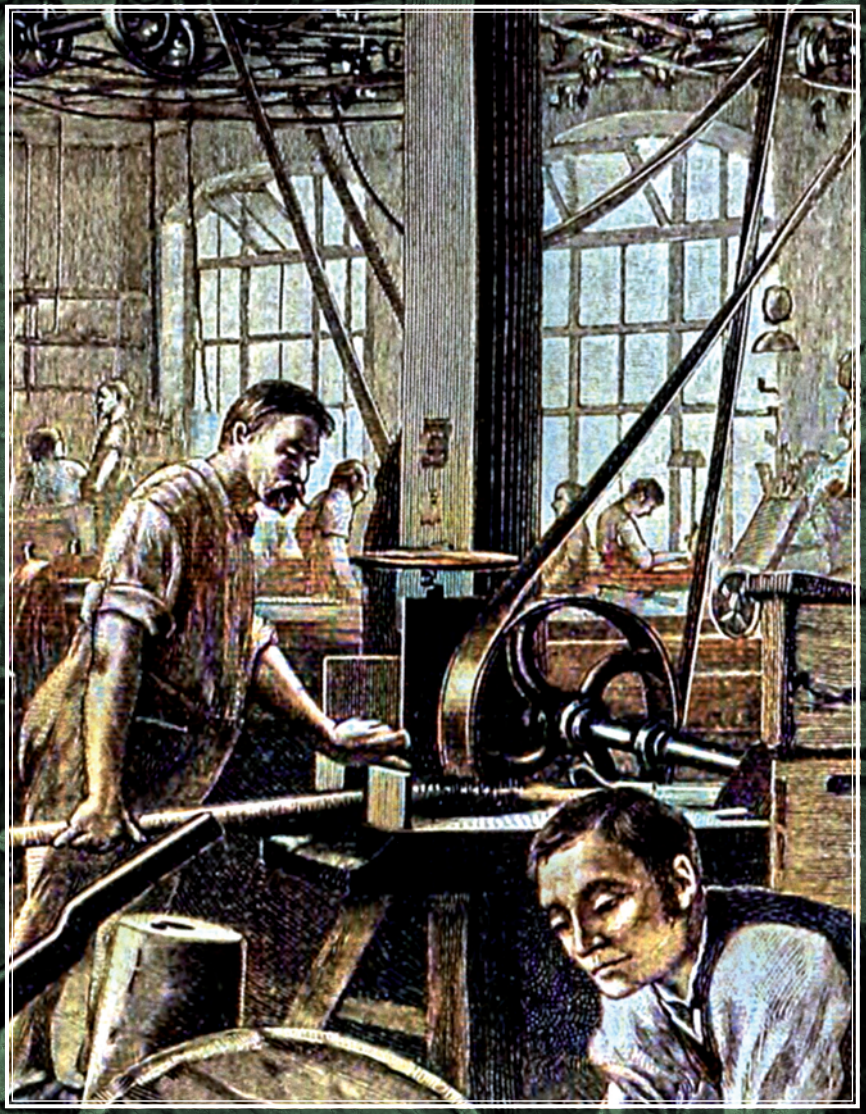
edition.epilog.de

Handel & Industrie

zwischen Industrieller Revolution und Belle Époque



Der erste Band mit 21 Zeitreisen ins 19. Jahrhundert

7 **Die Bleistiftverfertigung**
Kameralistische Enzyklopädie • 1835

9 **Gewinnung des Bernsteins in Preußen**
Pfennig Magazin • 1841

10 **Die Zuckerraffinerie**
Illustrirte Welt • 1855

14 **Die Fabrik für Eisenbahnausrüstung von François Pauwels in Brüssel**
Die Gartenlaube • 1858

17 **Eine deutsche Schiffswerft**
Daheim • 1865

21 **Das Salz und seine Gewinnung**
Das Buch für Alle • 1866

23 **Das Lauchhammerwerk**
Illustrirte Zeitung • 1868

27 **Hamburgs großer Geldschrank**
Die Gartenlaube • 1875

32 **Die Fabrikation des Zündhölzchen**
Die Abendschule • 1879

35 **Die Uhrenfabrikation von Glashütte**
Die Gartenlaube • 1879

40 **Die Tapetenfabrikation**
Das Neue Universum • 1882

45 **Fabrik für den Bau von Drahtseilbahnen von Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis**
Uhlands Industrielle Rundschau • 1887

48 **Ein Besuch in der Berliner Münze**
Daheim • 1890

57 **Aus den Werkstätten des Lichts • Ein Blick auf die Berliner Lampenindustrie**
Die Gartenlaube • 1892

67 **Rathenower optische Industrie**
Daheim • 1892

74 **Die Herstellung der Kerzen**
Prometheus • 1892

78 **Die Herstellung des Tafelglases**
Der Stein der Weisen • 1892

83 **Die Flaschenfabrikation**
Der Stein der Weisen • 1892

87 **Die Thüringer Spielwaren-Industrie**
Das Neue Universum • 1896

93 **Die Gewinnung des Natureises**
Die Gartenlaube • 1896

100 **Die Herstellung elektrischer Glühlampen**
Das Neue Universum • 1897

Handel & Industrie

zwischen Industrieller Revolution und Belle Époque

Der erste Band mit 21 Zeitreisen ins 19. Jahrhundert

Zeitreisen zur Kultur + Technik
Herausgegeben von Ronald Hoppe
edition.epilog.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar

Für diese Ausgabe wurden die Originaltexte in die aktuelle Rechtschreibung
umgesetzt und behutsam redigiert. Längenangaben und andere Maße
wurden gegebenenfalls in das metrische System umgerechnet.

© copyright 2024 by edition.epilog.de • Alle Rechte vorbehalten

Titelbild von Curt Stoeving
Ausgewählt, redigiert und gestaltet von Ronald Hoppe
Herstellung und Verlag: BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7583-0344-9

Eine deutsche Schiffswerft

Daheim • 1865

Eins der bedeutendsten Schiffsbauetablissements auf dem Kontinent – in seiner Anlage jedenfalls wohl das großartigste – ist die Werft des Herrn R. C. Rickmers in Geestemünde, gegründet in den Jahren 1855 – 57.

Rickmers, der als junger Mann ohne Vermögen von Helgoland bald nach Gründung von Bremerhaven dorthin gekommen war, hat sich durch seine Energie, seine Tätigkeit und seinen Unternehmungsgeist zu einem der ersten Schiffsbaumeister und einem der bedeutendsten Reeder von Bremen emporgeschwungen. Seine Schiffe befahren alle Meere des Erdkreises und tragen weit umher den Ruhm deutscher Arbeit, deutscher Industrie.

Bereits ehe er die Werft in Geestemünde gründete, über die ich den geneigten Leser mir zu folgen bitte, betrieb er die Schiffsbauerei in Bremerhaven mit ungemein günstigem Erfolg. Der Platz aber war zu eng für großartige Unternehmungen, und da kein Raum vorhanden war, denselben auszudehnen, erwarb Rickmers im Jahr 1855 ein Terrain von nahezu 80 000 m², zu dem neuentstehenden Hafenort Geestemünde gehörend, durch eine Krümmung der Geeste an zwei Seiten vom Wasser umflossen.

Da wurde es bald lebendig auf der grünen Wiese; Hunderte von Maurern und Zimmerleuten schafften von früh bis spät, ein neues Feld wurde dem Gewerbebetrieb eröffnet und der Landwirtschaft entrissen; wo bislang Jahr für Jahr Kühe und Pferde geweidet, wo das Heu in großen Fudern zu den naheliegenden Orten gefahren war, sollten bald die Schornsteine der Fabriken dampfen, die Räder der Maschinen sich drehen und Hammer, Beile und Sägen in den Händen der fleißigen Arbeiter mit betäubendem Geräusche Kunde geben vom Sieg der Industrie.

1857 sind die ersten Schiffe auf der neugegründeten Werft vom Stapel gelassen, zu einer Zeit, die großen Handels- und industriellen Unternehmungen sehr ungünstig war und deshalb auch schwer auf den Schiffsbau drückte.

Die Anlage war ursprünglich darauf berechnet, monatlich ein großes Seeschiff von 500 Last[1)] fertig zu liefern, allein da seit der Gründung die Missverhältnisse in der Handelswelt fortgedauert haben, ist sie noch nicht im vollen Betrieb gewesen.

Durch ein großes Tor, über welchem die hannoversche Flagge weht, treten wir auf den weiten Platz an drei Seiten von Gebäuden, die aus roten Backsteinen aufgeführt sind, hufeisenförmig umschlossen. Uns zur Linken haben wir unter einem Dach eine Reihe von 90 Familienwohnungen für Arbeiter, deren Ausgänge aber nicht nach dem Platz zu gehen, eine Schule für 80 Kinder, und inmitten freundlicher, geschmackvoller Gartenanlagen die elegante Villa des Besitzers. Zur Rechten liegen die eigentlich zur Werft gehörenden Gebäude und gerade vor uns die Helgen, auf denen die Schiffe erbaut werden.

In Nähe des Tors finden sich die hellen, geräumigen Büros, darüber die sogenannten Zeichnen- oder Modellzimmer. Hier werden über die zu bauenden

1) rund 1000 t

Schiffe Zeichnungen entworfen und die Modelle ausgeführt, die nach vollendetem Gebrauch als Wandzierde dienen.

In der nächsten Abteilung des Gebäudes kommen wir an den großen Esssaal für die Schiffszimmerleute und die Küche mit ihren gewaltigen Kesseln. Eine bequeme, breite Treppe führt in zwei übereinander liegende Stockwerke, zur Wohnung für 200 unverheiratete Arbeiter oder solche, die ihre Familie auswärts haben, eingerichtet. Es sind große Säle mit Kojen zum Schlafen, Behältern für Kleider, langen Tischen und Bänken.

Das Wohnen hier ist unentgeltlich und die dort Einquartierten führen eine gemeinsame Wirtschaft. Jeder schießt in die Kasse wöchentlich einen Taler, wofür Mehl, Hülsenfrüchte und Gemüse angeschafft werden. Für Brot, Fleisch und Speck hat jeder allein zu sorgen. Zuweilen kaufen mehrere gemeinsam ein größeres Stück Fleisch, welches dann in dem großen Gemüsekessel gekocht und so auch denen zum Nutzen wird, die ihr Mittagsmahl weniger luxuriös einrichten.

Aus diesen Räumen kommt man in eine Abteilung des Gebäudes, die im Erdgeschoss Lagerräume für Kupfer, Eisen, Werg enthält, auch teilweise zur Anfertigung von Masten und Raaen dient. Hierüber befinden sich zwei sogenannte Rissböden, je 52 m lang und 11,5 m breit. Da werden die einzelnen Teile der Schiffe in natürlicher Größe aufgezeichnet.

Ein Labyrinth von Strichen beweist, dass trotz der schlechten Zeiten der Eigentümer der Werft nicht müßig war. Der folgende Raum wird von einer Werkstatt eingenommen, in der Schaluppen und Boote verfertigt werden. Daneben ist ein Gemach mit einer Maschine zur Herstellung von Holznägeln, zu denen ein amerikanisches Akazienholz verwendet wird. Die Maschine wird durch Dampf in Bewegung gesetzt, kann aber auch ohne diesen gehandhabt werden. Hunderttausende von Nägeln liegen aufgehäuft an den Wänden umher.

Durch die helle, geräumige Tischlerwerkstatt geht es in das eigentliche Maschinenhaus, in dem eine Hochdruckdampfmaschine von 100 PS arbeitet und die verschiedenartigsten Maschinen zur Anfertigung aller möglichen erforderlichen Schiffsstücke in Bewegung setzt.

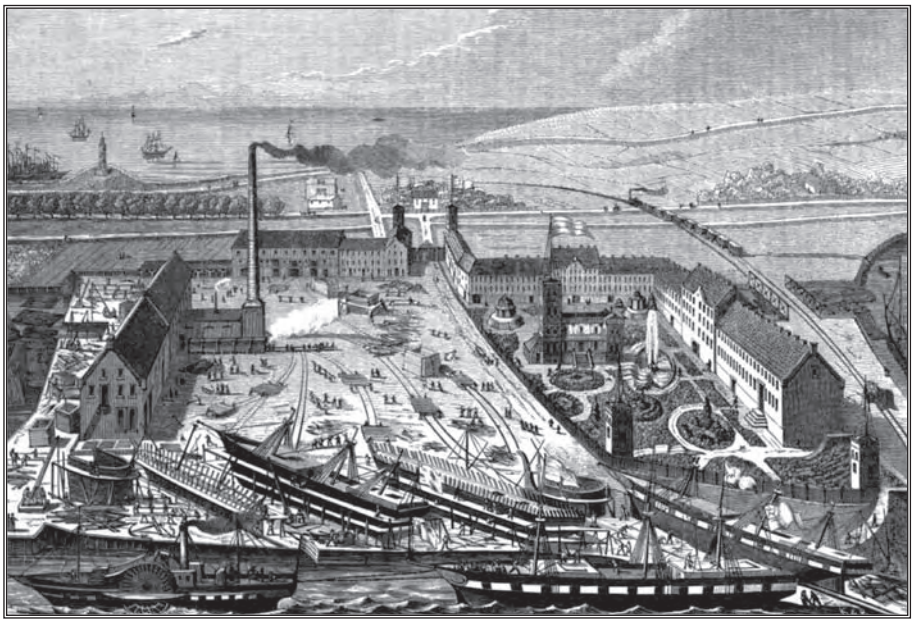
Hier hobelt eine Maschine in rasender Geschwindigkeit täglich gegen 6000 m Bretter und Bohlen, dort zerschneiden Vertikal- und Zirkelsägen die stärksten Stämme; hier stößt die Peeking-Maschine Löcher durch dicke Eisenplatten wie durch Papier, dort schneidet eine andere Maschine Stangeneisen wie Schwefelhölzer, hier scheuert und summt es in der Werkstatt der Drechsler und Blockmacher, dort hämmert und klopft es vor den Essen der Schmiede.

Große Räume für Eisen und sonstige Metalle in Mengen, Platten von allen Formen und Längen, für Ketten, Anker, für Steuerruder, Blöcke, Takelage etc. nehmen das übrige Gebäude ein.

Über dem riesigen Schornstein bemerkt man einen langen Behälter, in dem die Planken gekocht und dadurch biegsam gemacht werden, die zu den Schiffen gebraucht werden sollen.

Wenn wir so die gewaltigen Räume durchschritten haben und wieder ins Freie treten, kommen wir an die eigentliche Werft, den Platz, wo auf den Helgen oder Hellingen die zu erbauenden Schiffe in Speeken oder Rippen horizontal nach dem Ufer schräg zu auf der Erde liegen.

Da ist denn ein buntes Leben auf und in den Schiffen, deren Größe man später, wenn sie erst ihrem ersten Element



Die Rickmerssche Werft in Geestemünde.

übergeben sind, ohne Sachkenner zu sein, nur schwer taxieren kann.

Hier ist ein großer Dreimaster bereits seiner Vollendung nahe; der eleganten Kajüte wird von Tischlern, Tapezierern und Malern der letzte Schmuck gegeben; oben auf dem Verdeck werden mit dampfenden Pech die Fugen ausgegossen; draußen am Schiff sitzen auf den Gerüsten in mehreren Reihen übereinander die Arbeiter, die den Werg in die Spalten klopfen; dort werden zu einem anderen Schiffe erst die Rippen auf den Kiel gesetzt und kaum vermag man schon die Form des Schiffes zu erkennen. An den Kränen werden die Stämme emporgewunden und munter tönt dazu, wie bei allen Arbeiten, bei welchen mehrere zugleich beschäftigt sind, der Gesang der Zimmerleute.

Von allen Seiten fahren auf den Schienen die Wagen mit Holz herzu – von rechts und links läuft und rennt es mit Tauen, Stricken und Ketten – überall Leben und Arbeit.

Da aber tönt der helle Klang einer Glocke; es ist die Zeit zum Frühstück und wie mit einem Zauberschlag wird es still rings her. Eine endlose Reihe von kräftigen, breitschulterigen Gestalten kommt aus den Türen des Fabrikgebäudes, aus dem Inneren, von den Verdecken und von der Außenseite des Schiffes. Nun geht es in den großen Saal oder in einen der Schuppen und ein derber Imbiss hebt die ermatteten Kräfte.

Die Zimmerleute zeichnen sich durch ihre Kleidung vorteilhaft vor den übrigen Arbeitern und Handwerkern aus. Nie fehlt das kleidsame dunkelblaue wollene Hemd, über welchem im Sommer nichts getragen wird, im Winter aber eine Jacke von dickem blauen Flanell; der ganze Anzug ist fast immer sehr sauber und ordentlich gehalten, Sonntags gar elegant. Es ist ein Stolz der Zimmerleute, in feiner weißer Wäsche, teurem schwarzen Tuchrock und

einer prächtigen Atlasweste paradieren zu können. Die Mütze wird keck auf das eine Ohr geschoben, die Zigarre oder die kleine weiße Tonpfeife dampft lustig, und wenn uns so ein junger Bursch begegnet, ist es ein Bild von Wohlbehagen und Selbstbewusstsein.

Die Lohnverhältnisse der Schiffszimmerleute sind sehr günstig. Durchschnittlich kann man einen täglichen Verdienst von 25 Ngr. annehmen, doch verdient ein besonders tüchtiger Arbeiter mehr. Viele Arbeit wird in Akkord gegeben. So kommt es, dass sich die Zimmerleute jung verheiraten und es gehört nicht zu den Seltenheiten, dass in den Militäraushebungsterminen eine Reihe von Ehemännern und Vätern erscheint.

Die Rickmerssche Werft war darauf berechnet, tausend bis zwölfhundert Arbeiter zu beschäftigen, allein bei dem bisherigen Betrieb sind wohl nicht über 300 Arbeiter auf dem Platz gewesen.

Das Etablissement hat aber bei seiner vorzüglich großartigen und praktischen Anlage eine Zukunft und da der Eigentümer in der glücklichen Lage ist, einige Zeit der Zinsen seines Anlagekapitals entbehren zu können, so wird ohne Frage seine Schöpfung zu neuer und dauernder Blüte kommen, sobald eine friedliche Weltlage Handelsunternehmungen und damit der Schifffahrt und dem Schiffsbau wieder günstiger wird.

Noch hat die Werft keinen Namen bekommen. Erst in besseren Zeiten soll sie feierlich getauft werden. So mag denn bald der Tag heranrücken, an dem einer Unternehmung der Namen gegeben wird, die ihrem Schöpfer wie der deutschen Industrie zum Ruhm und vielen anderen zum Segen dient und dienen wird. • *Burghard von Cramm*

Fabrik für den Bau von Drahtseilbahnen

von Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis

Uhlands Industrielle Rundschau • 1887

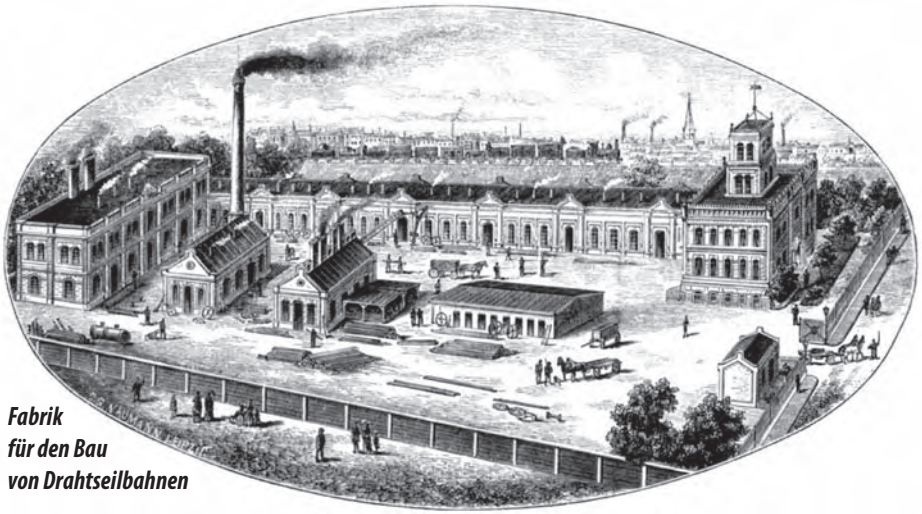
Der ungeheure Umschwung auf fast allen Gebieten der Industrie, welchen die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch den Bau von Eisenbahnen hervorgebracht hat, erklärt sich zum großen Teil durch die Möglichkeit, von einem Zentralpunkt industrieller Tätigkeit aus weite Absatzgebiete auf wohlfeilem Weg mit den dort geschaffenen Gebrauchsartikeln zu versehen. Die Anlage von Eisenbahnen ist jedoch an gewisse örtliche Verhältnisse gebunden und es blieben deshalb bisher verschiedene wichtige Industriezweige, welche ihrer Natur nach nur in unwirtlichen Gegenden mit schwierigen Bodenverhältnissen aufkommen konnten, von den gewonnenen Vorteilen nahezu ausgeschlossen. Ganz besonders waren es viele Berg- und Hüttenwerke, welche durch den ungemein kostspieligen Transport ihrer Rohprodukte vom Bergwerk bis zu den Schmelzhütten resp. von dort zur nächstliegenden Bahnstation anderen, günstiger gelegenen Werken gegenüber schwer geschädigt wurden. Von höchster Notwendigkeit für das gedeihliche Fortbestehen dieser und zahlreicher anderer Arbeitsstätten war ein Transportsystem, das, unabhängig von dem zu überschreitenden Terrain sowie von Witterungseinflüssen, mit äußerst geringem Bedarf an Grunderwerb und Dienstpersonal, die Transportkosten auf ein Minimum herabsetzte und bei größter Einfachheit und somit Wohlfeilheit der Anlage die wünschenswerte Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes gewährleistete.

Als den genannten Forderungen im vollsten Maße entsprechend hat sich in einem Zeitraum von nunmehr fünfzehn Jahren das von dem Ingenieur Adolf Bleichert zur höchsten Vollkommenheit ausgebildete System der Drahtseilbahnen bewährt. Bekanntlich beruht dasselbe auf der Anwendung zweier in der Luft ausgespannten, in gewisser Entfernung unterstützten Drahtseils oder Rundeieisenstangen, die an einem Endpunkt der Linie verankert, am anderen mit über Rollen wirkenden Gewichten belastet sind und als Laufbahn für die an ihnen hängenden Förderwagen dienen, welch letztere mittels eines an beiden Endpunkten über horizontale Scheiben geführten, durch motorische Kraft bewegten endlosen Seils fortgezogen werden. Hat ein gefüllter Wagen die Bahn durchlaufen, so löst er sich selbsttätig vom Zugseil und geht auf die die Enden der Laufseile verbindenden Weichen über, während das Zugseil sich weiter bewegt. Nachdem ein Arbeiter den Wagen entleert und auf der Weichenschiene dem anderen Laufseil zugeführt hat, wird derselbe durch das Zugseil an den Ausgangspunkt der Bahn zurück befördert, um von neuem gefüllt zu werden. Derartige Bahnen werden mit Vermeidung kostspieliger Unterbauten resp. Überbrückungen über Berge, Täler,

Flüsse, Häuser, Eisenbahnen in freien Spannweiten von über 500 m führt. Wo die lokalen Verhältnisse die Beibehaltung der geraden Linie für die ganze Länge der Bahn nicht gestatten, werden Bruchpunkte in beliebigen Winkeln durch Anbringung besonderer Kurvenunterstützungen eingeschaltet.

Übereinstimmend mit der im Leben der Völker wie der Einzelnen immer wiederkehrenden Erfahrung, dass das wirklich Gute und Bedeutende sich aus unscheinbaren Anfängen entwickelt, ist die von dem genannten Konstrukteur zur praktischen Verwertung seines Systems unter der Firma Adolf Bleichert & Co. ins Leben gerufene Fabrik für den Bau von Drahtseilbahnen aus bescheidenen Verhältnissen zu staunenswerter Größe emporgewachsen. Nachdem dieselbe im Jahr 1874 in beschränkten Räumen zu Neuschönefeld bei Leipzig ihren Anfang genommen, wurde im Jahr 1881 das nördlich von Gohlis unweit des Magdeburger Bahndammes errichtete umfangreich Etablissement bezogen, dessen Ansicht die beifolgende Illustration wiedergibt.

Diese blühende Fabrikanlage, in welcher ausschließlich die einzelnen Bestandteile der Bleichertschen Konstruktionen hergestellt werden und die gegenwärtig etwa 120 Arbeiter und ein technisches und kaufmännisches Personal von rund 40 Beamten beschäftigt, macht in ihren Äußeren wie im Inneren einen imponierenden und zugleich gefälligen Eindruck, indem sie als vielgegliederter Organismus das einheitlich Zusammenwirken der intellektuellen und der physischen Arbeit zum Wohl des Ganzen veranschaulicht. Die kleineren Apparate werden als Massenartikel behandelt, wodurch in den Werkstätten eine weitgehende Arbeitsteilung – diese Hauptbedingung eines rationellen Betriebs – durchgeführt werden kann. Im Vordergrund des Bildes rechts erhebt sich das hübsch ausgestattete, massive und mit Niederdruck-Dampfheizung versehene Verwaltungsgebäude, in welchem sich die Geschäfts- und Konstruktions-Büros befinden. An das Verwaltungsgebäude schließt sich direkt die geräumige, 125 m lange Dreherei an. Neben einer großen Anzahl von Dreh-



Fabrik für den Bau von Drahtseilbahnen

bänken, von denen zwei zur Bearbeitung der großen Seilscheiben dienen, ist hier eine Reihe von verschiedenen Hobel-, Stoß-, Fräs- und Bohrmaschinen aufgestellt; rückwärts befinden sich Einrichtungen für die Montierung der Förderwagen samt ihren Laufrädern und Kuppelungsapparaten. Mit der Dreherei steht ein zweites, größeres Gebäude in Verbindung, das unten eine Schmiede mit vier Schmiedefeuern, sowie die nötigen Blechscheren, Loch- und Bohrmaschinen für die Anfertigung der eisernen Wagenkästen und eine Lackiererwerkstätte enthält, während im oberen Stockwerk die Räume zur Herstellung und zur Aufbewahrung der Modelle liegen. In dem gleichen Gebäude ist eine Biegemaschine aufgestellt, durch welche mit Hilfe dreier Kaliberwalzen die in Zungen auslaufenden Hängebahnschienen , die den Anschluss an die Seilbahn vermitteln, nach Bedarf gebogen werden. In der Mitte des freien Raumes zwischen dieser Gebäudegruppe steht die eigentliche Schmiede; in derselben befinden sich acht Schmiedefeuer und ein Friktionshammer, System ›Hasse‹. Die in großer Anzahl vorhandenen Gesenke dienen hier zur Herstellung der mehrfach gekröpften Gehänge für die Seilbahnwagen. Zwischen der Schmiede und dem rückwärts liegenden größeren Gebäude ist die Anlage eines Maschinenhauses projektiert. Die jetzt in Gebrauch befindliche Antriebsmaschine ist eine auf Tragfüßen ruhende Lokomobile von R. Wolf in Buckau-Magdeburg, welche provisorisch neben der Dreherei in einem besonderen Anbau aufgestellt ist. Der Kessel der Lokomobile liefert zugleich den zur Heizung der Werkstätten nötigen Dampf. Vor der Schmiede steht noch ein geräumiges Magazin zur Aufnahme des Vorrates an Gusstücken. Die Fabrik besitzt eine eigene Wasserleitung mit einem Reservoir, welches mit Hilfe der Dampfmaschine gespeist wird. Die gesamte Grundfläche der Anlage beträgt etwa 16 000 m². Das Bleichertsche Etablissement in seiner heutigen geschäftlichen Ausdehnung stellt eins der großartigsten Beispiele dessen dar, was der Erfindungsgeist im Bunde mit Fleiß und Beharrlichkeit zu erreichen vermag. Mehr als 300 Drahtseilbahn-Anlagen von zusammen über 325 000 m Länge, welche von der Firma während der verhältnismäßig kurzen Zeit ihres Bestehens nicht nur in Deutschland, sondern in fast allen europäischen Staaten und selbst in überseeischen Ländern für die verschiedensten industriellen Zwecke ausgeführt wurden und deren einige sogar als Ersatz bestehender normalspuriger Eisenbahnen dienen, legen ein glänzendes Zeugnis ab für die Leistungsfähigkeit des Systems und für die Solidität des auf dasselbe gegründeten Unternehmens, ein Zeugnis, das nicht nur der betreffenden Firma zur Ehre gereicht, sondern durch welches zugleich aufs Neue bewiesen wird, dass auch unter den vielbeklagten widrigen Verhältnissen der Neuzeit Intelligenz und Energie dauernde Erfolge erringen. ❐

EPILOG
LESEPROBE
*

Ein Besuch in der Berliner Münze

Daheim • 1890

In welcher Art und Weise Münzen heute angefertigt werden, darüber kann sich jedermann aus dem Konversationslexikon informieren. Er erfährt da, dass das legierte Metall, aus dem man die Münzen prägen will, in lange, schmale und dünne Stangen, die sogenannten ›Zaine‹ gegossen wird; dass man diese Zaine dann streckt und walzt, bis sie die Dicke haben, welche das betreffende Geldstück haben soll; dass hierauf aus diesen Metallbändern vermittelst besonderer Maschinen die Platten, aus denen das Geld angefertigt werden soll, in vorschriftsmäßiger Größe durch Lochen herausgeschlagen werden; dass man bei Gold- und Silbermünzen die Platten dann justiert, d. h. prüft, ob sie das vorgeschriebene Gewicht haben, und dass endlich die gereinigten Metallplatten in besonderen Prägemaschinen auf der Vorder- und Rückseite geprägt, eventuell auch noch auf dem Rand mit Kerben versehen werden, nachdem einzelne Sorten von ihnen in einer besonderen Maschine gerändelt oder gekräuselt, d. h. an der Schmalseite mit einem Spruch oder mit Arabesken verziert worden sind.

Auf die hier angeführten Manipulationen der Münzkunst beschränkt sich auch die Arbeit der Berliner Münze. Trotzdem gibt es aber eine Menge eigentümlicher, höchst interessanter Kleinigkeiten bei diesen Arbeiten, die jeden gebildeten Menschen interessieren dürften, und die wir hier dem Leser vorführen wollen, indem wir ihn auffordern, unter sachkundiger Führung einen Rundgang durch die königliche Münze zu machen.

Die Leser kennen gewiss das große rote Gebäude, welches in der Nähe der Schleusenbrücke und der Schlossfreiheit, dicht neben dem bekannten Modebasar von Gerson steht und welches mit einem breiten, in rotem Ton ausgeführten Fries geziert ist. Wir betreten ein sehr schönes Treppenhaus mit mächtigen Säulen aus poliertem Granit und einer doppelwangigen Freitreppe, die nach dem Hochparterre führt, wo sich rechts die Probieranstalt, links die Münzkasse und geradezu das Betriebsbüro befinden.

Schon in diesem Büro sehen wir höchst interessante Sachen. Über den Barrentischen, welche sich lang durch den Raum hinziehen, hängen von der Decke herab Waagen von ganz kolossalen Dimensionen mit kupfernen Wiegeschalen von mehr als einem halben Meter Durchmesser, Waagen mit einfachster Balkenkonstruktion, welche aber doch durch Schrauben so präzis eingestellt werden können, dass selbst ein Halbgramm einen Ausschlag gibt. Auf diesen Waagen wird sowohl angekommenes Edelmetall als auch Geld, das aus dem Betrieb an die Münzkasse gehen soll, gewogen anstatt gezählt, da das Zählen eine außerordentliche Arbeit verursachen würde und auch überflüssig ist, da ja genau bekannt ist, wie viel Münzen auf jedes Pfund von jeder Sorte gehen. Durch eine mächtige Eisentür abgeschlossen ist ein

hohler, gewölbter Raum innerhalb der Mauer, der Tresor, in welchem fertiges Geld in Beutel gepackt, auf hölzernen Regalen, gelagert wird, bis es zur Ablieferung kommt.

Beim Verlassen des Raums sehen wir in einem besonderen Saal das Verpacken von Geld. Fünfpfennigstücke, für die Regierungshauptkasse in Magdeburg bestimmt, werden hier verpackt, und zwar immer zehn Beutel in ein Fass, und von diesen Beuteln enthält jeder zehn Pfund Fünfpfennigstücke aus Nickel. Die Sendung, bestehend aus einer größeren Anzahl von Fässern, wird als Reichs-Dienstsache von der Post oder Eisenbahn befördert.

Unser erster Besuch gilt dem Schmelzraum, einer mächtigen Halle, in welcher Feuerherde stehen, die je drei Öfen mit Schmelztiegeln enthalten. Diese Tiegel haben ungefähr die Größe und die Form eines großen Eimers, sind aus feuerfestem Ton und Graphit hergestellt und können mit Deckeln, ebenfalls aus derselben Masse, verschlossen werden. Sie halten etwa achtzehn Schmelzen aus und können bis zu 560 Pfund Gold, resp. 700 Pfund Silber oder 400 Pfund Bronze aufnehmen, welches in ihnen bei einer Temperatur von 1000 – 1100°

EPILOG LESEPROBE

Handel & Industrie

zwischen Industrieller Revolution und Belle Époque

edition.epilog.de

Ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ersetzten Dampfmaschinen zunehmend die Muskelkraft und ermöglichten eine zunehmende Mechanisierung der bis dahin handwerklich geprägten Güterproduktion. Der Abbau von Handelshemmnissen und neue Verkehrswege eröffneten überregionale Märkte, immer mehr Produkte mussten immer schneller und billiger produziert werden. Arbeitsteilung und Spezialisierung veränderten ganze Wirtschaftszweige.
Die historischen Originalbeiträge und Abbildungen in diesem Buch geben einen unverfälschten Einblick in die Wirtschaft des 19. Jahrhunderts.

EPILOG LESEPROBE

9 783758 303449

ISBN 978-3-7583-0344-9