



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Preussens Gewerbeförderung und ihre großen Männer

Matschoss, Conrad

Berlin, 1921

Industriebegründer im Eisenbahnzeitalter.

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

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

über diese Ausstellung wird hervorgehoben, daß Borsig in wenigen Jahren eine ganze Reihe von Lokomotiven gebaut habe, „deren jede die nächst vorhergehende durch neu angebrachte Verbesserungen übertraf und somit ein unausgesetztes Streben kund gab, den Lokomotivbau bis zu demjenigen Grade der Vollkommenheit zu erheben, den die von ihm zur Ausstellung gegebene Maschine auf eine so erfreuliche Weise wahrnehmen ließ“. Borsig selbst hat vielleicht das erste und einzige Mal, daß er Zeit fand, literarisch tätig zu sein, über seine Lokomotive in den Verhandlungen berichtet.

Ein anderes hervorragendes Mitglied des Gewerbefleißvereins war Ferdinand Schichau, der 1837 in Elbing eine Maschinenbauanstalt errichtete. Auch er hatte bei Beuth im Gewerbeinstitut seine Lehrzeit durchgemacht und hielt sich infolgedessen für befähigt, alle Arten von Dampfmaschinen, Wasserrädern, Pressen, Walzwerken und Apparaten der Zuckerindustrie zu bauen. Insbesondere wollte er vollständige Ölmühlen, Sägemühlen und Zuckerfabriken einrichten.

In Hannover begründete Georg Eggestorff 1835 die Dampfmaschinenfabrik und Eisengießerei in Linden. Auch er gehörte zu den berühmten Mitgliedern des Gewerbefleißvereins.

Handelsfragen.

Die Verhandlungen aber begnügten sich nicht, über die Fortschritte in Gewerbe und Industrie zu berichten, sie lenkten auch die Blicke der Mitglieder auf wichtige große Handelsfragen. Gerade in den zwanziger Jahren suchte man in Preußen, angespornt durch die riesigen Vorteile, die England aus seinem Überseehandel zog, gleiche Wege einzuschlagen. Vielen schien es leichter zu sein, auf solche Weise Geld zu verdienen als durch die mühsame Entwicklung des preussischen Gewerbefleißes. Jedenfalls klagte man damals, daß für den Mexikanischen Bergwerksverein und die Rheinisch-Westfälische Kompanie, auch im Rheinland und in Westfalen, sehr viel leichter Geld zu erhalten war, als für die Entwicklung des einheimischen Bergbau- und Eisenhüttenwesens. Über die Rheinisch-Westfälische Kompanie wird bereits im ersten Jahrgang der Verhandlungen durch Kunth selbst berichtet. Die Kompanie war durch den großen Elberfelder Kaufmann A d e r s, der auch sofort dem Gewerbefleißverein beitrug, und seinen Freund B e c h e r in Hamburg gegründet. Auch Kamp hatte sich hierfür stark ins Zeug gelegt. Man rüstete Schiffe aus, kaufte alle möglichen Waren ein und suchte sie in Haiti, Mexiko, Peru, Chile, Buenos Aires usw. zu verkaufen. Wer die in einer Reihe von Bänden der Verhandlungen abgedruckten eingehenden Berichte liest, erhält ein anschauliches Bild von den Plänen des deutschen Ausfuhrgeschäftes in der damaligen Zeit und den enormen Schwierigkeiten, die schließlich stärker waren als die Geldmittel, die hinter der Kompanie standen. Es ist damals den Deutschen nicht gelungen, den Engländern im Erfolg gleichzukommen.