

Brauchbarkeit des Heizers zu unterrichten. Man hegt die Ueberzeugung, daß mit der hier vorgeschlagenen besseren Ausbildung der Heizer auch die Rauch- und Rußbelastigung in Industriegegenden sich ganz erheblich vermindern wird.“

Jedem denkenden Mitglied unseres Verbandes wird sofort klar sein, daß der hier vorgeschlagene Weg nicht der richtige ist. Auf die im Jahre 1894 seitens der Verbandsverwaltung an die Königl. Sächsische Regierung eingereichte Petition erfolgte bekanntlich der Bescheid, daß ein Bedürfnis zur Zeit noch nicht zu erkennen sei, Heizerausbildung und Ausstellung eines Befähigungsscheines zur Ausübung des Berufes durchzuführen. So erfreulich es ist, daß solches jetzt auch von Seiten der Industriellen verlangt wird, bleibt es doch zweifelhaft, ob die Regierung nun anderer Ansicht geworden, zumal die vorgeschlagene halbjährliche Unterrichtszeit der Regierung, wie den Schülern finanzielle Opfer auferlegen würde. Bei den verschiedenen Ansichten, welche jetzt zu Tage treten, berührt es angenehm, und es ist ein großer Vortheil, daß die Leitung unseres Verbandes weiß, was sie will. Sie verlangt nur Vertrauen und Achtung und kann dann Besserung der Verhältnisse versprechen, vorausgesetzt, daß sie bei allen Mitgliedern ausreichendes Verständnis und zielbewußte Unterstützung findet. Gerade die Collegen, welche sich jetzt in gedrückter Lage befinden, sollten die wohl nicht bald wiederkommende Gelegenheit benutzen, ihr Theil zur Hebung unseres Standes beizutragen.

Das Nächste, was Jeder unbedingt thun muß, ist, den Fragebogen für die Lohnstatistik ausgefüllt zurückzugeben. Es ist durchaus nicht nöthig, alle Fragen zu beantworten, nur die, welche sich auf Arbeitszeit und Lohnverhältnis beziehen, müssen wahrheitsgemäß ausgefüllt werden, und dazu ist doch Jeder im Stande. Erst wenn durch das so eingegangene Material eine Basis gewonnen ist, kann die Verbandsverwaltung weitere Schritte thun, geht aber dies Material lückenhaft und unvollständig ein, so verliert sie die Freudigkeit, Arbeit und Kosten sind vergeblich gewesen, und eine gute Gelegenheit, wo wir zeigen können, daß wir uns selbst helfen wollen, ist ungenützt vorüber gegangen. Es hat sich dann jeder Säumige selbst zuzuschreiben, wenn wir nicht weiter, unserem Ziel nicht näher kommen. Wie schon früher einmal bemerkt, darf Niemand denken, es nützt ja doch nichts, denn jedes ehrliche, zielbewußte Streben findet früher oder später den verdienten Lohn. Von der uns anvertrauten Dampfmaschine können wir lernen, trotz aller Hindernisse, höchster Belastung, bleibt sie nicht stehen, wenn die nöthige Energie, genügend hohe Dampfspannung, vorhanden ist.

Die Locomobilfabrik von R. Wolf.

Gegenwärtig ist die Arbeitstheilung bei Herstellung von Industrieerzeugnissen schon sehr weit durchgeführt und immer mehr geht das Bestreben dahin, sie noch weiter auszudehnen, weil es nur dadurch möglich ist, den Kampf gegen die Concurrenz erfolgreich durchzuführen. Nicht nur innerhalb der verschiedenen Fabriken macht sich dies Bestreben geltend, sondern in der Regel schon bei Gründung eines neuen Unternehmens wird die Herstellung eines Special-Artikels in's Auge gefaßt und giebt es heut Special-Fabriken, welche hunderte von Arbeitern beschäftigen, selbst für Artikel von solcher Geringsfügigkeit, daß der ferner Stehende kaum begreifen kann, wie und wo die solcher-gestalt massenhaft erzeugten Waaren Absatz finden können.

Und nicht nur in der Industrie, sondern auch in der Wissenschaft zeigt sich das Bestreben nach Specialisirung, so wenig es heut noch Tausendkünstler giebt, die erfolgreich die Erzeugnisse verschiedener Gewerbe herstellen, ebenso wenig kennt man Universalgenies, welche alle Gebiete der Wissenschaft beherrschen, dieselben sind heut viel zu ausgedehnt, als daß eines Menschen Geist sie alle beherrschen und durchdringen könnte. So finden wir, um nur einige Beispiele anzuführen „Special-Aerzte“ für die verschiedensten Krankheiten des menschlichen Körpers. „Naturforscher“, welche sich ein bestimmtes begrenztes Feld auf diesem großen Gebiet zur Bearbeitung erwählt und wieder Andere, welche die von Einzelnen gefundenen Resultate sammeln, gemeinverständlich darstellen und so der Allgemeinheit zugänglich machen.

Ganz besonders finden wir aber schon, durch die Nothwendigkeit bedingt, die Specialisirung in dem jüngsten kräftigen Kind der neuzeitlichen Entwicklung, in der Technik. Auf den technischen Hochschulen wird ein für das spätere Fortkommen nothwendiger allgemein wissenschaftlicher Grund gelegt, in den späteren Semestern indeß schon Gelegenheit geboten, je nach Neigung oder anderen practischen Erwägungen, eine bestimmte Richtung zu wählen und beim Eintritt in die Praxis wird dann nur eine bestimmte Branche ergriffen und alle Geisteskräfte darauf verwendet, dieselbe weiter zu pflegen, möglichst zu vervollkommen.

Diese Richtung, welche wir so bestimmt überall erkennen, ist in Deutschland indeß verhältnismäßig jungen Datums und in der Maschinenfabrikation herrschte im Anfang seiner Entwicklung entschieden das Bestreben, möglichst alle, auch selbst die verschiedenartigsten Maschinen in der eigenen Anlage herzustellen, um ja keinen Käufer oder Besteller zurückweisen zu müssen. Es wurde in den Werkstellen für allgemeinen Maschinenbau Bestellung angenommen auf eine Dampfmaschine, einen Göpel, eine Turbine, wohl auch für die gesammte innere Einrichtung einer Fabrik und wurden die Bestellungen nach eigens für den speciellen Zweck hergestellten Zeichnungen und Modellen ausgeführt. Natürlich wurde eine derartige Fabrikation zeitraubend und kostspielig, der Ersatz einzelner Theile nach Verlauf mehrerer Jahre war kaum mehr möglich, wurde vielleicht auch gar nicht versucht, sondern einer Reparaturwerkstelle in der Nähe überlassen und durch all dies es dem deutschen Maschinenbau fast unmöglich, gegen die damals erdrückende englische Concurrenz aufzukommen.

Um so mehr muß anerkannt werden, daß einzelne weitblickende deutsche Maschinenindustrielle entgegen dem allgemeinen Vorurtheil neue Bahnen einschlugen und dadurch den Boden für die hohe Vollkommenheit, welche der heimische Maschinenbau gegenwärtig erreicht hat, vorbereiteten. Es seien hier von den uns allen bekannten Namen nur Borstig, Wöhlert, Kuhn, Hartmann, Reinecker und Eggestorf genannt.

Ihnen schließt sich als ebenbürtig der Begründer der R. Wolf'schen Maschinenfabrik, der jetzige königl. preuß. geheime Commerzienrath Rudolf Wolf an, welcher bei Gründung seiner Fabrik nur eine Specialität, die Locomobile, herzustellen beschloß, da er deren Entwicklungsfähigkeit mit weit-schauendem Blick erkannte.

Als im Jahre 1862 die Wolf'sche Fabrik in Budau bei Magdeburg in bescheidenem Umfang errichtet wurde, war die Locomobile gewissermaßen noch das Stiefkind der deutschen Maschinenindustrie, dem letztere bisher wenig Beachtung geschenkt hatte. Man rechnete sie mehr zu den landwirthschaftlichen Maschinen, da sie fast ausschließlich in der Landwirthschaft zum Betriebe von Dreischmaschinen gebraucht wurde und England deckte den größten Theil des noch ziemlich geringfügigen Bedarfs. Kein Mensch, Wolf selbst nicht ausgeschlossen, dachte daran, daß noch einmal eine Zeit kommen würde, wo Locomobil- ungetüme mit einer Maximalleistung von über 350 Pferdekraften die ausschließliche Betriebskraft großer industrieller Werke abgeben würden. Indessen wurde der Grundstein zu dieser Entwicklung schon damals gelegt in der eigenthümlichen Construction, welche Wolf, ganz abweichend von dem leichten, hauptsächlich auf Billigkeit berechneten, wenig zweckmäßigen englischen Muster seinen Locomobilen verlieh, und der er im wesentlichen bis auf den heutigen Tag treu geblieben ist.

Schon die ersten Erzeugnisse seiner Fabrikation zeigen bereits das Charakteristische der Wolf'schen Bauart, die — im Gegensatz zu der englischen viereckigen „Feuerkiste“ — cylindrische Feuerbüchse, welche zusammen mit den zu einem „Röhrensystem“ vereinigten Heizröhren nach Lösen der Befestigungsschrauben aus dem Kessel herausgezogen werden kann und so eine bequeme und gründliche Reinigung des letzteren und der Röhren von dem für die Haltbarkeit und Verdampfungsfähigkeit des Kessels so gefährlichen Kesselsteins ermöglicht; ferner den „Domcylinder“, eine Vereinigung des Dampfcylinders mit dem Dampfdom des Kessels zu einem einzigen Gußstück, wodurch jede Abkühlung, bez. schädliche Condensation des Dampfes auf dem Wege vom Kessel in den Cylinder vermieden wird. Beides