

Karl Friedrich Stumm

1835—1848.

Friedrich Philipp Stumm war der einzige der drei Gebrüder, welcher Erben hinterlassen hatte. Außer einem Sohn, Karl Friedrich, der schon seit 1824 Mitinhaber der Firma gewesen war, hatte er noch zwei Töchter, Charlotte und Henriette. Charlotte war die Gattin des Oberbergrats Heinrich Böcking. Kurz vor seinem Tode, am 17. Oktober 1735, übertrug ihr Vater ihren Söhnen Rudolf, Gustav und Eduard Böcking die Hunsrücker Hütten. Henriette war an einen Oberst von Stranz verheiratet. Nach dessen frühem Tode lebte sie in Neunkirchen in engster Fühlung mit der Familie Stumm und nahm bis zu ihrem Tode, 1871, den lebendigsten Anteil an den Schicksalen des Werkes und seiner Hüttenleute. Aus ihren eigenen Mitteln gründete sie die erste Kleinkinderschule für die Hüttenkinder.

Das Neunkircher Eisenwerk ging ganz auf Karl Friedrich Stumm über, während der Anteil der Firma an der Dillinger Hütte gemeinsames Erbe der Geschwister blieb. Karl Friedrich war noch in Abentheuerhütte geboren, und zwar im Jahre 1798. Mit sechsundzwanzig Jahren war er in die Firma eingetreten. Er war vermählt mit Maria Luise Böcking, der Tochter eines Bruders des Oberbergrates Heinrich Böcking, namens Bernhard. Als er den alleinigen Besitz des Neunkircher Eisenwerkes antrat, war er sieben- unddreißig Jahre alt und stand allein einer Fülle schwerer Fragen gegenüber, die wohl geeignet waren, den tiefen Ernst seines Wesens noch mehr zu verdüstern. Eben stand der Koks im Begriffe, die Holzkohle im Hochofen und beim Frischfeuer Schritt für Schritt zu verdrängen. Die Firma

de Wendel hatte schon 1833 das Geheimnis der vorwiegenden Koksfeuerung des Hochofens gefunden gehabt. Das Eisenwerk Geislauntern war 1840 bei dem vorwiegenden Koksmaßler angelangt. 1841 folgte die Rheinböllerhütte, 1842 das Neunkircher Eisenwerk. Fast hundertjährige Arbeit hatte es fertig gebracht, aus fetter Saarkohle einen wenigstens einigermaßen brauchbaren Hochofenskoks zu erzeugen, der freilich noch einen Holzkohlenzusatz brauchte. Aber noch blieb ein gutes Stück Arbeit übrig, um diesen Koks zu vervollkommen, wenn auch vorauszusehen war, daß er niemals den Vergleich mit westfälischem Koks würde aushalten können.

Auch sonst machte die Kohle in der Eisenindustrie reißende Fortschritte. Puddel- und Schweißöfen wurden ausschließlich mit Steinkohle geheizt. Als die Dampfmaschine als Krafterzeuger ihren Einzug hielt, da flammte dieselbe Kohle auch unter ihren Kesseln. Da gleichzeitig die Walzarbeit sich auf eine Reihe neuer Zweige der Eisenindustrie auszudehnen begann und dadurch gewaltigere Mengen mechanischer Kraft erforderlich wurden, als die Bliess und ihre Nebenflüsse leisten konnten, so vollzog sich dieser Einzug im Laufe eines Jahrzehnts. Was in ferner Vergangenheit der Hammer des Schmiedes und dann der Wasserhammer gestreckt und geformt hatte, das streckten und formten jetzt zwei Walzen, welche sich, von einer Walzenzugmaschine getrieben, in entgegengesetzter Richtung drehten und dadurch die glühende Eisenluppe zwischen sich hindurchzogen. Indem ein Walzenpaar die Luppe erst durch größere und dann durch immer engere Profilräume gleiten ließ, reckte es die Luppe zu einer immer größeren Länge aus und prägte ihr zugleich die vielartigsten Gestalten auf. Indem es sich bald in der einen Richtung, bald in der

anderen Richtung bewegte, zog es sie vorwärts und zurück, sie unablässig der gewollten Form nähernd. Später begann auch der Boden der Walzenstraße sich zu bewegen, indem nur wenig über die Bodensfläche emporragende glatte Einzelwalzen den profilierten Walzenpaaren die schmiedeeiserne Luppe zuführten. Mittel- und Grobeisen, Flach-, Rund- und Vierkanteisen walzten die neuen Neunkircher Straßen.

Die neuen Maschinen kosteten Geld, viel Geld. Die Neuanlagen verschlangen so ziemlich alles, was der Betrieb abwarf. Oft noch mehr. Obgleich sie die Erzeugung nicht nur verbilligten, sondern auch einen wesentlich regelmäßigeren Betrieb ermöglichten als die sehr unregelmäßigen Wasserkräfte, so dauerte es doch halbe Jahrzehnte, bis sie einbrachten, was sie verschlungen hatten. Oft war bares Geld schwer zu beschaffen, so sehr auch der Wert des Werkes stieg. Aber es war ein reiner Nutzungswert, er war nicht in klingende Münze umsetzbar. Dabei stiegen beharrlich die Ansprüche an die Güte des Eisens seitens der Verbraucher. Selbst durch Röstten war der Schwefelgehalt aus dem Eisenstein der Nachbarschaft nicht ganz zu entfernen. Und schwefelfreies Eisen war das Ziel der Eisenerzeugung der Zeit geworden. Zu besseren Eisensorten konnte der heimische Eisenstein nicht mehr verwandt werden. Aber auch für das gewöhnlichste Eisen war mit ihm nicht mehr viel anzufangen. Sein Vorrat ging mit Riesenschritten dem Ende zu. Da erschloß sich allerdings im Röllertale eine größere Menge guter Erze, aber auch diese Erze mußten ihres Kohlen säuregehaltes wegen geröstet werden. Zu den höheren Frachtkosten, die sich aus der größeren Entfernung ergaben und sich auf Fuhrknecht, Pferd und Wagen verteilten, kamen als ständige Zugabe die Röstkosten. 1843 war über ein Fünftel der von der Hütte beschäftigten Leute Erzgräber.

376 Hüttenleute und 106 Erzbergleute, zusammen 482 ohne die Fuhrknechte, machten die Hüttenarbeiterschaft aus. Aber auch die Röllertaler Erzquelle ging ihrer Erschöpfung entgegen. So blieb dem Neunkircher Werke nichts übrig, als mit Kosten, welche für die damalige Zeit sehr hoch waren, 1839 jenseits des Rheines an der fernen Lahn Grubensfelder von Roteisenstein und Brauneisenstein zu erwerben und diesen, abermals mit gewaltigen Unkosten, nach Neunkirchen zu schaffen. 1846 kamen die Roteisensteingruben im Kreise Wezlar in Betrieb. Wenn das auch eine neue Umwälzung im Hochofenbetriebe gab, der kaum mit Einführung des Koks zur Ruhe gekommen war, so blieb doch etwas anderes nicht übrig, wenn das Werk überhaupt gehalten werden sollte. Schon zählte sein Wert nach Millionen, und schon lebte ein halbes Tausend Menschen mit etwa zweitausend Angehörigen von ihm. An eine Benutzung des Landwegs mittelst der Pferdefuhre war nicht mehr zu denken. Sie hätte das Erz in Neunkirchen so verteuert, daß sich seine Verhüttung nicht mehr gelohnt hätte und es billiger gewesen wäre, Roheisen von der Lahn zu kaufen. So raffte man an Erzen zusammen, was an Resten in alten einst schon aufgegebenen Gruben daheim noch vorhanden und was aus dem Röllertale zu beschaffen war, und ergänzte diese Menge von der Lahn auf dem Wasserwege. Der Erz Kahn wurde die Lahn hinuntergeschleppt, kreuzte den Rhein, fuhr die Mosel und die Saar hinauf und wurde in Saarbrücken gelöscht. Von da fuhr die Pferdefuhre das Erz nach Neunkirchen. Diese Bezugsart erhielt sich bis 1860. Aber der Roheisenzukauf ließ sich auch so nicht vermeiden. Seine Mengen stiegen von Jahr zu Jahr und belasteten das Werk ebenfalls in steigendem Verhältnis.

Es war von der allergrößten Wichtigkeit, daß das Werk in seiner Erzeugungsmenge nicht zurückblieb; denn ein neuer großer Eisenverbraucher war in die Welt getreten: die Eisenbahn mit ihrem Massenbedarf an eisernen Schienen-geleisen. Dieser Bedarf zeigte sich auch vor den Toren von Neunkirchen. Baute man doch bereits an der Pfälzischen Ludwigsbahn Ludwigshafen-Verbach und an der Strecke Nancy-Metz-Forbach der französischen Ostbahn Paris-Strasbourg. Dazwischen brauchte sich nur noch die Strecke Forbach-Verbach einzuschieben, und eine große Durchgangslinie, welche Neunkirchen der Welt erschloß, war geschaffen. Das Neunkircher Eisenwerk legte sich mit Eifer auf die Herstellung eiserner Eisenbahnschienen. Unter diesen Umständen galt es, den Betrieb ständig zu vergrößern, wenn er nicht hoffnungslos zurück bleiben sollte. Die Leistungsfähigkeit des Walzwerkes hing im wesentlichen ab von der Anzahl der Puddelöfen. 1845 waren deren bereits zehn im Gange. Jahr für Jahr kamen durchschnittlich zwei dazu. Sie kosteten abermals Geld, und die Anlernung neuer Puddler bedeutete jedesmal eine Einbuße an verbranntem Eisen. Neunkirchens Lage schien aufs äußerste gefährdet. Dillingerhütte und Halbergerhütte lagen doch wenigstens noch am Wasserwege und erhielten das Erz um ein Drittel billiger an ihre Hochofen, während ihnen die Kohlen auch nicht mehr kosteten. Sie hatten außerdem nicht Unsummen verschlungen wie das Neunkircher Eisenwerk, das sich alle Neuerungen und Besserungen zunutze gemacht hatte. Allerdings schützte seit 1844 ein Eisenzoll die deutsche Eisenerzeugung, aber das Ausland war mit seinen Erzeugungskosten den deutschen Hüttenwerken um mehr als den Zolletrag voraus, und so kam er im Preise für die deutsche Eisenindustrie nicht zur Geltung. Neunkirchen mit seinen

hohen Erzeugungskosten schien verloren. Nach dreizehn-jährigem Ringen um die Erhaltung seines Werkes gab Karl Friedrich Stumm den Kampf auf. Bei seinem Tode 1848 hinterließ er nur minderjährige Kinder. Seine älteste Tochter Emma war vierzehn, sein ältester Sohn Karl Ferdinand zwölf Jahre alt, das jüngste seiner acht Kinder war ein erst dreijähriges Söhnchen.

Karl Böding

1848—1858.

Im Jahre 1848 hatte Neunkirchen 2717 Einwohner. Im März 1848 begann der Bau der Bahn Forbach-Verbach. Am 15. September 1850 wurde die Strecke Neunkirchen-Verbach eröffnet und damit zugleich eine Zweigbahn von Grube Heiniß nach Neunkirchen. Am 14. Juli 1851 folgte die Strecke Neunkirchen-Keden und am 16. November 1852 die ganze Linie Verbach-Neunkirchen-Saarbrücken-Forbach. 1849 war die Pfälzische Ludwigsbahn Ludwigshafen-Verbach eröffnet worden, und 1851 wurde die Strecke Nancy-Meß-Forbach der französischen Ostbahn fertiggestellt. Eben noch ein walddorfähnlicher Ort abseits von jeder Großverkehrsader, war Neunkirchen in zwei Jahren ein wichtiger Haltepunkt an einer der bedeutendsten westdeutschen, ja deutsch-französischen Eisenbahnen geworden, die vom Rheine bei Ludwigshafen bis nach Nancy, Straßburg und Paris reichte. Für die Erzversorgung des Neunkircher Eisenwerkes und für den Absatz seiner Erzeugnisse, vor allem seiner hochgeschätzten eisernen Eisenbahnschienen, mußte das von grundlegender