



Quelle

Reiseerinnerungen und Reflexionen des rheinischen Gerbergesellen Johann Eberhard Dewald (1836-1838)¹

[Wien:] Den 3. April besuchte ich den Schlosspark von Hellbrunn, der mit schönen Wasserkünsten versehen ist, woran Gruppen aus Marmor stehen, davon man meint, sie seien gerade aus dem Wasser gestiegen und suchten Kühlung im Schatten der Bäume, so glänzte der Wasserstaub auf dem weißen Stein. Darnach hatte Salzburg nit mehr viel für mich, und wir zogen weiter über Neumark nach Schallheim auf Linz zu, wohin ich mir hatte visieren lassen. Über Grünfeld kamen wir nach Wels, durch das die neue Eisenbahn nach Linz fährt. Das war mir ein gänzlich unerwarteter Vorfall und hätte sie für mein Leben gern gesehen. Ging aber diesen Tag nit, indem sie nur dreimal die Woche fuhr. So nahm uns denn ein Lohnkutscher für 12 Kreuzer in das Quartier mit. Über der Fahrt schandierte er weidlich über die neue Erfindung, die der Teufel ausgeheckt hätte. Jedem ehrlichen Fuhrmann käme sein knapper Lohn nun ganz und gar abhanden und bei ihm wär es schon so, dass er sein Weib und die acht Kinder nit mehr satt bekäme. Was in aller Welt das noch werden sollt? Die Welt würd ein Narrenhaus, und alles wär wild auf Neumodisches und Maschinenzeugs, und was ordentlich war und ehrlich gegolten hat seit altersher, das ist nun nichts mehr und nur noch zum Lachen. Doch käm bei der ganzen Klugheit nur heraus, dass nit genug zum Essen bliebe.

Habe mir das Schänden hier ausführlich vermerkt, weil solcherweis immer Ade gesagt wird zu allem, daran wir gewohnt, und das Neue immer als übel gilt, wo es doch manchen Gewinn hat.

Das fiel mir sonderlich bei, als wir anderen Tages von Sonnfeld mit der Eisenbahn fuhren, und viele nach uns noch fahren werden. Ist ein wunderliches Gefühl, mit sausender Schnelligkeit dahinzufahren und Minuten für Wege zu brauchen, daran man wohl sonst einen halben Tag marschiert. Ist dabei allerdings nit sehr erquicklich, vom Rauch und Ruß des Dampfers überschüttet zu werden, die einem der Wind in das Gesicht treibt. Zum Glück waren Zelltücher über die Wagen gespannt, weil man sonst nit mehr menschlich ausgesehen, denn der Qualm war schon fast kaum zu ertragen. Mühelos langten wir halber zeh'n in Linz an. [...]

[Prag:] In der Pollakischen Fabrik, die nun meine Werkstatt war, traf ich zu meiner Freude einen Landsmann. War mir aber doch neu und bisher nit unterlaufen, dass ich nit beim Meister logieren sollte. Wäre aber wohl ein schwieriges Stück, wenn die vielen Gesellen der Pollakischen Fabrik ein gemeinsames Losament finden sollten, zumal nit wenig verheiratet waren und Kinder hatten. Ist überhaupt in einer Fabrik, wie der hiesigen, anders als in einem meisterischen Hause und kein Zusammenhalt nit unter den anderen. Eine zunftmäßige Aufführung ist überall unter den Kollegen nit zu finden und kein Umgang, wie unter ordentlichen Gesellen. Zudem gefällt mir das Arbeiten nit, dieweil jeder den langen Tag die gleiche Arbeit verrichten muß und dabei das Ganze aus den Augen verliert. Muß wohl in einer Fabrik solcherweis geschehen, kann mich aber nit darain schicken und mein immer, ich triebe mein Gewerbe nur halb.

Gefiel mir die Arbeit nit, so noch viel weniger der Umgang mit den Böhmerleut, die eine andere Sprache reden und dabei so hinterhältig waren, wie es nur zu denken ist. Wegen meiner Arbeit, die ich mit allem Fleiß tat, verlachten mich meine Mitgesellen und redeten einher, als wär es gerade recht, soviel wie möglich zu faulenzten. Der Pollak sei ein Reicher und zahle schlecht genug. Ich verfiel aber nit auf ihr Gered und gab ihnen gut Antwort: ein Reicher hätt nit minder Sorgen, nur anderer Art und müsst fleißig zusehen, dass seine Fabrik vorankäm, und nit eines Tages die Arbeit

1 Biedermeier auf Walze. Aufzeichnungen und Briefe des Handwerksburschen Johann Eberhard Dewald 1836-1838. Hg. v. Georg Maria Hofmann, Berlin 1936. Auszugsweise abgedruckt bei Fischer, Wolfram, Quellen zur Geschichte des deutschen Handwerks. Selbstzeugnisse seit der Reformationszeit, Göttingen 1957, S. 123-135.

fehle, und die Gesellen nit weiter vonnöten seien. Da machten sie Gesichter! Weiß ich doch von des Herrn Vaters Werkstatt, wie er manchen Abend gerechnet und kalkuliert und mir seine Zahlen gewiesen, das ihm das Leder nit zu teuer komme, und mit dem Lohn einen Preis gebe, der ihm ein Auskommen und gute Käufer erhalte. In der Zeit machten die Gesellen im Haus lang ihren Feierabend und wussten wenig von den Sorgen, die durch des Herrn Vaters Kopf gingen. Doch was verschlägt alles Reden, so einer nit hören will. Es ist schad um die Müh und wird nur noch ärger. [...]

[Wieder in Deutschland:] In Wangen schaute ich um und erhielt wieder ordentlich ein Zeichen. Ist hier in Deutschland doch noch ein zunftmäßiger Brauch, und wird nit als ein Bettler genommen, so man sein Zunftrecht übt. [...]

In Ulm fand ich einen alten Zunftbrauch noch in der Übung, indem nämlich die Gesellen beim Umschauen nit nur ein Meisterzeichen, sondern auch ein Stadtzeichen erhielten, wie es mancherorts noch gegeben wird. Dem Herrn Vater ist das allenthalben unterlaufen und war eine allgemeine Sitte, die nun nit mehr weiter getrieben wird. [...]

In Roth und Schwabach liefen wir die Meister ab und trafen am 12. Juli 1838 in Nürnberg ein. Wollten wir den Dampfer [die Eisenbahn, W. F.] nach Fürth noch erreichen, so blieb uns wenig Zeit. [...]

An diesem Tage gab es nun nichts mehr zu fahren. Da ich aber allein nach Nürnberg gegangen, um den Dampfer durchaus zu probieren, welches mir erst einmal in meinem Leben damalen in Linz geglückt, wir aber andererseits nit länger als vierundzwanzig Stunden hier verweilen durften, da wir schon nach Fürth visiert hatten, so blieb nichts anderes übrig, als nach dorten zu marschieren und bis anderen Mittag zu warten, um also umgekehrt von Fürth nach Nürnberg zu fahren.

Gelang uns denn auch, und wir machten die Reise von Fürth nach Nürnberg in kaum achtzehn Minuten. Die Fahrt zurück dauerte allerdings nur zehn Minuten, was wegen dem abfallenden Gelände war, das der Dampfer leichter hinter sich brachte. Dabei sahen wir den Donau-Mayn-Ludwig-Kanal, welcher zwischen diesen beiden Städten gegraben wird. Auch die Dampfertrace heißt die Ludwigsbahn nach dem bayerischen König. War eine angenehme Fahrt in den offenen Wagen, da die Luft von allen Seiten Zutritt hatte, und welche Wagen sogar ohne Verdeck fuhren. Einige mutige Frauen, die es gewagt hatten, sich mit uns Mannsleut in den Dampferwagen zu setzen, machten ängstliche Gesichter, als der Train an einer scharfen Krümmung der Trace arg ins Wanken kam. Sie kreischten jämmerlich und klammerten sich an ihre Begleiter, die aber mit Gleichmut dreinsahen oder doch sich ein solches Ansehen gaben. Die Furcht vor einem Absturz war aber auch ganz übrig, denn wir fuhren dorten so sicher wie auf irgend einer guten Landstraße. Hatten für die Fahrt zwölf Kreuzer zu zahlen, was nit gerade billig ist. Muß aber doch sagen, dass ich schwerlich nach Belgrad und Dalmatien zu Fuß gereist wäre, hätte man schon überall solche Dampfer aufgestellt. Wäre mir vielleicht manches verborgen geblieben, was ich zu gutem Nutzen kennengelernt habe. Wären mir aber auch die Füße geschont worden, was auch nit vom Übel ist. Doch ehe die Dampfer so weit laufen, wird noch viel Wasser den Rhein herunterfließen und manche hundert Jahre vergehen.

Eine Druckversion dieser Quelle findet sich in Hohls, Rüdiger; Schröder, Iris; Siegrist, Hannes (Hg.), *Europa und die Europäer. Quellen und Essays zur modernen europäischen Geschichte*, Stuttgart: Franz Steiner Verlag 2005, S. 28-30.

Auf diese Quelle bezieht sich ein einführender und erläuternder Essay von Fischer, Wolfram, *Das Handwerk im Umbruch am Beginn des Industriezeitalters* im zuvor genannten Sammelband, S. 25-28.