



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Preussens Gewerbeförderung und ihre großen Männer

Matschoss, Conrad

Berlin, 1921

Der Kampf um die Maschine.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78277](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78277)

nicht, wie es jetzt so häufig geschieht, Verfügungen erst zu einer Zeit einträfen, wo sie schon längst ausgeführt sein sollten.“

Prittwitz glaubt, daß die Sache von großer Wichtigkeit sei, zumal jetzt, wo der Wert der Zeit immer deutlicher erkannt werde. Er findet es unbegreiflich, daß man bei den Posteinrichtungen jede Viertelstunde zu gewinnen suche, während bei den anderen Behörden wochen- und monatelange Verzögerungen in der Korrespondenz mit der größten Gleichgültigkeit behandelt würden. Sehr interessant sind seine Vorschläge, um diesem Übelstand abzuweichen. Es kommt schließlich auf die Einführung des Akkords hinaus. Man solle nur ein tägliches Minimum der Bürostunden festsetzen, aber verlangen, daß alle Arbeiten, die dringend sind, auch sofort erledigt werden. Dabei müsse aber dem Unterbeamten auch die Zeit zugute kommen, die er durch seinen Fleiß erspart. Alle Arbeiten wie Kopieren, Austragen usw. solle man nach erfolgter Leistung und nach dem Verhältnis derselben bezahlen. Im übrigen solle man den Bürodienst mit militärischer Strenge handhaben. Was beim Militär gehe, müsse auch beim Zivil durchzuführen sein.

Wenn das aber alles nicht helfe, dann müßte man „den ganzen bloß mechanischen Teil des Geschäftes Privatunternehmern in Entreprise geben“, ein Verfahren, welches unbedingt das beste wäre und in anderer Zeit bei verschiedenen Behörden des preußischen Staates in gewisser Art wirklich zur Anwendung gekommen sei.

„Der Satz, daß das eigene Interesse von allen der bei weitem wirksamste Hebel sei, um die Menschheit zur größten Tätigkeit anzuspornen, läßt sich nicht bloß auf den Geschäftsgang der Behörden, sondern auch auf alle anderen Zweige ihrer Tätigkeit anwenden und kann nie genug beherzigt werden.“

. . . „Es ist eine alte, oft wiederholte und doch immer von neuem verkannte Erfahrung, daß der Staat oder die Behörden selbst immer am teuersten und schlechtesten verwalten und daß sie daher niemals auf eigene Rechnung irgend etwas ausführen und überhaupt ein Geschäft betreiben können, wenn dies im Weg der Entreprise, Pacht usw. durch Privatleute ausgeführt oder betrieben werden kann.“ Der Verfasser beruft sich auf seine Erfahrung mit öffentlichen Bauten. Er habe Millionen von Talern verbaut, und deshalb spreche er hier nicht aus der Theorie. Man sieht, daß dieses Thema, das heute wieder von den verschiedensten Gesichtspunkten aus eingehend behandelt wird, auch damals schon eifrig besprochen wurde.

Der Kampf um die Maschine.

Das Maschinenwesen mit seinen alle gewerblichen Verhältnisse umwälzenden Folgeerscheinungen hatte sich nirgends kampflos durchzusetzen vermocht. Vor den „Arbeit sparenden“ Maschinen hatten alle die Kreise eine namenlose Angst, die da glaubten, die vorhandene Arbeit reiche kaum aus, alle Menschen zu beschäftigen. Die Arbeitsverschiebungen, die naturgemäß durch die Einführung der Maschinen eintraten

und sich für die, die es traf, oft hart bemerkbar machten, hatten zur Folge, daß auch weite Kreise der Bevölkerung die Maschinen mit Grauen und Haß verfolgten. Wir wissen, wie es in England vielfach zu revolutionären Erhebungen gegen die Maschine kam, wie man Spinnereien, Webereien und Dampfmahlmühlen zerstörte und die Maschinen zugleich mit den Besitzern zerschlug. Wer die außerordentlichen Härten, die damals in England, dem Lande der unbeschränkten Freiheit, mit der Einführung der Maschinen verbunden waren, näher kennt, wird diese revolutionären Erhebungen gegen den Geist der neuen Zeit nicht nur mit Unverstand erklären können. Aber letzten Endes stand doch auch hier die Maschine jenseits von Gut und Böse, und es lag an der sozialen Ungeschicklichkeit der Menschen, die diese großen, von ihnen selbst geschaffenen neuen Entwicklungsmöglichkeiten nicht verstanden, für alle Teile nutzbringend anzuwenden.

Es war selbstverständlich, daß sich mit diesem Thema, ob die Maschinen letzten Endes nützten oder schadeten, auch die Gelehrten der verschiedensten Berufsstände, nicht zuletzt die Staatsmänner selbst, beschäftigen mußten. An dieser Frage, die alle bewegte, konnten deshalb auch die Verhandlungen des Gewerbefleißvereins nicht vorübergehen.

Wir finden schon 1824, im dritten Bande, zwei große Aufsätze hierüber. Der eine von Kunth selbst hat den Titel „Über Nutzen oder Schaden der Maschinen, besonders in Fabriken“, und der Regierungsrat und Professor Hagen aus Königsberg berichtet „Über den Einfluß der Maschinen auf die allgemeine Wohlfahrt“. Kunth beginnt mit der Antwort auf die Frage, was eine Maschine sei. Er versteht darunter „zusammengesetzte Werkzeuge, wodurch die Arbeit der Menschen erleichtert, das Produkt verbessert und vermehrt werden soll“. Diese Definition Kunths läßt auch bereits seine Stellung zu der ganzen Frage erkennen. Kunth geht vom Standpunkt der Geschichte an seine Aufgabe heran und stellt fest, daß zu keiner Zeit und in keinem Lande der Wohlstand der Bevölkerung durch die Einführung der Maschine gelitten habe. Er geht dann besonders eingehend auf die englischen Verhältnisse ein und widerlegt die damals üblichen Einwendungen.

Wie steht es nun aber um das Höchste im Volk? Diese Fragestellung scheint auch, wie Kunth anführt, als Tages- und Modegespräch in den verschiedenartigsten Zirkeln behandelt worden zu sein. Ist die Sittlichkeit durch die Verbreitung der Maschinen gefährdet? Diese Ansicht lehnt Kunth unbedingt ab, ja, er rechnet es sogar dem Maschinenwesen hoch an, daß es „sonst gering geschätzte Arbeiten, wie namentlich das Spinnen“, gewissermaßen veredelt habe. Außerdem meint Kunth, gehe es mit der Ausbreitung der Maschinen durchaus nicht so schnell, wie die Herren immer befürchten. Aus Gewohnheit, Trägheit und Furchtsamkeit bleibe man möglichst lange bei der alten Weise. Die Schwierigkeiten seien sehr groß, und so dauere es wohl zuweilen ein viertel, ein halbes, ja ganzes Jahrhundert, bis ein vollständiges Maschinenwerk sich über ein Land verbreitet habe. In solchen Zeiträumen aber könne man die Arbeitsver-

schiebungen, das ist der Sinn dieses Beweises, in ihren Nachteilen auch leicht überwinden.

Als Ergebnis seiner sorgfältigen Untersuchungen sagt Kunth, daß die Maschinen zu den wirksamsten Mitteln gerechnet werden müßten, die Beschäftigung und damit den Wohlstand der Menschen, „folglicly auch zugleich die Macht der Staaten“ zu vermehren. Nur eines bedauert Kunth, daß die verarbeitenden Gewerbe, besonders die Weberei, durch die Arbeitsteilung in einen „Stumpfsinn versinken, der sie beinahe den Werkzeugen gleichstellt, die ihnen dienen“. Hier verlangt Kunth von den Besitzern und Leitern eine geistige Führung, wodurch sie in die Lage versetzt würden, auf ihre Arbeiter zu wirken.

„Was Hume vom Handel gesagt hat, er bedürfe noch mehr der Würde, als der Freiheit! dies gilt auch vom Manufakturwesen.“ Es ist für den Geschichtsschreiber bemerkenswert, wie Kunth hierbei auf die Bedeutung der Geschichte der Technik hinweist, wie er sie als einen wichtigen Teil in der allgemeinen Kulturgeschichte bereits damals bezeichnet.

Hagen geht in seinem Aufsatz von den damals allgemein üblichen Anschauungen über die Maschinen aus. Sie beschränken den Erwerb, vermehren den Luxus, töten den Geist der Arbeiter. Die letzte Beschuldigung hielt er noch für die wichtigste. Er glaubt, daß ein Teil der Übelstände, die in so grellen Farben ausgemalt wurden, auch ohne Maschinen aufgetreten seien, denn die Arbeitsteilung sei nun einmal notwendig, um Ausgezeichnetes leisten zu können. Daß die Maschinen die Menschen verdrängen könnten, gehöre zu den lächerlichsten Hirngespinnsten, denn „die Menschen können wohl der Maschinen entbehren, aber diese nicht jener“. Die menschliche Vernunft kann durch keine Maschine ersetzt werden. So scheinen denn „die Besorgnisse, daß aus dem Maschinenwesen Wehe über die Menschheit kommen könne, völlig gehoben; unbedingt segensreich zeigen sich die Bemühungen, dasselbe zu fördern, und also auch die dieses hochverehrten Vereins, welcher Kunst und Gewerbe durch Wissenschaft zu heben bestimmt ist, und dadurch zugleich den schönen Beruf erhalten hat, Menschenkräfte aus dem gebundenen Zustand in den freien überzuführen, und sie für das höhere, geistige Leben empfänglich zu machen.“

Auch Beuth hat sich natürlich oft mit diesen Fragen auseinanderzusetzen müssen. In seinem Bericht über die öffentliche nationale Ausstellung vaterländischer Fabrikate vom Jahre 1827 weist er darauf hin, daß es bei dem Wettbewerb auf dem Weltmarkt für jedes Land nur darauf ankomme, entweder die besten Maschinen einzuführen oder seinen ganzen Absatz zu verlieren und damit auch alle Spinner und Weber, die darauf angewiesen sind, arbeitslos werden zu lassen. Ein Staat, der eine alte wohlbegründete Fabrikation und niedrige Arbeitslöhne hat, wird in der vermehrten Tätigkeit der Weber, Bleicher und Appreteure einen reichlichen Ersatz für den etwa den Spinnern zugefügten Nachteil finden. „So wenig als ein menschenfreundlicher Feldherr in unseren Tagen, aus Ab-

neigung gegen das Schießpulver, mit Bogen und Pfeilen große Zwecke erreichen würde, eben so wenig können Phantasien über das häusliche Glück der Handspinner und die Poesie der Spinnstuben den Gang der Dinge aufhalten, oder dem Erfindungsgeiste Grenzen setzen, der den Menschen im Großen und Ganzen immer höher stellt, und selbst todtes Werkzeug zu sein aufhören läßt.

Das Verkehrswesen.

Straßenbau.

Die Entwicklung von Industrie und Gewerbe hängt in hohem Maße von dem Stand des Verkehrswesens ab. Gerade die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts ist mit der Einführung der Dampfschiffahrt, der Eisenbahnen und Lokomotiven bahnbrechend in der Verkehrsgeschichte. Es ist selbstverständlich, daß diese geschichtliche Tatsache auch in den Verhandlungen des Vereins zum Ausdruck kam. Was den Verkehr zu Lande anbelangt, so hat damals in den Jahren von 1816 bis 1829 der preußische Staat sein Kunststraßennetz von 522 auf rund 1150 Meilen erweitert. Auch das war für das sehr langgezogene, in fremdes Gebiet oft tief eingeschnittene Preußen keine große Zahl. Ein ausführlicher Aufsatz von *H o r s t m a n n*, dem der Gewerbleißverein unter Aufwendung sehr erheblicher Geldmittel eine große farbige Karte des preußischen Staates, in der alle Kunststraßen eingetragen waren, beigelegt hatte, unterrichtet uns näher hierüber. Bei der Bedeutung des Gegenstandes schrieb Beuth zu diesem Aufsatz ein besonderes Vorwort. Einleitend hebt er hier wieder hervor, wie die Zeiten, wo man die Freiheit der Gewerbstätigkeit von Staats wegen glaubte beschränken zu müssen, verschwunden seien. Ein König von Frankreich soll früher einmal sogar ein Gesetz erlassen haben, worin er das Recht, Geld zu verdienen, zum Regal machte. Der Untertan sollte nur noch auf Grund besonderer landesherrlicher Verleihung erwerben dürfen. Demgegenüber wollte man jetzt durch einen freien Innenverkehr die Gewerbstätigkeit von allen Fesseln befreien. Man glaubte nicht mehr daran, wie es früher der Fall gewesen sein soll, daß schlechte Straßen eine Wohltat seien, weil der Feind schwer ins Land kommen könne, und weil sie den Verkehr lange im Lande hielten, was für Stellmacher und Gastwirte sehr vorteilhaft gewesen sei. Man habe jetzt erfahren, daß es für alle Nationen nützlich sei, zusammenzuarbeiten und sich gegenseitig den Verkehr zu erleichtern. Vor dem Jahr 1806 habe man nur in der nächsten Nähe Berlins einige wenige Kunststraßen gehabt und dann in Westfalen, wo sie Freiherr vom Stein baute.

Für den Wiederaufbau des niedergebrochenen Preußens hielt man mit Recht die Entwicklung des Verkehrswesens für besonders wichtig. Aufmerksam verfolgte man auch die Entwicklung des Kunststraßenbaus in England. Hier waren die von Mac Adam nach seiner Bauweise angelegten Chausseen Gegenstand großen technischen Interesses, und Beuth hat in den Verhandlungen 1827 auch hierüber eingehend Bericht erstattet.