er ihnen seit längeren Jahren fast ganz entrückt, da sein Alter ihm nicht mehr gestattete, öffentlich zu erscheinen und namentlich den gewohnten Platz im Berliner Architektenvereine einzunehmen. Den älteren aber war seine hohe ehrwürdige Gestalt eine gewohnte und liebe Erscheinung, die bei keiner wichtigen Versammlung, bei keinem bedeutsamen Vortrage fehlte, und diejenigen, die sich schon den Alten zuzurechnen beginnen, haben ihn alle noch in der Vollkraft seines Schaffens gekannt, haben zu einem großen Theile mit ihm und unter ihm gearbeitet. Beginnt doch seine fachliche Laufbahn bereits mit dem Jahre 1826... Seine hier [sc. in England] gewonnenen Erfahrungen hat er im Verlauf der nächsten Jahrzehnte für die Ausbildung des Eisenbahnnetzes in Norddeutschland in umfassendstem Maße nutzbar gemacht, eine Thätigkeit, die freilich in späterer Zeit, als er sich wesentlich auf dem Gebiete der Reinigung und Entwässerung von Städten hervorthat, nahezu in Vergessenheit gerathen ist.”

den Röhren, den Geleisen, den Anschlüssen” verbindet das geschulte Auge nachgerade den “Werkstil des 19. Jahrhunderts und seine Häßlichkeit”.<sup>25</sup> Aber Wiebe repräsentiert das Stadium, in dem Kommunen, Hygieniker und Ingenieure gemeinsam und institutionell in neuen Formen technisch ausgereifte Lösungen für das 20. Jahrhundert entwickelt haben<sup>26</sup>. Seitdem ist die Stadtplanung in die Kompetenz des Tiefbaudezernats übergegangen.

Eine Beamtenexistenz also, für die nicht, nach oben schielend, Pflichteifer und Pflichterfüllung das A und O gewesen sind. Im Gegenteil, es scheint eine selten gewürdigte Stärke des älteren preußischen Beamtentums, daß in dem höheren Dienst der Fall zumindest nicht ausgeschlossen war, daß ein Berufsleben lang intrinsische Motive über die Klugheitsmaximen die Oberhand behielten. Notfalls handelte man auf eigene Verantwortung. Das heißt nicht, daß Auszeichnungen kein Thema wären, sei es auch nur, um zu betonen, wie wenig man sich persönlich daraus macht. Wir heute, an das unaufhaltsame Klettern der Staatsverschuldung gewöhnt, haben über die Monarchie, weil sie über ein System immaterieller Anreize verfügt hat, freilich leicht spotten. Zur Erfolgsgeschichte Preußens im bürgerlichen 19. Jh. gehört indessen, daß hier Kants Absage an die eudämonistische Moral pünktlich umgesetzt worden ist: von unten im Streben nach dem Roten Adlerorden, von oben im Ordenssegen.

Als der Geheimrat 1875 in den Ruhestand tritt, wird ein Neffe von ihm sein Nachfolger im Amt. Dieser Neffe ist außerdem sein Schwiegersohn. Trotzdem handelt es sich nicht um Nepotismus. Denn in einem gewissen Sinn sind Onkel und Neffe tatsächlich austauschbare Persönlichkeiten, so ähnlich, wie wir es aus zahlreichen Beispielen von den Juristendynastien der frühen Neuzeit her kennen. Unter den gleich drei Wiebes, nach welchen die (woherhaltenen) *Wiebehallen*, das einst größte Straßenbahndepot Europas, in der Moabiter *Wiebestraße* benannt sind, befindet sich noch ein anderer Neffe, der Gründungsrektor der Technischen Hochschule in Charlottenburg. Der aus einem westpreußischen Pfarrhaus stammende Wiebe-Clan war eine Firma mit eigenem Logo (“Familienwappen”), eine kulturprotestantisch, nationalliberal beschwingte Infrastrukturentwicklungsagentur. Die Söhne haben alle ähnliche Laufbahnen eingeschlagen, die Töchter im Kollegenkreis geheiratet. Die Entwicklung der Verkehrswege – Wasser, Straße, Schiene, Post – war ein gemeinsames Ethos: aufgeklärt und fortschrittsfroh, gewiß, allerdings nichts, was die Enkelgeneration 1933 davor bewahrt hätte, politisch einzuknicken.

---

<sup>25</sup> ERNST JÜNGER: *Gläserne Bienen*, Reinbek 1960, S. 101.

<sup>26</sup> Das ist das Thema der Dissertation von ANNE I. HARDY 2005.



Der Geheimratsliberalismus, die nüchterne Geradlinigkeit des Mannes, seine pedantische Art, auch das ihm fehlende Sitzfleisch: es sind ebensoviele Schranken des Memoirenschreibers. Was wir an Memoirenliteratur zur Ära v. d. Heydt sonst noch haben, stammt gesellschaftlich aus einer Etage höher. Einen Vergleich mit den Lebenserinnerungen des legendären Bürokraten v. Delbrück (1817-1903) oder des schneidigen Frondeurs v. Unruh (1806-86) halten Wiebes steif annalistisch abgefaßte *Aufzeichnungen* nicht aus, nicht nur literarisch nicht. Viel Reflexion ist überhaupt nicht auf sie verwandt. Hauptsache: Namen und Fakten. Zur Veröffentlichung waren diese *Aufzeichnungen* freilich nie bestimmt, auch nicht posthum. Seit der Vater des Autors damit begonnen hatte, war es in dem Wiebe-Clan nämlich Sitte, knappe *curricula vitae* zum Familienarchiv beizusteuern. Seinen eigenen Beitrag widmete der Autor 1867 der zweiten Ehefrau zu deren 39. Geburtstag: "Mehrern hast Du geäußert, Du möchtest meinen Lebensgang wohl im Zusammenhang überblicken. Da habe ich denn zu Deinem Geburtstage ein wenigstens chronologisch richtiges Gerippe zusammengestellt, welches ich, wenn Du es wünschest, durch mündliche Mittheilung im Zusammenhang ergänzen kann. Ob Du dieses Heft künftig, wenn ich nicht mehr lebe, den Kindern mittheilen willst, wirst Du seinerzeit am Besten beurtheilen." 1871 folgte ein erster Nachtrag: "Vor vier Jahren stellte ich in trockener Zeitfolge den äußeren Verlauf meines Lebens zusammen, um Dir, meiner Frau, die so teilnehmend mit mir lebt, Gelegenheit zu geben, Dir das, was Dich näher interessierte, von mir in mündlicher Unterhaltung ergänzen zu lassen. Das hat uns vielfach veranlaßt, unser früheres Leben miteinander zu besprechen. Unsere Vergangenheit liegt daher jetzt so klar vor uns, wie wir beide es zum Verständnis unserer Gegenwart nur wünschen können<sup>27</sup>. Aus der späteren Zeit, die wir, mit dem bereits erlangten vollen Bewußtsein unserer selbst, in Gemeinschaft erlebt haben, mögen die folgenden Aufzeichnungen dereinst Deiner Erinnerung zum Anhalt dienen." Obwohl die Nachträge schließlich nur noch Terminkalender zusammenstellen, hat der Herausgeber sich für eine ungekürzte Wiedergabe entschieden. Es kennzeichnet den Typus, wie einer, der für die ersehnte Mobilität die materiellen Voraussetzungen geschaffen hat, am Ende als rastloser Tourist auf Schnellzügen den Baedeker abarbeitet.

In das von ihr verwahrte Textkonvolut hat eine Urenkelin, Barbara Krauß

---

<sup>27</sup> Ein Gemeinplatz der deutschen Romantik. Vgl. z.B. C. WERNICKE: *Die Geschichte der Welt*, Bd. 1, Berlin <sup>2</sup>1858, S. 1: "Was dem Wanderer die Bergeshöhe, das ist uns für die Betrachtung der Gegenwart die Kenntnis der Vergangenheit. Nur wenn sie klar und offen vor unserm Blicke daliegt, können wir von ihr aus auch die Erscheinungen unserer Zeit klar überschauen..."

(geb. Keller) in Zepernick bei Berlin, dem Herausgeber vor langer Zeit freundlicherweise Einsicht gewährt. 1985 hat Hans-Joachim Pohl eine kurze biographische Skizze veröffentlicht, die sich auf dieses und zusätzliches Material derselben Provenienz stützt<sup>28</sup>. Die Überlieferungslage ist verhältnismäßig gut. Dem Herausgeber haben die ersten drei Nachträge im handschriftlichen Original des Verfassers vorgelegen (bezogen auf diesen Textteil markieren Virgeln die Paginierung des Manuskripts), der vierte und letzte Nachtrag (1890) immerhin in der Abschrift von Wiebes Frau bzw. Tochter. Der Verbleib des Manuskripts von 1867 ist unbekannt. Der Text wird nach einer im Familienkreis um 1930 maschinenschriftlich vervielfältigten Abschrift geboten. Sie ist im allgemeinen zuverlässig, weist allerdings drei Textlücken auf, die darauf hindeuten, daß zum Zeitpunkt der Abschrift das Original schon nicht mehr vollständig erhalten war. Außerdem unterlaufen ihr bei der Entzifferung der Eigennamen Lesefehler. Hier hat der Herausgeber vorsichtig korrigierend eingegriffen. Von ihm stammen auch die Kapiteleinteilung, die eckigen Klammern und die unerläßlichen Erläuterungen. Die Digitalisierung der Illustrationen hat Boris Schafgans (Bonn / Berlin) besorgt, ein Experte auch auf dem Gebiet der älteren Porträtphotographie.

---

<sup>28</sup> POHL 1985. Teilweise fehlerhaft.

## **Inhalt**

- Westpreußische Kindheit (1804-16)
  - Schuljahre (1817-19)
  - Lehrjahre (1820-25)
  - Studium in Berlin (1826-28)
- Westfälisches Biedermeier (1828-31)
- Im Berliner Architektenverein (1831-36)
  - Bau einer Zuckerrübenfabrik (1836)
- Belgien, Frankreich, England (1836-37)
- Die Düsseldorf-Elberfelder Bahn (1838-41)
  - Die Rheinische Bahn (1842-43)
- Planung der Preußischen Ostbahn (1843-46)
  - Das tolle Jahr in Köln (1847-48)
  - Die Ostbahn (1849-56)
- Die Hinterpommersche Bahn (1856-59)
  - Die Kanalisationsdebatte (1859-75)
    - Der Pensionär (1875-76)
    - Das Triester Projekt (1876)
      - Rückblick (1876-82)
      - Der Tourist (1882-85)



## Westpreußische Kindheit

1804

Am 12. October 3 Uhr früh wurde ich zu Stall im Kleinen Marienburger Werder geboren. Dieses Kirchdorf liegt am südöstlichen Rande des Weichseldelta<sup>1</sup>. Dicht hinter dem Pfarrgarten trennt ein kleiner Bach die fruchtbare Ebene von den sanft ansteigenden Höhen. Im Westende des Dorfes befanden sich die stattlichen Bauernhöfe, am östlichen Ende wohnte das ländliche Proletariat. Eben in der Mitte zwischen beiden lagen Kirche, Schul- und Pfarrhaus, durch breite Vorplätze von der durch das Dorf führenden Heerstraße getrennt. Ein Küchengarten für die Pfarre lag eingezäunt in diesem Dorfanger. Symmetrisch zu diesem Garten lag rechts der Brandteich.

Das alte Pfarrhaus, in welchem ich geboren bin, existirt nicht mehr. Sein bescheidenes Äußere glich den Proletarierwohnungen und stand weit hinter dem Ansehen der Bauernhöfe zurück. Es bestand aus einem niedrigen Geschoß unter Strohdach. Die kleinen grünen Fensterscheiben waren mit Blei eingefasst. Die Küche in der Mitte des Hauses zog sich in einen weiten Schornstein zusammen, durch welchen Licht und Regen einfielen. In ihm sah man die zum Räuchern aufgehängten Schinken, Würste und Speckseiten. Im Winter wurde morgens und abends ein großer Haufen Stoppeln in die Küche gebracht, um in den vier umherliegenden Stubenöfen verbrannt zu werden. Holz wurde nur auf dem offenen Küchenherde, theils unter den auf Dreifüßen stehenden Kochgeschirren, theils unter dem Bratspieß gebrannt, an welchem letzterem nicht selten der Bratenwender lustig schnurrte.

Links vom Eingang lag die Wohnstube. Hinter ihr ein Alkoven, in welchem die Eltern<sup>2</sup> schliefen, und ein Schlafzimmer für die Kinder. Aus dem letzteren

---

<sup>1</sup> Heute Stalowe, etwa 15 km östlich von Marienburg. Das Weichseldelta wird von drei Werdern gebildet: dem Danziger Werder und dem Großen (zwischen Weichsel und Nogat) und dem Kleinen (zwischen Nogat und Drausensee) Marienburger Werder. Die beiden letzteren waren 1772, bei der Ersten Polnischen Teilung, an Preußen gekommen.

<sup>2</sup> Nathanael Friedrich Wiebe (1761-1827), Kaufmannssohn aus Marienburg, 1776-78 Besuch des Collegium Fridericianum in Königsberg, 1778-81 Studium in Königsberg: Theologie bei dem orthodoxen Theodor Christoph Lilienthal (1717-81), dem Aufklärer Gotthilf Christian Reccard (1735-98), der schon sein Gymnasialdirektor war, und Friedrich Samuel Bock (1716-86), dem Historiker des Sozinianismus. Ob er

gings in die hinter dem Alkoven liegende Speisekammer, welche etwas höher lag und einen Keller unter sich hatte. Rechts vom Eingang lag die "gute Stube" und hinter ihr des Vaters Studierstube. Ein kleiner, halb offener Bretterverschlag hinter dem Hause, der "Anbau", enthielt die Geräthe für die große Wäsche und zum Lichterziehen. Durch ihn gelangte man in den Wirtschaftshof mit Stall und Scheune, und durch diesen in den Baumgarten, unseren Lieblings-Aufenthalt.

1807

Meine ersten dunkeln Erinnerungen reichen bis zu den Durchzügen der französischen Armee in diesem Jahre zurück. Ich sehe noch die blanken Cuirasse der Offiziere an der Wand unserer "guten Stube" hängen. Die Eltern, aus dem Hause vertrieben, hatten sich in der Stalle wohnlich gemacht. Wir Kinder schliefen der Reihe nach in der Kuhkrippe. Nur in seine Studierstube ließ der Vater den Feind nicht eindringen.<sup>3</sup>

Nicht selten haben wir gehungert. Einmal wurde ich von der Mutter gescholten, als ich mit ausgespreizten Fingern neben den essenden Offiziersburschen stand, damit sie mir etwas mitgeben sollten. "Ich bettle ja nicht", gab ich zur Antwort, "ich stehe ja nur immer so!" – Ein andermal riß mir die Mutter zu

---

Kant erlebt hat, steht dahin; unter seinen Professoren verzeichnet er ihn nicht. 1781-90 Hauslehrerstellen in Ostpreußen und in Marienburg, 1790-1813 Pfarrer in Stalle, 1813-27 in Tiegenort. Seit 1790 verehelicht mit der Pfarrerstochter Charlotte Wächter (1774-1839). 1791-1809 siebzehn Kinder, von denen zehn das Erwachsenenalter erreicht haben.

<sup>3</sup> Vgl. den fünf Jahre jüngeren Bruder Rudolf Wiebe in seinen *Nachrichten über die Familie Wiebe und über einige mit ihr in Verwandtschaft stehende Familien*, herausgegeben von Friedrich Karl Hermann Wiebe, Berlin 1872, S. 18/19: "Einen recht schweren Stand muß er [sc. der Vater] zur Zeit der französischen Invasion gehabt haben, i.J. 1806 und namentlich 1807, wo sein Haus mit französischer Einquartierung dermaßen überflutet gewesen, daß für ihn selbst und seine zahlreiche Familie kein Platz darin übrig geblieben ist, so daß er mit derselben in den Stall hat ziehen müssen, wo meine Mutter noch überdies ein Wochenbett gehalten... Daß es dabei ohne Zerwürfnisse mit der übermüthigen Soldateska nicht ganz hat abgehn können, ist wohl selbstverständlich; doch hat der sittliche Muth meines Vaters, verbunden mit seiner nicht geringen, zur rechten Zeit und auf die rechte Weise angewandten Körperkraft, ihm bei den französischen Truppen einen solchen Respekt verschafft, daß man ihn, unter dem Namen des *schlimmen Pastors*, gefürchtet, und daß man ihn weit und breit zur Schlichtung von Streitigkeiten herbeigerufen hat."