

NDB-Artikel

Denis, Paul Camille von (bayerischer Personaladel 1852) Eisenbahningenieur, * 26.6.1795 Schloß Les Salles bei Montier-en-Der (Departement Haute Marne), † 3.9.1872 Dürkheim (Pfalz). ((römisch)-katholisch)

Genealogie

V Pierre († 1816), Kreisforstmeister in Dürkheim;

M († 1850), T des franz. Brigadegen. François de Porte;

• 1821 Henriette (1800–68), T des Domänen-Insp. Vauterau in Saarbrücken; kinderlos.

Leben

D. studierte 1814/15 an der École Polytechnique in Paris und trat 1816 in den bayerischen Staatsdienst ein. 1826 bis 1832 war er Ingenieur im Bezirk Zweibrücken. Politischem Zwiespalt, der ihm als freisinnigem Volksvertreter im „pfälzischen Landrath“ drohte, entzog er sich durch einen 2jährigen Auslandsurlaub. Bei Studien in Belgien, Frankreich, England, wo er George Stephenson kennenlernte, und Nordamerika sammelte er reiche Erfahrungen über Eisenbahn- und Kanalbauten. Die entschlossene, einfache und auf wirtschaftliche gerichtete Arbeitsweise der Amerikaner hat ihn entscheidend beeinflusst. Nach seiner Heimkehr war er in Rosenheim und München als Bezirksingenieur tätig. Der Eintritt in die bayerische Abgeordnetenversammlung scheiterte am Einspruch der Regierung und die Übernahme der Bauleitung des Ludwigs-Main-Donau-Kanals hauptsächlich an Meinungsverschiedenheiten über die Bausumme, die D. für nötig hielt. 1834 wurde ihm der Bau der ersten deutschen Eisenbahn, der Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth übertragen, die schon 1835 feierlich eingeweiht werden konnte. Diese technische und wirtschaftliche Meisterleistung machte D. in ganz Europa berühmt. Von 1836 bis 1840 baute er die Eisenbahn München-Augsburg und die Taunusbahn Frankfurt/Main-Wiesbaden/Mainz. 1841 treffen wir ihn wieder in der Pfalz als Regierungs- und Kreisbaurat in Speyer. Den ihm kurz darauf angetragenen Vorsitz in der Kommission für den Bau von bayerischen Staatsbahnen in Nürnberg legte er 1842 wegen Zerwürfnissen mit dem Ministerium nieder, ging nach Speyer zurück und wurde 1844 zum Baudirektor der Neubaustrecke Ludwigshafen/Rhein-Bexbach (an der Grenze des Saarlandes) gewählt. 1850 schied er aus dem Staatsdienst aus, um auch die Betriebsleitung der pfälzischen Bahnen zu übernehmen. Die folgende Zeit war mit weiteren, größeren Bahnbauten in der Pfalz und im südlichen Hessen ausgefüllt. 1856 wurde D. von den Pfalzbahnen auf unbestimmte Zeit beurlaubt, um die Stellung des Baudirektors für die bayerischen Ostbahnen antreten zu können. Statt der vorgesehenen 7 brauchte er nur 5 Jahre, um im ostbayerischen Raum 61 Meilen

Eisenbahnen fertigzustellen. Dabei sparte er 16½ Millionen Gulden, die er von 1862-65 für den Bau weiterer 21 Meilen Eisenbahnen in der Oberpfalz und Oberfranken verwenden konnte. 1858 wurde er zum Oberbaurat ernannt. Als er 1866 nach dem Bau der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim in den Ruhestand trat, hatte er fast 1000 km Eisenbahnen gebaut. Bis 1867 blieb er in München noch Direktor der bayerischen Ostbahnen. - Kreuz der Ehrenlegion, Verdienstorden der Bayerischen Krone.

Literatur

ADB LV (L);

C. Matschoß, Männer d. Technik, 1925, S. 56;

F. T. Schulz, Die Ludwigsbahn, 1935, S. 42;

Reichsverkehrsministerium, 100 J. Dt. Eisenbahnen, ²1938, S. 68 (P);

B. Stumpf, Kleine Gesch. d. Dt. Eisenbahnen, ²1955, S. 19 (P);

H. J. Bandelow, P. C. v. D. u. d. pfälz. Eisenbahnen, in: Kaiserslautern 1276-1951, 1951, S. 329-34;

v. Röhl, Enz. d. Eisenbahnwesens III, ²1912, S. 271.

Portraits

Photo e. Ölgem. (Verkehrsmus. Nürnberg);

Die Eröffnung d. ersten dt. Eisenbahn am 7.12.1835, Ölgem. v. H. Heim, 1906 (Dt. Mus. München).

Autor

Erwin Massute

Empfohlene Zitierweise

, „Denis, Paul von“, in: Neue Deutsche Biographie 3 (1957), S. 599 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

ADB-Artikel

Denis Zu Bd. XLVII, S. 660.: *Paul Camille von D.*, kgl. bairischer Oberbaurath, war einer der größten Ingenieure seiner Zeit; durch den Bau der ersten deutschen Eisenbahn, der von Nürnberg nach Fürth, und seine vielen übrigen wichtigen Bahnbauten ist er ein Mann von europäischem Ruf geworden.

Er war nicht in Mainz geboren, wie man bisher allgemein annahm, sondern nach seiner eigenen Angabe und der seiner in Straßburg i. E. und Frankfurt a. M. noch lebenden Verwandten auf dem Schlosse Les Salles in Montier-en-Der bei St. Dizier im Departement Haute Marne am 26. Juni 1795. Seine Familie soll von altem französischem Adel sein und führt ihren Ursprung bis in die Zeit der Kreuzzüge zurück, soll aber während der französischen Revolution ihren Adel abgelegt haben. Sein Vater Pierre (Peter) wurde 1801 unter dem Consulate Napoleon's als Forstinspector (inspecteur des eaux et des forêts) des Departements Mont-Tonnerre nach Mainz versetzt. Seine Mutter war eine Tochter des französischen Brigadegenerals (maréchal de camp) François de Porte. Als 1814 das linke Rheinufer wieder an Deutschland gefallen war, wurde sein Vater von der österreichisch-bairischen Landesverwaltung als Kreisforstmeister nach Neustadt a. d. Hardt versetzt, wo er schon am 22. Januar 1816 im Alter von 63 Jahren starb.

|
Paul D. hat die Volksschule (école primaire) sowie das Gymnasium (école secondaire, collège) in Mainz besucht, dann das Lyceum Louis-le-Grand in Paris und 1814/15 die polytechnische Schule (école polytechnique) daselbst, wo Männer wie Arago, Gay-Lussac, Poisson, Ampère seine Lehrer waren. Nachdem er seine Studien als Ingenieur in Paris abgeschlossen hatte, kehrte er im Alter von 21 Jahren in die Pfalz zurück, die unterdessen (am 30. April 1816) bairisch geworden war, trat am 15. Juni 1816 in den bairischen Staatsbaudienst als Praktikant ein und wurde sodann zum Bauconducteur (= Bezirksaufseher) für den Civil-, Straßen- und Wasserbau in Germersheim ernannt (unter der Bauinspection Speier), wo ihn die Rhein correction in Anspruch nahm. Bereits am 17. April 1818 wurde D. in einem Alter von 22 Jahren von König Max I. von Baiern zum statusmäßigen Bauinspector in Kaiserslautern ernannt (es gab damals nur zwei Bauinspectionen in der Pfalz — heute Landbauämter genannt —, dagegen acht Bauconducteurstellen). Dort war seine Hauptaufgabe die Instandsetzung der im schlechten Zustande sich befindenden Landstraßen. Am 24. October 1826 wurde ihm als Ingenieur der Bezirk Zweibrücken übertragen, wo er bis 1832 wirkte. Da er als „freisinniger Patriot“ galt, wurde er wiederholt als Volksvertreter in den pfälzischen Landrath gewählt. Allein es war in damaliger Zeit für einen liberalen Beamten, der als Vertreter des Volkes alle Vorlagen der Regierung nicht unbesehen hinnehmen wollte und unter Umständen Kritik üben mußte, schwer, ein solches Mandat auszuüben. So entging er dem drohenden Zwiespalt, indem er 1832 um Gewährung eines zweijährigen Urlaubs nachsuchte, um als reifer Mann die ungeheueren Fortschritte, die damals auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Canalbaues im Auslande gemacht wurden, an Ort und Stelle persönlich kennen zu lernen und

sie für Baiern nutzbar zu machen. Er begab sich zunächst nach Belgien, wo damals die Bahn von Brüssel nach Mecheln gebaut wurde (vollendet 1835), dann nach Frankreich, wo auch seine Mutter mit seinem jüngeren 1813 in Mainz geborenen Bruder Julius († 1889 in Frankfurt a. M.), nachdem dieser das Gymnasium in Zweibrücken absolviert, ihren dauernden Aufenthalt genommen hatte († 1850 in Fontainebleau). Dort wurde 1832 die zweite Bahn in Europa, die von Lyon nach St. Etienne, eröffnet. Mehr noch interessierte ihn England, wo 1825 Stephenson die erste Eisenbahn der Welt, die von Liverpool nach Manchester, erbaut hatte, mit dem er persönlich bekannt wurde. Aber die größte Förderung in seinem Fache erfuhr er in Nordamerika, wo bereits Bahnen in der Länge von 3000 Meilen und Canäle in der Länge von 4000 Meilen erbaut worden waren. Dort erkannte er den gewaltigen Unternehmungsgeist des amerikanischen Volkes, das durch keine Schranken und Vorurtheile eingeengt war; besonders im Eisenbahnwesen waren die Amerikaner Meister, sie überlegten scharf und klar und schritten dann unverweilt zur energischen Ausführung; sie bauten zugleich einfach, wohlfeil und deshalb rentabel; diese Vorzüge eignete sich D. an, und darauf basirten seine großen Erfolge in seinem ganzen späteren Leben.

Von New-York kehrte er 1834 über London in die Heimath zurück. Hier wollte man den erfahrenen und weitgereisten Mann in die bairische Abgeordnetenversammlung wählen; allein die Regierung versagte ihre Einwilligung, weil man seine Dienste zur Ausführung wichtiger Staatsbauten nöthig habe. Zuerst wurde er nach Rosenheim versetzt, so daß er die Pfalz, das erste und lieb gewonnene Feld seiner praktischen Thätigkeit, verlassen mußte. Sodann kam er als Bezirksingenieur zur Bauinspektion München II. Der Ludwigs-Donau-|Main-Canal sollte damals gebaut werden. D. wurde zum technischen Ministerialcommissär für den Bau ernannt, aber die Ausführung des Baues wurde ihm nicht übertragen, weil er die freie Wahl der Ingenieure und eine ansehnliche Erhöhung der Bausumme von 8½ Millionen Gulden verlangte. Wie recht D. mit seiner Forderung hatte, geht daraus hervor, daß der Canal das Doppelte zu bauen kostete; soviel hätte D. nicht gebraucht. D. war diese Wendung der Dinge wohl sogar lieb, da er mit seinem klaren Blicke erkannte, daß die nächste Zukunft nicht dem Baue von Canälen, sondern dem von Eisenbahnen gehöre. Doch wollte es in dieser Hinsicht in Deutschland gar nicht vorwärts gehen, obwohl man das Beispiel von England, Frankreich, Belgien und Nordamerika vor Augen hatte, bis endlich D. in die Räder dieses Werkes griff. Die alten freien Reichsstädter von Nürnberg fanden zuerst den Muth, ihr Geld an eine Sache zu wagen, die keine besonderen Bedenken haben konnte, wenn der technische Leiter ein der Aufgabe gewachsener Mann war, und diesen fand man endlich in D., dem auch die Regierung den nöthigen Urlaub gewährte. Am 14. Mai 1833 erließen die Nürnberger einen Aufruf zur Zeichnung eines Capitals von 135 000 Gulden zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth (auch die bairische Staatsregierung gewährte einen wenn auch geringen Zuschuß von 200 Gulden und unterstützte dadurch das Unternehmen wenigstens moralisch — an den Bau von Staatsbahnen dachte man damals noch lange nicht). In wenigen Monaten war das Geld beisammen. Am 19. Februar 1834 wurden die Satzungen der Bahngesellschaft von König Ludwig I. von Baiern genehmigt, am 9. October 1834 übernahm D. die Bauführung und prüfte die Pläne, Mitte Februar 1835 begann man den Bau selbst, und obwohl D. auf einige Monate

abberufen wurde und noch dazu einige Monate krank war, wurde doch der Bau so gefördert, das am 7. December 1835 die erste Eisenbahn auf deutscher Erde feierlich eingeweiht werden konnte. Eine Creditüberschreitung kam nicht vor und die Bahn rentirte sofort im ersten Jahre mit 20%. Jetzt bekam man auch in den beiden deutschen Großstaaten den Muth, sich am Bau von zunächst kleinen Bahnen zu versuchen (Floridsdorf-Wagram eröffnet 1837, Berlin-Zehlendorf 1838). Baiern aber hatte sich buchstäblich den Ruhm erworben, bahnbrechend in Deutschland geworden zu sein, aber ohne D. wäre die Sache so rasch nicht gegangen. D. war mit einem Schlage ein berühmter Mann nicht bloß in Deutschland, sondern in ganz Europa geworden, und mit der Geschichte des Eisenbahnwesens bleibt sein Name für immer verbunden.

Das nächste war, daß man die Landeshauptstadt München mit der Kreishauptstadt Augsburg durch eine Bahn verbinden wollte, wobei ohnedies keine besonderen Terrainschwierigkeiten zu überwinden waren. 1836 berief man D. nach Augsburg, wo man damals mehr Unternehmungsgeist als in München hatte; 1840 war die Bahn vollendet. Gleichzeitig (1838—1840) baute D. die Taunusbahn von Frankfurt a. M. nach Wiesbaden und Mainz und arbeitete den Entwurf zum Bau einer Bahn von Köln a. Rh. nach Bonn aus.

Am 16. Februar 1841 wurde D. zum Regierungs- und Kreisbaurath in Speier ernannt. Im gleichen Jahre wurde ihm der Vorsitz in einer Commission für den Bau von bairischen Staatsbahnen in Nürnberg übertragen. Es sollte eine Bahn von Augsburg über Donauwörth, Nürnberg, Bamberg und Hof bis zur sächsischen Landesgrenze gebaut werden, eine weitere Bahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg und eine dritte Bahn von Augsburg über Kaufbeuren und Kempten nach Lindau. Allein D. stieß wie bei dem Bau des Donau-Main-Canals auf unerwartete Hindernisse, die sogar ein Zerwürfniß mit dem Ministerium herbeiführten. Da legte D. 1842 den Vorsitz in der Commission nieder und kehrte nach Speier zurück. Die drei Bahnen wurden gebaut, aber viel zu theuer, sodaß die bairische Volksvertretung die Lust an Staatsbahnbauten auf viele Jahre hinaus verlor.

In der Pfalz hatte man D. sehr nöthig und war sehr froh, ihn wieder zu besitzen. Denn dort dachte man schon 1837 an den Bau von Bahnen, 1838 hatte man eine Actiengesellschaft gebildet, aber die Sache rückte nicht von der Stelle, bis D. kam — da ging es vorwärts. Am 23. September 1844 wurde D. zum Baudirector einer von Ludwigshafen a. Rh. nach Bexbach zu erbauenden Bahn gewählt. Die ersten Bahnarbeiten begannen 1845, 1847 wurden die ersten Theilstrecken Ludwigshafen-Neustadt a. H. und Schifferstadt-Speier eröffnet, 1848 die Strecke Frankenstein-Homburg und am 25. August 1849 die ganze Linie Ludwigshafen-Neunkirchen dem Verkehr übergeben. Am 1. Januar 1850 trat D. aus dem Staatsdienste aus, um neben seiner bisherigen Stelle als Baudirector die Betriebsdirection der pfälzischen Eisenbahnen zu übernehmen. 1853—1855 baute er von Neustadt a. H. die Bahn über Landau nach Weißenburg i. E. 1853 wurde die Strecke Ludwigshafen-Worms eröffnet, 1857 die Strecke Homburg-Zweibrücken, die er noch projectirt hatte. 1852—1855 baute er mit dem hessischen Baurath Opfermann die Linie Worms-Mainz. Auch die Bahn von Speier über Germersheim nach Lauterburg i. E. war noch

von ihm in Angriff genommen worden, doch gelangte sie erst 1864 und 1876 zur Ausführung.

Um seine großartigen Verdienste auf dem Gebiete des Bahnbaues anzuerkennen, verlieh ihm König Max II. 1852 den Verdienstorden der bairischen Krone, mit dessen Besitz der persönliche Adel verbunden ist. Bei Eröffnung der Straßburg-Pariser Bahn 1852 erhielt er das Kreuz der französischen Ehrenlegion und gleichfalls 1852 den hessischen Orden Philipp's des Großmüthigen, 1853 den preußischen rothen Adlerorden 3. Classe. Das kgl. bairische Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten erkannte seine Autorität auf dem Gebiete des Bahnwesens dadurch an, daß es ihn wegen der vielen eingelaufenen Klagen beauftragte, sämmtliche Staatsbahnen einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen.

Während der Revolutionsjahre 1848/49 lebte D. in der Pfalz, betheiligte sich aber nicht activ an dem Aufstand. Er mag wohl Sympathien mit manchen Bestrebungen der Freiheitsmänner gehabt haben, er zahlte auch die von der „provisorischen Regierung“ auferlegten Steuern (800 Gulden) und die sogenannten „freiwilligen Beiträge“ (100 Gulden); aber den Weg des Aufruhrs, den man ging, konnte ein so erfahrener und überlegter Mann wie D. bei seinem reifen Alter nicht für den rechten halten und verhielt sich deshalb passiv.

Als D. bereits das 60. Lebensjahr überschritten hatte und mit seiner Stellung als Director der pfälzischen Eisenbahnen durchaus zufrieden war, da trat an ihn eine Aufgabe von der größten Bedeutung heran, es war dies der Bau der bairischen Ostbahnen von Nürnberg an die österreichische Landesgrenze. Der bairische Staat hatte, wie es scheint, kein Glück mit seinen Bahningenieuren, nachdem man den erfahrenen und umsichtigen D. bei Seite gesetzt hatte. Die Baukosten erschienen dem bairischen Landtage viel zu hoch, sodaß dieser kein Geld für den Bau weiterer Bahnen bewilligen wollte; da aber die Landestheile, die bisher noch keine Bahnen erhalten hatten, solche mit Recht dringend verlangten und über ihre Zurücksetzung sich bitter beklagten, so blieb nichts anderes übrig, als einer Actiengesellschaft die Aufbringung der Mittel zum Bahnbau unter Zinsengarantie des Staates zu überlassen und die Concession zum Bau von Privatbahnen zu gewähren. Bald war ein Baucapital von 60 Millionen Gulden zusammengebracht, und jetzt dachte man wieder an den erprobten, geschickten und sparsamen Meister D. und man war sehr froh, als dieser treffliche Mann dem ehrenvollen Rufe als Baudirector nach Nürnberg folgte. Die von ihm gestellte Bedingung der freien Wahl der Ingenieure nahm man gerne an, weil sie zugleich im Interesse der Gesellschaft war. Von den Pfalzbahnen erhielt D. am 18. Juni 1856 als erster Director Urlaub auf unbestimmte Zeit (das war für immer). In fünf Jahren, statt in der gesetzlich festgesetzten Zeit von sieben Jahren erbaute der merkwürdige Mann die Bahn von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, dann die von Schwandorf nach Fürth an die böhmische Grenze zum Anschlusse nach Pilsen, hierauf die von Regensburg über Straubing nach Passau, schließlich die von Regensburg über Landshut nach München, im ganzen 61 deutsche Meilen. Man mußte die Donau, den Regen, die Nab mit der Vils, die Isar mit der Ammer und den Inn überbrücken. Und dabei ersparte D. 16½ Millionen Gulden, mit denen er 1862/63 die Bahn von Schwandorf über Weiden nach Bayreuth und

1863/65 die von Weiden nach Eger (21 Meilen) fertig stellte. Dabei baute er in jeder Beziehung trefflich, die Betriebssicherheit war die größtmögliche; viele untergeordnete Arbeiten, die er gerne durch Andere hätte ausführen lassen, mußte er selbst ausführen, da es an Unternehmern mangelte. Der Bau der bairischen Ostbahnen war ein Meisterwerk der Ingenieurkunst, und König Max II. erkannte die Verdienste von D. an, indem er ihn nach Vollendung der Linie München-Landshut 1858 zum kgl. Oberbaurath ernannte und ihm 1860 noch überdies das Comthurkreuz des Verdienstordens vom hl. Michael verlieh. Ein gewaltiges, für das Land überaus förderliches Bahnnetz war vollendet, ohne daß es dem Staate auch nur einen Kreuzer gekostet hätte. Wenn ein Land Männer wie D. hat, kann es blühen und gedeihen.

1862 wurde D. vom Handelsministerium der Vorsitz in der Commission für den Bau einer stehenden Brücke über den Rhein zwischen Ludwigshafen und Mannheim übertragen. Die Brücke wurde in den Jahren 1865—1868 erbaut, 1867 wurde sie bereits von der Bahn benutzt, und 1868 auch die Straßenbrücke fertig gestellt.

Nachdem D. das 71. Lebensjahr überschritten und mehr als 50 Jahre dem Staate und den Bahngesellschaften gedient hatte — er hatte gegen 1000 Kilometer Eisenbahnen gebaut —, dachte er daran, die vielen aufreibenden Berufsarbeiten aufzugeben und Anderen das so mühevoll bereitete und jetzt nicht mehr allzu schwere Feld der Thätigkeit zu überlassen und noch einige Jahre der Ruhe zu genießen. Am 23. August 1866 wurde er auf Ansuchen unter Anerkennung seiner ersprießlichen Dienste in den dauernden Ruhestand versetzt, doch blieb er noch bis 1867 Director der bairischen Ostbahnen mit dem Sitze in München. Als ihm 1868 seine Frau im Alter von 68 Jahren gestorben war, zog er von München nach Dürkheim in der Pfalz, wo bereits sein jüngerer Bruder Julius und seine unvermählt gebliebene Schwester Elise sich zu dauerndem Aufenthalte niedergelassen hatten, und ihn treue Freunde wie der kgl. Landrichter H. Freyseng (später Oberlandesgerichtsrath), der kgl. Notar L. Martini und der Freund seines Bruders Julius der Gutsbesitzer J. Fitz mit offenen Armen empfingen. D., der ein reicher Mann geworden war, erwarb in Dürkheim ansehnliche Besitzungen und baute sich 1863 ein neues Haus (das heutige kgl. Bezirksamt), das er noch drei Jahre bis zu seinem Tode bewohnte. Auch das jetzt der Pfälzischen Bank gehörende Anwesen war sein Eigenthum. Den Winter brachte er bei seinen Verwandten in Straßburg i. E. zu, wo die Familie D. noch heute ein schönes Anwesen in der Steingasse besitzt.

|
Am 3. September 1872 schied D. in Dürkheim nach längerem Leiden aus seinem inhaltreichen Leben im Alter von 77 Jahren; in der Familiengrabstätte auf dem Helenenfriedhof zu Straßburg i. E. ist er zur ewigen Ruhe bestattet, auf seinem Grabstein stehen die einfachen Worte „Oberbaurath Paul von Denis“.

Die Städte Kaiserslautern und Ludwigshafen a. Rh. ehrten den großen Todten, indem sie Straßen nach ihm benannten, die Actiengesellschaft der pfälzischen Bahnen hatte ihm die mitten im pfälzischen Waldgebirge gelegene Burgruine Diemerstein bei Frankenstein zum Geschenke gemacht, auf deren Instandsetzung er viel Geld verwendete; auch eine Villa erbaute er am Fuße der

Burg. Als er 1856 aus der Pfalz nach Nürnberg übersiedelte, verkaufte er den ganzen Complex an den Bankier Ladenburg in Mannheim, dessen Familie die Burg noch heute besitzt und im Sommer bewohnt.

Obwohl D. ein Franzose von Geburt war und selbst eine Französin heirathete, die Tochter Henriette des Forstinspectors Vautereau aus Void im Departement Meuse, das nicht weit von seinem Geburtsorte lag, wodurch wohl auch die Verbindung herbeigeführt wurde — Kinder hinterließ er keine —, so fühlte er sich doch ganz heimisch in den Rheinlanden und speciell in der Pfalz, wo er die wichtigen Jünglingsjahre verlebte und viele Freunde sich gewonnen hatte. Und gerade 1866, wo die Pfalz von Preußen und Frankreich bedroht war, offenbarte sich sein pfälzisches Herz in Briefen an seine Freunde, und herzlich froh war er, als jene schwere Zeit ohne Schaden für die Pfalz vorüberging. Und den Abend seines Lebens brachte er in der Pfalz zu, an der sein Herz hing, und er hätte am liebsten in pfälzischer Erde geruht, wenn nicht das Familienbegräbniß in Straßburg i. E. für alle Glieder der Familie errichtet gewesen wäre. So kann man sagen, daß dieser Franzose von Geburt durch seine Lebensschicksale fest mit Baiern und Deutschland verbunden wurde und einer der Unseren geworden ist. Sein Name lebt unsterblich in der Erinnerung der Nachwelt fort und man kann keine Geschichte der Eisenbahnen schreiben, ohne den Namen Denis zu erwähnen.

Literatur

Buch der Erfindungen. 9. Band, Leipzig, 9. Aufl. 1901, S. 79 ff. —

Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. 1. Band, Wien 1890, S. 953 ff.
—

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1865, Leipzig. —

Leipziger Illustrierte Zeitung vom 21. März 1907. —

Pfälzisches Memorabile von 1874. 2. Theil, S. 214 f. —

Intelligenzblätter der Pfalz von 1818, 1826, 1831. —

Dürkheimer Anzeiger von 1872, Nr. 139. —

Pfälzer Zeitung von 1872, Nr. 206. —

Straßburger Post vom 8. December 1895. —

Kurze Entwicklungsgeschichte der pfälzischen Eisenbahnen seit ihrer Entstehung bis zum Jahre 1881. Ludwigshafen a. Rh. 1882. —

Mittheilungen des Neffen von Denis, des Rentners Heinrich Denis-de-Porte in Straßburg i. E., des Großneffen von Denis Rentners Paul Geib in Frankfurt a. M., des Bankbeamten Franz Becker in Ludwigshafen a. Rh., Enkels des † Oberlandesgerichtsraths Freyseng in Bad Dürkheim, des Gutsbesizers und

Rentners Jul. Fitz in Bad Dürkheim, des † Directionsrathes Herm. Kärner in Ludwigshafen a. Rh., des Bürgermeisteramtes Mainz.

Autor

J. J. H. Schmitt.

Empfohlene Zitierweise

, „Denis, Paul von“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1910), S. [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
