



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Preussens Gewerbeförderung und ihre großen Männer**

**Matschoss, Conrad**

**Berlin, 1921**

Die Eisenbahnen.

---

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

### Dampfschiffahrt.

Beuth hat natürlich bei seinen Reisen — vor allem in England — an der riesigen Entwicklung des Verkehrswesens, veranlaßt durch die Einführung der Dampfkraft auch in diese Gebiete, nicht achtlos vorbeigehen können. Wie aufmerksam er z. B. die Dampfschiffahrt verfolgt hat, beweist uns sein umfangreicher Bericht über seine Studienreise, der er den Titel „Glasgow“ gab. Auch in Preußen hatte man schon frühzeitig versucht, den Dampf dem Verkehr dienstbar zu machen. Die „Berlinischen Nachrichten“ vom Jahre 1816 konnten berichten, daß am Sonnabend, den 21. Juni 1816, in Spandau der Kiel des ersten Dampfboots gelegt wäre. Einige Dampfschiffe fuhren bereits zwischen Magdeburg und Hamburg; aber die königliche Post, zu der sie damals gehörten, mußte den Betrieb doch bald einstellen, er war zu unwirtschaftlich. 1825 wurden mit Hilfe der Niederländischen Dampferverbindung schon über 17 000 Zentner Waren mit dem Dampfschiff nach Köln befördert. 1826 wurden die Satzungen der Rheinisch-Preußischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln von der Regierung genehmigt, und am 1. Mai 1827 eröffnete die Kölner Gesellschaft mit dem Dampfer „Concordia“ den Betrieb.

Im gleichen Jahr berichtete Beuth in den Verhandlungen über die Dampfschiffahrt auf dem Rhein. Er erinnert an die schon ein Jahrzehnt zurückliegenden ersten Versuche der Dampfschiffahrt in Preußen, die seiner Meinung nach hauptsächlich durch den niedrigen Wasserstand der Flüsse und Kanäle in der Nähe der Hauptstadt gescheitert seien. Er weist auf seinen Aufsatz über Glasgow hin, worin er zu zeigen versucht habe, wie die Dampfschiffahrt dort die Entwicklungsbestrebungen der Gewerbe von Grund aus umgestaltet habe. Er freut sich nunmehr, es zu erleben, daß auch im eigenen Vaterlande jetzt das verwirklicht werde, was er im Auslande habe erleben können. Es geht auch hier nicht ab ohne einige scharfe Worte gegen die Feinde der Dampfschiffahrt, die behaupteten, man könne die Dampfschiffe auf dem Rhein entbehren, denn was solle aus den Schiffern, den Fuhrleuten, den Extraposten und den Wirtshäusern werden. Höchstens sollte man ihnen gestatten, leicht verderbliche Waren wie Austern, Apfelsinen und Seefische zu transportieren. „Dieser Krieg des alten Schlechten gegen das gute Neue erneuert sich bei jeder Verbesserung, und in der Regel ist es erst die Not, welche die Einführung der letzteren bewirkt.“

### Die Eisenbahnen.

Noch bedeutsamer sollte die Wirkung der Eisenbahn und Lokomotive auf die Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse und damit auch des gewerblichen und industriellen Schaffens werden. Die Lokomotive wurde zum bestimmenden Ereignis in der Geschichte der Technik und Industrie, von dem aus die Neuzeit für die Technik beginnt. Schon 20 Jahre vor Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn hat sich die preußische Verwaltung mit der Einführung der Lokomotive zum Transport von Kohlen-

wagen in Oberschlesien und Saarbrücken beschäftigt. Die preußischen, nach England gesandten Ingenieure hatten 1815 durch Wort und Zeichnung eingehend über die wandelnden Dampfmaschinen, die Wagen mit Steinkohlen nach sich ziehen, berichtet. „Nichts ist für einen Reisenden auf den ersten Augenblick überraschender, als auf dem Feld jenen langen Wagenzügen zu begegnen, welche sich von selbst ohne die Hilfe irgendeines menschlichen Wesens bewegen.“ Der Versuch allerdings, brauchbare Lokomotiven zu bauen, ist damals gescheitert.

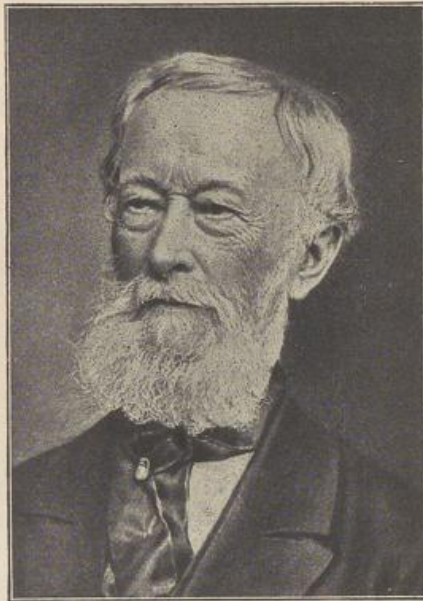
Wir wissen, wie dann Harkort, das Mitglied des Gewerbefleißvereins in Westfalen, eifrig für die Eisenbahnen eingetreten ist, wie aber die erste deutsche Eisenbahn erst am 7. Dezember 1835 mit der 6,1 km langen Strecke Nürnberg—Fürth eröffnet werden konnte. Es ist dann vor allem dem großen deutschen Volkswirt Friedrich List gelungen, in Deutschland das Verständnis für die ungeheure Bedeutung des Eisenbahnwesens zu wecken. Die Bahn zwischen Leipzig und Dresden wurde die erste große deutsche Eisenbahn im Rahmen des von List entworfenen allgemeinen deutschen Eisenbahnnetzes. In Preußen war es der Kronprinz, der spätere König Friedrich Wilhelm IV., der sich für den Bahnbau interessierte. Am 9. Oktober 1838 konnte die Strecke Berlin—Potsdam eröffnet werden. Es war ein großes Ereignis für die Berliner, als sie zum ersten Male mit dem Dampfwagen nach Potsdam fahren konnten. Merkwürdigerweise findet dieses große Ereignis in den Verhandlungen an keiner Stelle irgendeine Erwähnung.

An den Eisenbahnfragen selbst ist man natürlich nicht vorübergegangen. Geschichtlich interessant ist der 1831 erschienene ausführliche Aufsatz des Wasserbaumeisters Henze in Hattingen über den Schienenweg von Liverpool nach Manchester. Die ersten Eisenbahnen waren lediglich Kohlenbahnen, die im Bergwerksbezirk in England die Kohlen von der Grube zum Schiff transportierten. Die Wagen wurden von Pferden gezogen. Die Ausbildung des Schienenweges hat die englischen Ingenieure jahrelang eifrigst beschäftigt. Es war ein mühsamer Weg von der kurzen, nur zu leicht brechenden gußeisernen Schiene bis zu brauchbaren gewalzten eisernen Schienen. Der erste größere Schienenweg, auf dem auch schon Personen befördert wurden, war der von Stockton nach Darlington. Auch hierüber finden wir Berichte in den Verhandlungen.

Nun wollte man dazu übergehen, zwei der gewerbereichsten Städte, Liverpool und Manchester, durch einen eisernen Schienenstrang zu verbinden. Der Direktor Dr. Egen in Elberfeld, ein sehr angesehener wissenschaftlicher Vertreter und Mitglied des Vereins, der auch später zum Direktor des Berliner Gewerbeinstituts berufen wurde, berichtet uns 1833 eingehend in den Verhandlungen darüber. Er erzählt uns, wie 12 englische Meilen im Umkreis um die Börse in Manchester 1831 bereits 683 000 Menschen wohnten. „Und diese ganze lebenskräftige Bevölkerung, unterstützt durch die Riesenkräfte von



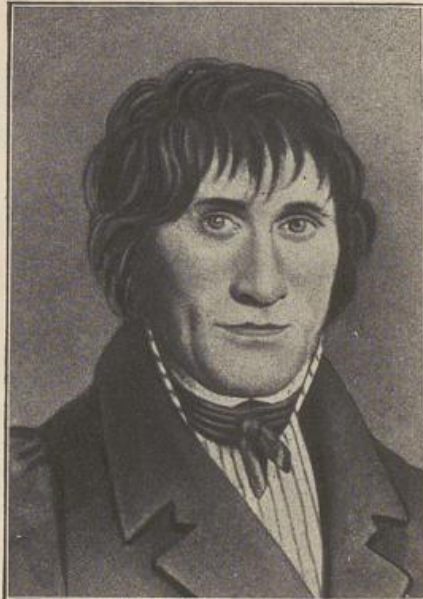
**FRIEDRICH HARKORT**  
1793 — 1880



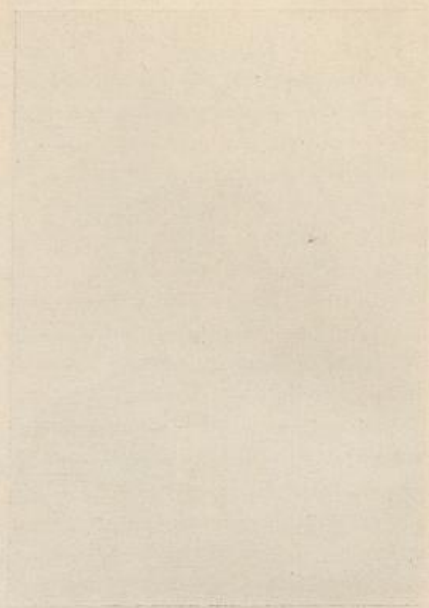
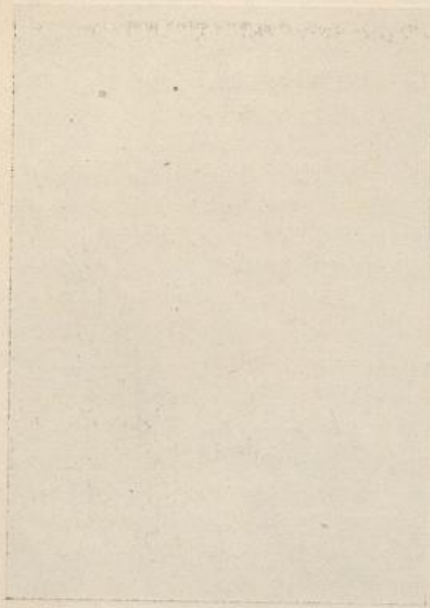
**ALFRED KRUPP**  
1812 — 1887



**HEINRICH DANIEL KAMP**  
1786 — 1853

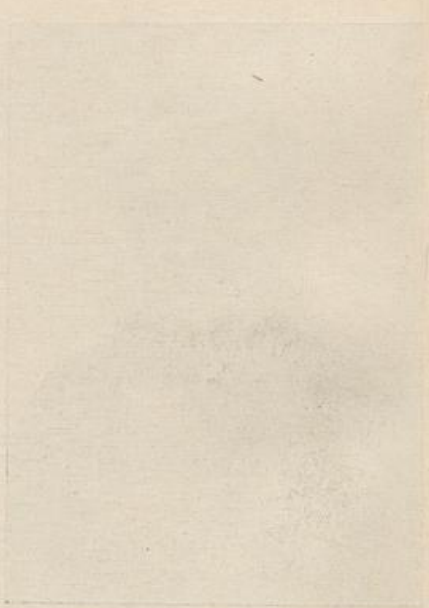
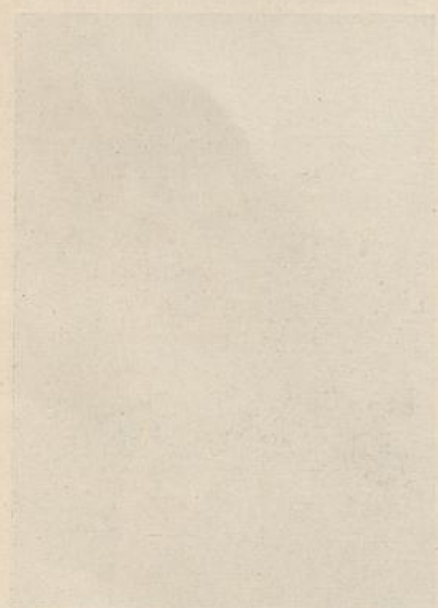


**GOTTLLOB JACOBI**  
1770 — 1823



JOHANN HANCKE  
1791-1868

JOHANN HANCKE  
1791-1868



JOHANN HANCKE  
1791-1868

JOHANN HANCKE  
1791-1868

mehreren 100 Dampfmaschinen, spinn, webt, bleicht und druckt so emsig, daß sie mehr als die halbe kultivierte Welt mit ihren Fabrikaten bekleidet.“ Hier konnte zuerst die Eisenbahn in großem Maßstabe ihre Bedeutung beweisen. Deshalb konzentrierte sich auch das Interesse einer ganzen Welt auf die Fortschritte gerade dieses Schienenweges. In den Augen der Zeitgenossen trat endlich die Eisenbahn an die Stelle der bisher üblichen Chausseen.

Man kümmerte sich zunächst nur um den Weg und nicht um das Verkehrsmittel. Auf diesen eisernen Wegen sollte genau wie auf den Chausseen und den Kanälen jeder fahren können, der der Eisenbahngesellschaft eine bestimmte Abgabe entrichtete. Höchstens, daß die Gesellschaft selbst auch noch leihweise einmal Wagen oder gar eine Lokomotive zur Verfügung stellen konnte. Man arbeitete daher auch sehr genaue Bestimmungen darüber aus, wie man sich beim Ausweichen usw. verhalten sollte. An eine ausschließliche Benutzung der Lokomotiven dachte man noch gar nicht. Im Gegenteil, man hatte festgestellt, daß die Lokomotiven Kohlenfresser waren. Stehende große Dampfmaschinen brauchten viel weniger Kohlen, und so hatten die angesehensten englischen Ingenieure empfohlen, statt der Lokomotiven feststehende Dampfmaschinenzentralen zu errichten, von denen aus man die Wagen mit Seilen ziehen sollte. Erst dem Vater der Lokomotive, Georg Stephenson, war es gelungen, den Gedanken, ausschließlich Lokomotiven zu verwenden, durchzusetzen. Bei dem weltgeschichtlich denkwürdigen Wettkampf der Lokomotiven im Herbst 1829 auf der Strecke Liverpool—Manchester übertraf Stephenson's Rocket auch die Erwartungen der kühnsten Optimisten. Damit war der Bann gebrochen. „Diesen Karren, der durch die Welt läuft, hält kein menschlicher Arm mehr auf.“ Diese nachdenklichen Worte des preußischen Kronprinzen bei seiner ersten Eisenbahnfahrt nach Potsdam wurden zur Wirklichkeit.

1835 bringen die Verhandlungen eine sehr gute Arbeit von über 31 Seiten Umfang mit 4 Kupfertafeln über die Lokomotiven und Eisenbahnwagen, die man auf der großen Eisenbahn von Antwerpen nach Köln benutzen wollte. Auch Beuth hat bereits 1826 kurz über französische Bemerkungen über Dampfmaschinen berichtet, die aber keine Gelegenheit geben, über Beuth's persönliche Stellung zur Eisenbahnangelegenheit Klarheit zu schaffen. Beuth nennt diese Nachrichten selbst in mancher Hinsicht sehr unvollkommen. Er glaubt aber doch, sie mitteilen zu sollen, da man nunmehr auch in Preußen über Eisenbahnen und den Transport durch Dampfmaschinen vielfach spreche. Man sagt, Beuth sei ein Gegner der Eisenbahnen gewesen. Das ist nach allem, was wir von seiner Begeisterung für jeden technischen Fortschritt wissen, undenkbar. Vielleicht aber hat er zu denen gehört, die eine zu große Beschleunigung der Entwicklung durch die Eisenbahn fürchteten, die auch glaubten, die riesigen Geldmittel, die hierfür erforderlich seien, nicht aufbringen zu können. Vielleicht war er, als die Eisenbahnen begannen, die Welt zu verändern, alt

und müde geworden, hatte seine jugendliche Spannkraft, die ihm durch viele Jahrzehnte seines Lebens treu geblieben war, verloren. Delbrück spricht über diese Stellung Beuths auch in seinen Lebenserinnerungen. Er, der in dieser Zeit Beuth nahestand, glaubte, daß sein Alter und die Zähigkeit seines Charakters es ihm erschwert hätten, neue Bahnen einzuschlagen. Es heißt dann weiter: „Diese Einflüsse fanden ihren augenscheinlichsten, ich kann sagen betäubendsten Ausdruck in seiner Stellung zum Eisenbahnwesen. Der Mann, welcher mehr als irgend ein anderer getan, um für den Eisenbahnverkehr die Elemente und für den Eisenbahnbetrieb die technischen Mittel zu schaffen, stand dem Eisenbahnbau in Preußen gleichgültig gegenüber, weil er aus seinen Wahrnehmungen in England die Überzeugung mitgebracht hatte, daß der preußische Verkehr noch lange nicht entwickelt genug sei, um der Eisenbahnen zu bedürfen, und weil er nicht imstande war, sich von dieser einmal gewonnenen Überzeugung zu trennen. Das Eisenbahnwesen gehörte zu seiner Abteilung, war aber für ihn kaum vorhanden. Er überließ die Bearbeitung einem seiner Räte, beschränkte sich bei dem Vortrage der Sachen auf eine gelegentliche sarkastische Bemerkung und unterschrieb die ihm vorgelegten Konzepte.“

#### Industriebegründer im Eisenbahnzeitalter.

Die Eisenbahnen mit ihrem riesigen Bedarf wurden zu den großen Auftraggebern der Industrie. Mit der Einführung der Eisenbahn entstehen überall neue Unternehmungen. In Preußen war es Johann Friedrich August Borsig, der Begründer der heutigen Weltfirma, der, 1804 in Breslau geboren, als Zimmermann nach Berlin kam, hier 1823 das Gewerbeinstitut unter Beuth besuchte, den Maschinenbau von 1825 bis 1827 bei Egells erlernte und dann bei dieser Firma als Leiter der Gießerei und Werkstätten acht Jahre tätig war. Als echter Schüler Beuths aber wollte er selbständig werden. Ein starker Unabhängigkeitssinn war ihm eigen. Neben der Engelsschen Fabrik im Berliner Maschinenviertel am Oranienburger Tor hatte er sich für 10 000 Taler ein Fabrikgrundstück erworben, und er hatte es so eilig mit dem Beginn, daß er in einer Bretterbude schon seine Gießerei in Tätigkeit setzte. Weil die Roßkunst noch nicht aufgestellt war, lieh er sich aus der benachbarten Kaserne Soldaten zum Antrieb seines Gebläses.

Den ersten größeren Anfang hat Borsig durch die Berlin-Potsdamer Eisenbahn erhalten. Er erkannte klar die so weit in die Zukunft weisende Bedeutung von Lokomotive und Eisenbahn, daß er sich entschloß, den Lokomotivbau nunmehr selbst in Preußen einzuführen. Er nahm sich die Amerikaner zum Muster und konnte bereits 1841 die erste Lokomotive abliefern. Wir haben schon darauf hingewiesen, wie der Mittelpunkt der 1844 im Zeughaus abgehaltenen Ausstellung die Borsigsche Lokomotive war, die auf glänzendem Messinggrunde den Namen des großen preußischen Gewerbeförderers Beuth trug. Im amtlichen Bericht