



www.MYTHEN-JAEGER.de

4

Mythos Dampfwagen Rekonstruktion einer Feuermaschine

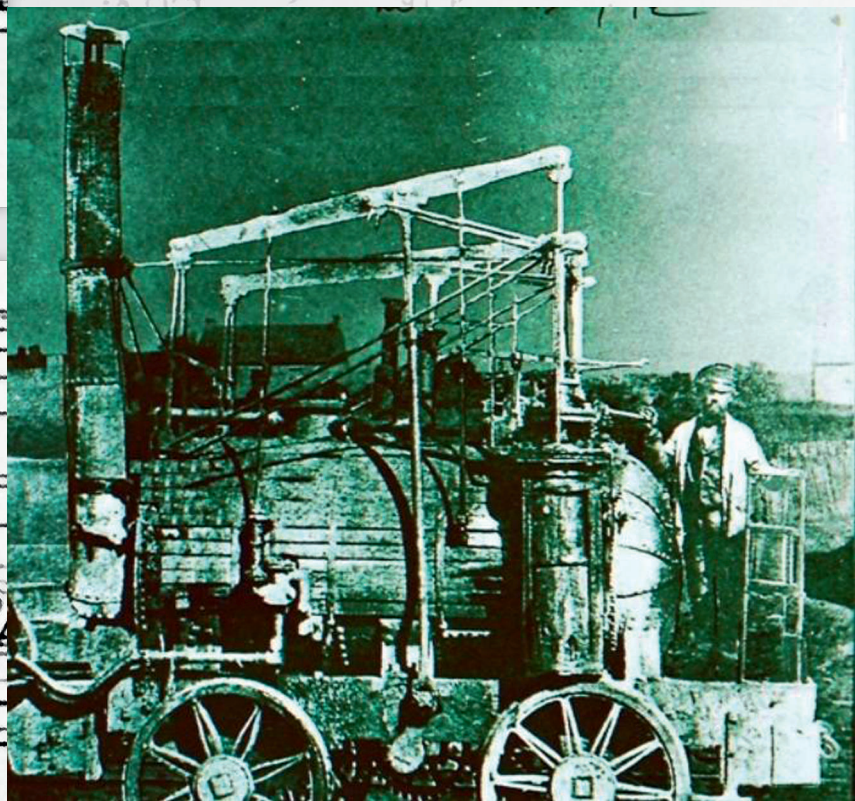


STADT VÖLKLINGEN

*„Möge auch im Vaterlande bald die
Zeit kommen, wo der Triumphwagen
des Gewerbefleißes mit rauchenden
Kolossen bespannt ist und dem
Gemeinsinne die Wege bahnet.“*

1825, Unternehmer und Visionär Friedrich Harkort
in der Zeitschrift „Hermann“

2



Der „Puffing Billy“ im Science Museum London. Die älteste erhaltene Lokomotive der Welt.

Grußwort von Oberbürgermeister Klaus Lorig



Die erstaunliche Geschichte des Geislauterner „Dampfwagens“ gehört zum festen Mythenschatz der Region. Obwohl vor beinahe 200 Jahren geschehen, ist das Ereignis nie ganz in Vergessenheit geraten. Findige Journalisten und Heimatforscher gruben die Moritat zum wiederholten Male aus, um sie vor dem jeweiligen

Hintergrund ihrer Zeit neu zu erzählen. Hier und da wurden die Fakten etwas ausgeschmückt, bis allmählich das tragikomische Element der Überlieferung, den eher trockenen technikgeschichtlichen Aspekt der beinahe „ersten“ Dampflokomotive auf dem europäischen Festland zu überlagern begann.

Die Völklinger Mythenjäger wollen zurück zu den Wurzeln der Geschichte und konzentrieren sich in ihrer Version des Geschehens ganz auf die wuchtige Erscheinung der historischen Maschine. Seit Mitte der 1830er Jahre deren Einzelteile in alle Winde zerstreut wurden, hat niemand mehr den „Dampfwagen“ in voller Größe erleben können. Im Herbst dieses Jahres wird das wieder möglich sein!

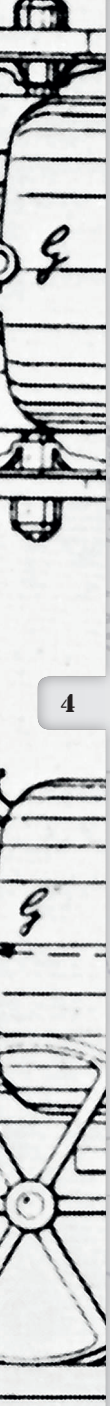
Ich wünsche mir, dass der lebensechte Nachbau im Stadtteil Geislautern einen dauerhaften Aufstellungsort findet, um sich ganz selbstverständlich in den Reigen touristischer Sehenswürdigkeiten Völklingens einzureihen.

Klaus Lorig
Oberbürgermeister der Stadt Völklingen

Vorwort zum Geislauterner Dampfwagen

Die heutige Welt ist von Technik bestimmt, die vielfach unseren Alltag erleichtert und uns als selbstverständlich erscheint. Wir fragen uns nicht mehr, wie alles entstanden ist, wie viele Versuche, wie viele Visionen hat es gegeben bis eine Aufgabe endlich gelöst wurde. Viele mühsame Wege sind in Vergessenheit geraten.

Bei dem vorliegenden Projekt geht es um eine für unsere Zeit selbstverständliche, alltägliche Einrichtung und ihre Anfänge, die Eisenbahn. Heute umfasst das Schienennetz in Deutschland rund 34.000 Kilometer; die Eisenbahn stellt einen zentralen Bestandteil unserer Verkehrsinfrastruktur dar. Sie befördert täglich über fünf Millionen Fahrgäste. Viele Menschen wissen vermutlich, dass die Eisenbahn in England vor etwa 200 Jahren erfunden wurde und dass die erste deutsche Bahnlinie vor rund 180 Jahren mit der aus England importierten Lokomotive „Adler“ zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurde. Was kaum jemand weiß und was auch von den Experten oft nur in einem Nebensatz erwähnt wird, ist das halbe Dutzend mehr oder weniger erfolgreicher Eisenbahnprojekte, die es vor Nürnberg-Fürth in den damaligen Gebieten des Deutschen Bundes gab. Eines davon war die Geislauterner Eisenbahn. Hier sollte beinahe zwei Jahrzehnte vor dem „Adler“ eine Dampflokomotive, die preußische Ingenieure (Oberbergamts-Assessor C.H.V.Eckardt und Hütteninspektor der Königlichen Eisengießerei Johann Friedrich Kriger) nach dem Vorbild englischer Maschinen gebaut hatten, Kohlenwagen von einem Bergwerk nahe Saarbrücken zur Schiffsverladung nach Luisenthal an die zweieinhalb Kilometer entfernte Saar ziehen. Doch das Projekt scheiterte. Es kam nicht einmal zu einem richtigen Probetrieb. Der Dampfwagen funktionierte auch nach jahrelangen Versuchen nicht, wurde abgestellt und 1834, ein Jahr vor Eröffnung der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, verschrottet. Vorher war er noch zum Verkauf angeboten worden, doch niemand wollte ihn haben. Selbst die Nürnberg-Fürther Eisenbahngründer, die genau zu dieser Zeit im gesamten Deutschen Bund auf der Suche nach



zur 2.
einer Dampflokomotive für ihre Strecke waren, nahmen keinerlei Notiz von ihm; jedenfalls findet sich in den ausführlichen Protokollen der Gesellschaft keine Zeile über den Dampfswagen aus Geislautern.

So könnte man sich fragen, warum dieses technische Artefakt, das sich als nicht praxistauglich erwiesen hat, nun rekonstruiert werden soll. Im DB Museum ist die Replik eines ähnlichen technischen Fossils bereits ausgestellt: Der Nachbau des ersten Dampfmobils der Welt, konstruiert im Jahr 1769 von Nicholas Cugnot. An seinem Beispiel kann man die mühsame Suche nach technischen Lösungen für Kraftübertragung, Bremsenrichtungen und effiziente Energieerzeugung sehr anschaulich nachvollziehen. Hier wird deutlich: Nicht nur in den Zeugnissen erfolgreicher Entwicklungen, sondern auch in den historischen und technischen Irrwegen wird die Offenheit der Situation zu Beginn einer technischen Innovation sichtbar. Sie zeigen den mühsamen Weg des Experimentierens, der Erfahrung, des „Try and Error“, bis eine Technologie reif für die Praxis ist. Der Geislauterner Dampfswagen mutet im Vergleich zu den Maschinen, die, wie die Stephenson-Lokomotiven, der weiteren Entwicklung die Richtung vorgegeben haben, wie das Beispiel einer von der Evolution aussortierten Spezies an: Eine Zahnradlokomotive mit chronisch undichtem Kessel, höchstens zwei bis drei Kilometer pro Stunde Geschwindigkeit und gerade einmal fähig, gut vier Tonnen Kohlen zu schleppen. Bei aller Unzulänglichkeit würdigt eine Rekonstruktion des Dampfwarens die Akteure dieses sehr frühen Versuchs, eine Dampfeisenbahn zu errichten und zeigt darüber hinaus, wie ein alternatives Konzept zu der uns vertrauten Dampfeisenbahn beschaffen war. Wie am Beispiel des Cugnotschen Dampfmobils kann an der Replik der zweiten von Krugar konstruierten Lokomotive Technikgeschichte in bestem Sinne anschaulich gemacht werden und verdient somit alle Unterstützung. Ich wünsche dem Projekt viel Erfolg und viel Beachtung, nicht nur in der Fachwelt, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit.

Russalka Nikolov
Direktorin des DB Museums



www.MYTHEN-JAEGER.de

Die Völklinger Mythenjäger sind:

Susanne Rist
Michael Samsel
Horst Schillinger
Hendrik Kersten (Leitung)



6



BESTE PREISE

GIBT'S BEI UNS!

globus

BAUMARKT

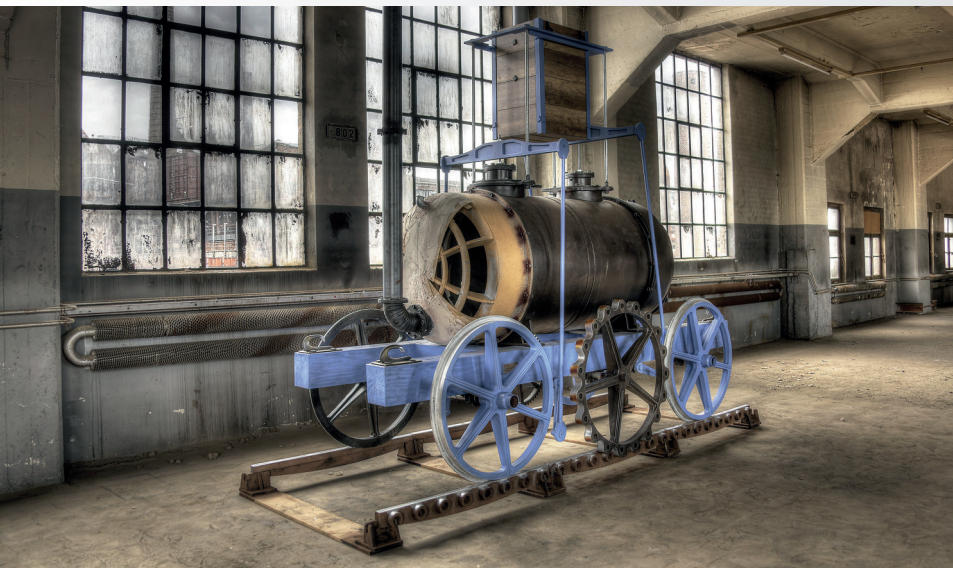
WER BAUT BRAUCHT GLOBUS!


VÖLKLINGEN-FÜRSTENHAUSEN

Partner von „Völklingen lebt gesund!“

Zechenstraße 8 • Telefon 06898/515-500 • Telefax 06898/515-555
www.globus-baumarkt.de • e-mail: infozentrum-bfmbvk@globus-baumarkt.de

Öffnungszeiten: Mo.-Sa.: 8.00-20.00 Uhr





Mythen und Fakten

Wer sich angesichts der genieteten Kessel und Winderhitzer der Völklinger Hütte an die gleichermaßen monströse „Titanic“ von 1911 erinnert fühlt, der liegt, zumindest was diesen Vergleich angeht, nicht einmal falsch. Nietensreihen und zentimeterdicke Stahlplatten stehen für die alte, vorgeblich nostalgische Eisenzeit, in der Niethämmer dröhnten und Stahl mit Druck und Hitze in Form gezwungen wurde. Bezogen auf den Geislauterner Dampfwagen, ist diese Assoziation wenig hilfreich, denn man muss sich bewusst machen, dass wir uns mit der frühen mobilen Feuermaschine in einer Zeit vor der eigentlichen industriellen Eisenzeit bewegen.

Stahl, hart, zäh und belastbar, ist im Jahre 1817 nur in sehr begrenzten Mengen verfügbar und, er ist noch nicht schmelzbar bzw. durch Guss beliebig zu formen. Entsprechende Experimente im seinerzeit winzigen krupp'schen Eisenwerk stecken noch in den Kinderschuhen.

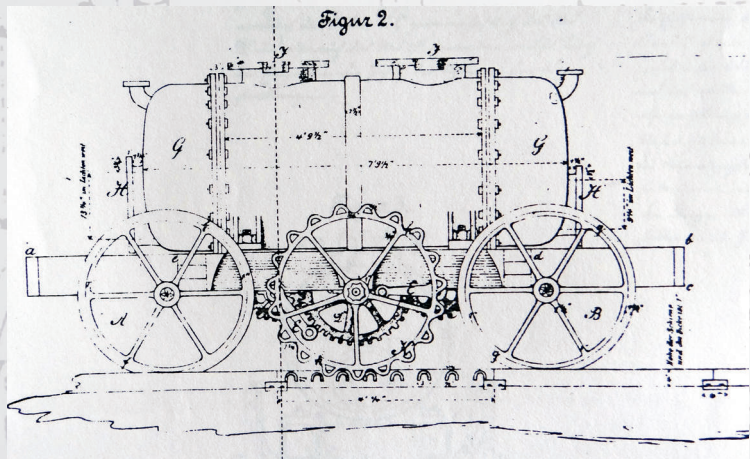
8 Um Eisen- und geschmiedete Stahlteile dauerhaft miteinander zu verbinden, bedurfte es der klassischen „Hammerverschweißung“ mit Schmiedefeuer und Amboss. Im Grunde genau so, wie es 2000 Jahre zuvor bereits die Kelten praktizierten. Eisengussteile wie der große dreiteilige Kessel des Dampfwagens, mussten notwendigerweise kompliziert ausfallen, alle Flansche und Verschraubungen wollten im Entwurf bedacht sein, nachträgliche Korrekturen waren nicht möglich. Da noch keine massiven Stahlplatten herstellbar waren, stellte sich gar nicht erst die Frage wie sie wohl miteinander zu verbinden wären. Walzstahl war Science Fiction, das vom Wasserrad getriebene Hammerwerk dagegen Technik state of the art. Unter diesem Blickwinkel gewinnt das, was in der preußischen Eisengießerei zu Berlin geleistet wurde, eine ganz andere Bedeutung.

An der Schwelle der industriellen Neuzeit wurde mit der Technologie des Mittelalters eine Maschine der Zukunft gebaut.

Nicht einmal die spätere Bezeichnung „Lokomotive“, vermutlich abgeleitet von Stephenson's Entwurf der „Locomotion No.1“ war gebräuchlich, stattdessen sprach man ehrfurchtsvoll von einer „Feuermaschine“ oder eben einem „Dampfwagen“. Buchstäblich alles war technisches Neuland. Die zur Konstruktion notwendigen Kenntnisse waren im fortschrittlichen England des ausgehenden 18. Jahrhunderts auf eine

Letztlich verurteilt bereits das monströse Gewicht dieses dreiteiligen Ungetüms das Projekt zum Scheitern, denn die Schienen auf denen das Gefährt rollen soll, haben mit unserer Vorstellung von „Eisenbahn“ nur wenig gemein. Der Spurweite kommt dabei untergeordnete Bedeutung zu, verglichen mit der Materialfrage. Natürlich kam auch hier nur Gusseisen in Frage und dieses spröde, wenig druckfeste Material, ist für diesen Zweck zu Beginn des 19. Jahrhunderts zwar alternativlos aber denkbar schlecht geeignet.

Abgesehen vom Kessel müssen also zwingend alle anderen Bestandteile der Maschine so leichtgewichtig wie nur möglich ausgeführt werden. Ansonsten würden die schwachen, etwa 1,20 cm langen Schienenstücke, unter dem Gewicht der Maschine unentwegt zerbrechen.



Damit nicht genug, ist die Maschine insgesamt leicht genug um ihre Gleitschienen nicht zu zerstören, fehlt ihr etwas ganz wesentliches – Zugkraft. Die Traktion steigt bekanntlich mit dem Gewicht der Maschine. Die vermeintliche Lösung des Problems war die Installation einer Zahnstange parallel zu einer Schienenseite. Die beiden Dampfzylinder der Maschine bewegen mittels ihrer Pleuel nicht etwa Treib- und Kuppelachsen sondern mit einem einfachen Getriebe ein seitlich angebrachtes, gusseisernes Zahnrad.

In England brachte man das erstaunliche Kunststück fertig, die sich gegenseitig ausschließenden Komponenten Material, Gewicht und

Zugkraft in ein gerade eben funktionierendes System zu integrieren, in Preußen nicht.

Zwar absolvierte der Dampfwagen auf seiner Berliner Teststrecke (ein Rundkurs) sorgfältig beäugt und beurkundet seine Bahnen aber bereits den dortigen Verantwortlichen fielen die fatalen Mängel der Konstruktion auf. Die mickrigen Radachsen bogen sich unter dem Gewicht des Kessels derart durch, dass die Spurkränze der Räder gegen die Innenseiten der Schienen gedrückt wurden, was erhöhten Widerstand, Klemmer und Entgleisungen zur Folge hatte. Das einseitig angebrachte Zahnrad sorgte dafür, dass das ganze Gefährt gewissermaßen „schief“ in den Gleisen hing. Auf den Dampfdruck musste, ohne das geeignete Anzeigen zur Verfügung gestanden hätten, peinlich genau geachtet werden, sonst bestand die sehr reale Gefahr einer Kesselexplosion.

Die ernüchternden Ergebnisse dieser Experimente, welche die Erfahrungen des noch wackligeren Vorhängermodells bereits berücksichtigen, hätte die verantwortlichen Ingenieure umgehend an die Zeichenbretter zurückbeordern müssen, indessen entschied man sich für die Methode „Augen zu und durch“!

In seine Einzelteile zerlegt, erreichte das Gefährt nach monatelanger Reise das Eisenwerk in Geislautern. Hier vermutete man, abgesehen von der relativen Nähe zum geplanten Einsatzort, Kompetenz und „know how“ um das seinerzeit futuristische Gefährt wiederzubeleben. Doch nach wochenlanger Arbeit offenbart sich, dass den wieder zusammengesetzten Einzelteilen Demontage und Transport gar nicht bekommen waren. Die Maschine zischt und bockt, schluckt Unmengen Kohle, die sie eigentlich doch ziehen sollte und bewegt sich, wenn überhaupt, nur mühsam von der Stelle.

Monate gehen ins Land, Experimente, erbitterte Briefwechsel und anrührend verzweifelte Versuche machen allmählich der niederschmetternden Erkenntnis platz, dass der moderne Dampfwagen eine unberechenbare Fehlkonstruktion ist. In einem Schuppen notdürftig gegen Witterung und Souvenirjäger geschützt, dämmert die Maschine vor sich hin, widerstrebend bezahlt und abgeschrieben. Jahrzehnte später werden ihre Bestandteile, für einen Bruchteil der Anschaffungskosten verhökert, in alle Winde verstreut und schlussendlich verschrottet.



Leopold Sello, der Visionär

Die Jahrzehntelange Arbeit Leopold Sellos im Saarbrücker Bergamt fiel in die Zeit der beginnenden Industrialisierung und der politischen und wirtschaftlichen Neuorientierung des Saargebietes. Sello konnte nicht nur eine umfassende bergmännische Ausbildung vorweisen sondern verfügte auch über vielseitige berufliche Erfahrungen. Sein Weitblick und technisches Verständnis ließ ihn schnell Probleme erkennen und Modernisierungen durchführen. So schloss er neun unrentabel gewordene Gruben an der Saar und ließ dafür sechs neue Stollen anbauen. Sello setzte auf Tiefbauflöze und so wurde bereits 1826 die ersten Tiefbauschächte auf der Grube Kronprinz angelegt, 11 Jahre vor deren Einführung im Ruhrgebiet. Mit den Tiefbauschächten kamen 1829 die Dampfmaschinen in der Förderung zum Einsatz. Den Transport der Kohlen mussten jedoch noch einige Jahrzehnte weiterhin die Pferde bestreiten, da Sello das Scheitern der ersten Dampfmaschine in Geislauntern miterleben durfte. Unter Sello stieg die Kohlenfördermenge von 1817 bis 1850 auf das sechsfache, über 700.000 Tonnen. Die Beschäftigtenzahl im Bergbau vervielfachte sich, somit wurde der Staatsbergbau wurde zum größten Arbeitgeber an der Saar.

12

Vater des saarländischen Bergmannshauses

Sello sah sich aufgrund der steigenden Zahlen der Bergleute verpflichtet, den Bau von Arbeiterwohnhäusern zu unterstützen. Mit Gewährung von Darlehen bis zu 150 Talern und Zahlungen einer Prämie für den Erwerb eines Bauplatzes bekämpfte er wirksam die Wohnungsnot. Über 1000 Darlehen konnten damals bewilligt werden.

Gründung einer Bergschule

Auch auf dem Bildungssektor wurde der Bergamtsleiter tätig. Er gründete eine Bergschule für Jungen, in der Gebirgskunde, Mineralogie und Bergkunde errichtet wurden. Mädchen erlernten in sogenannten Industrieschulen hauswirtschaftliche Fertigkeiten, Ordnung und Reinlichkeit. In Sonntagsschulen sollte der Nachwuchs Elementarwissen vertiefen. Die Sello'schen Schulen standen 1846 Pate für Schulen im Ruhrgebiet.

A black and white portrait of Leopold Sello, a man with a full beard and mustache, wearing a dark suit and a white shirt with a high collar. The background is a textured, light-colored wall.

Neue Transportwege

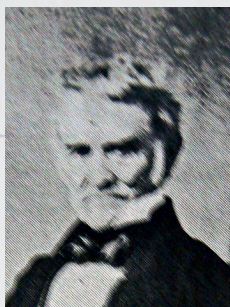
Mit dem verbesserten und effizienteren Abbau der Kohle verstärkte sich das Problem des Abtransportes. Sello setzte sich vehement für den Ausbau des Schienennetzes ein, 1852 konnte dann auch die Eisenbahnstrecke Saarbrücken-Mannheim freigegeben werden. Außerdem präferierte der Bergamtsleiter den Ausbau die Kanalisierung der Saar. Auch diese konnte er 1866, nach sechsjährigem Bau, noch miterleben.

Leopold Sello's Kindheit

Leopold Sello wuchs in der Mark Brandenburg, in unmittelbarer Nähe des Schlosses Sanssouci bei Potsdam in der Kunstmühle, auch Fontänenmühle genannt, auf (Wasserpumpwerk in Gestalt einer Windmühle). Friedrich II. liebte große Fontänen in seinem Garten, für die er extra zwei Wasserwerksmühlen errichten ließ. Sein Vater, Johann Wilhelm Sello entstammte einer bekannten Gärtner- und Planteurfamilie, die sich seit Generationen um die Schlossgärten preußischer Könige kümmerte. „Die Sello's sind Sanssouci Gärtner seit über 100 Jahren“, so spricht Theodor Fontane in seinem Werk Wanderungen durch die Mark Brandenburg. Seine Mutter Caroline Rosine Calame war französisch-schweizerischer Herkunft, in ihrer Familie sind Steinmetzmeister und Zierrater, marbriers, zuhause. Zwei der Brüder von Sello wurden ebenfalls Gärtner, doch aufgrund der technischen Begabung hatte der Vater andere Pläne für den jungen Sello. Beim Eignungstest der ersten berg- und hüttenmännischen Hochschule in Berlin fielen seine gute Beurteilungskraft und die sehr guten Kenntnisse in Arithmetik auf.“

Leopold Sello, der mit der Tochter des Glashüttenbesitzers Vopelius aus Sulzbach verheiratet war und mit der er drei Kinder hatte, starb im Alter von 89 Jahren am 17.05.1874 in Saarbrücken.

Lebenslauf von Leopold Sello



Persönliche Daten

Name:	Leopold Sello
Anschrift:	Schlossplatz Saarbrücken
Geburtsdatum und-ort:	25.10.1785 in der Kunstmühle im Schlosspark Sanssouci

Familie

Eltern:	Johann Wilhelm Sello, Königlicher Hofgärtner Sanssouci Caroline Rosine Katharina Calame
Familienstand:	verheiratet mit Auguste Dorothea Vopelius, drei Kinder

Schulbildung

1796-1800	Stadtschule Potsdam
1801-1803	Ausbildung an der Berliner Bergakademie
1808	Ernennung zum Bergkadetten
1809-1811	Praktikum im oberschlesischen Kohlebergbau und niederschlesischen Kupferbergbau

Beruflicher Werdegang

1811-1816	Übernahme in den Staatsdienst, verschiedene Leitungsaufgaben in Schlesien
1816	Ernennung zum Bergmeister, Kommissarische Leitung in Saarbrücken
1816-1857	Präsident der Königlich Preußischen Bergwerksdirektion Saarbrücken

- 1822 Ernennung zum Bergrat
1837 Ernennung zum Oberbergrat
1846 Ernennung zum Geheimen Bergrat

Besonderes Engagement

- 1822 Errichtung einer Bergschule in Saarbrücken
Gründung von Sonntags- und Industrieschulen für Mädchen
1826 Erster Tiefbauschaft im Saarrevier
1830 Kauf der Wasserburg Kerpen im Kreis Ottweiler
1836 Mitbegründer der „Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim“
28.05.1856 Auszeichnung mit dem Roten Adlerorden der zweiten Klasse

Politische Karriere

- 1846-1871 Mitglied im Saarbrücker Stadtrat
02.01.1851 Mandat für Rat der Saarbrücker Bürgermeisteri
1857 Beigeordneter der Stadt Saarbrücken
1860-1866 Abgeordneter der Zweiten Preußischen Kammer in Berlin für den Wahlkreis Saarbrücken-Ottweiler-St. Wendel

Das Duell

Während des Besuches der sächsischen Bergakademie in Freiberg lernte Sello den Dichter und Bergbauinteressierten Theodor Körner (*1791 +1813) kennen, der durch seine Lieder im Freiheitskampf gegen die Napoleonische Fremdherrschaft bekannt wurde. Körner forderte Sello zum Duell auf, Sello erschien nicht. „Der Donner soll ihn erschlagen“, so Körner.

van den Broeck...

...der die Sache auslöffeln musste

Graf Johann Philipp Goswin van den Broeck war der letzte Direktor der Geislauterer Hütte. Der Belgier erfand ein neues Verzinnungsverfahren und schaffte es erstmals erfolgreich mittels Steinkohlen neuartigen Stahl herzustellen. Die Verkokung sollte allmählich das Holz ersetzen und die neuartige „Feuermaschine“ den Transport der notwendigen Kohlen aus den Gruben erleichtern. Doch genau diese Dampfmaschine ließ ihn sich die Haare raufen ...



16

Zusammen mit Maschinenbauinspektor de Berghes versuchte van den Broeck unermüdlich, den Dampfwagen zum Laufen zu bekommen. Dabei kämpfte er nicht nur gegen das Dichtungsproblem beim Dampfwagen sondern auch gegen die Sturheit der Berliner Beamten, die vehement behaupteten, dass es an der Inkompetenz der Geislauterer Techniker liegen müsste, warum der Dampfwagen nicht funktionierte. „Ohne Zweifel ist der Mangel an genauer Kenntnis von der Konstruktion und Behandlung des Dampfagens die Ursache, daß man daran solche Unvollkommenheit aufgefunden zu haben geglaubt, um ihn zur Anwendung kaum für brauchbar zu erklären.“ (November 1821, HSt A, Düsseldorf Best OBA Bonn 4085). Nach vielen unermüdlichen Versuchen, bei dem er sogar einmal den kompletten Dampfwagen hatte ab- und wieder zusammenbauen lassen, dem Anwenden von Dichtungsmaterial, Reparaturen und dem Hinzuziehen von Fachleuten aus Unna und Bendorf, kapitulierten nicht nur die Verantwortlichen in Geislautern sondern auch die Beamten in Berlin und erklärten das Projekt als gescheitert.

Übrigens: Van den Broek war auch der Eigentümer der Rilchinger Saline. Den Salzverkauf stellte er 1836 aufgrund des preußischen Monopols auf den Salzverkauf ein.

Katzenmusik

Im Juli 1819 kündigte sich hoher Besuch in der Grube Geislautern an: Prinz Wilhelm von Preußen, späterer Kaiser Wilhelm I. wollte sich in einer der größten und am besten eingerichteten Gruben im Saarland das Innere eines Stollens als auch den Übertagebetrieb ansehen. Es herrschte große Aufregung in bei den Verantwortlichen, die technischen Belange waren kein Problem doch wie sollte man diesem hohen Besuch einen würdigen musikalischen Empfang bereiten?

Eine Kapelle stand nicht zur Verfügung und so fragte man in Saarlouis beim Festungskommandanten an, ob man sich die Militärkapelle ausborgen könne. Doch diese wurde selber für den Empfang des Prinzen in Saarlouis benötigt. Die Verzweigung bei der Grubenleitung wuchs, denn ein Empfang ohne Musik war eine Blamage! Ein Obersteiger hatte schließlich die rettende Idee: Man könne doch eine eigene Kapelle zusammenstellen, sicherlich gäbe es im Bereich der Grube doch musizierende Blechbläser. Dann wären da noch drei Musikanten in Geislautern, die an Kirmestagen und auf Hochzeiten Musik machten, diese würde man auch fragen. Daraufhin ritten Steiger in alle vier Himmelsrichtungen aus, um Musikanten ausfindig zu machen und sie gleich zum Probespielen mitzubringen. Zwei Taler Entgelt sollten die Musiker bekommen, ein für diese Zeit recht hohe Gage, aber was tut man nicht alles für den Prinzen!

Kurz vor Ankunft hatte man eine neun Mann starke Kapelle zusammengestellt. Drei Musiker aus Geislautern, zwei aus Dudweiler, einer aus Bauernwald, zwei aus Gersweiler und einer aus dem bayrischen St. Ingbert. Eilig wurde die Probe anberaumt, doch was die Geislauterer Grubenbeamten zu hören bekamen, war alles andere als festlich. Doch was man angefangen hatte, musste zu Ende geführt werden.

Als der Prinz ankam, spielte die Kapelle den Tusch, das klappte noch einigermaßen. Doch bei der preußischen Nationalhymne standen allen Zuhörern die Haare zu Berge. Der damalige Bergtrat Sello zu einem Geislauterer Bergmeister: „Das war ja die reinste Katzenmusik, was ihr uns geboten habt!“. Der Prinz, ganz professionell, ließ sie jedoch nichts anmerken. Er fand die Musik „allerliebste“. Auf Anregung des Prinzen wurde dann offiziell eine eigene Musikkapelle für das Saarbrücker Berggebiet gegründet.

Der Friederiken-Schienenweg

Eigens für die neue „Feuermaschine“ begann man 1816, unter Leitung von Bergamtsdirektor Sello, mit den Planungen für eine neue Schienenstrecke im Frommersbachtal. Sie sollte insgesamt 870 Lachter lang (1820 m) werden und die beiden Steinkohlengruben Bauernwald und Großwald mit der Verladestelle in Luisenthal verbinden.

„Die Förderung auf diesen eisernen Schienen soll nicht durch Pferde sondern durch einen Feuermaschinenwagen geschehen“ (Oberberghauptmann Johann Carl Ludewig Gerhard, 1816)

Die geografischen Voraussetzungen waren ideal, denn das Gelände fiel nur leicht zur Saar hin ab. Die Trasse verlief entlang der heutigen Straßen Josefaschacht und Altenkesseler Straße und hatte zunächst hölzerne Schienen.

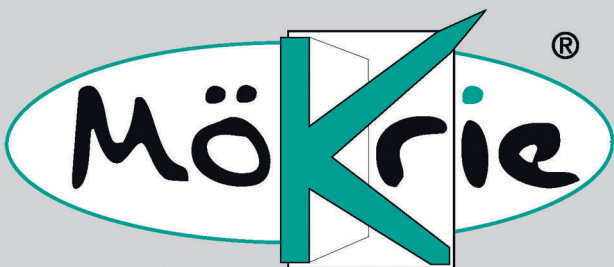
„Die Kohlen werden jetzt noch durch Hunde auf dem neuen Schienenwege bis zur Luisenthaler Niederlage gebracht... (Leopold Sello, Jahresbericht 1818)

18



Der Schienenweg verlief u. a. auf der heutigen Altenkesseler Straße

In den Jahren von 1825 bis 1827 verlegte man auf dem Schienenweg zweispurig gusseiserne Schienen. Ab 1827 setzte man Pferde zum Transport ein, was Kosten sparte. Ein Pferd zog durchschnittlich zehn Wagen mit je zehn Zentnern Kohle. Eigens für die Unterbringung der Pferde wurden 1840 Pferdeställe erbaut.



BAUELEMENTE KRIEGER GmbH



Döpfner
PASSIVHAUS
FENSTER



19

**FENSTER UND HAUSTÜREN
IN HOLZ, KUNSTSTOFF, ALUMINIUM
– SCHREINEREI –**

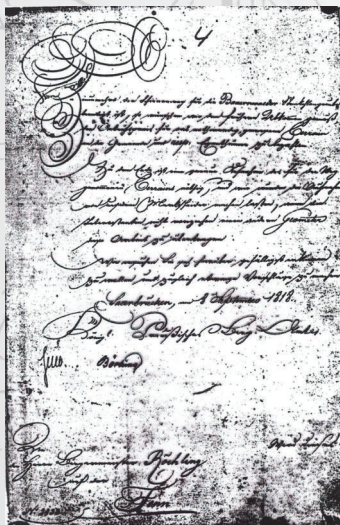
**Haldenweg 14 · 66333 VK-Heidstock
Telefon (0 68 98) 81 06 78
www.bauelemente-krieger.de**

„... Ich befürchte jedoch daß der Dampfwagen nur schwer den Krümmungen des Schienenweges folgen kann. Es muß mit häufigem Bruch des Gestänges gerechnet werden, da der Dampfwagen nur auf einer Seite ein gezahntes Triebrad hat.“
(Bergrat Leopold Sello, 19.01.1820)

In den Jahren 1843/44 wurde der Friedriken-Schienenweg talaufwärts an der Leopoldtagesstrecke und dem Beust-Ostschacht verlängert. Im Oktober 1861 befuhren erstmals Dampflokomotiven den Schienenweg. Es waren insgesamt vier Loks mit jeweils 10 PS. Bei guten Bedingungen transportieren die Loks mit einer Geschwindigkeit von 6 km 56 leere Wagen aufwärts und 40 beladene Wagen abwärts. Mit der Stilllegung der Anlage Josefa wurde 1931 wurde auch die Beförderung über den Friedriken-Schienenweg eingestellt.

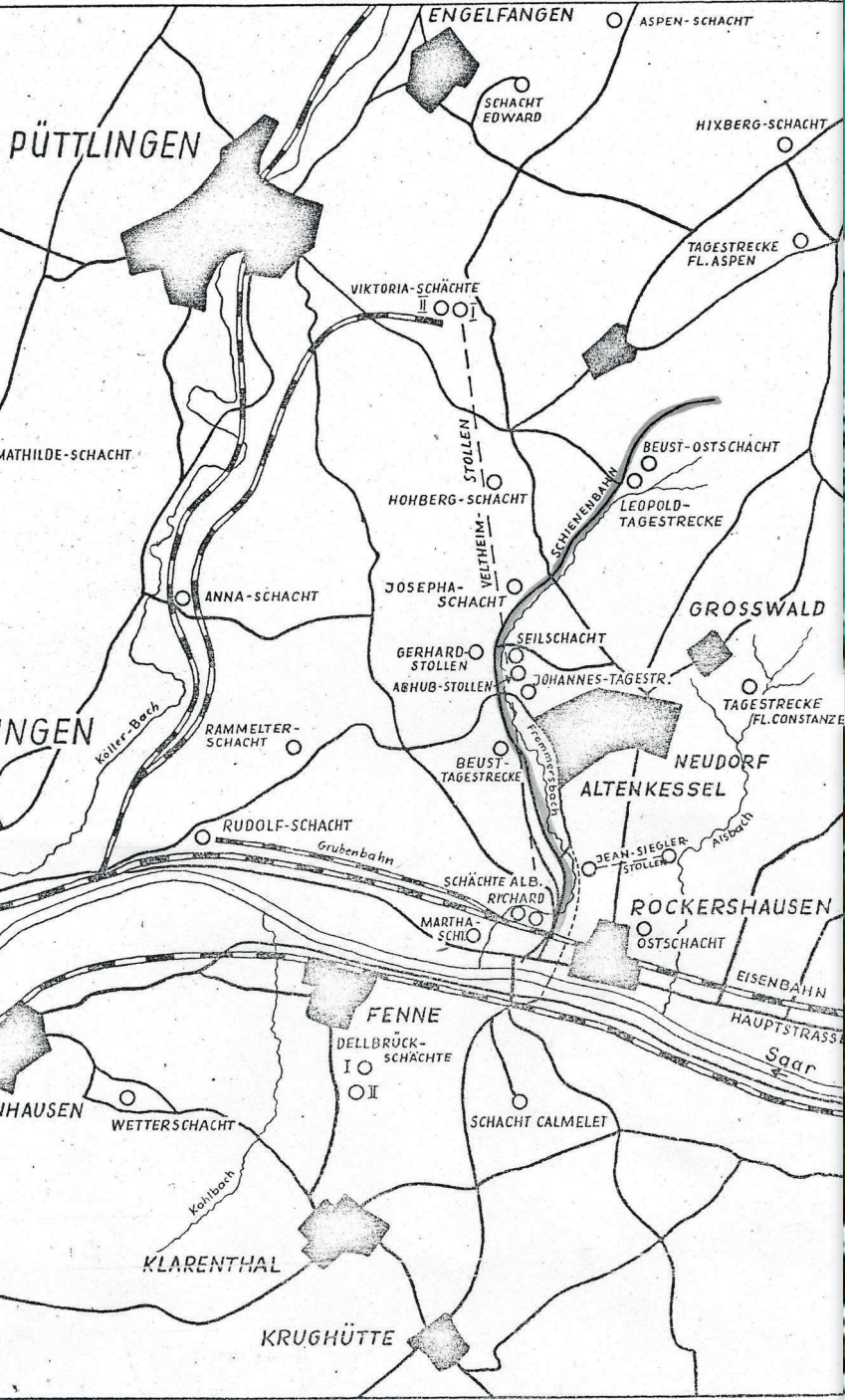
Benannt wurde der Schienenweg übrigens nach Friederike Sophie Wilhelmine von Preußen (*03.07.1709 +14.10.1758). Sie war Tochter des „Soldatenkönigs“ Wilhelm I. und Schwester von Friedrich dem Großen.

20



Schreiben über die Fertigstellung des Schienenwegs vom 08.09.1818.









Die Entwicklung der Dampfisenbahn – Fakten und Wissenswertes

James Watt
1736–1819

1764–69
Watt „erfand“ nicht die Dampfmaschine, er machte sie wirtschaftlich nutzbar. Sein Kondensator nebst Folgeerfindungen erhöhte den Wirkungsgrad der Maschine.

Richard Trevithick
1771–1833

1808
Seine Lokomotive „Catch me who can“, fuhr in London als Jahrmarktattraktion im Kreise, bis das Interesse nachließ.

John Blenkinsop
1783–1831

1811
Er war kein Techniker, dennoch gab er den Auftrag zwei Lokomotiven zu bauen. Er erhielt ein Patent auf den Antrieb mit Zahnrad und Zahnstange. „Seine“ Lokomotiven wurden das unmittelbare Vorbild der preußischen Dampfswagen.

William Hedley
und
Timothy Hackworth

1813
Die Konstrukteure verlegten Gleise mit neuartigen Plattenschienen. Ihre Lokomotive, die „Puffing Billy“ fuhr erstmals ohne Zahnstange mit Adhäsionsantrieb, sie ist bis heute erhalten.

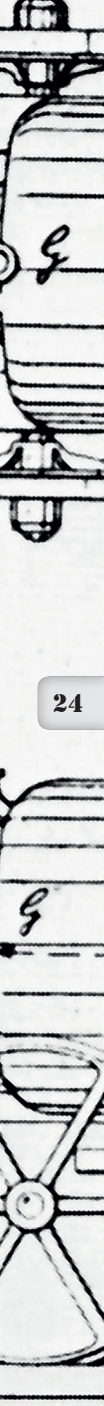
George Stephenson
1781–1848

1814
Die erste von George Stephenson gebaute Lok „Mylord“ später „Blücher“, glich der Lokomotive von Blenkinsop, kam aber ohne Zahnräder aus.

Johann Friederich Krigar

1815 –1817
Die ersten in Deutschland gebauten Lokomotiven der Königlichen Eisengießerei Berlin entstanden nach ausführlichem Studium britischer Vorbilder. Aufgrund von Konstruktionsfehlern und Fertigungsmängeln war den Maschinen kein Erfolg beschieden.

1819–1821
Erfolglose Versuchsfahrten des zweiten Berliner Dampfagens in Geislauntern.



zur 2.

1835

Erste „deutsche“ Dampfeisenbahn (Lokomotive „Adler“ mit britischer Technik) fuhr von Nürnberg nach Fürth.

August Borsig
1804-1854

1844

Die Lokomotive „Beuth“, mit der Werksnummer 24, gilt neben der „Saxonia“ als erste eigenständig in Deutschland entwickelte Maschine.

Die Berg- und Hüttenschule

Im Jahr 1802 ordnete Napoleon, damals noch Konsul, die Errichtung von zwei Berg- und Hüttenschulen an, eine davon sollte im Saargebiet entstehen. Der Standort Geislautern erschien günstig, da eine Hütte, als auch eine Grube in der Nähe waren. Somit musste man sich nicht ausschließlich auf theoretische Lerninhalte beschränken. Der Auftrag der Ecole Pratique des Mines war es, durch Erforschen von neuen Arbeitsweisen, die Gruben und Hütten in ihrer Weiterentwicklung zu unterstützen. Am 1. Januar 1807 nahm die Schule unter Leitung der beiden Direktoren, J. B. Duhamel (1807-1813) und L. Beaunier (1813-1815) die Arbeit auf. Beide waren Fachleute, Duhamel im Bereich Bergbau und Beaunier in der Hütten-technik. 1808 begann man mit dem Bau des Schulgebäudes, geplant war ein zweistöckiger und dreiflügeliger Bau. Fertiggestellt wurde aufgrund der napoleonischen Kriege jedoch lediglich im Jahr 1810 der linke Flügel, der fortan umgangssprachlich das „Schloss“ genannt wurde. 1815 fiel das Saargebiet an Preußen, die Schule wurde nicht mehr weitergeführt. Das „Schloss“ überstand den 1870er Krieg, den ersten Weltkrieg und das Bombardement im Zweiten Weltkrieg. Im März 1945 fiel die ehemalige Hüttenschule dann einem Brand zum Opfer, als die Amerikaner bereits in Geislautern waren. Der Duhamel Atlas oder Atlas des concessions du Terrain houillier de la Sarre par Beaunier et Calmelet, ingénieurs du Corps impérial des Mines ist die wichtigste und nachhaltigste Arbeit der Schule in dieser Zeit. Er ist heute ein wertvolles und historisches Dokument, da er Auskunft gibt über alle anfänglich des 19. Jahrhundert bekannten Kohlevorkommen und Konzessionsfelder. An die Berg- und Hüttenschule von 1807-1815 erinnert eine Gedenktafel am Schlossgarten. In der Nähe der ehemaligen Ecole Pratique des Mines sind heute zwei Schulen zu finden, das Warndtgymsium und die Schlossparkschule. Letztere hat sich bereit erklärt, die Mythenjäger bei ihrem Projekt zu unterstützen und den notwendigen Raum für das Reenactment bereitzustellen.

Ein Mythenjäger-Danke hierfür!



„Also, wat is en Dampfmaschin?...“

Wie eine Dampfmaschine funktioniert, glauben wir inzwischen zu wissen. Auch wenn paradoxerweise das Wissen um ihre tatsächliche technische Beschaffenheit in der Bevölkerung wieder dort angekommen zu sein scheint, wo es um 1815 bereits war. Freilich mit einem entscheidenden Unterschied: Damals galt die Dampfkraft als unmittelbares Zukunftsmodell, heute nur mehr als technologische Antike. Heinrich Spoerl lässt 1933, also im besten Dampflokalzeitalter, seinen Professor „Bömmel“ mit unverkennbar rheinischem Akzent deklamieren:

„Da stelle mehr uns ganz dumm.

Und da sage mer so:

*En Dampfmaschin, dat is ene jroße schwarze Raum,
der hat hinten un vorn e Loch.*

Dat eine Loch, dat is de Feuerung.

Und dat andere Loch, dat krieje mer später.“....

...„Und wenn die jroße schwarze Raum Räder hat, dann es et en Lokomotiv.“

26

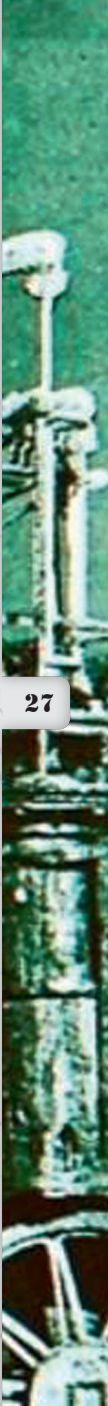
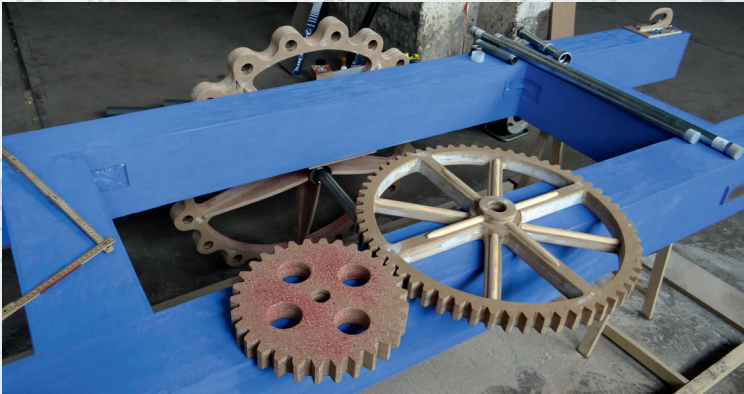
Alles klar?

Wir Mythenjäger wollten den „jroße schwarze Raum“ erleben und zugleich für unsere Besucher erlebbar machen. Das bedeutete, zu unserem nicht geringen Schrecken, wer den „echten“ Dampfswagen erleben will, der muss ihn bauen!

Nun ist der Dampfswagen schon verschiedentlich „gebaut“ worden, als Modell in der Lehrwerkstatt, als Feierabendbastelei und als Funktionsmodell für das Heimatmuseum.

Der „jroße schwarze Raum“ bring’s in letzterem Fall immerhin auf stattliche 60 cm. Bei aller Funktionalität, die das Original bekanntlich nicht wirklich auszeichnete, bleiben uns die Modelle etwas ganz wesentliches schuldig, den Raumeindruck, die Anmutung der „großen Maschine“.

Die Rekonstruktion



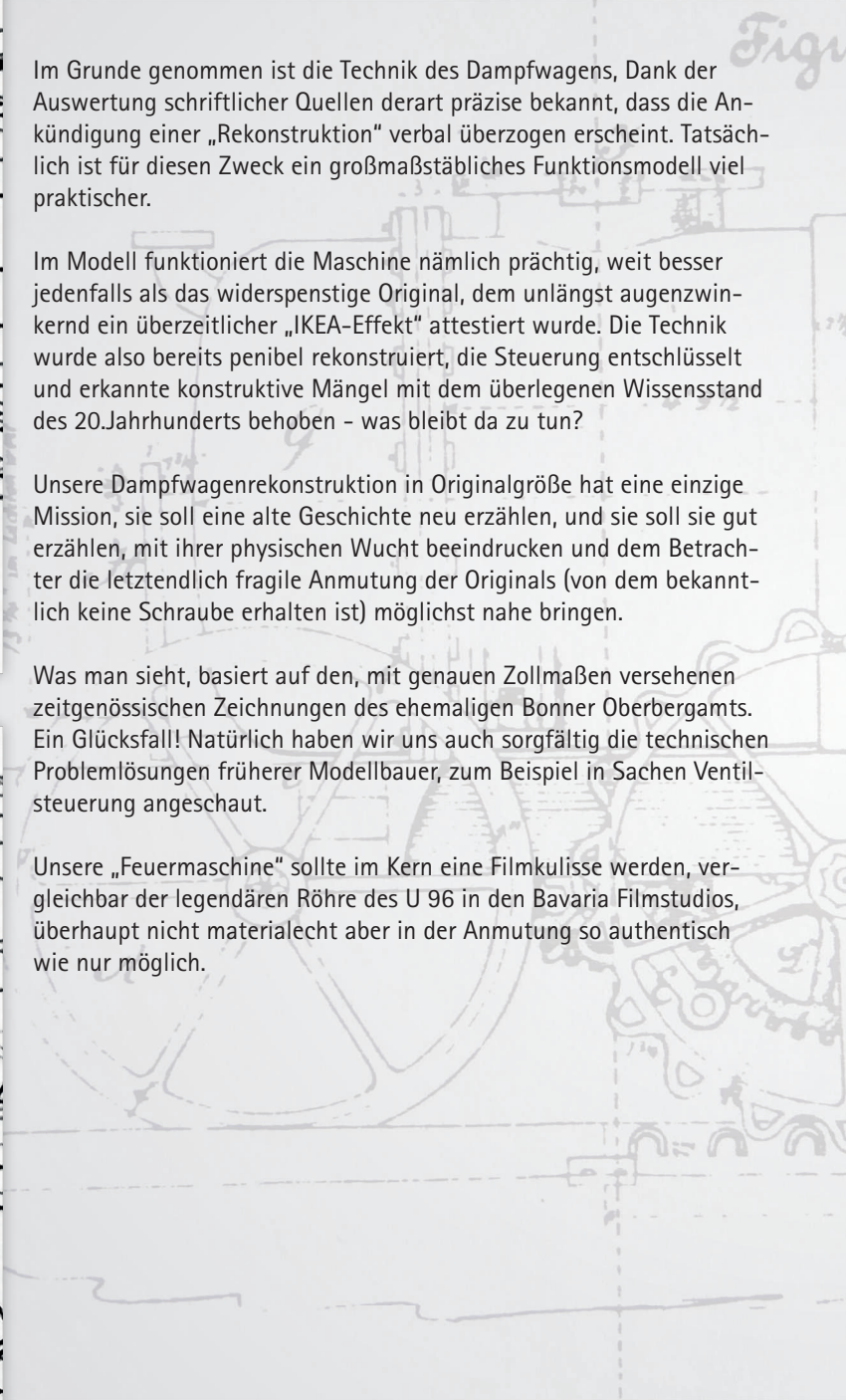
Im Grunde genommen ist die Technik des Dampfwagens, Dank der Auswertung schriftlicher Quellen derart präzise bekannt, dass die Ankündigung einer „Rekonstruktion“ verbal überzogen erscheint. Tatsächlich ist für diesen Zweck ein großmaßstäbliches Funktionsmodell viel praktischer.

Im Modell funktioniert die Maschine nämlich prächtig, weit besser jedenfalls als das widerspenstige Original, dem unlängst augenzwinkernd ein überzeitlicher „IKEA-Effekt“ attestiert wurde. Die Technik wurde also bereits penibel rekonstruiert, die Steuerung entschlüsselt und erkannte konstruktive Mängel mit dem überlegenen Wissensstand des 20. Jahrhunderts behoben - was bleibt da zu tun?

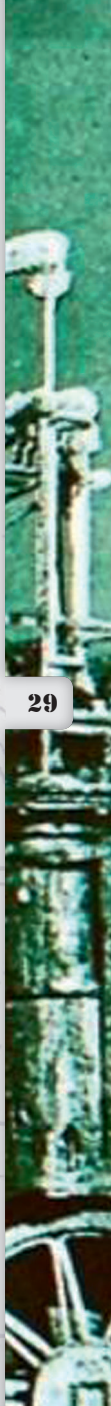
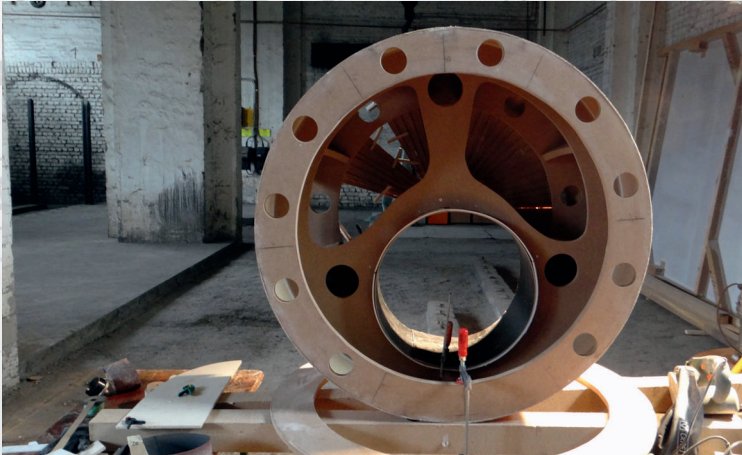
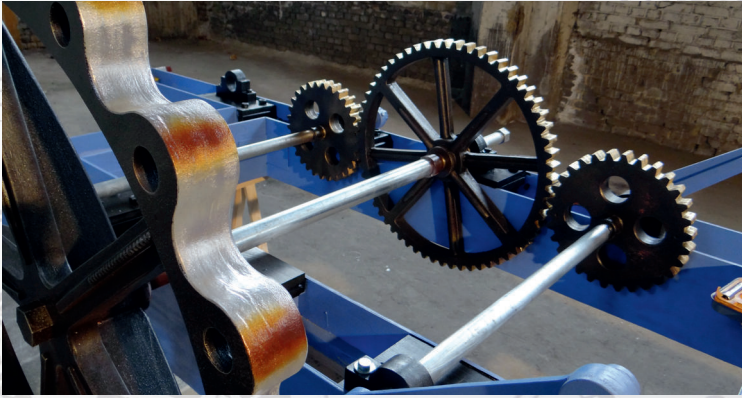
Unsere Dampfwagenrekonstruktion in Originalgröße hat eine einzige Mission, sie soll eine alte Geschichte neu erzählen, und sie soll sie gut erzählen, mit ihrer physischen Wucht beeindrucken und dem Betrachter die letztendlich fragile Anmutung der Originals (von dem bekanntlich keine Schraube erhalten ist) möglichst nahe bringen.

Was man sieht, basiert auf den, mit genauen Zollmaßen versehenen zeitgenössischen Zeichnungen des ehemaligen Bonner Oberbergamts. Ein Glücksfall! Natürlich haben wir uns auch sorgfältig die technischen Problemlösungen früherer Modellbauer, zum Beispiel in Sachen Ventilsteuerung angeschaut.

Unsere „Feuermaschine“ sollte im Kern eine Filmkulisse werden, vergleichbar der legendären Röhre des U 96 in den Bavaria Filmstudios, überhaupt nicht materialecht aber in der Anmutung so authentisch wie nur möglich.



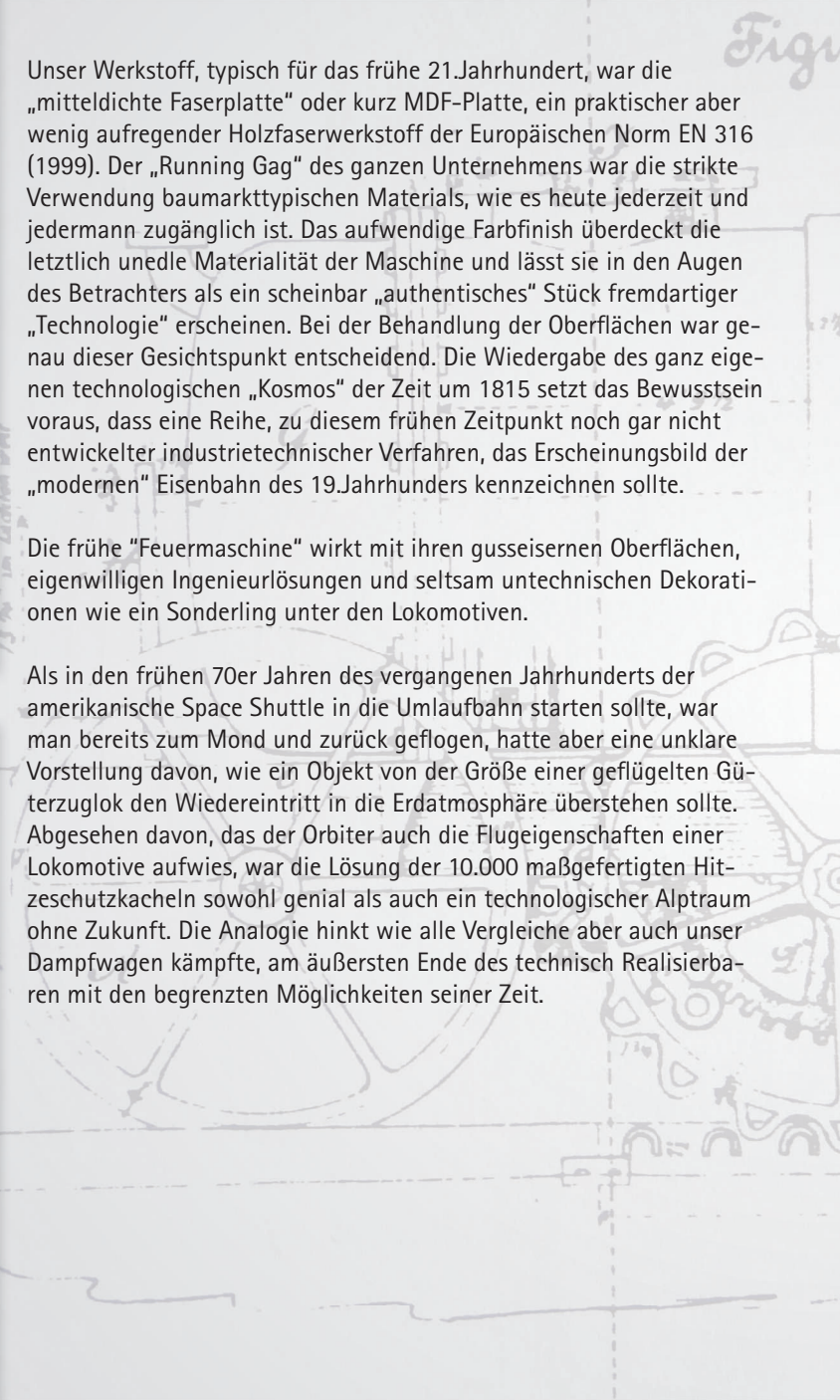
Die Rekonstruktion



Unser Werkstoff, typisch für das frühe 21. Jahrhundert, war die „mitteldichte Faserplatte“ oder kurz MDF-Platte, ein praktischer aber wenig aufregender Holzfaserverwerkstoff der Europäischen Norm EN 316 (1999). Der „Running Gag“ des ganzen Unternehmens war die strikte Verwendung baumarkttypischen Materials, wie es heute jederzeit und jedermann zugänglich ist. Das aufwendige Farbfinish überdeckt die letztlich unedle Materialität der Maschine und lässt sie in den Augen des Betrachters als ein scheinbar „authentisches“ Stück fremdartiger „Technologie“ erscheinen. Bei der Behandlung der Oberflächen war genau dieser Gesichtspunkt entscheidend. Die Wiedergabe des ganz eigenen technologischen „Kosmos“ der Zeit um 1815 setzt das Bewusstsein voraus, dass eine Reihe, zu diesem frühen Zeitpunkt noch gar nicht entwickelter industrietechnischer Verfahren, das Erscheinungsbild der „modernen“ Eisenbahn des 19. Jahrhunderts kennzeichnen sollte.

Die frühe „Feuermaschine“ wirkt mit ihren gusseisernen Oberflächen, eigenwilligen Ingenieurlösungen und seltsam untechnischen Dekorationen wie ein Sonderling unter den Lokomotiven.

Als in den frühen 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts der amerikanische Space Shuttle in die Umlaufbahn starten sollte, war man bereits zum Mond und zurück geflogen, hatte aber eine unklare Vorstellung davon, wie ein Objekt von der Größe einer geflügelten Güterzuglok den Wiedereintritt in die Erdatmosphäre überstehen sollte. Abgesehen davon, dass der Orbiter auch die Flugeigenschaften einer Lokomotive aufwies, war die Lösung der 10.000 maßgefertigten Hitzeschutzkacheln sowohl genial als auch ein technologischer Alptraum ohne Zukunft. Die Analogie hinkt wie alle Vergleiche aber auch unser Dampfwagen kämpfte, am äußersten Ende des technisch Realisierbaren mit den begrenzten Möglichkeiten seiner Zeit.



Die Rekonstruktion



Während die mechanischen Bauteile, Zahnräder aus Gusseisen oder Messing, beschämend ungenau gefertigt waren, Kolben und Zylinder nicht dicht abschlossen und Achslager ungeschmiert blieben, sorgte (übrigens auch wie beim Shuttle) vor allem der mehrteilige externe Kessel für ernste Probleme. Die Technologie der Zeit um 1815 kannte als einzige Lösung den Eisenguss. Solch ein Kessel bestand aus mehreren Baugruppen komplizierter, dickwandiger Teile, für die ungeheuer aufwendige Holzmodel und Sandgießformen hergestellt werden mussten. Alles, beginnend bei den Stützfüßen, den innen liegenden Zylindern, der Rauchkammer und des eigentlichen Dampfkessels bis hin zu den angegossenen Rohrdurchlässen, Konsolen und Gelenken, musste bei der Planung berücksichtigt werden. Schweißbrenner, Niethammer und Trennschleifer existierten noch nicht.

Bereits um 1835 waren Kessel dieser Bauart nicht nur veraltet sondern



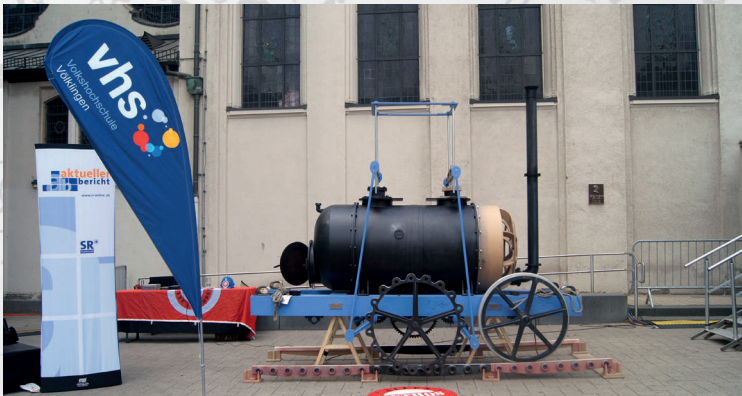
sogar aus gutem Grund verboten. Das Risiko für fatale Kesselexplosionen war einfach viel zu groß.

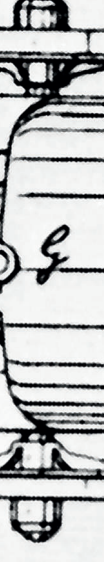
Im Vergleich zur wenig später angewendeten Niettechnik erscheint das gewählte Verfahren höllkompliziert, hoch spezialisiert und ganz einfach erstaunlich zu sein. Der Visionär Arthur C. Clark formulierte zur Technologie der Zukunft „Jede hinreichend fortschrittliche Technologie ist von Magie nicht zu unterscheiden“.

Und umgekehrt?

*„Da stelle mehr uns ganz dumm...
...und dat andere Loch, dat krieje mer später.“...*

Die Rekonstruktion





...wie Henrik Mikaelson, Master of Science Chemie (Royal Institut of Technology, Stockholm) und Berater für Klebstoffe und Beschichtungen, erklärt:


„1 Pfund Hanf, 2 Stück Käse, 2 ½ Pfund Öl, 6 Ellen Leinwand, 15 Pfund Kitt, 1 Kübel Rindsblut, 10 Pfund Mehl, 2 Maß Essig...“

Backe, backe Dichtungsmasse...

Aufgrund fehlender Dichtungsringe (vermutlich wurden sie vergessen mitzuliefern) begann man in Geislautern eine Dichtungsmasse zu mischen, die man durchaus als antik und funktionierend bezeichnen kann. Allerdings nicht bei hohen Temperaturen und unter Zeitdruck, wie Henrik Mikaelson, erklärt: „Mit Ausnahme vom Zement, welcher ein verhältnismäßig gutes Hochtemperaturbindemittel ist, sind die meisten anderen Zutaten eher hitzeempfindlich und hydrolysierbar (Hydrolyse=Spaltung einer (bio)chemischen Verbindung durch Reaktion mit Wasser). Dazu kam der Zeitdruck, unter dem die Männer standen, denn sie wollten die Maschine ja zum Laufen bekommen. Das Öl, ein pflanzliches wie z. B. Leinsamenöl oder vielleicht war es auch tierischen Ursprungs, verhärtet die Masse unter Lüfteinwirkung, braucht dafür aber auch einige Zeit. Da der Kessel jedoch mit Wasser gefüllt und somit die Lüfteinwirkung unterbunden war, konnte diese auch nicht aushärten.“

34

Mythenjäger: Warum Käse?



Mikaelson: „Käse enthält viele Proteine, welche als gut klebende Bindemittel fungieren, wenn der Käse erhitzt oder mit Chemikalien wie Zement verhärtet wird. Das Fett im Käse agiert als aufweichendes Mittel, was die Klebefunktion fördert. Ein Käse mit wenig Fett enthält mehr Proteine und sorgt damit auch für ein härteres Dichtungsmittel. Demnach kann man die Eigenschaften des Dichtungsmittels durch die Wahl des richtigen Käses beeinflussen.“

Mythenjäger: Rinderblut – igitt!

Mikaelson: „Auch Blut enthält neben dem Wasser Proteine. Zusammen mit dem Zement verhärtet das Blut den Zement auf natürliche Weise und macht ihn durch die Proteine wiederum flexibler. Das ist wahrlich antike Technologie. Das Kolosseum in Rom würde übrigens mit einer

Zement-Blut-Mischung gebaut und da kann man sich über die Haltbarkeit auch nicht beschweren..."

Mythenjäger: Was für eine Funktion haben Mehl und Essig?

Mikaelson: „Das Mehl besteht hauptsächlich aus Stärke, welche ebenfalls ein gut klebendes Bindemittel ist. Alleine verwendet ist es sehr wasserempfindlich. Der Zement in der Mischung ist sehr alkalisch und verhärtet die Stärke, die damit wasserunlöslich wird. Waschen Sie einmal ein paar Reiskörner im Geschirrspüler und betrachten sie diese nachher. Ihre Härte kommt nahe an die von Porzellan oder rostfreiem Stahl heran. Verursacht wurde dies durch den alkalischen Reiniger zusammen mit dem Wasser.“ Der Essig wirkt vermutlich als pH-Ausgleicher. Ohne Essig wird die Mixtur wahrscheinlich zu schnell ausgehärtet sein. Durch Beigabe von Essig wurde die Reaktionsfreudigkeit des alkalischen Zementes verringert. Nach dem Verdunsten des Essigs, wird der Zement seine ursprünglichen Eigenschaften wieder zurückzuerlangen. In der Praxis jedoch verringert der Essig die finale Leistung des Dichtungsmittels.

Mythenjäger: Ihr Fazit?

Mikaelson: „Das Dichtungsmittel, wie hier genannt, war eine gut ausgearbeitete Formulierung für diese Zeit. Jedoch war es ihm vorbestimmt, in einem heißen Kessel zu versagen, vor allem aufgrund fehlender (innerer) Schraubverbindungen. Vielleicht hätte man besser Bleiblech oder Kupfer nehmen müssen, allerdings ist mir nicht bekannt, ob dieses im Jahr 1819 überhaupt zur Verfügung stand.“

Quelle: www.adhesion.se, Henrik Mikaelson, Bandhagen, Schweden.



Zitate

„Nichts ist für die Reisenden überraschender, als auf dem Feld jenen langen Wagenzügen zu begegnen, welche sich von selbst ohne die Hilfe eines menschlichen Wesens bewegen.“

„Aus einer großen Tonne, welche auf dem Wagen liegt, ragen oben zwei Zylinder heraus, in welchen sich die Stempel beständig auf und ab bewegen, die durch den Dampf, welcher in der Tonne erzeugt wird, getrieben werden. Mit den Stempeln sind Stangen in Verbindung, die zur Seite der Tonne bis unten am Wagen hinabreichen und hier ein Stirnrad umdrehen, welches in die Kämme, die sich an der einen Bahn des Wagens befinden, eingreift und dadurch den Wagen fortbewegt.“

Oberbergamts-Assessor C.H.V. Eckardt und Hütteninspektor der Königlichen Eisengießerei Johann Friedrich Krigar

„Der Dampf-Wagen, welchen wir seit mehreren Tagen auf der hiesigen Königl. Eisengießerei im Gang sehen, ist eine Frucht der Reise, welche unser verdienter Hütten-Inspektor Krigar vor kurzem nach England gemacht hat; er ist, unsers Wissens, der erste auf dem Continent, durch ihn mit dem glücklichsten Erfolg ausgeführt.“

36

Die Spenersche Zeitung, Berlin 1816

„Die Bahn ist jetzt bei uns gebrochen und wir dürfen hoffen, daß man nicht säumen wird, diese sinnreiche Erfindung der Engländer auch hier weiter in Anwendung zu bringen.“

Die Spenersche Zeitung, Berlin, 20. Juni 1816

Die Rechnung

183

Kaufmanns Rechnung
 H. v. ... für ... bei ... am ...
 vom 1. bis 25. d. August.

11 1/2 Münd. ...	1360	tlr
11 1/2 ...	1988	"
11 ...	1751	"
3 ...		
1 ...		
1 ...	697	"
Σ		5756

Geislaufers 26. August 1821
 26. August 1821

Geislaufers f. d. Bank

H. v. ...
 ...
 ...

37

5756 Taler auf dem Verlustkonto, das Bonner Oberbergamt musste zahlen.

Ein gusseisernes Zwillingspaar

Friedrich Wilhelm IV., jener preußische Monarch also, der in den 1830er Jahren als kunstsinniger Kronprinz die neu erworbenen „rheinischen“ Provinzen bereiste – und später als König die deutsche Kaiserkrone ablehnte – war dem politischen Potential romantischer Geschichten stets zugetan. Sein Berliner Baudirektor, der große Karl-Friedrich Schinkel hatte es dann regelmäßig auszubaden, wenn seine königliche Majestät Ihr ganz spezielles Steckenpferd ritt.

Prompt entdeckte Kronprinz Friedrich Wilhelm anlässlich eines vermutlich höchst unromantischen Besuchs des Industriellen Jean-Francois Boch in Mettlach, die dort „zwischen gelagerten“ Gebeine eines tapferen ritterlichen Vorfahrens der Hohenzollern. Schinkel erhielt daraufhin den Auftrag die Klausse zu Serrig als angemessene Grabledge zu ertüchtigen und – quasi nebenbei – als royales Dankeschön, einen gusseisernen Springbrunnen zu gestalten, der seither den Abteipark von Mettlach ziert.

Der Brunnen ist in zweifacher Hinsicht bemerkenswert, er ist, als ein Werk Schinkels, und als solches in jedem Reiseführer aufgelistet und er wurde seinerzeit in eben jener „preußischen Eisengießerey“ hergestellt, die auch – Jahre zuvor – die beiden exotischen Feuermaschinen zum Kohletransport produziert hatte.





Wenn man so will, ist der prächtige Schinkelbrunnen ein später „Zwilling“ des nüchternen Dampfwagens, es ist nicht einmal ausgeschlossen, sogar wahrscheinlich, dass altgediente Arbeiter sich an beiden Objekten für die Saar zu schaffen machten.

Die 1789 in der Berliner Oranienburg (heute Invalidenstraße, Ecke Chausseestraße) gegründete Eisengießerei war ein typischer Manufakturbetrieb, der, in überwiegend staatlichem Auftrag und bereits halbindustriell, Rüstungsgüter aller Art herstellte. Eine erhaltene Skizze zeigt den Hof der Anlage mit überraschend kleinen Abmessungen. Die Geburtsstätte sowohl von innovativen Dampfwagen als auch aufwendigen Brunnenanlagen stellt man sich deutlich repräsentativer vor. Zum Lieferumfang der „Fabrik“ zählten aber nicht nur gusseiserne Kanonenrohre und ihre Munition, auch Gebrauchsgegenstände und betont kunsthandwerkliche Objekte wie Ofenplatten, Denkmäler und zierliche, in Eisenfeinguss ausgeführte Medaillons gehörten zum Repertoire. Nach den einigermaßen ernüchternden Erfahrungen mit der Dampfmaschinenteknik, war dem Werk leider keine goldene Zukunft als Lokomotivfabrik à la Borsig beschieden. Als überdies die preußische Armee in den Jahren vor 1870 auf die legendären Krupp'schen Gussstahlgeschütze umstellte, entfiel auch das bis dato so einträgliche Rüstungsgeschäft. 1874 stellte das Unternehmen seinen Betrieb ein.

40

Das erhaltene Werbetäfelchen aus Feinguss stammt aus den goldenen Jahren des Werks nach den Befreiungskriegen um 1816. Es illustriert die überraschende Bandbreite der Produktion. Das kleine „Merchandisingprodukt“ wurde offenbar in größerer Auflage hergestellt und

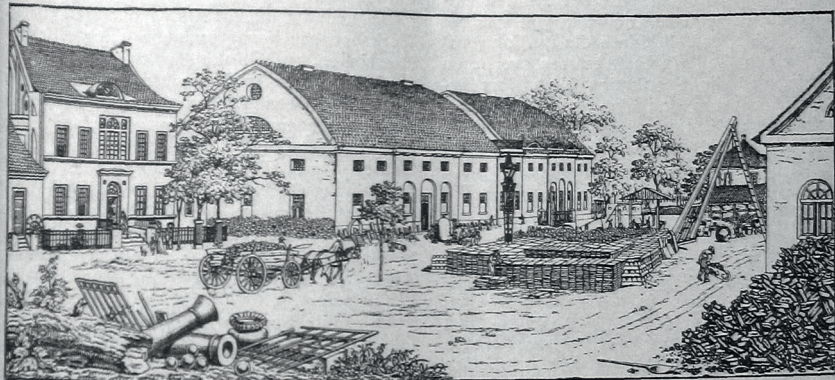


Fig. 1. Die ehemalige Königliche Eisengießerei in Berlin.

präsentiert unter anderem selbstbewusst einen Dampfwagen, das unmittelbare Vorgängermodell der Geislauterner Maschine. Die gewichtige Werbebotschaft erbrachte zugleich den gleichsam handgreif-



lichen Beweis der Qualität des Gießereibetriebs. Die handwerkliche Qualität der Berliner Arbeit ist heute am Mettlacher Schinkelbrunnen unschwer abzulesen. Man kann davon ausgehen, dass auch die Einzelteile des Dampf wagens ähnlich hochwertig gefertigt waren.

Vielleicht sogar mit dem einen oder anderen „Schnörkel“ mit schicken Bordüren oder profilierten Gesimsen aufwarten konnte. Unglücklicherweise erwiesen sich derlei Details als nicht maßgeblich für die mechanische Funktionstüchtigkeit einer Maschine.

Die Gießerei bewegte sich gewissermaßen „out of area“ ihrer Möglichkeiten und der redliche Versuch ein Ziel zu erreichen, für das niemand eine Ausbildung, geschweige denn die Werkzeuge besaß, musste scheitern.



vhs
 Volkshochschule
 Völklingen

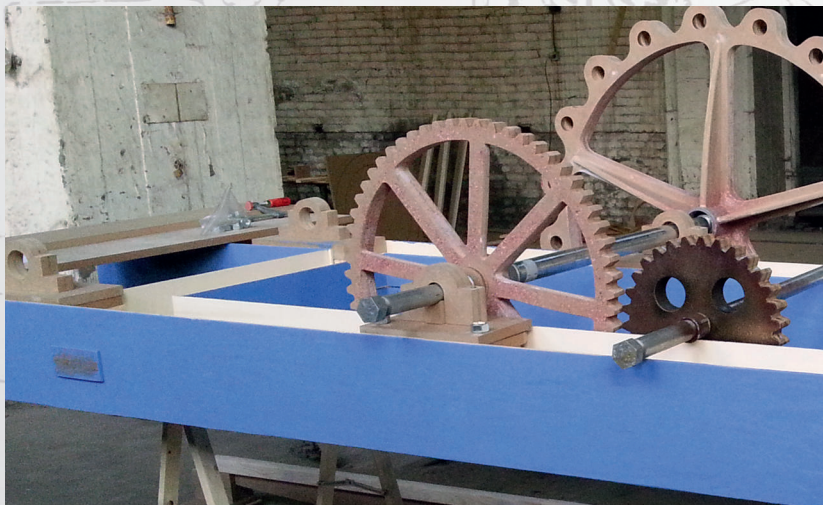
Mit Unterstützung der
 Stadtparkasse
 Völklingen



Völklinger
 Energienstiftung
 Ist eine Stiftung der
 Enovos, VSE
 und Stadtwerke
 Völklingen Holding



STADT VÖLKLINGEN



Impressum

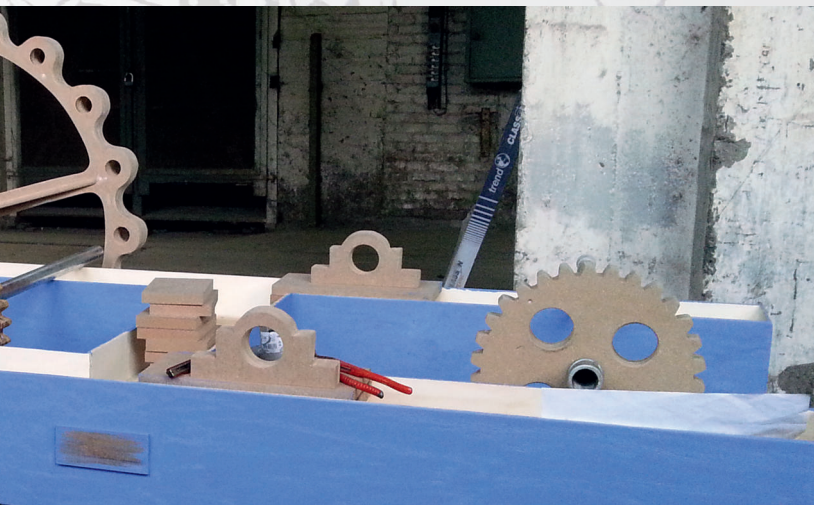
Herausgeber:	Stadt Völklingen, Volkshochschule
Zusammengestellt von:	VHS-Arbeitskreis „Alles Mythos oder was?“ Die Völklinger Mythenjäger
Konzeption und Redaktion:	Hendrik Kersten
Texte:	Susanne Rist Hendrik Kersten
Bildnachweis:	Susanne Rist Michael Samsel Horst Schillinger
Gestaltung:	Thomas Pelletier, www.ohne-grenzen.net
Druck:	Auflage 1.000
Copyright:	VHS Völklingen, Völklinger Mythenjäger

Unser besonderer Dank gilt:

Wolfgang Schöpp und dem Heimatkundlichen Verein Warndt e. V., Globus Baumarkt in Völklingen für wirklich großzügige Unterstützung, Bauelemente Krieger GmbH für die Räder des Dampfwagens, Völklinger Energiestiftung, Katasteramt Völklingen für die Suche nach historischen Karten, der Schlossparkschule Geislauren für den idealen Ort des Reenactments, Henrik Mikaelson aus Stockholm für die spontane Expertise, sowie allen Partnern und Gönnern.

Quellen:

Archiv Wolfgang Schöpp, Brockhaus 1907, Saarländische Lebensbilder Band 3, Wikipedia, Archiv und Katasteramt Völklingen, Landesarchiv Saarbrücken, Hauptstadtarchiv Düsseldorf.





Weltkurerbe

Völklinger Hütte

glas.org

Europäisches Zentrum für Kunst und Industriekultur

Buchen Sie jetzt!
Première!

Generaldirektor
Prof. Dr. Meinrad Maria Grewenig
66302 Völklingen / Saarbrücken
Gruppenbuchungen und Tickets
Tel +49 (0) 6898 / 9 100 100
visit@voelklinger-huette.org

Götter. Menschen. Pharaonen.

ÄGYPTEN

Meisterwerke aus dem Museum Egizio Turin

bis 22. Februar 2015

täglich ab 10 Uhr

www.voelklinger-huette.org



Die Beauftragte der Bundesregierung
für Kultur und Medien

SAARLAND

