

# Beitschrift des Vereines deutscher Ingenieure.

1890.

Band XXXIV. Heft 48.

Novemberheft.

## Hochgeehrte Herren ! Hochansehnliche Festversammlung!

Vor nahe 5 Jahren, am 24. Oktober 1885, waren die Mitglieder des Thüringer Bezirksvereins bereits an dieser Stätte versammelt, um des Tages zu gedenken, wo vor 100 Jahren, am 23 August 1785, zum ersten male eine in unserem Vaterlande gebaute, nur aus deutschem Material und durch deutsche Arbeiter hergestellte Dampfmaschine damals Feuermaschine genannt, zu dauernder gewerblicher Benutzung in Betrieb gekommen ist. Bei dieser Feier wurde beschlossen, diese Stätte, den Ausgangspunkt einer neuen technischen Kulturepoche unseres gesamten Vaterlandes, mit einem Denkmale zu versehen. Abgesehen davon, dass es unserem Bezirksvereine schwer gefallen sein würde, allein die Mittel zur Verwirklichung dieser Absicht zu beschaffen, stand es ihm auch nicht zu, die Ausführung des Denkmals auf eigene Faust zu bewirken. Wo es sich um eine das ganze Vaterland angehende Sache handelte, lag es wohl nahe, unseren Verein deutscher Ingenieure dafür zu interessieren und die Errichtung dieses Denkmals als allgemeine Vereinssache zu betrachten. Dank der Bereitwilligkeit des Hauptvereines, der Opferwilligkeit der Bezirksvereine der Beisteuer verschiedener Großindustrieller, worunter die Mansfeldsche Gewerkschaft, in deren Geschäftsbezirk das Denkmal steht, sowie anderer Gönner wurde es möglich, die Mittel aufzubringen und das Werk zu vollenden. Es ist uns - dem Thüringer Bezirksvereine eine große Freude und hohe Ehre, heute den Hauptverein deutscher Ingenieure zur Weihe an dieser historischen Stätte versammelt zu sehen. Dafür unseren Dank!

Geehrte Herren, hochgeehrte Festgenossen ! Ehe wir zu dem Weiheakt durch Enthüllung des Denkmals übergehen sei es, vorerst gestattet, einen kurzen Abriss der Entstehungs-Geschichte dieser Feuermaschine zu geben und damit die Berechtigung sowie die Notwendigkeit des Gedenksteinens zu erweisen. Nach dem 7jährigen Kriege gehörte zu den Maßnahmen des Friedens auch die Fürsorge des großen Königs Friedrich für den hier umgehenden Bergbau. Im Jahre 1772 wurde das Magdeburg-Halberstädtische Oberbergamt in Rothenburg a. d. Saale gegründet, von wo aus der Betrieb des Bergbaues im preußischen Anteile der ehemaligen Grafschaft Mansfeld geleitet wurde. Zur Aufschließung größerer Teufe hatte man einen neuen Kunst (Wasserhaltungs-) Schacht nötig, in dem die zusitzenden Wasser einem vorhandenen Stollen zugehoben werden sollten. Da man auf dem alten

Kunstschachte für 10 Lachter Hebungsteufe zur Wasserhebung bereits 36 Pferde und eine Windkunst zur Aushilfe gebrauchte, waren bei dieser neuen Anlage für 26 Lachter 108 Pferde erforderlich geworden. Da aber auch mehr Wasser erwartet wurden, so musste man mit Rücksicht auf die Kostspieligkeit des Betriebes von einer Rosskunst absehen und auf andere Mittel sinnen. Zu Anfang des Jahres 1782 trat eine Kommission des Oberbergamtes Rothenburg unter Zuziehung des kurfürstlich hannoverschen und königl. großbritannischen Oberbergmeister Stelzner von Clausthal, da damals der Oberharzer Bergbau durch seine mustergültigen Wasseranlagen großen Ruf hatte, zusammen. Von der in Vorschlag gebrachten Zuleitung von Wasserbächen zum Betriebe einer Radkunst musste wegen der Unzulänglichkeit der Wassermengen und der hohen Kosten einer solchen Wasserleitung Abstand genommen werden.

Mit den damals angewandten und bekannten Hilfsmitteln -Wasser, Wind und tierischen Kräften - war man am Ende. Der Bergbau wäre zum Erliegen gekommen, wenn nicht der Bergassessor, vorherige Baukondukteur Bückling, welcher in Gemeinschaft mit dem Oberbergrat Waitz von Eschen zum Studium der Feuermaschinen eine Reise nach England gemacht hatte, die Errichtung einer Feuermaschine in Vorschlag gebracht hätte.

An maßgebender Stelle entschloss man sich dazu und beauftragte Bückling, von der Feuerkunst in der Größe von 1 ½ Zoll auf den Fuß. ein Model anzufertigen und, sobald dieses hergestellt und sein, Wirkung tue, zum Bau zu schreiten. Nachdem dieses Maschinenmodell völlig in Gang gebracht, ergeht ein allerhöchster Spezialbefehl Sr. Majestät des Königs Friedrich unterm 1. Juni 1783 über die Ausführung mit dem ausdrücklichen Hinzufügen, dass die Kosten nicht zu Lasten des umgehenden Bergbaues, sondern auf einen damals bestehenden Landesmeliorationsfonds übernommen werden sollten. Über die Ausführung dieser Maschine selbst ergeben die Akten von der Erbauung einer Feuerkunst auf dem König Friedricher Kunstschacht im Burgörner Revier, dass das Hauptstück - der Dampfzylinder in der königl. Geschützgießerei in Berlin vom Stückgießer Maukisch aus Kanonenbronze gegossen und fertiggestellt wurde. Die Kolbenstange und die größeren Schmiedeteile sind in Sausenberg, einem Frischhammer bei Gr. Strehlitz in Oberschlesien, geschmiedet, die nötigen Gusswaren stammen aus Zehdenick in der Mark Brandenburg, der aus Kupfer hergestellte Dampfkessel wurde in dem damals königl. Kupferhammer am Finowkanal bei Neustadt-Eberswalde angefertigt. Die Pumpen sind zum Teil in Ilseburg, zum Teil in Mägdesprung i. H. (im Harz) gegossen.

Den hölzernen Balancier nebst Zubehör richtete man auf dem Schachte zu. Die Maschine konnte zu Anfang des Jahres 1785 zusammengesetzt werden und kam, wie bereits eingangs erwähnt, am 23. August 1785 in Gegenwart Sr. Exzellenz des Wirklichen Staats- und Etatsministers von Heinitz, des Oberbergrates von Reden und des Bergassessors Bückling in Betrieb. Hiernach steht es unzweifelhaft fest, dass diese Feuermaschine aus deutschem Material, durch deutsche Arbeiter ohne ausländische Zutat angefertigt wurde.

M. H. ! Von uns weiß wohl ein jeder aus eigenster Erfahrung, dass neuen Maschinen und Anlagen noch heutzutage kleine Fehler und Mängel anhaften, die sogen. Kinderkrankheiten, welche zu beseitigen immer eine gewisse Zeit und auch Lehrgeld kostet. Wie schwierig muss

das nun vor einem Jahrhundert unseren Vorfahren geworden sein! Es fehlte jede Erfahrung für den Dampfbetrieb, alles, was wir jetzt im Maschinenbau und Maschinenbetriebe, dank den Vorbildern und Erfahrungen unserer Vorfahren, als selbstverständlich hinzunehmen gewöhnt sind, das alles musste hier erst Schritt vor Schritt erfunden und erfahren werden. Und wenn wir auch annehmen können, dass man die geschicktesten Hände für die betreffenden Arbeiten sich ausgesucht hatte, so fehlten doch Werkzeuge, Apparate und chemische Hilfsmittel, wie sie uns in der Gegenwart zu Gebote stehen, völlig. Zum Abdrehen der Ventile, Spindeln usw. benutzte man eine Drechslerwippe als Drehbank, ein Werkzeug, welches man heutzutage wohl kaum noch hin und wieder bei einem Dorfstellmacher zum Drehen der Holzradnaben antrifft. Den gusseisernen Luftpumpenzylinder bohrte man auf die Weise, dass an ein auf dem Todthügeler Revier bei Sandersieben befindliches langsam gehendes oberschlächtiges Kunstwasserrad ein Eichenklotz angekuppelt wurde, auf dem sich die Messerschneiden befanden. Wenn man auch heute dies nicht als ein Ausbohren gelten lassen kann, so genügte dieses Ausschaben für die bei dem niederen Dampfdrucke zulässige Hanfpackung.

Weiter erlaube ich mir noch anzuführen, dass mau betreffs Anlage der Kesselfeuerung, „der Feuerstätte“, wie es damals heißt, völlig im Dunkeln tappte. Den Rost hatte man anfänglich 5 Fuß tief unterhalb des Kessels gelegt und wunderte sich dann, dass trotz riesigen Brennstoffverbrauchs eine geringe Leistung erzielt wurde. Die Brennstofffrage überhaupt spielte in der hiesigen, bereits damals holzarmen Gegend und bei den fehlenden Verkehrsstraßen eine bedeutende Rolle. Anfänglich heizte man Wellholz und Scheitholz, Torf aus dem Gaterslebener See zwischen Aschersleben und Nachterstedt, dann Riestedter Braunkohle, später und bis zur Einstellung des Maschinenbetriebes auf dem König Friedrich-Schachte im Jahre 1816 Steinkohle von Opperode bei Ballenstedt, Neustadt bei Ilfeld und, begünstigt durch die Saaleschiffahrt, aus Zaukerode im Plauenschen Grunde bei Dresden und von Wettin und Löbejün. M. H. Die Größe der Aschenhalde, die wir hier vor uns sehen, lässt schließen auf die bedeutenden Mengen an Kohl, die hier in einem dreißigjährigen Betriebe verbrannt wurde. Leider war nicht nachträglich zu ermitteln, wie viel Kohle man damals für Pferd und Stunde gebraucht hat.

Dann, m. H., nachdem die mancherlei kleinen Mängel am Werke beseitigt und ein befriedigender Betrieb erreicht war, kommt plötzlich eine empfindliche Störung. Der Dampf-Kessel ist am Boden durchgebrannt, die Maschine kommt zum Stillstande! Man untersucht den Kessel und findet, wie der betreffende Bericht lautet, > darinnen ein festes Gebirge, wohl an die 20 Zoll hoch <. Dies war bei den gipshaltigen Schlottenwassern, die man zum Kesselspeisen benutzen musste, ja ganz natürlich; es kam aber so unerwartet, dass man diese Erscheinung zuerst sich gar nicht erklären konnte. Die schlechten Speisewasser spielen dann späterhin noch eine große Rolle im Betriebe, und leider machen sie uns auch heutzutage im Mansfeldschen noch viel zu schaffen.

Man beschaffte nunmehr einen Reservekessel, der durch den Kupferschmied Neischütz in Hettstedt angefertigt wurde. Als nun nach Überwindung von mancherlei Schwierigkeiten die neue Feuermaschine samt den Pumpensätzen von 1785 bis 1788 in befriedigendem Gange gewesen war, stellte sich leider heraus, dass eine Wasserbewältigung im Schacht nicht mehr

stattfand. Man hatte die Wasserzuflüsse unterschätzt und musste inne werden, dass die Wasserhaltung zu schwach war. Sie wurde verstärkt; man baute statt des ersten 28zölligen bronzenen einen 34zölligen gusseisernen Dampfzylinder und größere Pumpen ein. Später, im Jahre 1794, wurde diese Feuermaschine vom König Friedrich-Schachte nach dem Hoffnungsschachte des Steinkohlenbergwerkes Löbejün bei Wettin versetzt, wo sie bis zum Jahre 1848 im Betriebe gewesen ist.

M. H.! Die Dampfmaschine auf dem König Friedrich-Schachte bei Hettstedt ist bahnbrechend für unseren einheimischen Maschinenbau geworden. Der vom Bergassessor Bückling in England 1786 engagierte Mechaniker, spätere Maschinenmeister Richards auf der Preußischen Hoheit begnügte sich nicht mit dem gewöhnlichen Betriebe. Unterstützt durch die damalige Bergbehörde in Rothenburg begann er, für andere Bergbaubezirke Feuermaschinen zu bauen. Die Dampfzylinder bezog man allerdings noch von England, die übrigen Teile aber sämtlich von inländischen Betriebstätten, vorzüglich Gusswaren von Ilsenburg, Mägdesprung, Lauchhammer usw. Ventile und kleinere Teile wurden auf der Preußischen Hoheit in einer kleinen Werkstätte angefertigt; der Zusammenbau der Maschinen erfolgte dann auf dem Bauplatze, wie wir ja das mit unseren großen Maschinen auch heute noch machen.

Nachweislich sind Maschinen für den Anhaltinischen Silberbergbau bei Harzgerode, für die Salinen Schönebeck und Königsborn bei Unna und für die Zeche Vollmond bei Langendreer geliefert worden. Die damalige Werkstatt auf der Preußischen Hoheit wurde später nach der Gottesbelohnungshütte und von da im Jahre 1848 nach der Saigerhütte bei Hettstedt verlegt, wo sie, erweitert und den heutigen Betriebsverhältnissen entsprechend als gewerkschaftlich Mansfeld'sche Maschinenwerkstatt gegenwärtig mit etwa 450 Arbeitern im Betriebe steht. Wenn auch am dritten Orte, so ist diese Werkstatt nunmehr nahezu ein volles Jahrhundert hindurch ununterbrochen im Betrieb und darf wohl unbestritten als die älteste Maschinenbauanstalt in unserem Vaterlande gelten.

Geehrte Festgenossen, wir können in der Tat auf den 23. August 1785 mit Stolz zurückblicken, wenn wir uns vergegenwärtigen, dass man auch damals schon der eigenen Kraft zutraute, im eigenen Lande die ersten gangbaren Maschinen zu bauen. Und die Leistungen der damaligen Zeit in unserem Vaterlande sind gar nicht so gering zu achten; namentlich standen, wie aus allem zu ersehen, die Erzeugung und Verarbeitung des Eisens, namentlich die Gießerei, bereits sehr hoch. Röhren von 6 Fuß Länge, 2 Zoll lichter Weite mit 3/8 Zoll Wandstärke usw. bewiesen dies. Wir dürfen wohl kühn behaupten, dass wir gegen Ende des vorigen Jahrhunderts in der Technik England kaum nachgestanden haben und unseren Vettern jenseits des Kanals ebenbürtig waren. Wären wir damals in unserem Fortschritte nicht gehemmt worden, wir wären wohl viel früher da angekommen, wo wir jetzt erst sind. Es kamen leider die Kriege dazwischen und vernichteten die gemachten Anfänge völlig. In dem Maße, wie wir zurückgingen, entwickelte sich die englische Technik und Industrie mehr und mehr und überflügelte die aller übrigen Völker. Nach den Freiheitskriegen, in den langen Friedensjahren, war bei uns fast völliger Stillstand; wir waren in allen industriellen Dingen abhängig vom Auslande, alles war englisch. Erst seit Anfang der vierziger Jahre atmet die Industrie wieder auf und ist in stetiger Entwicklung geblieben bis

auf unsere Tage. In welchem Maße diese Entwicklung vor sich gegangen, zeigt uns die Statistik. Gestatten Sie deshalb zum Schlusse noch einige statistische Angaben. Hier in dem engeren Bezirke, wo vor 100 Jahren zum ersten mal eine deutsche Feuermaschine in dauernden Betrieb kam, waren mit Schluss des Jahres 1884 im Mansfeld'schen vorhanden:

26 - Wasserhaltungsmaschinen mit	4975 Pfkr.
30 - Fördermaschinen	1519
10 - Streckenfördermaschinen	350
Dampfmaschinen für Wasserversorgung, Wetterversorgung usw.	790

-----  
118 Maschinen mit 7634 Pfkr. (1 Pfkr = 0,750 KW)

wozu noch 13 Lokomobilen kommen, sodass im ganzen

131 Dampfmaschinen vorhanden sind, nebst 157 Dampfkesseln von zusammen 10 638 qm Heizfl. für den Bergbau; und

96 - Maschinen	mit 1813 Pfkr.
84 - Dampfkessel	von 3 958 qm
Heizfl. für den Hüttenbetrieb; im ganzen	
227 - Dampfmaschinen	mit 9 447 Pfkr.
241 - Dampfkessel	von 14 596 qm Heizfl.

Außerdem noch 15 Lokomotiven der Schmalspurbahn mit 965 Pfkr. und 351 qm Heizfläche. Zu Anfang dieses Jahres, also nach 105 Jahren, gab es in Preußen: 46 554 Dampfmaschinen, 48 538 feststehende Dampfkessel, 12 822 bewegliche Dampfkessel und Lokomobilen, 2007 Schiffsmaschinen und 2046 Schiffsdampfkessel zusammen rund 50 000 Maschinen und 63 000 Dampfkessel.

M. H.! Mit Stolz, Freude und Genugtuung können wir heute sagen, dass wir in der Industrie, und insbesondere in der Maschinenteknik, den anderen Kulturvölkern und namentlich den bis vor kurzem noch tonangebenden englischen Vettern nicht mehr nachstehen, sondern ebenbürtig sind. Ist dies aber auch zum großen Teil ein Ergebnis unseres und unserer Mitlebenden Fleißes, so dürfen wir doch nicht verkennen, mit welchen großartigen Hilfsmitteln wir heute arbeiten, wie jeder technische Erfolg die Stufe und Grundlage bildet zu neuen tausendfachen Fortschritten und Erfolgen, und wir werden von Bewunderung erfüllt für jene Männer, welche vor hundert Jahren das notwendige erkannt und mit unendlicher Ausdauer, mit den unzureichendsten Hilfsmitteln den Grund gelegt haben für die Größe deutscher Maschinenteknik.

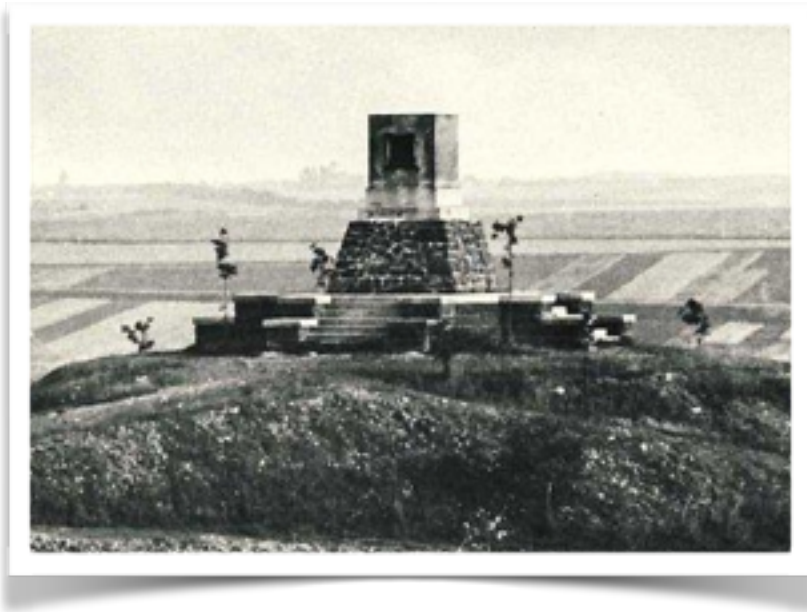
Gehrte Festversammlung!

Der Verein deutscher Ingenieure, der bereits vor 34, Jahren die Techniker unseres Gesamt Vaterlandes um seine Fahne scharte, war gewiss berufen, sagen wir: geradezu verpflichtete dem Gedächtnis der bahnbrechenden Männer, deren Erbschaft mit so reichem

Erfolg auf uns übergegangen ist, an dieser historischen Stätte technischer Kultur ein Denkmal zu errichten als Zoll der Dankbarkeit, aber auch den kommenden Geschlechtern zur Aneiferung, stets durch inniges Zusammenwirken der geistigen Kräfte deutscher Technik der Industrie unseres großen Vaterlandes zu dienen. Nachdem die Hülle gefallen, lassen Sie ans ausbringen:

Ein Hoch der deutschen Technik!  
Ein Hoch der deutschen Arbeit!

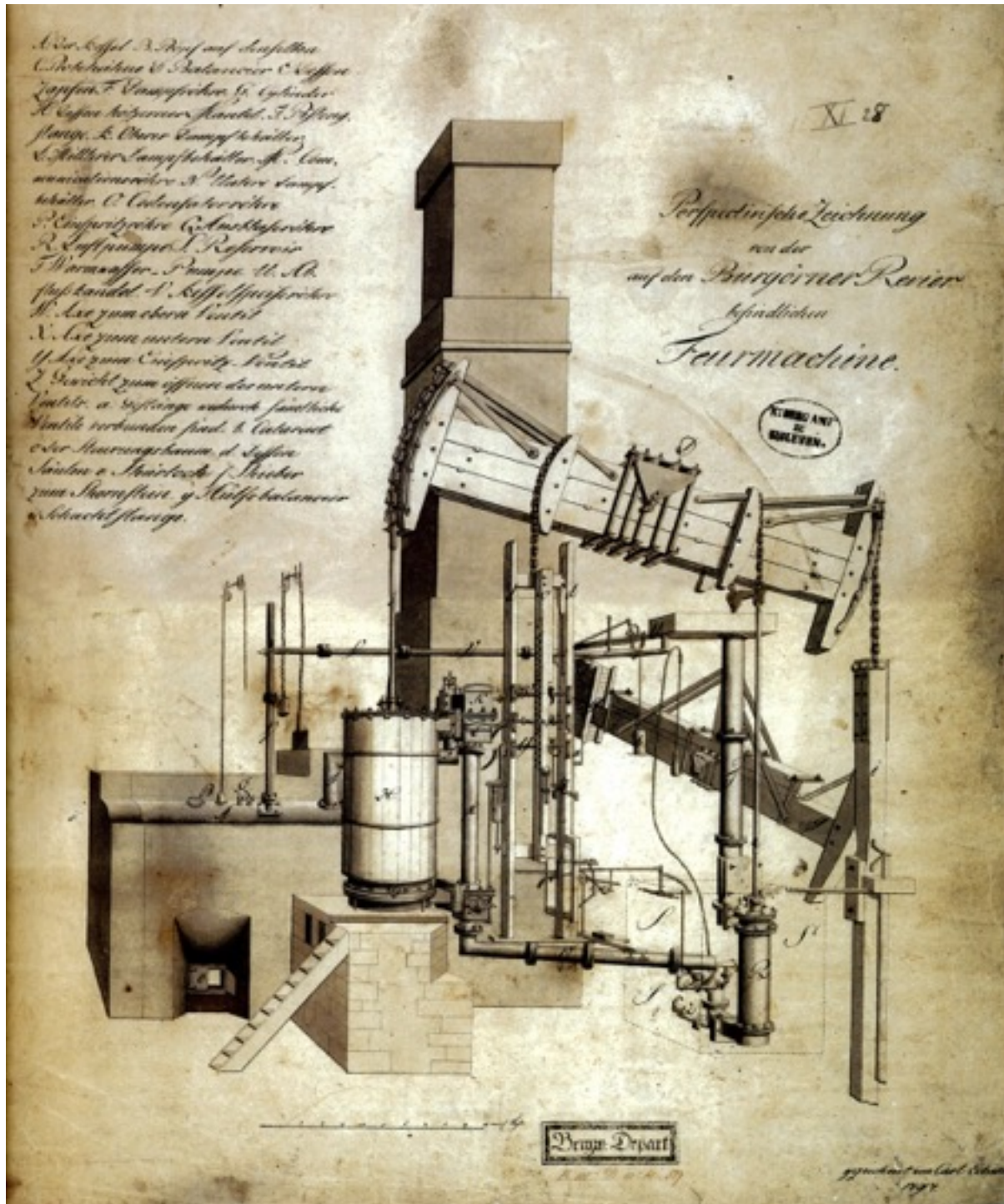
Mit brausendem Jubel und vom Tusch der Musik begleitet stimmte die Versammlung dreimal in das Hoch ein.



Das auf kegelförmiger Schachthalde stehende Denkmal ist mittels amphitheatralisch in 2 Staffeln angelegter Treppen zugänglich gemacht. Es besteht aus einem weißgrauen Granit-Würfel, einem Monolith von 1,5 m Seitenlänge, welcher auf einem Granitsockel und einem Unterbau aus zyklopenartigen Sandsteinmauerwerk ruht, und ist im ganzen 4,5 m hoch. Der Unterbau von 5 m Seite mit seinen 4 Treppen ist mit Granit abgedeckt. Zwei metallene Platten sind in den Stein gefügt, deren eine die Denkschrift trägt:

Am 23. August 1785 kam an dieser Stelle – dem König-Friedrichschachte – zum ersten male eine aus deutschen Material und von deutschen Arbeitern hergestellte Feuermaschine in Betrieb zu dauernder gewerblicher Benutzung. Die andere Seite zeigt in erhabener Arbeit ein getreues Bild der alten Feuermaschine.





Auf hoher Bergeshalde, schreibt die Festschrift, steht dieses Denkmal von bescheidenen Anlagen umgeben, aber nicht verhüllt, weithin sichtbar, ein Merkstein deutschen Fleißes und deutscher Ausdauer. Der Granit stammt aus den Brüchen von Demitz bei Schmölln in Sachsen, der Sandstein aus dem Mansfelder Rotliegenden. Die Bronzetafeln von 75 cm Seite sind gegossen und ziseliert in der Maschinenwerkstatt Saigerhütte. Den Entwurf des Denkmals hat unser Vereinsmitglied Hr. Architekt O. Stengel-Halle angefertigt. Während sich alle an dem Anblick des von seiner Hülle befreiten schmucken Denkmal ergötzen, stimmte der Gesangverein der Saigerhütte ein vierstimmiges Festlied an.

Nachdem das Lied verklungen, erstieg der Vorsitzende des Vereines deutscher Ingenieure, Hr. Maschinenfabrikant II. Blecher, die Stufen des Denkmal. und richtete folgende Ansprache an die Versammlung:

Verehrte Festgenossen:

Nachdem des Denkmals Hülle gesunken und Ihr jubelnder Gruß verhallt ist, geziemt es mir vor allem, namens des Vereines deutscher Ingenieure dem Thüringer Bezirksverein und insbesondere denjenigen seiner Mitglieder zu danken, welche die heute vollendete Tat erdacht und zu gutem Gelingen geführt haben. Als Vorsitzender des Vereines deutscher Ingenieure übernehme ich hiermit das Denkmal als dessen Eigentum und stelle es in Obhut und Pflege unseres Thüringer Bezirksvereines, dessen derzeitigen Vorsitzenden, Hrn. Hammer, ich hierdurch mittels Handschlages zu dieser Pflege verpflichte.

M. H. Einhundert und fünf Jahre sind verflossen, seitdem zum ersten male in Deutschland eine von deutschen Arbeitern, aus deutschem Material gefertigte Feuermaschine zu dauernder gewerblicher Benutzung in Betrieb gesetzt wurde, hier an dieser Stelle, die wir zur Erinnerung an dieses Ereignis mit einem Denkmal geschmückt haben. Einhundert und fünf Jahre! Das sind drei Menschengeschlechter, drei Zeiträume voll gewaltiger Bedeutung für unser Vaterland.

Der erste dieser Zeiträume beginnt mit dem Schlusse der großen friderizianischen Epoche, jener Zeit, in welcher preußische Kühnheit und Ausdauer, keckes Wagen und strenge Pflichterfüllung dazu gehörten, nach langen Jahren des Krieges das Land zu gedeihlichen Wohlstand empor zu bringen, und so auch dazu gehörten, um mit ungenügenden Hilfsmitteln und ungeübten Meistern und Arbeitern ein solches Werk zu vollbringen, wie das, dessen Andenken wir heute feiern. Was vermöchte wohl besseres Zeugnis abzulegen für die scharfblickende Fürsorge des greisen König , als die Feuermaschine, welche hier gestanden hat? Was er von dergleichen Maschinen bis dahin zu Gesicht bekommen hatte, war so mangelhaft, dass es eher abschreckend hätte wirken müssen. Und doch erkannte Friedrichs Genius die Bedeutung der Dampfkraft, und keine Schwierigkeiten konnten ihn hindern, seinem Lande dieses neue Hilfsmittel gewerblichen Fortschrittes zu verschaffen. Allein als wäre mit des großen Königs Auge auch die Kraft seines Volkes gebrochen, so erlahmte rasch nach seinem Tode der von ihm angebahnte Aufschwung. Es folgten die französischen Kriege, erst gegen die Republik, dann gegen das Kaiserreich, welche Deutschland und insbesondere Preußen so arm und elend machten wie nie zuvor. Und als dann in den glorreichen Freiheitskriegen das Land sich wieder erhob, alles aufatmete in neuer Lebenshoffnung, da war es, als wenn trotz allem die Seuchen aus den Kriegsjahren und die Hungersnot des Jahres 1817 den letzten Rest des Wohlstandes vernichten wollten.

So trat arm und materiell tief gedrückt unser Volk in die zweite Periode von 1820-1855 ein. Der größten Arbeitsamkeit und der sparsamsten Lebenshaushaltung einerseits, der klügsten Staatsverwaltung und der geschicktesten Zusammenfassung aller wirtschaftlichen Kräfte andererseits bedurfte es, um die Nation zu neuem Wohlstand emporzuheben. Zunftschränken im engeren Verband der Gemeinden, Zollschränken zwischen den einzelnen deutschen



Ländern mussten fallen; der Zollverein begann sein segensreiches Werk. Es wurden Straßen gebaut, Fabriken errichtet und technische Schulen begründet, um durch Ausbildung heimischer Kräfte mehr und mehr vom Ausland unabhängig zu werden. Auf allen Gebieten des Handels und der Gewerbe wurde emsig geschafft. In dieser Zeit des Aufschwungs und als stärkstes Mittel seiner Förderung fällt der Bau der ersten Eisenbahnen in Deutschland, deren bald eine stattliche Zahl den Verkehr vermittelten. Mit ihnen und durch sie wurden neue und immer schwierigere Aufgaben der Technik gestellt: so der Bau der Eisenbahnbrücken im Westen bei Köln, bei Dirschau-Marienburg im Osten, über Rhein, Weichsel und Nogat.

Doch nicht ging Hand in Hand mit diesem wirtschaftlichen Aufschwung die politische Entwicklung. Der großen freiheitlichen Erhebungen der Kriegsjahre folgte eine Zeit des Misstrauens, der polizeilichen Bevormundung, und die Periode, begonnen mit der Beseitigung solcher Männer, wie Freiherr vom und zum Stein und Ernst Moritz Arndt, endete nach heftigen inneren, durch Waffengewalt erdrückten Zuckungen mit den Tagen von Bronzell und Olmütz, mit der Versteigerung der deutschen Flotte durch Hannibal Fischer. Doch mit dem letzten Drittel unserer einhundert und fünf Jahre beginnt die Morgenröte einer neuen Zeit, einer Erhebung so gewaltig und segensreich, wie sie Deutschland vorher nie geschaut hatte. Den meisten von uns ist es vergönnt gewesen, sie ganz mit zu erleben. Wir alle erinnern uns, wie durch drei Kriege mit beispiellosem Erfolge unsere Feinde bezwungen, das deutsche Reich in Glanz und Herrlichkeit neu begründet wurde, wissen es aber auch, wie mit diesen politischen Erfolgen ein gewaltiger wirtschaftlicher Aufschwung Hand in Hand ging. Mit Recht dürfen wir die zweite Hälfte des 19ten Jahrhunderts als das Zeitalter der Technik, der angewandten Naturwissenschaften bezeichnen, in dem eine Erfindung die andere in schneller Folge ablöste, um in erstaunlich kurzer Zeit Gemeingut der ganzen Bevölkerung zu werden. Und mit freudigem Stolz darf es uns erfüllen, dass der Verein deutscher Ingenieure, zu Beginn dieser letzten Epoche vorahnend als deutscher Verein begründet, in seiner eigenen Entwicklung das mächtige Gedeihen unseres wirtschaftlichen Lebens getreulich widerspiegelt.

Diese letzte der drei Epochen erhielt aber vor allem ihren Stempel dadurch, dass sie die Zeit ist der drei ersten deutschen Kaiser aus dem Stamme der Hohenzollern. Unter Wilhelm dem Ersten beginnt die neue Ära, es vollziehen sich die großen Ereignisse, die unserer Väter heißes Sehnen verwirklicht und Deutschland an die Spitze aller Nationen gestellt haben; und was er herrlich begonnen, das setzte sein hehrer Sohn, unser unvergesslicher Kaiser Friedrich, setzt sein Enkel, unser jetziger vielgeliebter Kaiser Wilhelm II. in gleichem Geiste fort. Zu Ehren gekommen ist der deutsche Name in aller Welt, überall geachtet oder doch wenigstens gefürchtet; deutsche Handels- und Kriegsschiffe schwimmen auf allen Meeren, und deutscher Gewerbefleiß sucht und findet Absatz bis in die entlegensten Teile des Erdballs. Deshalb laute heute unser Wunsch, da wir in diesem Denkmal den Ausgangspunkt einer großen Kulturepoche feiern, dass wie bisher Gott Deutschland segnen, dass er noch lange Jahre zu unser Aller Schutz und Schirm unsern teuern Kaiser erhalten möge.

Und so rufen Sie denn Alle mit mir:

Seine Majestät der Kaiser Wilhelm, Er lebe hoch, hoch, hoch !

Nachdem des dreifachen Hochs Jubelruf verklungen, wurde das folgende Telegramm verlesen, dessen Absendung der Vorstand angeordnet hatte:

Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, König von Preußen Berlin.

Hundert Jahre mussten vergehen, bis die Dampfmaschine, eine deutsche Erfindung Papin's, durch Eurer Majestät großen Vorfahren der deutschen Industrie dienstbar gemacht wurde. An derselben Stelle, wo am 23. August 1785 auf dem König-Friedrichschacht bei Hettstedt im Mansfelder Revier auf Befehl Seiner Majestät des Könige Friedrichs des Zweiten eine Dampfmaschine in Gang gesetzt wurde, welche aus deutschem Material von deutschen Arbeitern gefertigt zum ersten male in Deutschland ihre hohe Bedeutung für die Technik erwies, ist der Verein deutscher Ingenieure versammelt, um nach aber hundert Jahren ein Denkmal zur Erinnerung an dieses Ereignis, an die weitblickende Fürsorge des großen Königs einzuweihen, und huldigt Ihrer Majestät als dem Schirmherrn deutscher Wissenschaft und Technik.

Der Vorstand des Vereines deutscher Ingenieure,  
H. Blecher, Vorsitzender.

Das am folgenden Tage einlaufende Antworttelegramm lautete wie folgt:

Narwa Palais 21. August, 1'2 Uhr 17 Min. Seine Majestät der Kaiser sind durch die telegraphische Begrüßung des zur Einweihung eines so bedeutsamen Denkmals versammelten Vereines erfreut worden und lassen bestens danken.

Im allerhöchsten Auftrage  
Lucanus,  
Geheimer Kabinettsrat.

Unter den Klängen der Musik zogen die Festgenossen, nachdem sie das Denkmal besichtigt hatten, zum Bahnhof Hettstedt zurück und bestiegen dort den mit Laubgewinden geschmückten Zug der Mansfelder Bergwerksbahn. Vorbei an alten und neuen Schachthalden, an Bergwerken und Hütten ging die Fahrt auf dieser interessanten Bahn, über welche in dem Vortrage des Hrn. NösseIt ausführliche Mitteilungen gemacht sind. Damit auch der Körper zu seinem Recht komme, wurde auf dem Bahnhof Leimbach Halt gemacht, wo unter einem Zeltdach, ringsum mit launigen Inschriften verziert, freundliche Heben erquickenden Trank spendeten. Dann weiter zum Ottoschacht II , dessen gewaltige 1 200pferdige Wasserhaltungsmaschine mit hydraulischem Gestängeausgleich, erbaut von der Schiffs- und Maschinenbauanstalt Germania in Berlin und Tegel, besichtigt wurde. Das Ziel der Fahrt war Eisleben , der Sitz der Mansfelder Gewerkschaft, die es sich nicht nehmen ließ, in reich geschmücktem Saale den Verein deutscher Ingenieure auf das trefflichste zu bewirten. Manch guter Trinkspruch, manch donnerndes Hoch brachte den Dank für die Erlebnisse des inhaltsreichen Tages zum Ausdruck, bis auch hier unerbittlich die Zeit des Aufbruches nahte. Am Abend vereinigten sich sämtliche Gruppen noch einmal In Halle im Saale des Gasthauses »Prinz Karl« zum Abschiedstrunk, wo es nach so genussreichem Tag an froher Stimmung nicht fehlte. Hr. Pfeiffer-Kaiserslautern unternahm es, dem Danke aller Festgenossen für die ausgezeichnete Vorbereitung und Durchführung der XXXI. Hauptversammlung in einem

Trinkspruch Ausdruck zu verleihen, dessen auf den Festausschuss ausklingendes Hoch jubelnde Zustimmung fand. Der Vorsitzende des Ausschusses behauptete, dass letzterer nur seine Schuldigkeit zu tun versucht habe und seinen Lohn reichlich darin finde, wenn allen die Tage in Halle in angenehmer Erinnerung blieben. Dankend gedachte er besonders der opferfreudigen Mitwirkung dreier Herren, welche, ohne dem Verein anzugehören, den Festausschuss treu unterstützt hätten, der Herren Oberbürgermeister Stande, Kommerzienrat Lehmann und Buchdruckereibesitzer Schwetschke.

Letzterem, der sich ganz besonders um die Führung und Unterhaltung der Damen verdient gemacht hatte, wurde von diesen zum Dank ein Lorbeerkranz überreicht. Wo man gut aufspielt, da pflegen fröhliche Menschen sich nicht lange zu besinnen. Für Musik war gesorgt, und so schloss denn ein fröhliches Tänzchen die Festlichkeiten in Halle.

#### **Anmerkungen:**

Vorstehender Beitrag ist der Zeitschriften Sammlung des „Vereines deutscher Ingenieure“ Band XXXIV Nr.48 vom 29 November 1890 – Seite 1280 bis 1284 im Original und vollständiger Fassung übernommen.

Lediglich Seitenlayout und das Schriftbild sind den heutigen Erfordernissen angepasst, einschl. der Bilder im Inhalt.

Die im Artikel angegebenen Maße entsprechen  
1 Pfk<sup>r</sup> – Pferdestärke entspricht 0,750 KW  
1 Zoll - 1/12 Fuß entspricht: 0,02615 m  
1 Fuß - 12 Zoll entspricht: 0,31385 m  
1 Lachter – 6 2/3 Fuß entspricht 2,092 m

**Bearbeitet und hiermit vertrauensvoll in die Hände von Heimatfreunden gelegt,  
die sich den Folgen einer missbräuchlichen Verwendung bewusst sind.**

**Wir danken dem einstigen Mitglied des VDI - Kurt. L. † aus Augsburg,  
für die Überlassung dieser Seiten aus seiner Sammlung, während  
der Bauzeit, des Nachbaues dieser Maschine, für das „Mansfeld Museum“.**

E. Graf / Chronist, im Mai 2015