



Förderverein Industriemuseum Chemnitz e.V. Zwickauer Straße 119, 09112 Chemnitz

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder und Freunde des Fördervereins Industriemuseum Chemnitz e.V.,

im Januar 2005 begehen wir im FIM den 10. Jahrestag der AGr Vereinsleben. Als zweite AGr neben der Textiltechnik konstituierte sie sich unter meiner Leitung. Ihre Aufgabe war, durch Exkursionen, Vorträge u. ä. Veranstaltungen die Mitglieder einander näher zu bringen und sie mit der regionalen Industriegeschichte bekannt zu machen.

Noch 1995 fanden neun Veranstaltungen statt, sieben Objekte (Museen, denkmalgeschützte Anlagen) wurden besucht, drei wissenschaftliche Zusammenkünfte (zu F. M. A. Voigt, J. E. Reinecker) organisiert; die Jahresabschlussveranstaltung fand in der Saigerhütte Olbernhau-Grünthal statt.

Mit den Jahren bekamen wir Übung bei der Planung des Vereinslebens, befragten die Mitglieder, orientierten uns an deren Vorschlägen. Sie fanden ihren Niederschlag in den von den Jahreshauptversammlungen beschlossenen Plänen; sie sahen außer Exkursionen stets auch Jahresabschlussveranstaltungen vor.

In 60 Veranstaltungen, die zwischen 1995 bis 2003 allein von der AGr organisiert wurden, sind 94 Objekte besucht worden, acht wissenschaftliche Veranstaltungen fanden statt; seit 1998 wurden 37 Berichte angefertigt. In ihnen sind die uns vermittelten und selbst vertieften industriegeschichtlichen Erkenntnisse festgehalten; sie sind in der IMC-Bibliothek abgelegt. In ihnen ist das Bemühen der Veranstalter zu erkennen, alle in der Region wesentlichen Industriezweige zu berücksichtigen.

Die Anzahl der FIM-Mitglieder liegt heute bei 160. Zur Mitgliederwerbung trug auch das Vereinsleben bei. Unsere zunächst internen Veranstaltungen öffneten wir weitgehend interessierten Gästen. Mit dem größeren Mitgliederpotential war es möglich, das IMC besser mit Rat und Tat zu unterstützen, weitere Arbeitsgruppen konnten gebildet werden. Hier sei besonders die unter Prof. Münch wirkende zur regionalen Industriegeschichte genannt; sie übernahm im FIM inzwischen die Organisation wissenschaftlicher Veranstaltungen.

Nach der Statistik nimmt jedes zweite Mitglied an mehreren der jährlich angebotenen Veranstaltungen teil. Das gewachsene Interesse – mitunter möchten mehr als 60 Personen an Exkursionen teilnehmen – führt zwangsläufig zu Problemen: die Einrichtungen sind für so viel Besucher selten aufnahmefähig, deshalb können wir zunehmend nur Mitglieder zulassen. All das bereitet uns nicht nur sehr viel Mühe, sondern zwingt auch zu Verständnis und zur Disziplin aller Interessierten.

Zu den Machern: Im Wesentlichen sind es die Herren Förster, Hauenschild, Hähnel, Kempe und Steinkohl. Sie sind jährlich an der Vorbereitung und Durchführung mindestens eines Vorhabens beteiligt. Es unterstützen mich aber auch Vertreter anderer AGr, wie die Herren Prof. Münch, Pützschler, Stölzel und Dr. Uhlig.

Ihnen allen sei hier Dank gesagt.

Dr. Günter Schmidt
Leiter der AGr Vereinsleben

Förderverein Industriemuseum
Chemnitz e.V.
Geschäftsstelle:
Zwickauer Straße 119, 09112 Chemnitz
Tel.: 0371 / 36 76 115
Fax: 0371 / 36 76 141

e-mail:
foerdereverein@saechsisches-industriemuseum.de

Internet:
www.saechsisches-industriemuseum.de

Bankverbindungen:

Hypo-Vereinsbank Chemnitz
BLZ: 870 200 86
Ktrn.: 290 041 6

Deutsche Bank Chemnitz
BLZ: 251 200 00
Ktrn.: 121 327 1



Univ.-Prof. Dr. Dr. Friedrich Naumann

**Einladung zum Symposium „Informatik in der DDR – eine Bilanz“
vom 7.-9. Oktober 2004 an der Technischen Universität Chemnitz**

Sehr herzlich darf ich Sie zum Symposium „Informatik in der DDR – eine Bilanz“ an die TU Chemnitz einladen. Der Tagungsort ist vor allem deshalb gewählt worden, weil unsere Stadt über einen langen Zeitraum ein wichtiger Nucleus in Sachen Rechenmaschinenbau und Computertechnik war.

Zu den ersten Sachsen gehörte Arthur Burkhardt, der 1878 in Glashütte mit der serienmäßigen Produktion von mechanischen Rechenmaschinen begann, wenige Zeit später folgten Dresden, Chemnitz und Leipzig. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges vermochte man – trotz großer Schäden und reparationsbedingter Demontagen – an die reichen Traditionen anzuknüpfen und begann, wieder zu produzieren. Bald schon machten die Chemnitzer Astra-Werke, später unter ASCOTA und Buchungsmaschinenwerke bzw. ROBOTRON firmierend, wieder von sich reden und erlangten vor allem als Produzenten von Buchungsmaschinen (Klasse 170) internationale Wertschätzung.

In Dresden war es N. J. Lehmann, der durch erste Arbeiten zur digitalen, elektronischen Rechen-technik auf sich aufmerksam machte und mit den Modellen D1, D2 und D4a Voraussetzungen für die industrielle Produktion von Kleinrechnern schuf. 1957 schließlich gründete man den VEB ELREMA Karl-Marx-Stadt und schuf damit eine Basis für leistungsfähigere Rechentechnik. Die Maschinen R 12, R 100, R 300, schließlich die Einbindung in das ESER und die Eingliederung in das Kombinat ROBOTRON, erbrachten jenen entscheidenden Schub, der aus volkswirtschaftlicher Sicht dringend geboten war.

Computerbau und Informatik beschränkten sich jedoch nicht nur auf die konzernartig geführten Giganten ROBOTRON bzw. ZENTRONIK, sondern wurden auch in vielen anderen Orten und Institutionen realisiert. So z.B. in Jena, Sömmerda, Erfurt, Zella-Mehlis, in den Hoch- und Fachschulinrichtungen, der Akademie der Wissenschaften der DDR, im Halbleiterwerk Frankfurt/O., in den Forschungsinstituten der VVB sowie in ausgewählten Betrieben und Einrichtungen.

Vor gut einem Jahrzehnt hat die gesellschaftliche Entwicklung dieses Landes eine Wende erfahren, und ein Großteil des bis dahin Geschaffenen wurde damit *ad acta* gelegt. Geblieben ist jedoch ein halbes Jahrhundert Erfahrung, die – auch aus internationaler Sicht – entscheidend zur Begründung der Wissenschaft Informatik beigetragen hat. Hauptsächlich aus dieser Perspektive scheint es an der Zeit, endlich Bilanz zu ziehen, Geschaffenes solide zu bewerten und das Bewahrenswerte zu dokumentieren.

Eine Teilnahme am Symposium unterstreicht nicht nur das Interesse an der Geschichte, sondern bedeutet auch Referenz an die beachtenswerten Leistungen, die auf diesem Boden erzielt wurden. Schließlich soll auf diese Weise ein wesentliches Stück Informatikgeschichte aufgearbeitet und dokumentiert werden – in Anbetracht der Defizite in den deutsch-deutschen Beziehungen scheint dies ein guter und in die Zukunftweisender Beitrag zu sein.

Ich heiße Sie deshalb herzlich willkommen!

Genauere Informationen können Sie unter

- <http://www.tu-chemnitz.de/phil/geschichte/wthg>

abrufen, hier finden Sie auch das Tagungsprogramm sowie ein elektronisches Anmeldeformular.

Sie können Ihr Interesse an einer Teilnahme aber auch an folgende Adressen richten:

- informatikgeschichte@tu-chemnitz.de
- oder postalisch:
Prof. Dr. Friedrich Naumann
TU Chemnitz
09107 Chemnitz
- oder per Fax: (03 71) 5 31 43 04

Red.(U.S.)

Antwortschreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Chemnitz

Am 18. Mai wandte sich der Vorsitzende des Fördervereins, Herr Dr. Wolfram Hoschke, in einem Schreiben an Herrn Oberbürgermeister Dr. Peter Seifert. Es ging ihm vor allem darum, dass das Industriemuseum in den nächsten Jahren mit drastischen finanziellen Einschnitten – nicht nur vom Freistaat Sachsen, sondern auch von Seiten der Stadt Chemnitz – zu rechnen hat.

Kopien dieses Schreibens wurden damals an die Vereinsmitglieder im PLZ-Bereich 09 versandt; alle weiteren Mitglieder erhalten dieses Schreiben heute nachträglich als Anlage zum Vereinskurier.

In seinem Antwortschreiben kann der Oberbürgermeister diese Bedenken „...nicht zerstreuen...“, versichert aber, dass „... im Rahmen der Möglichkeiten des Gesamthaushaltes der Stadt ... das Industriemuseum weiterhin die größtmögliche Unterstützung erhalten ... wird“.

Im Folgenden die Kopie des Antwortschreibens vom 15. Juni 2004:

Oberbürgermeister



Stadt CHEMNITZ

Stadt Chemnitz · Oberbürgermeister · 09106 Chemnitz

Förderverein Industriemuseum
Chemnitz e. V.
Zwickauer Straße 119

09112 Chemnitz

Dienstgebäude Rathaus
Datum 15. Juni 2004
Unser(e) Zeichen/Az
Durchwahl
Auskunft erteilt
Zimmer
Datum & Zeichen
Ihres Schreibens

Ihr Schreiben vom 18. Mai 2004

Sehr geehrter Herr Dr. Hoschke,
sehr geehrte Mitglieder des Fördervereins Industriemuseum Chemnitz e. V.,

herzlichen Dank für Ihr Schreiben vom 18. Mai 2004. Ihren Ausführungen zu den Aktivitäten des Industriemuseums und zur Bedeutung der Einrichtung folge ich in allen Punkten.

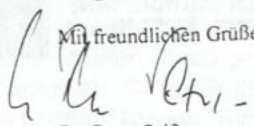
Mit Bedauern und Empörung stelle ich fest, dass in der Öffentlichkeit Behauptungen über eine mögliche Prioritätensetzung meinerseits zugunsten anderer Projekte geäußert wurden. Bereits zur Sitzung des Stadtrates am 19. Mai 2004 habe ich ausdrücklich klarstellen lassen, dass diese Aussagen nicht der Wahrheit entsprechen.

Die Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der vielen ehrenamtlichen Helfer, die zum Gelingen des Gesamtauftrittes des Chemnitzer Industriemuseums beitragen, schätze ich hoch. Ihre Sorgen um die langfristige finanzielle Absicherung verstehe ich, kann diese jedoch nicht zerstreuen. Im Rahmen der Möglichkeiten des Gesamthaushaltes der Stadt wird das Industriemuseum Chemnitz weiterhin die größtmögliche Unterstützung erhalten.

Jedoch ist die Existenz unseres Museums in der bisherigen Qualität auch von einer weiteren angemessenen Förderung des Freistaates Sachsen abhängig. Bis zum heutigen Tag steht jedoch eine diesbezügliche Zusage aus. Gemeinsam mit den anderen Mitgliedskommunen im Zweckverband gab und gibt es vielfältige Aktivitäten, um den Freistaat im Sinne eines praktizierten Kulturföderalismus von einem Engagement über das Jahr 2004 hinaus zu überzeugen.

Ich hoffe Sie dabei an meiner Seite, danke Ihnen und allen Mitgliedern des Fördervereins Industriemuseum Chemnitz e. V. für den schon lange Jahre währenden Einsatz und freue mich auf eine weitere gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Peter Seifert

Telefon (03 71) 4 88-19 00
Telefax (03 71) 4 88-19 99
E-mail ob@stadt-chemnitz.de


Wirtschaftsregion
Chemnitz · Zwickau

Besuchen Sie uns auch im Internet unter www.chemnitz.de



Paul Göhre als Mitglied des Reichstages (um 1910)

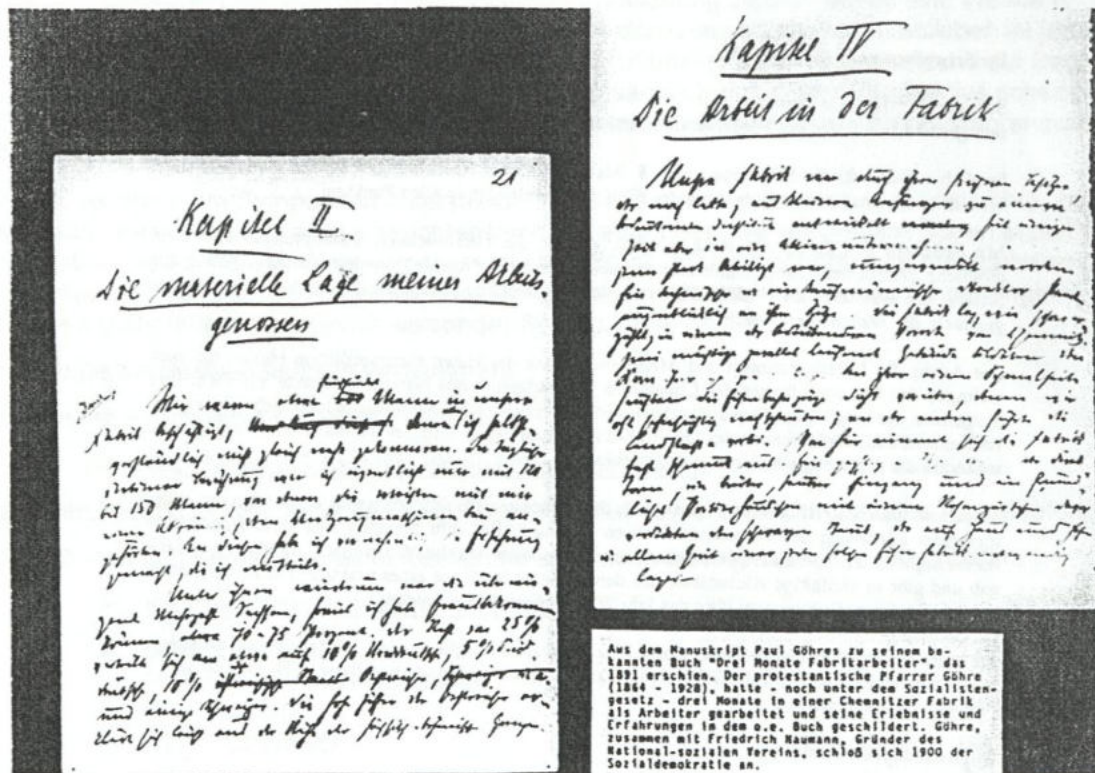
Vor 140 Jahren, am 16. April 1864, wurde Paul Göhre in Wurzen geboren. Er machte Chemnitz mit einem Bestseller über die Reichsgrenzen hinaus bekannt, auch wenn der Name der Stadt nur kurz in seinem Buch „Drei Monate Fabrikarbeiter“ Erwähnung fand.

Göhre startete 1890 als 26-jähriger Pastor sein sehr ungewöhnliches Vorhaben: „Hier in Chemnitz, dem Mittelpunkt der ausgedehnten sächsischen Großindustrie, habe ich fast drei Monate unerkannt als einfacher Fabrikarbeiter (...) gelebt.“ Er wollte an eigenem Leibe die soziale Frage studieren und ergründen, warum so viele Arbeiter sich von Gott ab- und der Sozialdemokratie zuwandten. Seine Erlebnisse und Erfahrungen hat er auf 222 Seiten niedergeschrieben. Mit großer Beobachtungsgabe schuf er ein einfühlsames Zeitgemälde vom Arbeiterleben unserer Stadt, das exemplarisch für viele Industriestädte der Epoche gelten konnte.

Der junge Mann fand Arbeit in der Maschinenfabrik Kappel: „Der Bau erinnerte mich immer an das Innere einer Kirche ... Zwar fehlte

Glockenton und Orgelklang. Dafür brausten aber andere gewaltige Töne unaufhörlich durch die Halle: das Gehämmere und Gefeihe der Schlosser, das Ächzen und Stöhnen der Maschinen, das Quietschen und Schlagen der Räder. Und was die schwarzen, blaukitteligen Männer da schafften – war's nicht auch ein Gotteswerk?“

Der Pastor musste feststellen, dass hier „alles sozialdemokratisch ist, selber die Maschinen“. In selbigem Jahr erhielt die SPD 62,4 % der Reichstagswahlstimmen am Ort!



Manuskriptseite „Drei Monate als Fabrikarbeiter“ (Quelle: Friedrich-Ebert-Stiftung)

Sein Buch schlug vor allem im bürgerlichen Publikum ein und löste in der kirchlichen, liberalen wie sozialdemokratischen Öffentlichkeit große Kontroversen aus. Bereits im Erscheinungsjahr 1891 gab es zwei Auflagen, 1913 folgte eine Volksausgabe. Dazu kamen Übersetzungen in fünf europäische Sprachen. Die 22-jährige Berliner Frauenrechtlerin Minna Wettstein-Adelt folgte Göhres Beispiel und publizierte 1893 in „3½ Monate Fabrikarbeiterin“ ihre Erfahrungen in Chemnitzer Fabriken.

Nach seinem sozialpolitischen Engagement in der Evangelischen Kirche und einer nationalliberalen Parteigründung – mit Friedrich Naumann – wechselte Paul Göhre schließlich 1900 die Fronten und trat in die SPD ein. Er nutzte dafür einen öffentlichen Auftritt am 16. Mai in Chemnitz; diese Rede „Wie ein Pfarrer Sozialdemokrat wurde“ erschien als Agitationsschrift in eine halben Million Auflage. Sechs Jahre darauf trat er aus der Kirche aus.

Von 1903 bis 1906 sowie von 1910 bis 1918 saß Göhre für Chemnitz benachbarte sächsische Wahlkreise im Reichstag. 1918 bis 1923 fungierte er als Staatssekretär in Preußen und starb 1928 in Buchholz bei Ratzeburg. Aus seinen zahlreichen Publikationen sei die Studie zur Heimarbeit im Erzgebirge von 1906 hervorgehoben.

In Chemnitz geriet Göhre, gemessen an seiner Bedeutung, leider arg in den blinden Fleck des örtlichen Gedächtnisses. Mit Ausnahme des Historikers Rudolph Strauß kenne ich keinen, der sich publizistisch auf ihn bezog. Die Gründe liegen vermutlich darin, dass sich die DDR-Geschichtsschreibung ihre „Helden“ nicht unter rechten Sozialdemokraten, zu denen Göhre zählte, suchte. Und nach 1990 kam Arbeitergeschichte überhaupt erst mal aus der Mode.

Im Industriemuseum sind Original-Bücher Göhres (deutsche und dänische Ausgaben) ausgestellt sowie weitere seiner Publikationen in der Bibliothek (darunter: englische Ausgabe obigen Buches, „Die Heimarbeit im Erzgebirge“ und „Wie ein Pfarrer Sozialdemokrat wurde“).

Dem Andenken von Paul Göhre wäre es sicherlich angemessen, wenn die Stadtverwaltung Chemnitz ihn mit der Benennung einer Straße – eventuell im Stadtteil Kappel – ehren würde.

Eberhard Kreßner

Die Arbeitsgruppe Kraftfahrzeugtechnik

Seit dem Anfang des Jahres 2004 gesellt sich zu den bereits im Förderverein bestehenden AGr die Arbeitsgruppe Kraftfahrzeugtechnik. Ihre Ziele, das inhaltliche Konzept und weitere Schwerpunkte sollen im Weiteren hier vorgestellt werden:

Chemnitz ist seit dem Anfang des letzten Jahrhunderts eine Stadt des Kraftfahrzeugbaus und sie ist es auch geblieben; heute werden hier moderne Motoren entwickelt und gebaut. Die Tradition und das Andenken an den sächsischen Kraftfahrzeugbau, insbesondere an die Chemnitzer AUTO UNION AG, durch Recherchen, Vorträge, Exkursionen zu bewahren und das Industriemuseum durch Zuarbeit von historischen Fakten sowie beim Auffinden weiterer interessanter Exponate zu unterstützen, ist das Hauptziel der AGr-Mitglieder.

Das besondere Bemühen wird im Aufbau einer thematischen Sammlung / Ausstellung mit dem Arbeitstitel:

„Kraftfahrzeugtechnik / umweltschonende Mobilität“

gesehen. Es ist das Anliegen, verschiedene Entwicklungsrichtungen umweltverträglicher und alternativer Kraftfahrzeugantriebe an Hand von im Industriemuseum bereits vorhandenen und von noch zu erwerbenden Exponaten zu zeigen und darzulegen. Damit wird eine Problematik von gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedeutung aufgegriffen, die Fahrzeugausstellung im Museum weitestgehend unter einem Konzept geordnet und – das halten wir für wichtig und notwendig – eine inhaltliche Abgrenzung gegenüber den in der Region vielfach existierenden „reinen“ Fahrzeugmuseen erreicht.

Eine solche thematische Ausstellung hat bei gründlicher Erarbeitung einen informativen und pädagogischen Wert und dient zusätzlich der Sensibilisierung und Aufklärung der Bevölkerung in Sachen Umwelt- und Klimaschutz, einem Anliegen, dem nicht genug Beachtung geschenkt werden kann.

Das inhaltliche Konzept sieht vor, historische und moderne kraftstoffsparende Fahrzeug- und Motor-technologien, sinnvolle alternative Antriebstechnik und Innovationen vorzustellen, die der Verbrauchsreduzierung, damit der Verringerung des Schadstoff- und CO₂-Ausstoßes und der Minderung der Schallemission dienen (dazu gehören u.a. moderne Methoden der Kraftstoffeinspritztechnik, Katalysorttechnologien, Diesel-Rußfilter, variable Ventilsteuerung, Aussagen zu alternativen Kraftstoffen, wie Erdgas, Biogas, Bio-Diesel, Pflanzenöl, Wasserstoff usw. aber auch zu z.B. Batterie- und Brennstoffzellen-, Elektro-, Hybrid- und Dampf-Antriebstechnik).

Die Sammlung / Ausstellung wird aus historischen und modernen Fahrzeugen, Motoren, Baugruppen, Schnitt- und Funktionsmodellen, Anschauungstafeln und Grafiken bestehen. Für das jeweilige Exponat oder Prinzip wird der innovative Charakter bezüglich wirtschaftlicher und ökologischer Inhalte in Wort und Bild veranschaulicht.

Als vorhandener Grundstock der Sammlung sind E-Karren, E-Barkas, VW-Citystromer, Sachsenring „uni1“ und verschiedene VW-Motoren zu betrachten.

Zur angedachten Erweiterung wird die Beschaffung weiterer Fahrzeuge, wie z.B. weitere Elektrofahrzeuge, ein altes E-Postmobil, MZ-Elektroroller „Charly“, Diamant E-Fahrrad, das Modell eines Dampfmotors in einem Kleinwagen des VW-Konzerns, Hybridantriebs-Demomodell für den „uni1“, Toyota-Hybridtechnik, Modelle und Originale zur modernen Dieseleinspritztechnik, Technologien zur Abgasbehandlung, Möglichkeiten der Ventilsteuerung und weiteres zu erwägen sein. Auch historische Motoren aus Chemnitz (K.-M.-Stadt), wie Kreiskolbenmotoren, Dieselmotor für Trabant, common rail-Diesel aus den 80er Jahren, erster in Chemnitz gebauter VW-Motor sollten aufgespürt und der Öffentlichkeit gezeigt werden.

Um die Sammlung zu erweitern und die wissenschaftliche und technische Aussagekraft zu gewährleisten, sollen als mögliche Partner neben dem IMC einschlägige Betriebe und Kontaktpersonen gewonnen werden. Wir denken zunächst an:

- IAV GmbH Chemnitz
- VW Sachsen GmbH, Motorenwerk Chemnitz
- Siemens VDO Automotive AG, Limbach-Oberfrohna
- TÜV, DEKRA

Junge Menschen für technische Berufe zu interessieren, sie auf die Leistungen der Vorfahren und die heute in unserer Region wirkenden Unternehmen und Persönlichkeiten aufmerksam zu machen, ist u.a. ein Anliegen der Museumspädagogik. Kraftfahrzeugtechnik übt auf einen hohen Prozentsatz der Jugendlichen eine nicht zu unterschätzende Anziehungskraft aus.

Die Arbeitsgruppe wird das Industriemuseum bei diesem Angebot unterstützen. Für einen Kursus Antriebstechnik sehen wir noch interessante, einzubringende Ergänzungen. So bemühen wir uns gegenwärtig um die Inbetriebnahme eines Lehrmodells für die Darstellung der Wirkungsweise einer Brennstoffzelle.

Um die genannten Ziele erreichen zu können, sind aktiv mitarbeitende Mitglieder jederzeit willkommen. Dafür Interessierte melden sich bitte bei Herrn Eberhard Kreßner: Tel. (03 71) 7 43 88 oder per e-mail: e.kressner@surf-club.de oder im Förderverein.

Dr. Günter Welzel

„Kutsche ohne Pferde“ –

Louis Tuchscherer baute in Chemnitz das erste Zweitaktmotor-Fahrzeug

Im 19. Jahrhundert wurde in Chemnitz von dem Schlosser Friedrich Ludwig Tuchscherer das erste von einem Zweitaktmotor getriebene Kraftfahrzeug gebaut und erprobt. Tuchscherer war einer der vielen Erfinder und Mechaniker im Chemnitzer Raum, deren kreatives Schaffen den Boden für den industriellen Aufstieg dieser Region bereitete.

Louis Tuchscherer wurde als Sohn eines Schneiders am 23. Januar 1847 in Schönheide bei Eibenstein geboren. Von ihm wird berichtet, dass er sich schon frühzeitig der Idee verschrieb, eine „Kutsche ohne Pferde“ zu bauen. In Schönheide lernte er bei einem Schlossermeister und bastelte während seiner Lehrzeit ein Gefährt mit einer Tretvorrichtung, mit dem er über Bärenwalde und Kirchberg bis nach Wilkau-Haßlau fuhr.

Anfang 1862 kam Louis Tuchscherer nach Chemnitz und nahm am 17. Januar 1862 in der Webstuhlfabrik von Louis Schönherr (der heutigen Schönherr-Kulturfabrik) eine Tätigkeit als Schlossergehilfe auf. Nach ihm kamen noch weitere Mitglieder der Familie Tuchscherer (so die damalige Schreibweise) aus Schönheide in die Schönherr'sche Webstuhlfabrik, wo sie als Schlosser, Klempner, Former, Dreher u. a. eingestellt wurden. Offensichtlich fügten sich einige von ihnen nur schwer in die Fabrikdisziplin ein, denn bei manchem steht in den Betriebsunterlagen als Grund des Abganges „Schlägerei“ oder mit Rotstift „nicht wieder einstellen“.

Louis Tuchscherer wandte sich schon bald nach Aufnahme seiner Tätigkeit in der Webstuhlfabrik der eigenständigen Lösung technischer Aufgaben zu. Hierfür richtete er sich 1867 in der Nähe seines Betriebes eine kleine Werkstatt in der Hauboldstraße 29 ein, die er 1871 in das in der gleichen Straße gelegene Haus Nr. 21 verlegte. In diesen Werkstätten verwirklichte er eine Reihe eigener

kleiner Erfindungen, darunter eine Schrotmühle und einen Holzspalter. Hauptziel seiner erfinderischen Tätigkeit war jedoch die Verwirklichung seines großen Traumes: der „selbstbewegliche Wagen“.

Seine Arbeiten an einem Zweitaktmotor wurden über Chemnitz hinaus bekannt. So kam es, dass ihn um 1878 Carl Friedrich Benz (1844–1929) aus dem badischen Mannheim in seiner Werkstatt aufsuchte und sich für den in Entwicklung befindlichen Motor interessierte.

Carl Benz, der eine eigene Firma in Mannheim besaß, befasste sich seit etwa 1871 mit Plänen zum Bau eines Maschinenkraftfahrzeuges. Um dieses Ziel zu realisieren, entschloss er sich 1877 zum Motorenbau und wollte damit gleichzeitig seinem verschuldeten Unternehmen „Eisengießerei und mechanische Werkstätte“ in Mannheim eine neue, Erfolg versprechende, Geschäftsbasis geben.

Da das Viertaktverfahren eben erst durch das am 13. März 1878 Nikolaus August Otto erteilte Reichspatent 522 geschützt worden war, wandte sich Benz dem Zweitaktmotor zu. Von ihm erhofften sich sowohl Benz als auch Tuchscherer, dass er infolge der Spezifik eines vollständigen Arbeitsspieles je Kurbelwellenumdrehung sogar Leistungsvorteile erbringt, was sich allerdings in der Praxis als nicht zutreffend erwies.

In der Folge konnte zunächst Tuchscherer erste Ergebnisse vorweisen, denn mit der Erprobung eines mit flüssigem Kraftstoff betriebenen Motorwagens kam er Carl Benz um fünf Jahre zuvor. Am 23. Juni 1880 hatte er auf eigenen Wunsch die Sächsische Webstuhlfabrik (vorm. Louis Schönherr) verlassen. Im gleichen Jahr unternahm er eine Fahrt mit einer Kutsche, die durch einen von ihm entwickelten Zweitaktmotor angetrieben wurde. Unter ohrenbetäubendem Lärm aber mit gleichmäßiger Geschwindigkeit ging die Fahrt damals von seiner Werkstatt in Richtung Glösa.

Das Anlassen des Motors erfolgte durch Ziehen an einem Riemen, wodurch Schwungrad und Nockenwelle in Bewegung gesetzt wurden. Er musste damals eine Nockenwelle verwenden, da er in seiner kleinen Werkstatt nicht die Möglichkeit hatte, eine Kurbelwelle herzustellen. Das Grundprinzip bestand darin, dass die durch die Expansion der Brenngase verursachte Verschiebung der Kolben die versetzt zueinander angeordneten Nocken über Stößel bewegte und damit eine Drehung der Nockenwelle bewirkte. Mit diesem Prinzip waren nur geringe Wirkungsgrade bei der Leistungsübertragung zu erreichen. Die Kraftübertragung erfolgte mittels Flachriemens auf die Achse der Hinterräder. Zum Kuppeln diente ein seitlich angebrachter Hebel, der das Verschieben des Flachriemens von der Leerlaufscheibe auf die Motorscheibe bewirkte.

Diese Fahrt nach Glösa im Jahre 1880 gilt als die erste Fahrt eines Automobils mit Verbrennungsmotor. Allerdings hatte das Unternehmen allenfalls lokale Bedeutung und fand wenig Beachtung. Auch fehlte Tuchscherer das Geld, um seinen Motor zu vervollkommen oder sich seine Erfindung patentieren zu lassen.

Carl Benz hingegen arbeitete inzwischen an stationären Zweitaktmotor-Kraftmaschinen, die der 1882 gegründeten Gasmotorenfabrik Mannheim gute Aufträge eintrugen. Die Partner von Benz lehnten jedoch den Bau eines „Selbstfahrers“ strikt ab. Benz trat daraufhin aus diesem Unternehmen aus und gründete mit neuen Geldgebern die Firma Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik in Mannheim, wo er ab 1884 die Verwirklichung seiner Pläne vom „Selbstfahrer“ begann.

Die Bedingungen, unter denen Benz dieses Projekt in Angriff nahm, waren ungleich günstiger als bei Tuchscherer. Ihm war deshalb auch im Gegensatz zu seinem Chemnitzer Konkurrenten ein dauerhafter und sich fortentwickelnder Erfolg beschieden.

Sein Fahrzeug stattete Benz allerdings mit einem Viertaktmotor aus. Er sah von vornherein ein leichtes Fahrgestell vor, bei dem auch die damals noch prekären Probleme mit der Lenkung einigermaßen gelöst werden konnten. Daher beschränkte sich Benz auf ein zweisitziges Dreirad, das mit Drahtspeichenrädern, Rohrrahmen und Führung des Vorderrades mit einer Gabel Elemente aus dem Fahrradbau aufwies. Der Motor befand sich hinter der Sitzbank zwischen den Hinterrädern, von dem die Kraftübertragung durch einen Flachriemen auf eine Welle in der Wagenmitte und von dort durch zwei Ketten auf die Hinterachse geleitet wurde.

Erste Fahrversuche mit diesem Fahrzeug erfolgten im Spätherbst 1885, die allerdings „gegen die Hofmauer“ gingen. Bald aber wurden Fahrstrecken von 1000 Metern und mehr mit Geschwindigkeiten von 16 Stundenkilometern absolviert.

Carl Benz äußerte sich später über jene Männer, die an der langwierigen Entwicklung des Automobils mitgewirkt hatten, wie folgt: „Wenn jeder Versuchswagen, der mit einem Uhrwerk, einer Dampf- oder Gasmaschine angetrieben, aber nie betriebsbrauchbar wurde, in die Klasse der Automobile gerechnet wird, dann gibt es ein ganzes Heer von Erfindern. Wenn wir aber die Frage präziser stellen, wer hat das Benzinmobil wirklich erfunden, mobil und betriebsfähig gemacht, dann können nur ganz wenige vor dieser Frage bestehen.“

In den Kreis dieser Wenigen kann Louis Tuchscherer sicher einbezogen werden.

Louis Tuchscherer verstarb im Alter von 75 Jahren am 21. Oktober 1922 in Chemnitz. In Würdigung seiner Verdienste als Automobil-Pionier beschlossen – auf Antrag des Tisches der Heimat- und Denkmalpflege – die Stadträte von Chemnitz am 1. Dezember 1999, eine im Industrie- und Gewerbegebiet an der Jagdschänkenstraße entstandene Straße nach dem Erfinder der „Kutsche ohne Pferde“ zu benennen: „Tuchschererstraße“.

Nachtrag der Redaktion:

Die Quellen zu diesem Beitrag entstammen in wesentlichen Teilen dem Buch: „Die Kutsche ohne Pferde und andere Erfinderschicksale“ der Chemnitzer Malerin und Schriftstellerin Hanna Klose-Greger (1892-1973). Gegenwärtig werden von der AGR Kfz-Technik weitere Recherchen zu Louis Tuchscherer geführt, die im Vereinskurier 12 veröffentlicht werden sollen (U.S.).

Heinrich Scheffler (Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V.)

Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

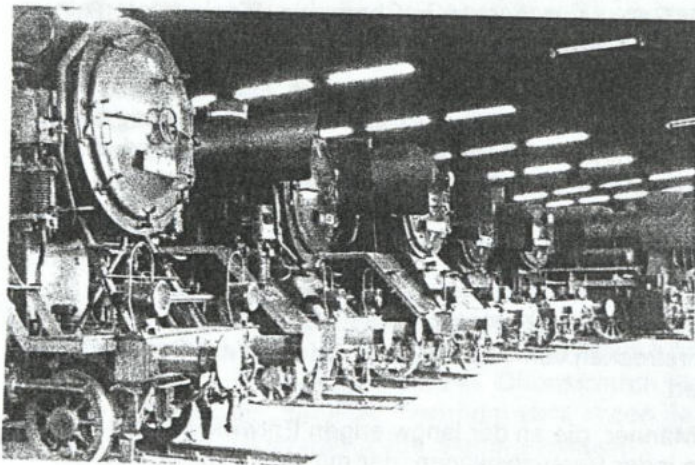
Fast bis zum Ende der Dampflochzeit bei der Deutschen Reichsbahn waren im Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt noch einige Lokomotiven aus der Sächsischen Maschinenfabrik AG vorm. Richard Hartmann in Betrieb.

Im Jahre 1975 konnten deshalb Mitarbeiter des BW das Verkehrsmuseum Dresden bei der Auswahl einer Lok der Sächsischen Baureihe 75.5 (ex. sä. XIV HAT) Baujahr 1911 für den Museumsbestand der DR beim Verkehrsmuseum Dresden beraten. Von den beiden noch vorhandenen Exemplaren wurde die ältere 75 515 ausgewählt und nach Hilbersdorf überführt. In Zusammenarbeit zwischen dem Kesselprüfer Rudolf Uhlig und der Werkstatt wurde die Lok wieder betriebsfähig gemacht und vor den Jubiläumszügen „125 Jahre Riesa - Chemnitz“ im Jahre 1977 eingesetzt. Dieser Erfolg von Werkstatt und Lokpersonal führte dazu, dass 1979 die hauptuntersuchte 38 205 (ex. sä. XIIH2) Baujahr 1910 dem BW Karl-Marx-Stadt als betriebsfähige Museumslok übergeben wurde. Ohne jemals eine Zuglaufstörung zu verursachen, hat der Sächsische „Rollwagen“ 19 Jahre vor Traditionszügen, bei Filmaufnahmen und in Fahrzeugausstellungen die Eisenbahnfreunde begeistert.

Die Kernmannschaft des Traditionsbetriebes wurde stets von der Dienststellenleitung unterstützt, auch im Bestreben, die 100 Jahre alte, original erhaltene Anlage eines Sächsischen Bahnbetriebswerkes der Dampf- und Diesellochzeit in Chemnitz/Hilbersdorf zu erhalten. Nach der Wende konnte die gesamte Anlage als Flächendenkmal unter Denkmalschutz gestellt werden.

Der Kontakt zu einem vereinseigenen Eisenbahnmuseum in Bayern und das Interesse des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Dieter Noll für Eisenbahngeschichte (s. D. Noll „Die Hedschasbahn“), führten 1990/91 zur Gründung des Vereines „Sächsisches Eisenbahnmuseum e.V.“ Chemnitz/Hilbersdorf.

Um die Eisenbahner verschiedener Dienstzweige, die den Museumsbetrieb noch parallel zum auslaufenden Bahnbetrieb begannen, sammelten sich bald Eisenbahnfreunde aller Alters- und Berufsgruppen zu aktiver Mitarbeit, aber auch zu passiver Mitgliedschaft. Im Juli 2004 wurde die Mitgliedsnummer 222 erreicht.



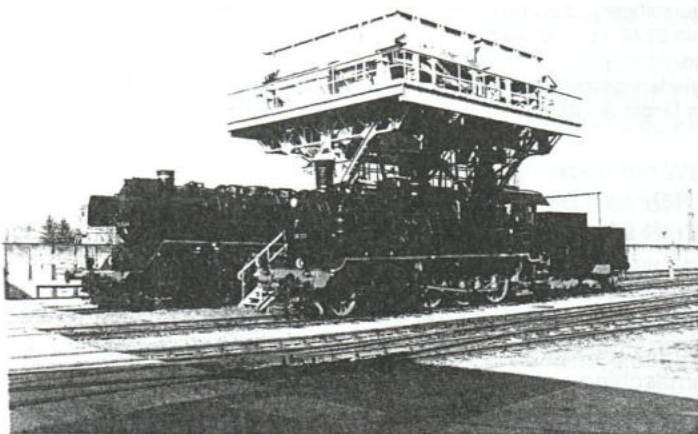
Parade im Lokschuppen (Foto: SEM)

Für die Mitglieder des SEM ist der Begriff „Bahnland Sachsen“ eine Verpflichtung, die Vielseitigkeit auf allen Gebieten der Technik, des Betriebes und der Geschichte der Eisenbahn zu zeigen und „begreifbar“ zu machen.

Im Jahr 2003 bestätigte eine Untersuchung von Alleinstellungsmerkmalen der Anlagen, der Fahrzeuge, dem Fahrbetrieb bis hin zu den Öffnungszeiten, einen guten Platz im Spitzenbereich. Nach schwierigen und langjährigen Verhandlungen konnte im Juni 2004 der Kaufvertrag für die gesamte Immobilie mit allen Gebäuden und Anlagen unterschrieben werden.

Während sich seit Jahren der Kohlehochbunker, die Drehscheiben, Kräne und Werkzeugmaschinen im Eigentum des SEM befinden, benutzt und regelmäßig geprüft werden, ist ein Teil der erworbenen Gebäude stark reparaturbedürftig und kann nur teilweise sofort verwendet werden.

Fertiggestellt und bereits stark nachgefragt ist der vereinseigene Reisezug, der aus vier Personen- und einem Speisewagen der ca. 30jährigen Reichsbahnbaureihe Bghw besteht. Gezogen wird der Zug von der museumseigenen Dampflok 50 3648 (Krupp 1941). Sowohl die Wagen als auch die Lok wurden nicht von der Bahn, sondern aus privater Hand erworben und auf eigene Kosten bzw. in Eigenleistung wieder betriebsfähig gemacht und von der Bahnaufsicht abgenommen.



Die 38 und die 50 vor der Bekohlungsanlage (Foto: SEM)

Die ständige Fahrzeugsammlung besteht gegenwärtig aus 15 **Dampf-lokomotiven**. Aufgrund der guten Zusammenarbeit mit dem Museum der Bundesbahn in Nürnberg (2) und dem Verkehrsmuseum in Dresden (4) können Lokomotiven der Baureihen 38.2, 43, 57, 10 - 40, 58.2, 75.5 und 86 gezeigt werden, die Jahrzehnte in Hilbersdorf stationiert waren.

Weitgehend unbekannt sind **Dampf-speicherlokomotiven**, das sind feuerlose Industriedampflokotiven, von denen gegenwärtig fünf verschiedene Exemplare aus den Baujahren von 1911-1987 zu sehen sind.

Die Sammlung der **Diesellokomotiven** zeigt Exemplare aller Baureihen, die bei der DR in Betrieb waren. Dazu gehören auch die Großdiesellokomotiven aus Rumänien BR 119 und aus der Sowjetunion die BR 120 und BR 131. Interessant ist, dass die Lokomotivwerke in Lugansk (Woroschilowgrad) im Auftrag des russischen Zaren von Dr. Gustav Hartmann – einem Sohn Richard Hartmanns – aus Chemnitz gegründet wurden und noch heute Lokomotiven produzieren.

Bei den **Elektrolokomotiven** stehen zwei Baureihen der Vorkriegszeit E 44 045 und E 94 059 (254059) einer Lok der 1. Nachkriegsserie E 42 002 (24 2002) gegenüber.

Einen bedeutenden Umfang hat die **Feldbahnanlage** (600 mm Spur) durch die unermüdliche Arbeit vorwiegend jüngerer Mitglieder angenommen. Neben der Besichtigung der 15 Feldbahnlokomotiven kann auch eine Fahrgastrunde gedreht werden. Noch nicht gezeigt wird die in Aufarbeitung befindliche Heeresfeldbahnlok aus dem I. Weltkrieg, die bei „Hartmann“ gebaut wurde und vor einigen Jahren in England erworben werden konnte.

Seit kurzem ist der rührige Verein Hilbersdorfer **Modelleisenbahner** dem Sächsischen Eisenbahnmuseum e.V. beigetreten. Die sehenswerte Anlage befindet sich in einem Schnellzugwagen vor der Werkstatt des Museums, ist aber noch nicht an allen Öffnungstagen zu besichtigen. Das gilt auch für eine Straßenbahnanlage, die sich neben den Ausstellungsräumen befindet. Diese Ausstellungsräume beginnen mit dem Richard-Hartmann-Zimmer, welches umfassend den Lokomotivbau in Chemnitz und den Export von Lokomotiven in die ganze Welt darstellt. Die Dokumentation stammt vom Hartmannforscher und Vereinsmitglied Günter Reiche (s. G. Reiche: „Richard Hartmann und seine Lokomotiven“). Weitere Räume zeigen

- die Entwicklung des SEM,
- die historische Nachstellung eines Lokomotivtransportes mit Pferden (am 16.09.2002),
- die Entwicklung von Fahrkartendruckern verschiedener Systeme,
- die Telegrafen und Fernsprengeräte verschiedener Ausführungen sowie
- den Einfluss der Eisenbahn auf Kinderspielzeug und Haushaltsgegenstände.

Zu einer Fundgrube für Eisenbahnhistoriker und auch Modellbahnbauer hat sich die Bibliothek des SEM auf Grund ihrer Archiv- und Dokumentationsschätze entwickelt. Es wurde erforderlich, für die Bibliothek wöchentlich zwei Besuchertage einzurichten. Mehrfach vorhandene Fach- und Eisenbahnbücher aus antiquarischen Beständen können dort käuflich erworben werden.

Gemeinsam mit dem Förderverein des SEM wird gegenwärtig das Projekt eines Themenparks erarbeitet, das einen Zeitraum von ca. zehn Jahren umfaßt. Ein Schwerpunkt ist dabei die museale Aufarbeitung der weltweit einmaligen Seilablaufanlage des Rangierbahnhofes Hilbersdorf, die 1928 bis 1930 erbaut wurde und das Rangieren ohne Lokomotiven bis 1992 ermöglichte. Die Maschinenanlage und Teile der Seilablaufanlage sind noch vorhanden und stehen unter Denkmalschutz.

Für Besucher aus anderen Regionen, die mit Sonderzügen anreisen, sowie für den eigenen Dampfzugbetrieb wurde am Zufahrtsgleis ein Bahnsteig erbaut und von der Bahnaufsicht abgenommen. Das hölzerne Häuschen für die Bahnsteigschaffner stand einst im Bahnhof Reichenbach/V.

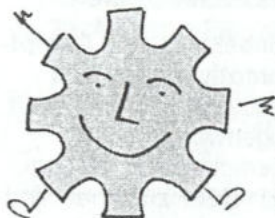
Nachtrag der Redaktion:

Seit der Gründung des Sächsischen Eisenbahnmuseums e.V. und des Industriemuseums Chemnitz bzw. den zugehörigen Fördervereinen, gab es neben freundschaftlich-kollegialer Verbundenheit auf Leitungs- und Mitarbeiterebene fortwährende Kooperation mit „kurzem Draht“ auf den Feldern gegenseitiger technischer Hilfe (Austausch von Material, Technik – z.B. LKW oder Vitrinen vom IMC und Schwerlastheber vom SEM – und know how). Dazu kamen der Austausch von Leihgaben und Ausstellungen, z. B. in Sachen Richard Hartmann.

Herauszuheben ist die frühere Unterstellung, dann Wiederinbetriebnahme, Wartung und Betrieb der Dampfspeichertok des IMC auf dessen Gelände an der Kappler Drehe durch Mitglieder des SEM; in diesem Fall als bezahlte Dienstleistung (A.D.)

Claudia Wasner (Industriemuseum Chemnitz)

Auf den Spuren Konrad Rädchens durch das Industriemuseum Chemnitz



Um das Chemnitzer Industriemuseum kennenzulernen, ist Konrad Rädchen der richtige Begleiter: Wo er erscheint heißt es – „Anfassen erwünscht“. Ob Holzkugelbahn oder Fahrerstand einer Straßenbahn, ob Schiefertafel oder mechanische Büromaschine – sie alle tragen sein Symbol und können nicht nur bestaunt, sondern auch selbst ausprobiert werden. Glückliche und überraschte Gesichter, wenn ein Besucher hinter das Geheimnis des Tresors gekommen ist und sich die schwere Stahltür öffnet. Freude, wenn aus den

Fäden der 15 Flechtmaschinen-Spulen ein Freundschaftsband entsteht. Kaum vorstellbar wie der Sticker an der großen Pantografenstickmaschine das Muster der Vorlage auf den Stickboden überträgt. Aber auch hier ist Konrad Rädchen zur Stelle; am Simulator kann jeder Besucher selbst zum „Maschinensticker“ werden.

Neben den Exponaten, die zum Metier von Konrad Rädchen gehören, gibt es viele, die von versierten Fachkräften vorgeführt werden. Zu ihnen zählen der Handspinnwagen ebenso wie die transmissionsgetriebene Reparaturwerkstatt, die Fernschreiber oder die Dampfmaschine aus dem Jahr 1896. Stimmung kommt regelmäßig auf, wenn der Vorführer den Flügel bedient, auf dem sich dank der Selbstspielautomatik der sächsischen Firma Ludwig Hupfeld AG auch ohne Piano-Ausbildung musizieren lässt. Eine technische Erfindung des frühen 20. Jahrhunderts, die auch im Zeitalter der Heimkino- und Soundanlagen ihren Charme nicht verloren hat.

Für zusätzliche Erklärungen steht das umfangreiche multimediale Informations- und Unterhaltungsangebot an 21 Terminals zur Verfügung. Auch hier gibt es unterschiedliche Spielangebote.

Aber das digitale System ist nicht die einzige Informationsquelle. Wer mehr über das Industriemuseum, seine Ausstellung und sein rund 100jähriges Gebäude erfahren will, kann auch in den verschiedenen vom Museum herausgegebenen Veröffentlichungen fündig werden: z.B. im „Museumsführer für Kinder und andere kreative Köpfe“. Er gibt in kurzer und bildlicher Form einen Überblick über die Ausstellung und die Exponate. Hier ist Konrad Rädchen wieder als Museumsführer aktiv.

Nach rechtzeitiger Vorabsprache bietet das Museum Führungen zu verschiedenen Inhalten an. Besucher haben die Wahl zwischen einem allgemeinen Rundgang durch alle Themenbereiche und Führungen zu speziellen Themen, wie zur Geschichte der Textiltechnik, des sächsischen Werkzeugmaschinenbaus, des Automobilbaus oder der Bürotechnik. Weitere Fachführungen, wie beispielsweise zur Gießereitechnik, zur Geschichte des Chemnitzer Fahrradbaus oder zu ausgewählten Chemnitzer Industriebetrieben und Industriellen sind auf Wunsch möglich. Alle Führungen eignen sich für Teilnehmer ab 12 Jahren und werden auch in Fremdsprachen angeboten.

Während der Schulferien bieten wir für die jüngsten Museumsbesucher thematische Sonderaktionen an. Hier stehen Spaß und Kreativität im Vordergrund. Ab September sind auch Kindergeburtstagsfeiern im Museum möglich. Dazu gehört eine Sonderführung mit allerlei Überraschungen.

Für Schulgruppen gibt es spezielle am Lehrplan ausgerichtete Führungen und Projektstage; je nach Möglichkeit sind die Angebote auch für Sonderschulen geeignet. Im Zuge der Einführung neuer Lehrpläne ab September 2004 wurde das bestehende Programm des Museums den neuen Anforderungen angepasst und im überwiegenden Maße für den fächerübergreifenden Unterricht aufbereitet.

Schulklassen können aus einem zusätzlichen Führungsangebot wählen:

- **Grundschüler** erfahren unter dem Motto „Familie und Fabrik früher“ Interessantes über das Familienleben und die Arbeitsbedingungen der Menschen vor mehr als 100 Jahren. Dieser Rundgang ist für Schüler ab Klasse 4 auch als Museumsrallye buchbar.

- Für **Mittelschüler** und **Gymnasiasten** sind unterrichtsbegleitend die Führungen „Pionierland Sachsen“ und „Der Kunst auf der Spur“ im Programm. Beide Rundgänge haben die Industrialisierung Sachsens zum Thema. Je nach Wahl wird der Akzent stärker auf das Unternehmertum oder auf zeitgenössische Kunst gelegt.

Bei den Projektangeboten steht das Prinzip „learning by doing“ im Mittelpunkt. Die Inhalte sind altersabhängig, orientieren sich am Unterrichtsthema und lassen den Spaß nicht zu kurz kommen:

- **Grundschüler** erhalten am Beispiel der Entstehung und Verarbeitung eines Fadens Einblick in den Herstellungsprozess eines Produktes der Region, lernen Lebensgewohnheiten, Arbeitswelt und Kinderspielzeug im Wandel der Zeit kennen und fertigen selbst ein Spielzeug.
- **Mittelschüler** und **Gymnasiasten** haben die Wahl zwischen vier verschiedenen Angeboten. Je nach Wunsch stehen Antriebe und Getriebe, die Entwicklung der Schreib- und Rechen-technik, die Geschichte der sächsischen Textilindustrie und Textiltechnik oder spanlose und spanabhebende Metallbearbeitung im Mittelpunkt.

Für alle Projekte stehen Arbeits- und Erkundungsbögen zur Verfügung.

Ohne die Unterstützung freier Mitarbeiter wären diese Angebote nicht umsetzbar. Die Kolleginnen und Kollegen verfügen auf ihren Gebieten über die erforderlichen Fachkenntnisse und sind bestrebt, das bestehende Programm weiter auszubauen.

Gut entwickelt hat sich die Zusammenarbeit mit den Schulämtern. Seit dem Jahr 2000 bietet das Industriemuseum regelmäßig Fortbildungen für Lehrerinnen und Lehrer an. Inhalt sind spezielle Themen der sächsischen Industriegeschichte und die Vorstellung neuer Sonderausstellungen oder museumspädagogischer Aktionen. Angesprochen werden Lehrkräfte der Grund-, Haupt- und Sonderschulen sowie der Gymnasien. Je nach Themenschwerpunkt sind auch Berufsschullehrerinnen und -lehrer willkommen. Gerade im Hinblick auf die Einführung der neuen Lehrpläne hat sich erwiesen, dass die Zusammenarbeit zwischen Museum und Fachberatern sehr nützlich ist.

Für die unterschiedlichen Alters- und Interessengruppen gibt es im Museum neben dem ständigen Angebot ein Ausstellungs- und Veranstaltungsprogramm mit zusätzlichen Highlights. Dazu gehören Sonderausstellungen, Vorträge, Lesungen und Konzertabende. Die Raumkapazitäten bieten darüber hinaus den passenden Rahmen für weitere Veranstaltungen. Als außergewöhnliche Kulisse für Theateraufführungen sind die Räume ebenso geeignet wie für Tagungen, Messen oder Produktpräsentationen.

Trotz dieser positiven Bilanz bleibt noch einiges zu tun.

Mit Unterstützung des Fördervereins ist unter dem Motto „SIMmini“ ein Programm für Vorschulkinder geplant. Ziel ist es, bei den Vorschulkindern Interesse für Technik und Industrie zu wecken. Teil des Vorhabens ist eine Exkursionsreihe. Noch in diesem Jahr sind unter Leitung von Barbara Einwag, Mitglied im Förderverein, die ersten Exkursionen statt. Der Besuch einer Senffabrik und einer Hotelküche sind vorgesehen.

Dem Anliegen, stärker als bisher physikalische Effekte und technische Prozesse zu veranschaulichen, will das Museum mit dem Bau weiterer Funktionsmodelle entsprechen. Dabei ist es auf die Unterstützung von Partnern angewiesen. Mit dem bereits in der Erprobung befindlichen Modell einer Brennstoffzelle, das der Förderverein zur Verfügung stellte, wird es künftig möglich sein, eine moderne Form der Energiegewinnung zu demonstrieren. Weitere Modelle könnten folgen, vielleicht im Außen- gelände des Museums. Ideen dazu gibt es auch von den Begründern des Chemnitzer Museums für Kinder Mufki e. V.

Informationen – Mitteilungen

- Wie vielleicht nicht allen Mitgliedern bekannt ist, hat der Förderverein die Betreuung des Fahrzeugdepots im Industriemuseum übernommen. An jedem Samstag übernehmen FIM-Mitglieder entweder zwischen 10:00 und 13:30 Uhr bzw. 13:30 und 17:00 Uhr die Aufsicht in diesem Objekt. Leider sind das gegenwärtig nur ca. zehn Personen, die sich in diese Arbeit teilen. Schön wäre es, wenn sich für diese ehrenamtliche Tätigkeit noch weitere Mitglieder melden, so dass die Arbeit künftig auf breitere Schultern gelegt werden kann.
- It. Hinweis vom August Horch Museum in Zwickau werden im Rahmen der Wiedereröffnung des rekonstruierten Stammhauses am 1. September, vormittags und nachmittags, die legendären AUTO-UNION Rennsportwagen „zum Start“ kommen. An der Glück-Auf-Brücke / Dresdner Straße wird eine „Rennstrecke“ abgesteckt sein, wo die Boliden fahren werden.

Diese Fahrzeuge werden aus Ingolstadt, bzw. dem Ausland, herangeschafft. Es handelt sich um ein äußerst seltenes Ereignis. Interessenten sollten zu genauen Startzeiten die Presse verfolgen, bzw. im Internet (<http://www.100jahre-auto.de>) nachschauen.

- Am 28. / 29. August gibt es Im IMC ein „**Uhriges Wochenende**“, das besondere Überraschungen für Kinder aller Altersgruppen bietet. Der Förderverein unterstützt diese Aktivitäten und lädt alle „Mitglieder-Opas bzw. -Omas und Eltern mit ihren Enkeln oder Kindern“ recht herzlich ein. Wir möchten gern einmal testen, wie Veranstaltungen für den Nachwuchs von unseren Mitgliedern angenommen werden.
- Am Dienstag, dem 26. Oktober, spricht Herr Prof. Dr.-Ing. Manfred Schulze von der Westsächsischen Hochschule Zwickau zum Thema: „Die Brennstoffzelle – eine umweltschonende Energiequelle“. Schwerpunkte des Vortrages sind: prinzipieller Aufbau und Wirkungsweise, Ausführungsformen, Einsatzbereiche und erforderliche Zusatzkomponenten. Der von der AGr Kfz-Technik organisierte Vortragsabend beginnt 18:00 Uhr im Seminarraum des IMC
- Stichwort „Internet“: unter <http://www.saechsisches-industriemuseum.de> oder über das Stichwort „**Vereinskurier**“ in einer Suchmaschine z. B. <http://www.google.de> können Sie sich über alle bisher erschienenen Vereinskuriere informieren.
- Das Sächsische Eisenbahnmuseum e.V. veranstaltet das diesjährige „Heizhausfest“ vom 26. bis 29. August. Eine Ausstellung historischer Schneepflüge und verschiedene Dieselloks der Deutschen Reichsbahn (BR V 100) werden zusätzlich zum eigenen Bestand gezeigt. Auch hier können aktuelle Informationen über das Internet (<http://www.sem-chemnitz.de>) abgerufen werden.
- In jedem Verein ist es notwendig, dass alle finanziellen Aktivitäten von Revisoren aus dem Verein geprüft werden. Zwei Vereinsmitglieder haben sich bereiterklärt, in Zukunft diese Funktion wahrzunehmen. Frau Gisela **Orantek** und Herr Klaus **Brösel** werden 2004 diese Kassenprüfung zunächst kommissarisch wahrnehmen. Zur Jahreshauptversammlung 2005 stellen sie sich den Mitgliedern des FIM zur Wahl. Weitere Kandidatenvorschläge können dem Geschäftsführer des FIM bis November 2004 genannt werden.
- Aus aktuellem Anlass weist die Redaktion darauf hin, dass Beiträge (einschl. Grafiken / Fotos) für den Vereinskurier 12 (Dezember 2004) drei Wochen vor Erscheinen, also am 26.11.2004 vorliegen müssen (außer aktuellen Informationen). Die Übergabe an die Redaktion kann per e-mail (siehe Impressum) oder auf Diskette (rtf-Dateien) erfolgen; auch maschinengeschriebene Texte, die gescannt werden können, werden angenommen. Die Bilder werden im Verkur dann in einer Größe 6x9 cm plziert (größere Bilder bilden Ausnahmen!), sie sollten also für dieses Format eine entsprechende Aussage besitzen.

FIM- Schmunzelecke:



Frau Otto:
„Und wenn Du einfach im dritten Arbeitstakt das Kraftstoff-Luft-Gemisch mit einem elektrischen Funken im oberen Totpunkt bei geschlossenen Ein- und Auslassventilen zündest, Nikolaus?“

Zeichnung: Eckard Staginnus

Impressum:
Herausgeber: Förderverein Industriemuseum Chemnitz e. V.
Redaktion: Ulrich Sacher (Ltg.) ☎ (03 71) 36 14 85 / ☎ (03 71) 3 34 96 61, ulrich.sacher@web.de
Peter Stölzel ☎ / ☎ (03 71) 72 45 38, pstoel@gmx.de

Für die Richtigkeit der Beiträge sind die Autoren verantwortlich, deren eigene Meinung wiedergegeben wird.



Wer die Technischen Sammlungen der Stadt Dresden betritt, wird durch die Ausstattung an Erhabenheit und Kaufmannsgeist der Zeit vor 100 Jahren erinnert. Hier waren die Büros von Heinrich Ernemann und seiner Direktoren und natürlich auch der Raum für die Präsentationsstücke. Heute stehen die weltberühmten Dresdner Kameras in den Vitrinen der ersten Etage; Museumspädagogen erzählen den Schülern vom Erfindergeist Dresdner Konstrukteure und den fleißigen Frauen in der Montage. Diese Kameras waren es, mit denen nicht nur bis zu 20.000 Mitarbeiter ihren Lebensunterhalt verdienten, sie brachten der Firma Weltruhm ein.

Im Oktober 1926 begann hier die Geschichte der Firma Zeiss Ikon. Unter der Führung von Zeiss Jena, die zeitweise 40% der Ernemann-Aktien erworben hatten, schmiedete eine Interessengemeinschaft aus dem Dresdner Werk Ica (Kameras), Ernemann (Kameras und Filmprojektoren), Contessa Nettel Stuttgart und der Goerz AG Berlin (Kameras) ein Unternehmen, das bereits bei der Gründung als größtes Unternehmen der Branche in Europa galt. 1932 entwickelte der Chefkonstrukteur Heinz Küppenbender die legendäre Contax bis zur Produktionsreife und wenige Jahre später die Contax S, Urtyp aller heute gebauten Spiegelreflexkameras.

Die Zerstörungen des Krieges überstand das Unternehmen fast unversehrt. Auf Befehl der Sowjetischen Besatzungsmacht wurde daraufhin die komplette Produktionslinie für die Contax demontiert und in Kiew (Ukraine) wieder aufgebaut.

In dieser Zeit beschloß die Hauptversammlung der Aktionäre – die Mehrheit der Aktienbesitzer lebte mittlerweile in Westdeutschland – die Verlegung des Firmensitzes nach Stuttgart. Rechtsstreite und ständige Umbenennungen bzw. Fusionen folgten. Heute gibt es den Namen Zeiss Ikon nicht mehr, nur der Name „Contax“ überlebte bei dem japanischen Unternehmen Yashica.

Foto/Text: Ulrich Sacher

Kreis: Dresden (Stadt)
Standort: 01277 Dresden, Junghansstr. 1



Mit der Benutzung des Personenaufzuges bietet sich die einzigartige Gelegenheit, schnell und sicher einen Höhenunterschied von 50 Metern zwischen Elbtal und dem Stadtteil Ostrau – dem Tor zum Schrammsteingebiet im Nationalpark Sächsische Schweiz – zu überwinden. Der Schandauer Hotelier Rudolf Sendig hatte sich genau vor einhundert Jahren mit dem Bau dieser Anlage die Aufgabe gestellt, den Besuch seiner repräsentativen Villen in Ostrau zu erleichtern. In seinen Memoiren „Im Hotel“ schreibt er später: „Hätte ich in die Zukunft blicken können, so wäre der Fahrstuhl noch einmal so hoch angelegt worden, denn es stellte sich heraus, daß der ... Weg von der Mündung des Fahrstuhles bis zur Höhe ... für den Transport der Gepäckstücke zu an-

strengend war“. Der freistehende, 60 Meter hohe, Turm wurde in schmiedeeiserner Konstruktion 1904 von der Firma Kelle & Hildebrandt errichtet und durch eine 35 Meter lange, drei Meter breite Brücke (Plateauhöhe 50 Meter) mit dem Waldweg verbunden. Den Aufzug lieferte die Dresdner Firma August Kühnscherf & Söhne. Entsprechend mündlicher Überlieferung wollte bei der ersten Fahrt mit dem Personenaufzug niemand mitfahren. Nachdem Sendig dafür einen Taler spendierte, soll der erste Fahrgast dann eine Frau gewesen sein.

Von 1985 bis 1990 wurde das technische Denkmal grundlegend rekonstruiert, die Technik erneuert und 1991 in städtisches Eigentum übernommen. Der TÜV Sachsen kontrolliert vierteljährlich die Anlage und achtet auf die Einhaltung der Sicherheit; jährlich überzeugen sich davon 100.000 Besucher

Foto/Text: Ulrich Sacher

Kreis: Sächsische Schweiz
Standort: 01814 Bad Schandau, Rudolf-Sendig-Str. 21