

LAUDATION ANLÄSSLICH DES 175. GEBURTSTAGES VON DR. PHIL. H. C. MAX MARIA VON WEBER

von Hartmut Herbst, Bochum

Kennen Sie Weber? Wir meinen in diesem besonderen Falle jedoch nicht Carl Maria von Weber, sondern seinen ersten Sohn, Max Maria, dessen 175. Geburtstag wir nicht ungewürdigt vorübergehen lassen wollten. Es gibt auch genügend Anlaß zu einer Würdigung, mit der wir dazu beitragen möchten, seine Persönlichkeit dem Vergessen zu entreißen.

1. Carl Maria von Webers Vaterfreuden

Philipp Christian Maximilian Maria von Weber wurde am 25. April 1822 als erster Sohn Carl Maria von Webers und dessen Ehefrau Caroline geb. Brandt in Dresden geboren. Die Namensgebung ist offenkundig auf den großen Erfolg des *Freischütz* in Berlin, speziell auf die Figur des Jägerburschen Max zurückzuführen. Das freudige Ereignis übermittelte der glückliche Vater dem besten Freund, Hinrich Lichtenstein, nach Berlin in einem Schreiben vom 28. April 1822 mit den Worten:¹

Kund und zu wißen Jedermann dem daran gelegen, daß meine geliebte Carolina mir den 25ten Aprill, Vormittags nach elf Uhr einen Sohn gebohren hat. Alles gieng so glücklich wie möglich. Meine Frau stillt selbst, der Junge zieht gehörig, und beide sind frisch und munter. Den 27ten erhielt er in der heiligen Taufe die Namen: Phillip, Christian, Maximilian Maria, und wird Max gerufen werden. Die Mutter grüßt alle Freunde aufs herzlichste.

Hier mein lieber Bruder hast Du die schönste Neuigkeit, die ich Dir schreiben konnte [...] ich bitte Dich schönstens allen meinen Lieben in Berlin die Ankunft des Mosje Max (oder Maz wie ihn meine Frau heißt) zu verkünden. ich umarme Dich und Deine liebe Victoire und die Kleinen herzlichst, und bin mit alter Treue und inniger Liebe

Dein Weber.

Auch auf der Fahrt zu den Proben und der Uraufführung von *Euryanthe* in Wien, am 16. September 1823 aus Teplitz schreibend, offenbarte der Vater gegenüber Caroline von Weber auf ergreifende Weise sein Familienglück:²

Mein geliebter Muks, jeden Augenblick bin ich bei Dir und Maxi gewesen, habe mit Euch gepappt, geschlafen etc. Wie wird es Dir gegangen sein? [...] Hätte ich nur schon Nachricht von Dir, wie es Max geht. Ich hoffe aber bestimmt gut. Ach was wurde mir das Herz so schwer, wie ganz anders werde ich die Reise zurück machen!!

Und am 5. Oktober 1823 schließlich schrieb Carl Maria von Weber aus Wien:³

[...] jetzt frage ich, wie es Dir vielgeliebtem Weibe und Max geht; träume mich zu ihnen. Der dumme Bub' kostet mich viel Geld. Wo ich ein Kind sehe, muß ich ihm 'was schenken, und die Kinder haben mich alle lieb. Neulich begegnete ich einem gar hübschen Jungen auf

¹ Carl Maria von Weber. *Briefe*, hg. von Hans Christoph Worbs, Frankfurt/M. 1982, S. 97-98

² a. a. O., S. 103

³ a. a. O., S. 110-111

der Straße, in Maxen's Alter; der gab mir gleich Pote, und wie ich wegging, streckte er die Händchen nach mir und rief immerfort "Papa"; das rührte mich so, daß ich bald geflennt hätte und mich fortmachen mußte.

2. Max Maria von Webers Kinder- und Jugendzeit

Dokumente über die Kindheit und Jugend des älteren Weber-Sohns nach dem Tod seines Vaters 1826 in London sind äußerst rar, umso interessanter sind die Auszüge aus Briefen von Caroline von Weber an Friedrich Wilhelm und Ida Jähns, die sich im Familienbesitz erhalten haben⁴. So teilt Caroline am 10. März 1833 mit: *Sie wünschen etwas über die Fähigkeit der Kinder in der Musik zu wissen. Leider hat mein guter stiller Max mit der äusseren Ähnlichkeit nicht das Talent des Vaters geerbt. Nichts wird ihm so schwer und zu nichts hat er so wenig Lust als zur Musik. Er wünscht ein Maler zu werden und zeigt auch dazu die besten Anlagen. Sein stilles tiefes Gemüth zeigt auch ganz zu diesem Beruf, und ich würde mich freuen, wenn er bei diesem Beruf verharrte.* Aber letztlich sollte bei der Wahl des zukünftigen Berufes, bestärkt durch den Rat Hinrich Lichtensteins, die Begeisterung für die Technik die musischen Ambitionen verdrängen. Nach dem frühen Tod des Vaters hatte die Mutter für Max Maria und seinen jüngeren Bruder Alexander neben dem Dresdner Hofrat Theodor Winkler den bereits erwähnten Berliner Freund Carl Maria von Webers, den Naturforscher Lichtenstein als Vormund bestellt. *Dem Einfluß dieses Mannes verdankte Max Maria wohl zunächst jene Richtung auf die Naturwissenschaften, welche für seine Weltauffassung entscheidend wurde, und der lebendige Schaffensdrang, der ihn beseelte, führte ihn der Technik zu,* heißt es 1881 im Nekrolog in der *Illustrierten Zeitung*⁵.

Professor Dr. med. Dr. phil. h. c. Martin Hinrich Lichtenstein (1780-1857) hatte in Jena und Helmstedt Medizin studiert und zog nach Erwerb des Doktorgrades im Jahre 1802 als Erzieher und Hausarzt mit dem holländischen Gouverneur General Jan Willem Janssens zum Kap der Guten Hoffnung. 1806 kehrte er nach Deutschland zurück und verfaßte sein zweibändiges Werk *Reisen im südlichen Afrika*. Durch den Erfolg dieses Werkes wurde ihm nahegelegt, sich an der neugegründeten Universität Berlins zu habilitieren. Lichtenstein erhielt daraufhin die Professur für Zoologie. Gemeinsam mit dem Generaldirektor der Königlichen preußischen Gärten Peter Joseph Lenné entwarf er den Plan eines Zoologischen Gartens auf der vergrößerten Rousseau-Insel im Tiergarten, der jedoch vorerst von Friedrich Wilhelm III. abgelehnt wurde. Nach dessen Tod ließ er seine Denkschrift *Gedanken über die Errichtung Zoologischer Gärten bei Berlin* über den mit ihm befreundeten Alexander von Humboldt dem preußischen König Friedrich Wilhelm IV. zuleiten. Mit Kabinettsorder vom 8. September 1841 wurde die Gründung der Gesellschaft des Zoologischen Gartens gestattet. Am 1. August 1844 konnte dann der *Zoologische Garten bei Berlin* mit Lichtenstein als erstem Direktor eröffnet werden. Der Zoo erwies sich jedoch anfangs wegen enormer finanzieller Schwierigkeiten bei seiner Unterhaltung und Erweiterung für ihn als großes Sorgenkind. Während einer Studienreise nach Dänemark erlag

⁴ Alle Zitate aus Briefen von Caroline von Weber an die Familie Jähns im folgenden Text sind diesen Auszügen entnommen. Ich danke Hans-Jürgen Freiherr von Weber für die freundliche Bereitstellung dieser und weiterer Dokumente.

⁵ M. J. [vermutlich Max Jähns], *Max Maria Frhr. v. Weber*, in: *Illustrierte Zeitung* vom 4. Juni 1881, S. 467-468, 471

Lichtenstein im Alter von 77 Jahren auf See zwischen Korsör und Kiel einem Herzschlag⁶. Im Freigelände des Berliner Zoos ist seine Bronzebüste zuvorderst in der Ahnengalerie der Zoo-direktoren zu finden.

Caroline von Weber vertraute dem Rat des Freundes. An Jähns schrieb sie am 30. Juli 1835: *die Zeit rückt heran, wo Max seine künftige Laufbahn wählen wird, und ohne seinen [Lichtensteins] Rath will und kann ich nichts beschliessen.* Auch der junge Max Maria scheint ein sehr enges Verhältnis zu seinem Vormund gehabt zu haben; am 26. September 1837 berichtete Caroline: *Max hängt mit ganzer Seele an seinem Pathen Heinrich Lichtenstein, der auch mit Hofrat Winkler in Dresden zusammen sein Vormund ist und ihn auf seinem Studiengang berät. Lichtenstein ist wie ein Vater zu ihm, und sie fügte hinzu: Mir ist 's, als scheine die Sonne, wenn ich das mild-freundliche Gesicht dieses Mannes sehe.*

Max Jähns schilderte neben der behutsamen Hinführung des jungen Max Maria zu den Naturwissenschaften durch Hinrich Lichtenstein jenen Zufall, der für seinen weiteren Lebensweg entscheidend gewesen ist:⁷

Da führte ihm der Zufall ein kleines Büchelchen in die Hand: "Sir John Herschels höchst merkwürdige astronomische Entdeckungen, den Mond und seine Bewohner betreffend" (Hamburg 1836), das im Sinne der heutigen wissenschaftlichen Phantasien Jules Vernes geschrieben war. Die Lectüre dieses Heftes, das Max zeitlebens wie ein Heiligtum aufbewahrt hat, entschied über die Wahl seines Lebensberufes. Sie warf ein ihn entzückendes Zauberlicht auf die Gebiete naturwissenschaftlichen und technischen Wissens, deren Studien er nun mit Feuereifer ergriff [...] und [er] beschloß, sich dem Eisenbahnwesen zu widmen. – Eine solche Berufswahl um die Wende der dreißiger und vierziger Jahre, als es noch fast gar keine Eisenbahnen in Deutschland gab, ist geradezu befremdend für einen jungen Freiherrn, dem Name und Verbindungen in den "alten Karrieren" das günstigste Fortkommen zu gewähren schienen und der noch dazu unter so mächtigen künstlerischen Impulsen aufgewachsen und poetisch entschieden begabt war. Er vollzog damit [...] sozusagen typisch den für unsere ganze neuere Kultur entscheidenden Übergang aus der Sphäre des Dichtens und Denkens in die der angewandten Tätigkeit, der realistischen Arbeit. Gewiß zeugt diese Wahl von seiner Empfindung für den Pulsschlag der Zeit wie von großer Selbständigkeit des Willens.

In Dresden verbrachte Max Maria seine Kindheit, die erste Schulzeit an einer Privatlehranstalt und die erste technische Fachausbildung ab Ostern 1836 als "Zögling" an der Technischen Bildungsanstalt zu Dresden, der Vorläuferinstitution der später zu hohem wissenschaftlichen Ansehen gelangten Königlich Sächsischen Technischen Hochschule⁸. Die Technische Bildungsanstalt zu Dresden war am 1. Mai 1828 durch den zu dieser Zeit im Königreich Sachsen noch geradezu allmächtigen Kabinettsminister Graf von Einsiedel in Anwesenheit der Mitglieder der *Landes-Oeconomie-Manufactur- und Commerciens-Deputation* auf der Brühlschen Terrasse

⁶ Heinz-Georg Klös, *Professor Dr. med. Dr. phil. h. c. Martin Hinrich Lichtenstein*, in: *Bongo [Schriften des Zoologischen Gartens zu Berlin]*, Berlin 5 (1981), S. 87-88

⁷ Max Jähns, *Max Maria Freiherr von Weber. Biographische Skizze*, in: Max Maria von Weber, *Aus der Welt der Arbeit. Gesammelte Schriften*, hg. von Maria von Wildenbruch, Berlin 1907, S. XVI-XVII

⁸ vgl. Julius Ambrosius Hülße, *Die Königliche Polytechnische Schule zu Dresden während der ersten 25 Jahre ihres Wirkens*, Dresden 1853

eröffnet worden. Der einstige Gartenpavillon des Grafen Brühl, der vor dieser Übernahme von der Industrie- und Sonntagsschule der Kunstakademie und als Werkstatt durch den Hofmechanikus Blochmann genutzt wurde, blieb fünf Jahre Domizil der Technischen Bildungsanstalt. 1833 wurde das Gebäude wieder der Kunstakademie zur Verfügung gestellt und später, bis zum Jahre 1861, als die fortgeschrittene Baufälligkeit und noch gering ausgeprägtes Denkmalpflegebewußtsein den Abriß veranlaßten, war dieser Pavillon Atelier des damals bedeutendsten deutschen Bildhauers, Ernst Rietschel.

Im Archiv der Technischen Universität Dresden befinden sich noch sechs Autographen aus dem Schriftwechsel Max Maria von Webers mit Professor Julius Ambrosius Hülße, dem Direktor der aus der Technischen Bildungsanstalt im Jahre 1850 hervorgegangenen Polytechnischen Schule zu Dresden, die sein Interesse für die wissenschaftliche Sammlungstätigkeit belegen. Es handelt sich hierbei um die bisher einzigen in Sachsen auffindbaren autographischen Belege der Verbundenheit von Webers mit seiner ersten ingenieurwissenschaftlichen Bildungsstätte⁹.

Neben dieser polytechnischen, nach damaligem Verständnis dem Anspruch einer ingenieurwissenschaftlichen Ausbildung gerecht werdenden Schulzeit vervollkommnete von Weber seine praktischen Kenntnisse in der durch Johann Andreas Schubert¹⁰ im Jahre 1836 begründeten Maschinenbauanstalt Dresden-Uebigau und der feinmechanischen Werkstatt von Friedrich Wilhelm Enzmann¹¹.

3. Berliner Studien

Auf Anraten Lichtensteins immatrikulierte sich von Weber 1840 an der Universität in Berlin und studierte dort bei Dove, Mitscherlich, Magnus u. a. in den folgenden zwei Jahren Naturwissenschaft, Nationalökonomie und moderne Sprachen. Dabei erließ der preußische König ihm als Sohn des großen deutschen Komponisten, dessen Kunst auch in Preußen unvergessen geblieben war, die Studiengelder¹².

Die Trennung war für die Mutter Caroline schmerzlich, auch wenn sie den Sohn, der im Hause von Friedrich Wilhelm Jähns logierte, in besten Händen wußte. Am 4. August 1839 schrieb sie an das Ehepaar Jähns: *Ich weiß nicht, ob Sie Lichtenstein gesprochen haben, und der Ihnen meinen Wunsch, den Max nach Berlin zu bringen, mitgeteilt hat. Der Entschluß, mich von dem guten Knaben zu trennen, kostet mich unendlich viel. Aber ich (sehe) ein, daß es zu seiner ferneren Ausbildung nötig ist, und so muß mein Mutterherz ja wohl das Opfer bringen. Weihnachten werde ich ihn selbst nach Berlin bringen und denke so lange dort zu bleiben, bis Max sich ein wenig an seinen neuen Aufenthaltsort gewöhnt hat. Ihr werdet ihm Bruder und Schwester sein und mit Rath und That unterstützen. Aber dennoch scheidet mich mit blutendem Herzen von ihm, und die Zeit der Trennung wird mit zu den traurigsten meines Lebens gehören.*

⁹ Technische Universität Dresden, Archiv, Bestand TH, Fak. für Maschinenwesen A/537-547

¹⁰ Schöpfer der ersten deutschen Dampflokomotive *Saxonia*, der mit wissenschaftlicher Berechnung den Bau der größten gemauerten Eisenbahn-Ziegelbrücke der Welt, der Göltzschtalbrücke, ermöglichte

¹¹ "Mechanikus und Optikus" (1802-1866), der 1839 in Dresden den Kamerabau begründete

¹² vgl. Carl Weihe, *Max Maria von Weber. Ein Lebensbild des Dichter-Ingenieurs mit Auszügen aus seinen Werken*, Berlin 1917

Neben diesem Universitätsstudium absolvierte Max Maria von Weber gleichzeitig ein Volontariat als "Freilehrling" im Konstruktionsbüro der Lokomotivfabrik von August Borsig in Berlin, um sich endgültig dem Eisenbahnfach zuzuwenden¹³. Dem technikgeschichtlich hochinteressanten Essay *Kleine Erinnerungen an große Menschen*, das Max Maria von Weber den großen Ingenieuren Isambart Kingdom Brunel, Mark Isambart Brunel, James Nasmyth, George Stephenson, August Borsig, Samuel Clegg und Karl Theodor Kunz widmete, ist die folgende, aus eigenem Erleben nachgezeichnete Schilderung August Borsigs zu entnehmen:¹⁴

Borsig, in dessen riesigem Etablissement ich während seines ersten Aufblühens als Zeichner im Constructions-Bureau fungirte, war eine geistig und körperlich gleich gewaltige, selbstgeschaffene, etwas grobkernig angelegte Natur. Sein Direktions-Talent grenzte an die Divination. Wen er von der Höhe seiner mächtigen Schultern herab mit seinen kleinen blitzenden Augen von Kopf bis Fuß gemustert hatte, der stand da, wo er ihn hinstellte, gewiß am rechten Platze. Ein Feldherrngenie ersten Ranges auf dem Felde der Technik, [...]. Borsig's schroffselbständiges Naturell hatte ihn, als Zögling des damals noch nicht lange organisirten "Gewerbe-Instituts", der etwas militärisch-straffen wissenschaftlichen Drillung Peter Christian Wilhelm Beuth's wenig Geschmack abgewinnen und daher auch keine Lorbeern erringen lassen. [...]

Es regte daher das Selbstgefühl des mächtigen Groß-Industriellen später heiter an, wenn der Geheimrath Beuth mit bevorzugten Zöglingen des "Gewerbe-Instituts" eine Instructions-Runde durch seine treffliche Fabrik machte, und er rief einst, als er den Geheimrath wieder einmal mit Jüngern kommen sah, genüchlich aus: "Da kommt er, der grobe Alte, der mir gesagt hat, ich solle Schuster, aber nicht Mechaniker werden, und will seinen Jungens bei mir zeigen, wie eine ordentliche Fabrik aussieht!"¹⁵ [...]

Am drastischsten aber trat Adolph Borsig's klare Anschauung über die Arbeitstheilung zwischen Theorie und Praxis in den Bestrebungen der Großindustrie hervor, als einst ein damals sehr bekannter Lehrer der Ingenieur-Wissenschaften an einer deutschen Hochschule, unter dessen Leitung eine große Maschinenfabrik vor Kurzem jämmerlich zu Grunde gegangen war, nachdem er Borsig's Etablissement besichtigt hatte, durch eine ungeschickte Aeüßerung einen seiner schlagenden Funken aus ihm hervorlockte.

"Vortrefflich!" hatte der Gelehrte ausgerufen. "In Technik und Organisation ist Ihre Fabrik gleich lobenswerth. Sie haben Großes geleistet. Was aber hätte erst aus einem Manne wie Sie werden müssen, wenn er im Besitze gründlicher theoretischer Kenntnisse wäre!" - "Das will ich Ihnen sagen, Herr Professor", hatte darauf Borsig, ihn nach seiner Art von der Höhe seiner herkulischen Gestalt herab mit dem Blicke messend, geäußert: "Vielleicht ein großer Mann, wahrscheinlich aber ein gelehrter Hanswurst, der seinen Aktionären das Geld aus der Tasche kalkuliert."

Sprach's und kehrte ihm den mächtigen Rücken.

¹³ vgl. Herbert Pönicke, *Max Maria von Weber*, in: *Sächsische Lebensbilder*, Bd. 2, Leipzig 1938, S. 408-415

¹⁴ Max Maria von Weber, *Kleine Erinnerungen an große Menschen*, in: *Vom rollenden Flügelrade. Skizzen und Bilder (Nachgelassenes Werk)*, mit einer biogr. Einl. von Major Max Jähns, Berlin 1882, S. 21-23; im Text wird durchgängig der Name Adolph Borsig verwendet, es handelt sich jedoch zweifelsfrei um August Borsig

¹⁵ vgl. auch F. von Kleist, *Zum 75jährigen Jubiläum der Firma A. Borsig*, in: *Dinglers Polytechnisches Journal*, Jg. 93, Bd. 327, Heft 43, Berlin 26. Oktober 1912, S. 673-675



Max Maria von Weber, Fotografie von Fritz Luckhart, Wien (1878)

Die folgenden Aussprüche, die August Borsig zugeschrieben werden, werfen ein weiteres bezeichnendes Licht auf solch "patriarchalisch-archetypische" Kultfiguren der frühen Phase der Industrialisierung vom Schlege eines "Vater Borsig", die noch jeden Mitarbeiter und jeden Winkel und von der Konstruktion bis zur Betriebsabrechnung alle Schwachstellen ihres Reiches kannten und beherrschten; die in jeder Beziehung bemüht waren, ihren Arbeitern Vorbild und Vaterfigur zu sein, darüber hinaus mit erheblichem Risiko Pionierleistungen erbrachten und sich selbst am wenigsten schonten. Sie herrschten in ihrem Imperium mit eigenen Gesetzen nach Borsigs Bekenntnis: *Hier gilt ein Wille, und das ist meiner!* In Borsigs Fabrik am Oranienburger Tor befand sich ein Turm, der in einer Mauernische die Bronzestatue eines Schmiedes enthielt. Der Aufforderung, ein Standbild des preußischen Königs anstelle des Schmiedes aufzustellen, soll August Borsig entgegengehalten haben: *Hier paßt kein König hin! Hier ist der Schmied König!*¹⁶

*Die Eindrücke, schreibt Berghaus, welche Max Maria von dem praktisch-genialen Schaffen Borsig's [...] empfang, die Studien, die er dabei machte, haben auf seine ganze nachfolgende Tätigkeit unverlöschliche Einflüsse geübt [...] Von da trat er seine eigentliche Eisenbahnlaufbahn an*¹⁷.

Max Maria von Weber schloß inzwischen sein Praktikum in Berlin mit der Lokomotivführer-Prüfung ab. Er hatte ein Jahr lang die Strecke Berlin-Jüterbog mit einer der Lokomotiven befahren, die der Konstruktion der "Beuth", Borsigs 24. Lokomotive, adäquat gewesen sein dürfte. Andere Quellen geben die Strecke Leipzig-Dresden an. Dieses drastische Erleben von Wind und Wetter, völlig ungeschützt auf dem Fahrstand damaliger Lokomotiven der Unbill aller Jahreszeiten ausgesetzt, dürfte einer der Beweggründe gewesen sein, daß von Weber in allen seinen Schriften sein Herz für die Technik und für jene zeitgemäß noch nicht in das Humboldtsche Bildungsideal einzuordnende untere Gesellschaftsschicht, die mit dieser Technik umzugehen wußte, so eindeutig und nachfühlend offenbarte.

So legte er auch später noch größten Wert auf diese gewonnenen praktischen Erfahrungen und den Habitus eines ausgebildeten "Lokomotivführers" mit entsprechender Berufserfahrung. Seinen Berufswunsch konsequent verfolgend, widmete sich von Weber weiterhin *dem Eisenbahn-Maschinenfache, anfangs unter Kirchweger's Leitung auf der Leipzig-Dresdener und Sächsisch-Bayerischen Bahn (1841-42), dann (1843) war er auf dem Werkstätten-Bureau der Bonn-Kölner Bahn praktisch thätig. Hierauf bereiste er Deutschland, Belgien, Frankreich und England, woselbst er bei längerem Aufenthalte unter Isamb. Brunnel in London und Rob. Stephenson in New-Castle [den schon zu Lebzeiten zur Legende gewordenen großen englischen Ingenieuren, H. H.] beschäftigt war*¹⁸.

Die große Popularität, schrieb Max Jähns, welche sein im Jahre 1826 zu London verstorbenen Vater in England genoß, öffnete dem Sohne alle Türen und alle Herzen. Die bedeutendsten Techniker kamen dem für sein Fach begeisterten, feurigen Jüngling auf das lebenswürdigste entgegen: vor allem K. J. Brunel, der Erbauer des Themse-Tunnels, dann die beiden

¹⁶ vgl. Fritz Pachtner, *August Borsig. Zeit, Leben u. Werk eines dt. Industrie Gründers*, Zeulenroda 1943, S. 152

¹⁷ vgl. A. Berghaus, *Max Maria Freiherr von Weber. Ein Lebensbild*, Berlin 1881, S. 8-9

¹⁸ *K. Ph. Max Maria von Weber* [Nekrolog], in: *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung*, hg. von Edmund Heusinger von Waldegg, Wiesbaden, Jg. 36 (1881), N. F. Bd. 18, S. 203-205

Stephenson, [...] Mandsley, Wheatstone u. a.¹⁹ Caroline von Weber hatte am 4. August 1844 an die Familie Jähns berichtet:

Max ist in London. Seine Aufnahme ist die schönste, welche wir uns wünschen können. Alles ereifert sich, ihm den Aufenthalt dort lehrreich und angenehm zu machen. Die Ersten seines Faches wie Stephenson und Brunel nehmen sich seiner mit führender Teilnahme an, zu allen Theatern, allen Concerten schickt man Karten. Max ist der Mann der Mode und fühlt sich, so geschmeichelt und geehrt, ganz behaglich dort. Er hat auch eine Maskenbüste des Vaters geschenkt bekommen, welche damals über seiner Leiche gemacht wurde, von welcher wir nie etwas erfahren haben. Max ist ganz entzückt von des Vaters Zügen und schreibt mit dem größten Enthousiasmus davon. Sein Besuch an des Vaters Sarg war höchst ergreifend und rührend. – In diesem Augenblicke ist er vielleicht schon in Schottland; denn den 1. August reiste er von London ab, um erst in 4 Wochen dorthin zurückzukehren, und sodann die Angelegenheit der Transaktion von des Vaters Asche zu betreiben, wozu ihm alles auf's freundlichste die Hand bietet. Sehr gerührt spricht er von der Anhänglichkeit Smarts. Er hat ihm des Vaters Zimmer gezeigt, welches er ganz in dem Zustand getroffen, wie Weber darin gewohnt hat. Überhaupt ist der Enthousiasmus für Weber in London groß und Max erntet jetzt, was der Vater gesäet. Von Brunells Familie schreibt er, daß sie höchst liebenswürdig sei und daß der geniale Erbauer des Tunnels²⁰ ihn wie einen Sohn aufgenommen. Was Max schon alles gesehen, wie grandios er das Leben beschreibt, kann ich Euch freilich in diesen Zeilen nicht genügend mitteilen²¹.

Maria von Wildenbruch überlieferte für diese wesentliche Zeit in Max Marias jungen Jahren auch seinen Ausspruch: *Mein Name ist ein goldener Schlüssel, der mir die Herzen der Menschen aufschließt²².*

Besonders von Webers Aufenthalt in England hat der Nachwelt zeitgenössische Berichte überliefert, wie sie in ihrer kultur- und technikhistorischen Bedeutung später lediglich von Max Eyth annähernd erreicht wurden. England setzte zu jener Zeit im Eisenbahn- und Maschinenbau weltweite Maßstäbe und wurde seit 1837 durch die zur Zeit ihrer Krönung gerade 18jährige Königin Victoria²³ regiert. Dies findet hier deshalb besondere Erwähnung, weil Königin Victoria am 10. Februar 1840 einen Wettiner ehelichte, der auf die Wissenschaftsentwicklung Englands und die außerordentlich bedeutsamen Weltausstellungen im 19. Jahrhundert großen Einfluß ausüben sollte: Prinz Albert²⁴.

¹⁹ Max Jähns, *Max Maria Freiherr von Weber. Biographische Skizze*, a. a. O., S. XVIII

²⁰ Mark Isambart Brunel (1769-1849), französischstämmiger englischer Ingenieur

²¹ vgl. dazu auch Herbert Pönicke, *Max Maria von Webers kulturgeschichtliche Bedeutung für Gesamtdeutschland*, in: *Hamburger mittel- und ostdeutsche Forschungen*, Bd. 1 (Hamburg 1957), S. 59-100

²² Maria von Wildenbruch, *Mein Vater. Jugenderinnerungen*, unveröff. Manuskript (Weimar 1916), Familienbesitz

²³ Alexandrina Victoria, geb. am 24. Mai 1819, Tochter von Prinzessin Marie Louisa Viktoria von Sachsen-Coburg und des Herzogs von Kent

²⁴ Franz Albert August Karl Emanuel, Prinz von Sachsen-Coburg-Gotha, 1819-1861; vgl. dazu *Jubilee Year of the Queens Reign: Her Majesty's Early Life*, in: *The Illustrated London News* 19. Juni 1886

Während dieser beanspruchenden theoretischen und praktischen Studien pflegte von Weber auch weiterhin seine kognitive Begabung, technische und naturhistorische Sachverhalte, von denen er wußte, daß das damalige Bildungsbürgertum mit Unverständnis reagieren mußte, in die Sprache der Poesie umzusetzen. Aus diesem wichtigen Lebensabschnitt geben wir das folgende Jugendgedicht wieder, das als eines der wenigen erhaltenen authentischen Quellen einen weiteren kleinen Einblick in diese besondere Begabung von Webers gestattet, da alle seine Tagebücher auf seinen Wunsch verbrannt werden mußten:²⁵

Die Uhr

Ob sich gar nichts regen will?
Ist die Geisterwelt selbst still?
Nicht ein einz'ger Ton gibt Kunde
Von der Erde weitem Runde,
Nur die Uhr mit leisem Munde
Kündet die entfloh'ne Stunde,
Und die seelbelebte Feder
Reget schnurrend leis die Räder,
Und der Zeiger immer treu,
Zeigt Uraltes ewig neu.

Sei begrüßet mir Du Geist,
Der die Ewigkeiten teilet,
Mit den Ewigkeiten eilet,
Einen Punkt doch stets umkreist.
Sei begrüßt als Bild vom Leben
Und dem höchsten schönsten Weben,
Einz'ger Geist, der um mich ist,
Der Du ewig lebend bist,
Todesmahner sei begrüßt!

4. Zurück nach Dresden

Mit der Studienreise nach England im Jahre 1844 fand die außerordentlich breit gefächerte Ausbildung Max Maria von Webers ihren vorläufigen Abschluß. Die Rückreise wurde noch durch die bewegende Heimführung des im Jahre 1826 in London beigesezten Vaters nach Dresden, die der Sohn begleitet hatte, zu einem vielbeachteten gesellschaftlichen Ereignis. Auf allen Stationen in Deutschland fand diese von Richard Wagner so sehr geförderte Aktion starke Beachtung. Wagner hielt auf dem katholischen Friedhof in Dresden-Friedrichstadt seine berühmt gewordene, flammend patriotische Gedächtnisrede.

Max Maria von Weber verfügte nunmehr über ein theoretisches und praktisches Rüstzeug, wie es in dieser Konstellation bei einem Eisenbahningenieur in Deutschland kaum noch einmal anzutreffen war und in dieser Form bislang auch nicht für erforderlich gehalten wurde. Bei ihm traf der Erfahrungsschatz und Pioniergeist englischer Empiriker zusammen mit dem naturwissenschaftlichen Grundwissen des deutschen Polytechnikers. Ergänzt wurde dieses Wissen sowohl durch die Vorlesungsbesuche Max Maria von Webers an der Berliner Universität als auch die praktischen Studien in der Maschinenbauanstalt Dresden-Uebigau, bei Borsig in Berlin, während der Lokomotivführerausbildung auf der Strecke Berlin-Jüterbog und der Tätigkeit als Eisenbahntechniker der Rheinischen Eisenbahn zwischen Köln und Bonn.

Als Staatsdiener fanden bislang in Deutschland traditionell nur Juristen Zugang zu oberen Hierarchieebenen. Die Berufsbezeichnung "Ingenieur" war zu dieser Zeit weder geschützt noch hinsichtlich eines bestimmten Anforderungsbildes eindeutig definiert und es bedurfte noch langjähriger Überzeugungsarbeit, die insbesondere durch den im Jahre 1856 in Alexisbad gegründeten Verein Deutscher Ingenieure (VDI) sowie die sich rasant zu Technischen Hochschulen entwickelnden Polytechnischen Schulen Deutschlands geführt wurde, um den Ingenieur und das durch ihn repräsentierte Tätigkeitsfeld gesellschaftlich gebührend anzuerkennen.

²⁵ Carl Weihe, a. a. O., S. 18-19

So fand die umfassende Ausbildung Max Maria von Webers, die wesentlich durch eine gesellschaftliche Bevorzugung als Namensträger des berühmten Vaters unterstützt wurde, schließlich den entsprechenden Wirkungskreis in dem für deutsche Verhältnisse beispielhaft aufstrebenden Eisenbahnwesen seiner sächsischen Heimat. Er übernahm zunächst (1846) die Maschinenmeisterstelle der Chemnitz-Riesaer Bahn, später auch die Leitung des Betriebes der Erzgebirgischen Eisenbahn; *im Jahre 1850 trat er in den sächsischen Staatsdienst ein und zwar zunächst als Director der Staatstelegraphen, dann (1852) als technisches Mitglied der kgl. Direction der Sächsisch östlichen Staatseisenbahnen in Dresden mit dem Titel eines Finanzrathes*²⁶.

Die bereits zur authentischen Beschreibung des Kindes- und Jugendalters Max Maria von Webers verwendeten Briefauszüge der Mutter an die befreundete Familie Jähns in Berlin geben weiteren Aufschluß über dessen Lebensstationen nach der Rückkehr in seine sächsische Heimat:

*Den 22. April 1846 heiratet Max*²⁷. *Den 23. Febr. 1847 wird ihm eine Tochter geboren*²⁸. *Max baut die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn, wohnt mit seiner Familie in Chemnitz*²⁹, *er ist Ingenieur der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn und Maschinenmeister.*

Den 22. März 1848: Revolution auch in Chemnitz, die Bürgerschaft bewaffnet sich, um einen Sturm der Bahnarbeiter abzuhalten, die mißlicher Verhältnisse des Chemnitz-Riesaer Directoriums der Eisenbahn wegen entlassen werden sollen. Max ist Communalgardist.

*Den 20. October 1848: Max (wurde) eine zweite Tochter geboren*³⁰.

Die Unkenntnis des Umfangs seines erstaunlichen Lebenswerkes verführte selbst Zeitgenossen, von Webers offensichtlich beeindruckendste literarische Zeugnisse als Hauptvermächnis zu werten und dabei seine praktische und ingenieurwissenschaftliche Bedeutung völlig zu vernachlässigen. Stellvertretend geht dies aus den Worten eines der vielen, kurz nach seinem Tode veröffentlichten Nekrologe deutlich hervor:³¹

v. Webers Bedeutung haftet nicht an ausgeführten Bauwerken oder selbst nur Projekten dazu; was er hierin in jüngeren Jahren, als er in der Praxis des Bauwesens stand, geschaffen hat, ist unbekannt. Desto zahlreicher und bedeutender sind die litterarischen Denkmale, die er sich gesetzt hat. Man darf von ihnen dreist behaupten, dass er in diesen alles, was bisher von einem Schriftsteller technischen Gebiets geleistet worden, übertrifft, wie es auch ferner unbestreitbar ist, dass es bisher keinen deutschen technischen Schriftsteller gibt, dessen Schriften sich auch nur annähernd einer so weit reichenden Verbreitung wie die v. Weber's zu erfreuen gehabt haben.

²⁶ K. Ph. Max Maria von Weber, in: *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens*, a. a. O., S. 203

²⁷ die Tochter des Geh. Justizrats Kramer in Köln, Katharina Huberta Kramer (7.9.1823-29.1.1874)

²⁸ Maria Karoline von Weber, gest. 1.7.1920 in Weimar, seit 12.4.1885 verehelicht mit dem Schriftsteller und Dramatiker Ernst Adam von Wildenbruch (1845-1909)

²⁹ am Holzmarkt, wie die Brieffragmente seiner Mutter Caroline an Max Maria und Katharina Huberta von Weber (in Familienbesitz) belegen

³⁰ Carolina Maria von Weber (1848-1878). Maria von Wildenbruch schreibt 1916 in ihren Aufzeichnungen *Mein Vater*: [...] *meine Schwester war seit Jahren nervenkrank in einer Anstalt bei Wien.*

³¹ -B.-, *Max Maria von Weber*, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 15, Nr. 41 (21. Mai 1881), S. 241

Diesem erfreulichen und in der Gegenwart kaum noch beachteten Aspekt aus Max Maria von Webers literarischem Lebenswerk widmet sich eine außerordentlich beachtenswerte neue Forschungsarbeit von Christiane Todrowski, auf die hiermit besonders hingewiesen werden soll³².

Ohne jedoch dieses literarische Verdienst auch nur im Geringsten schmälern zu wollen; die Aufarbeitung der zeitgenössischen Quellen und die gefundene erstaunliche Anzahl ingenieurwissenschaftlicher wie kulturgeschichtlicher Leistungen von Webers sollte den heutigen Ingenieuren und dem diesen Berufsstand repräsentierenden Verein Deutscher Ingenieure Anlaß geben, dem Vermächtnis dieser herausragenden und vielseitigen Persönlichkeit weitaus mehr Achtung entgegenzubringen!

Noch gibt es keinen Ruhm für den deutschen Techniker!, stellte von Weber in der Novelle *Im Hause Robert Stephenson* fest. Und als gering beachtete Botschaft für kommende Generationen ist aus dem Dialog *Wo steht der deutsche Techniker?* zu entnehmen³³:

Ehre für den, dem Ehre gebührt. Ich verlange den Ruhm für den Techniker, wenn sein Werk rühmendwert ist, so gut wie für Schriftsteller und Künstler.

Ich verlange, daß der Name des Technikers, der eine gute, große Tat in seiner Kunst getan hat, genannt werde von Behörden und Privaten, die es angeht.

Ich verlange für den deutschen Techniker seinen Ehrenplatz in den Ruhmeshallen seiner Nation, seine Bildsäule wie sie England im Westminster Stephenson und auf öffentlichen Plätzen Locke und Brunel errichtete, – seinen Namen im Munde des Volkes!

Daß diese einprägsamen Worte, eine in Deutschland offensichtlich unüberwindbare Kultur- und Geisteshaltung anprangernd, einmal direkten Bezug auf seine eigene Person nehmen würden, konnte von Weber nicht ahnen, unterstreicht jedoch sehr drastisch deren kultur- und sozialhistorische Bedeutung.

Die oben zitierte Aussage, *v. Webers Bedeutung haftet nicht an ausgeführten Bauwerken oder selbst nur Projekten dazu*, sollten wir jedoch so nicht stehen lassen! Aus den umfangreichen und bedeutenden Leistungen von Webers sind aus heutiger Sicht neben seinem literarischen Kulturschaffen eine ungeahnte und erstaunliche Fülle ingenieurwissenschaftlicher Leistungen bei der Genesis des Verkehrswesens und der Verkehrssicherheit von Bedeutung und erwähnenswert. Hierzu sind beispielhafte Konstruktions- und Projektierungsleistungen ebenso zu rechnen, wie die vielfältigen fachwissenschaftlichen Veröffentlichungen, die von Weber den internationalen Ruf eines bedeutenden Eisenbahningenieurs einbrachten.

Weiterhin zu nennen ist die außerordentliche Gründlichkeit von Webers bei der Synthese ingenieurwissenschaftlicher Probleme, der er in bis dahin noch nie dagewesener wissenschaftlicher Analyse eine Kulturgeschichte der Technik und Naturwissenschaften voran- und gegenüberstellt. Ganz besonders deutlich tritt dieses Novum in seinem Entwurf zu einer einheitlichen deutschen Signal- und Telegraphenordnung aus dem Jahre 1867 zutage.

³² Christiane Todrowski, *Bürgerliche Technik-"Utopisten". Ein Beitrag zur Funktion von Fortschrittsoptimismus und Technikeuphorie im bürgerlichen Denken des 19. Jahrhunderts, dargestellt am Beispiel der Publikationen Max Eyths und Max Maria von Webers*, Inaugural-Dissertation, Westfälische Wilhelms-Universität Münster (Westf.) 1996

³³ Max Maria von Weber, *Wo steht der deutsche Techniker? Ein Gespräch unter vier Augen*, in: Max Maria von Weber, *Aus der Welt der Arbeit*, a. a. O., S. 490

5. Technische Erfindungsprivilegien

Die erste ingenieurwissenschaftliche Anerkennung dürfte sich Max Maria von Weber mit dem ihm am 3. Dezember 1845 erteilten Erfindungsprivilegium (Patent, ein Patentgesetz gab es zu jener Zeit noch nicht) auf *die Vorrichtung zum Ausweichen auf Eisenbahnen* sowie einem weiteren vom 14. Januar 1850, *die Vorrichtung zum Messen des Druckes elastischer und unelastischer Flüssigkeiten* betreffend, erworben haben³⁴.

Ein sicherheitstechnisch relevantes Erfindungsprivilegium von Webers mit der Nr. 1421 und einer beantragten Patentdauer von 1862-1872 in der Klasse IX. Verkehrswesen *Vorrichtung zum Controliren der Dauer der Fahrt und des Aufenthaltes der Eisenbahnzüge. Uhr mit pendelndem Schreibstift* wird selbst noch im Jahre 1878 im *Civilingenieur*³⁵ erläutert. Nach dieser Erläuterung und bildhaften Darstellung dürfte es sich bei dieser Erfindung um den Prototyp des noch in der Gegenwart sicherheitstechnisch außerordentlich wichtigen Fahrten-schreibers im Straßen-Güterkraftverkehr handeln.

6. Als Konstrukteur und Projektant, Verkehrsplaner und Architekt

Unter Berufung auf das *Polytechnische Centralblatt* (1848, S. 273) und *Dingler's Polytechnisches Journal* (Bd. 167, S. 412) erfolgte selbst noch im Jahre 1870, also 22 Jahre später, durch den Stuttgarter Professor Sonne der besondere Hinweis auf die *vom Eisenbahndirector von Weber construirte Schienenbiegemaschine. Nach v. Weber [...] biegen 4 geübte Arbeiter in einem Tage von 12 Stunden 80 Schienen*. Eine derartig mechanisierte und präzisere Technologie dürfte ein wesentlich besseres Gleichmaß im Kurvenradius einer Strecke gewährleisten haben. Das gilt vor allen Dingen gegenüber der vorhergehenden recht martialischen, ungenauen und sicherheitstechnisch sehr bedenklichen Verfahrensweise, sich *mit einfachen Vorkehrungen und namentlich mit dem Biegen der Schienen durch Fallenlassen* an Ort und Stelle zu begnügen³⁶.

Ferner war von Weber maßgeblich beim Ausbau des Chemnitzer Bahnhofes sowie dem aus Sicherheitsgründen verstärkt betriebenen Austausch der ehemals hölzernen Viadukte Sachsens durch Stahlbrücken beteiligt. Während sich jedoch für die von Pönicke³⁷ erwähnte Beteiligung von Webers am Ausbau des Chemnitzer Bahnhofes keine weiteren detaillierten Belege finden ließen, verdient seine bislang völlig unbeachtete Projektierungsleistung für den Böhmisches Bahnhof in Dresden, dessen fortschrittliche logistische Gestaltung auch noch neun Jahre später in der Fachwelt als beispielhaft vorgestellt wurde, besondere Beachtung. Max Maria von Weber selbst begründete die Notwendigkeit der erstmaligen Verlegung eines Personen-Hauptbahnhofes zur Altstädter Seite Dresdens sowie dessen völlig neuartige Logistik im Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen des Jahres 1867 sehr sorgfältig.

³⁴ vgl. Herbert Pönicke, *Max Maria von Webers kulturgeschichtliche Bedeutung ...*, a. a. O., S. 64

³⁵ Karl Ernst Hartig, *Zur Statistik der Erfindungsprivilegien im Königreiche Sachsen*, in: *Der Civilingenieur*, Freiberg 24 (1878)

³⁶ Eduard Sonne, *Der Eisenbahnbau, Capitel VIII: Bettung, Legen des Oberbaues, Oberbau-Geräthe*, in: *Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik* [Bd. 1], hg. von Edmund Heusinger von Waldegg, Leipzig 1870, S. 254-279

³⁷ Herbert Pönicke, *Max Maria von Webers kulturgeschichtliche Bedeutung ...*, a. a. O., S. 65

In der neueren Literatur zur sächsischen Eisenbahngeschichte findet Max Maria von Weber leider keine Erwähnung. So ist es auch folgerichtig, daß die Verdienste um die Projektierung und Architektur dieses außergewöhnlichen Böhmisches Bahnhofs in Dresden, der am 1. August 1864 eingeweiht wurde, nur im Zusammenhang mit den Namen von Finanzrat Robert Wilke, Sektionsingenieur Lehmann sowie der Oberlandbaumeister Moritz Haenel und Adolph Canzler gebracht werden³⁸.

Da es sich auch im Falle des Dresdner Böhmisches Bahnhofs um eine sehr bedauerliche Ignoranz gegenüber ganz bedeutenden Ingenieurleistungen Max Maria von Webers handelt, lassen wir ihn selbst kurz zu diesem, seinerzeit bedeutenden Verkehrsbau zu Wort kommen, ohne auf die beispielhaften logistischen Inhalte und technischen Details einzugehen:³⁹

Das ausgeführte Gebäude [...] liegt an einem grossen mit 2 Springbrunnen und Gebüschanlagen gezierten Platze, der von Auslauf zweier Hauptstraßen Dresdens: der Prager und der Carolastrasse nach Ost und West begrenzt wird, mit der Bahnfronte nach Süd-Süd-West gekehrt, und ist in dem, fast sämtlichen neuen Dresdener Gebäuden eigenthümlichen, in nicht sehr glücklicher Nachfolge fein stylisirter Semperscher Vorgänge[r] entwickelten, etwas abblassten Renaissancestyle gebaut.

7. Als Wegbereiter, Konstrukteur und Statistiker der Verkehrssicherheit

Max Maria von Webers Werk *Die Technik des Eisenbahnbetriebes in Bezug auf die Sicherheit desselben* dürfte für die Nachwelt die früheste und bedeutendste Quelle für die Geschichte der Verkehrssicherheitstechnik darstellen. In der im Juli 1854 verfaßten Vorrede zu diesem wichtigen Werke stellte er für seine Zeitgenossen den Wert des umfangreichen statistischen Zahlenmaterials und dessen angemessene Auswertung fest:⁴⁰

Habent sua fata libelli [Bücher haben ihre Schicksale, Anm. d. V.], sagt der alte Spruch und bei den meisten Büchern ist es in ziemlich undurchdringliches Geheimnis gehüllt. Nicht so bei dem vorliegenden kleinen Buche. Das Schicksal desselben ist leicht zu prophezeien. Es wird am wenigsten von denen gelesen werden, denen es am nächsten angeht, und denen diese Lecture am nützlichsten sein würde [...]

Einen Versuch, um zu zeigen, wie ungefähr eine derartige Behandlung der Statistik begonnen und benutzt werden könnte, legt der Verfasser in den nachfolgenden Blättern dem Publicum vor. Um nicht in das Planlose geführt zu werden, hat er die Eisenbahntechnik nur in einer Beziehung, in der auf Sicherheit des Betriebes, betrachtet und doch ist es ein Versuch, mit allen Mängeln und Fehlern eines solchen, geblieben. Die, für seine Zwecke, ungemein unvollkommene Statistik hat ihn sehr häufig im Stiche gelassen, er hat an Krücken gehen müssen, wo spätere, glücklichere Bearbeiter, denen vielleicht einige wenige gut construirte Tabellen mehr zu Gebote stehen, laufen oder fliegen werden.

³⁸ vgl. Manfred Weisbrod, *Hochbauten sächsischer Eisenbahnen*, in: *Sachsen-Report. Sächsische Eisenbahngeschichte. Teil 2: 1880-1920*, Eisenbahn-Journal, Fürstenfeldbruck, archiv I/1995; Manfred Berger und Manfred Weisbrod, *Die alten Dresdener Bahnhöfe*, in: *Über 150 Jahre Dresdener Bahnhöfe*, Eisenbahn-Journal, Fürstenfeldbruck, special 6/1991

³⁹ Max Maria von Weber, *Das neue Gebäude für den Personen-Verkehr zu Altstadt-Dresden*, in: *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung*, Wiesbaden, Jg. 22 (1867), N. F. Bd. 4, S. 3

⁴⁰ Max Maria von Weber, *Die Technik des Eisenbahnbetriebes in bezug auf die Sicherheit desselben*, Leipzig 1854

Doch hat ihn seine Liebe für das Fach, für welches er von Jugend auf erzogen, mit dem er aufgewachsen ist, in dem er sich durch Ausfüllen der Funktionen aller Grade, durch eigene Kenntnissnahme von fast allem Guten, was in Europa im Eisenbahnwesen geschaffen worden ist, wohl eben so gründlich gebildet hat, wie irgend Einer, der in Eisenbahnverwaltungen sitzt, selbst auf die Gefahr des Tadels der Kritik hin, den Versuch wagen lassen. Er wird diesen Tadel, wenn er von kompetenter Seite herkommt, bescheiden und treulich ehren und beachten, das dilettantische Naserümpfen, das stupide Lächeln der geistigen Impotenz und die Silben- und Zahlenstecherei aber ohne Beschwerden ertragen.

Eine Fotografie aus dem Jahre 1893, die während des Baus des Dresdner Hauptbahnhofs entstand⁴¹, belegt, daß am benachbarten Böhmischen Bahnhof in südlicher Richtung eine niveaugleiche Kreuzung der stark frequentierten Prager Straße mit den südlich gelegenen Eisenbahngleisen bestand. Daß solcherart Übergänge besondere Gefahrenquellen darstellten, ist ganz offenkundig. Die Fotografie belegt ferner eine doppelseitige Beschränkung dieses Überganges, deren Konstruktion und Einsatz als "Schlagbarriere" in dieser dargestellten Form auf Max Maria von Weber und das Jahr 1868 zurückzuführen ist.

Aus anderer Quelle geht von Webers bedeutende Mitwirkung in den *Technischen Vereinbarungen* hervor, die erste länderübergreifende gesetzliche Bestimmungen zur weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens und für die Sicherheit dieses Verkehrssystems veranlaßten, und die in von Weber, wie wir bereits in Erfahrung bringen konnten, ihren frühesten Verfechter hatten.

8. Als Pionier im deutschen Brückenbau

Der Ruhm, als erster Ingenieur im deutschen Brückenbau eine Gitterbrücke ausschließlich aus gewalztem Schmiedeeisen (also Stahl) konstruiert und gebaut zu haben, die zudem als Vorbild für die Stahlkonstruktionen von fünf weiteren Eisenbahn-Brückenbauten im Königreich Sachsen diente, gebührt nach gegenwärtiger Quellenlage eindeutig Max Maria von Weber. Bedauerlicherweise ist dieser Sachverhalt jedoch selbst in seinem Heimatland Sachsen bis zur Gegenwart noch nicht zur Kenntnis genommen und gewürdigt worden.

Noch bevor der damalige Direktor der *Königlich Bayerischen Eisenbahnkommission* Friedrich August von Pauli sowie der "Altmeister der deutschen Brückenbaukunst" Heinrich Gerber in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts weltweit den Stahlbrückenbau mit zuverlässigen Konstruktions- und Berechnungsgrundlagen wissenschaftlich beeinflussen konnten, hatte Max Maria von Weber bereits die erste deutsche Stahlbau-Gitterbrücke über die Flöha im sächsischen Olbernhau konstruiert und errichtet. Dabei hatte er die Konstruktionsunterlagen zu dieser Brücke im Auftrag des sächsischen Finanzministeriums bereits im Sommer 1850 ausgearbeitet, mußte sich allerdings in Ermangelung nutzbarer theoretischer Berechnungsgrundlagen mit den *Fairbairn'schen Regeln für die Construction hoher und steifgehaltener Träger* begnügen. Auch die *Theorie der Brückenbalken-Systeme*, eine der bahnbrechenden wissenschaftlichen Arbeiten von Johann Wilhelm Schwedler lag zu dieser Zeit noch nicht vor⁴².

⁴¹ in Manfred Weisbrod, *Hochbauten sächsischer Eisenbahnen*, a. a. O.

⁴² vgl. -Pbg.-, *Gedächtnisfeier für Johann Wilhelm Schwedler*, in: *Deutsche Bauzeitung* vom 28. November 1894; Herbert Ricken, *Über die Geschichte der Bauingenieurwissenschaften, vor allem über ihre Funktion in Erziehung und Ausbildung von Bauingenieuren*, in: *Wiss. Berichte der TH Leipzig*, H. 2 (1987), S. 7-12

Da von Webers Brücke direkt zum *Restaurant zur Kegelschmiede* führte (vordem betrieb dort ein Schmied namens Kögel sein Handwerk), wurde sie daraufhin im Volksmund kurzerhand "Kegelbrücke" genannt⁴³. Heute sind lediglich noch die 1967 beim Abbruch geborgenen Wappen, die im Stadtmuseum von Olbernhau aufbewahrt werden, sowie einige ältere Ansichtskarten Beleg für die ehemals langjährige Existenz der ersten Stahl-Gitterbrücke in Deutschland.

Diese Zusammenhänge sind auch besonders deshalb der Vergessenheit zu entreißen, da der Name Max Maria von Webers in heutiger Zeit, weder allgemein in Deutschland, noch speziell in seinem Heimatland Sachsen, erwähnt oder beachtet wird und selbst diese herausragende Pionierleistung des kühnen Ersatzes von Holz und Gußeisen durch den erstmaligen Einsatz von Stahl an einer deutschen Bau- und Tragwerkskonstruktion in der Technikgeschichte nicht in entsprechender Weise gewürdigt wird.

Aus der bereits zitierten Zusammenstellung von Korrespondenzen Caroline von Webers mit der befreundeten Familie des Musikdirektors Jähns in Berlin gehen die folgenden weiteren Informationen über Max Maria von Webers Lebensweg hervor:

Den 2. November 1849: Max erhält eine Anstellung im Finanzministerium (Finanzrat), welche ihm für die Zukunft den schönsten Wirkungskreis verspricht. Es wird ein technisches Bureau errichtet, dessen Vorsteher Herr von Ehrenstein ist, der Max persönlich wohl will und ihm, ohne sein Ansuchen die zweite Stelle unter sich anbietet.

Den 19. Nov. 1849: wird Max ein Sohn geboren⁴⁴. Die Mutter schreibt: "Den Abend vor meinem Geburtstage hielt Max seinen Einzug hier, und wollte er nächsten Tag seine neue Stellung auf dem Ministerium antreten, weil er hoffte, der Geburtstag von Vater und Mutter würde ihm Glück bringen [...] Nun schenkte ihm Gott noch ein Gnadenzeichen in der Geburt des ersehnten Sohnes und wir hoffen, er werde ferner Maxens reges Streben segnen." Die neue Anstellung bringt die Verpflichtung mit sich, häufig die Königl. Eisenbahnen zu bereisen und darüber zu referieren.

Den 22. Dec. 1849: Max wird als Freimaurer aufgenommen. So viel Arbeit er nun auch hat, am Morgen zuhause bis halb 10 Uhr, dann auf dem Ministerium bis 2-3 Uhr, um 5 Vortrag bis 8 Uhr, dann sind die Vorträge noch zuhause zu ändern etc. So ist er doch heiter und wohl, denn er geht ja nun mit Menschen um, von denen er etwas lernen kann, und deren feine Bildung ihm wohl thut. Die Minister sind zuvorkommend und freundlich mit ihm, ziehen ihn in ihre Privatkreise. Er richtet Telegraphenverbindungen ein im Gebirge im Jahre 1850.

Mai 1850: Max wird zum Direktor der Staatseisenbahnen ernannt. Das Telegraphenamt ist ihm gewidmet und bedarf seiner ganzen Thätigkeit nicht mehr. Er behält darüber die Oberaufsicht als technischer Beirath. Sein Titel ist Staatseisenbahndirektor. Er macht Reisen nach Berlin, an den Rhein und Tyrol [...] im Auftrage des Staates.

⁴³ vgl. H. Saalfrank, *Die alte Kegelschmiede*, in: *Erzgeb. Kurier* 3 (1992), Nr. 5 (6./7. Februar); *Restaurant zur Kegelschmiede*, in: *Erzgeb. Generalanzeiger* vom 9. Februar 1904

⁴⁴ Alexander Eduard Karl Maria von Weber, verst. 15.12.1897, verehelicht seit 2.7.1877 mit Marion Mathilde Schwabe (25.3.1856-10.4.1931)

Die Zeit von 1850 bis 1870 wurde für Max Maria von Weber zu einer außerordentlich schaffensreichen und kreativen Tätigkeitsperiode, in der er alle Register seiner breitgefächerten kognitiven Begabungsformen und hohen Allgemeinbildung nutzen konnte. Damit entwickelte er sich zu jener kultur- und technikhistorisch bedeutsamen Persönlichkeit Sachsens, die auf vielseitigen Gebieten an der Genesis heutiger Wissenschaftszweige Anteil hatte. Ihn lediglich als bedeutsamen Eisenbahntechniker des 19. Jahrhunderts abzutun, würde dem Lebenswerk von Webers also ebensowenig gerecht, wie ihn ausschließlich als Technikphilosoph und -poet einzustufen.

In Max Maria von Webers literarischen Werken besitzt die Nachwelt eine immense und noch weiter zu erschließende Hinterlassenschaft, die er neben seiner stark beanspruchenden beruflichen Tätigkeit in Dresden und Wien geschaffen hat. Besonders in seinen auch international stark beachteten Schriften, Gutachten und praxisbezogenen Innovationen zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, die ihn international als gefragten Fachmann auswiesen, kommt diese weitreichende Wirksamkeit zum Ausdruck.

9. Als Reformator des Telegraphen- und Signalwesens der Eisenbahnen

In seinem Werk *Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen* widmet sich von Weber mit unglaublichem Fleiß einem Thema, das selbst in heutiger Zeit noch nicht in seinem Sinne befriedigend gelöst ist. So gibt es auch in der Gegenwart in Europa und sogar in den deutschen Bundesländern auf den Eisenbahnstrecken unterschiedliche Signale mit unterschiedlichen optischen Merkmalen, vergleichbar den verschiedenen Straßenverkehrsschildern.

Auf den preußisch-österreichischen Krieg eingehend, der zu dieser Zeit wütet, läßt von Weber dieses sicherheitstechnisch bedeutende Werk mit den Worten ausklingen:⁴⁵

So streut auch die schmerzlichste Erscheinung im Völkerleben überall die über kurz oder lang aufgehende Saat der Erkenntnis und jedem kleinsten Zweige derselben wächst sein Theil zu bei grossen, allgemeinen Bestrebungen auf E i n h e i t l i c h k e i t u n d E i n - h e i t.

Im Vorwort erfahren wir um die Bedeutung von Webers Arbeit, die zu einer Zeit verfaßt wurde, als Deutschland noch in viele Kleinstaaten zersplittert war:⁴⁶

Das deutsche Eisenbahn-Signalwesen ist ein Chaos von Zeichen und Erscheinungen, die kaum vielgestaltiger und bunter sein könnten, wenn deren Schöpfer ihrer Phantasie mit dem Kaleidoskop zu Hülfe gekommen wären.

Von außerordentlichem kulturgeschichtlichem Interesse sind die in von Webers Vorwort angekündigten Studien zur historischen Entwicklung des Signalwesens. Die 184 Anmerkungen dieses Werkes, der weitaus größere Teil Hinweise auf verwendete Literaturquellen, belegen sehr deutlich den hohen wissenschaftlichen Wert dieser Arbeit. Auch damit setzte sich von Weber zu einem sehr frühen Zeitpunkt ein viel zu gering beachtetes und genutztes Denkmal in der Technikgeschichtsschreibung.

⁴⁵ Max Maria von Weber, *Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen. Geschichte und Technik desselben*, Weimar 1867, S. 319

⁴⁶ . a. a. O., S. V

Neben den bedeutenden fachwissenschaftlichen Arbeiten bringen Max Maria von Webers kultur- und technikgeschichtliche Novellen und Zeitbilder in einer bis dahin literaturgeschichtlich noch nie dagewesenen Form die Themen von Technik und Arbeit in die zur damaligen Zeit bereits sehr vielfältige literarische deutsche Landschaft. Hierzu zählen insbesondere *Aus der Welt der Arbeit* (Berlin 1865), *Werke und Tage* (Weimar 1869), *Schauen und Schaffen* (Stuttgart 1878) und *Vom rollenden Flügelrade* (postum erschienen, Berlin 1882) und die noch im Jahre 1917 im Selbstverlag des Vereins Deutscher Ingenieure erschienenen *Auszüge aus seinen Werken*. Die *Allgemeine Deutsche Biographie* vermerkt zu diesen literarischen Werken:⁴⁷

In ihnen erhebt sich W. zu einer Verklärung der Arbeit und der Technik, insbesondere des Eisenbahnwesens, indem er mit köstlicher Frische die bis dahin kaum erkannte oder absichtlich verkannte Poesie zur Geltung bringt, welche das bunte, schnell pulsirende, von Dampf und Elektrizität beseelte Leben des modernen Verkehrs erfüllt. Durch diese Schriften hat er eine für unsere Weltauffassung und litterarische Entwicklung überaus wichtige Ader der Dichtung erschlossen, hat "die technische Novelle" geschaffen.

An anderer Stelle heißt es dort: *Weber's Freunde rühmten ihn den Eisenbahnphilosophen, und dem entspricht es, daß die Universität Leipzig ihn 1872 zum Ehrendoctor der Philosophie promovirte.*

Aus heutiger Sicht sollte jedoch insbesondere die noch gar nicht zeitgemäße Aufmerksamkeit gewürdigt werden, die von Weber seinen Dienstbefohlenen, dem schaffenden Volk, dessen Sorgen und Nöten, Erschwernissen und Gefährdungen angedeihen ließ. In dieser klaren und mitfühlenden Form sprach bisher kein Ingenieur und schon gar kein Angehöriger des deutschen Bildungsbürgertums die Probleme der schweren körperlichen Arbeit und des entbehrungsreichen Daseins der schaffenden Menschen an. Mit Fug und Recht kann somit Max Maria von Weber der Rang des Pioniers und leidenschaftlichen Verfechters eines sehr frühen Humanitätsideals menschlicher Arbeit zugebilligt werden. Eine solch humanistische Geisteshaltung in einer Zeit zu offenbaren, in der die Disziplinierung unterer Chargen eines ungebildeten Proletariats in allen europäischen Ländern, die aus dem Stadium der Manufaktur zur großen Industrie strebten, nach hierarchisch strengen Maßstäben erfolgte, erforderte besonders ausgeprägte humanistische Wertvorstellungen und uneigennützig Zivildourage.

Im Jahre 1881, dem letzten Lebensjahr Max Maria von Webers, veröffentlichte die *Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins* seinen letzten technikpublizistischen Beitrag mit dem Titel *Der Aquädukt von Lissabon – nach dem Portugiesischen des Major Chelmicky und anderen Quellen*. Der Beitrag wurde mit dem folgenden ehrenden Nekrolog der Zeitschrift auf Max Maria von Weber begleitet:

Während der Drucklegung dieses Aufsatzes starb dessen hochverdienter Verfasser, Herr Hofrath M. M. Baron von Weber. Sein unerwartetes Hinscheiden wurde von der gesamten technischen Welt als ein wahrer und großer Verlust auf's Tiefste betrauert und zahlreiche Kundgebungen gaben diesem Gefühle Ausdruck. Indem wir uns diesen letzteren anschließen, glauben wir zur Ehre des Andenkens des berühmten Fachmannes unser Bestes beizutragen, daß wir diese seine letzte literarische Arbeit hiemit unseren Lesern vorlegen.

⁴⁷ Max Jähns, Artikel *Weber, Frhr. Max Maria v.*, in: *Allgemeine Deutsche Biographie*, Bd. 41, Leipzig 1896, S. 321-333; hier S. 352

Selbst noch 42 Jahre später, anlässlich des 75jährigen Bestehens des *Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins* im Jahre 1923, wurde Max Maria von Webers Wirken zur Stellung der Technik und ihres Repräsentanten, des Ingenieurs, in der Gesellschaft gewürdigt:⁴⁸

Den Ständesfragen hat natürlich stets die besondere Obsorge des Vereines gegolten; seit 1877, wo Max Maria v. Weber im Verein mit nachhaltiger Wirkung einen Vortrag "Die Stellung der Techniker im staatlichen und sozialen Leben" hielt, besteht für Ständesfragen ein eigener ständiger Ausschuß (Stellung der Techniker).

10. Als Vortragender Geheimer Regierungsrat fürs Eisenbahnfach im preußischen Handelsministerium

Die Jugenderinnerungen der Tochter Max Maria von Webers stellen weitgehend die einzige Quelle über die letzte Schaffensperiode nach dessen Wiener Jahren (1870-78) dar. Ihnen entnehmen wir:⁴⁹

[...] er konnte das Heimweh nach dem jüngst geborenen Deutschland nicht los werden und spann immer Fäden in der Stille, die ihm zu einer Tätigkeit dort verhelfen sollten. Und der Tag kam, wo ihm der Preuß. Eisenbahnminister Achenbach diesen heiß ersehnten Platz anbot: Vortragender Rat für's Eisenbahnfach im Handelsministerium in Berlin! Er griff mit beiden Händen zu, obgleich er sich sagte, daß nach der schönen Freiheit jetzt die preussische Beamtenenge sehr schwer fallen werde. Aber Arbeit endlich im Vaterlande, ein Stück Brot in der Heimat. – Schwer ging er fort, betrübt sahen ihn die Wiener Freunde scheiden, die ihm Treu bewahrt haben über's Grab hinaus [...]

In Berlin hatten sich aber über Nacht fast, die Verhältnisse geändert. Als Weber sich im Handelsministerium vorstellte, fand er nicht mehr Achenbach als Minister, Maybach war an seine Stelle getreten, und mit ihm eine vollständige Änderung des Systems.

Achenbach's Anschauungen in Bezug auf das Eisenbahnwesen waren denen Webers congenial, sonst hätte er ihn nicht berufen. –

Maybach war ganz anderer Meinung und der K. K. Hofrat war ihm eine Verlegenheit und Last. Aber er war nun einmal da, war eine in seinem Fache hochangesehene Persönlichkeit; er mußte schon dableiben und angemessen beschäftigt werden. Und so kam der Minister auf den Gedanken, Weber den Vorschlag zu machen, er solle "umlernen", sich dem Wasserbaufache widmen, Studien machen für die grossen Canalbauten, die in Angriff genommen werden sollten. Ich weiß, wie bitter meinem Vater diese Zumutung gewesen ist, wie schwer es ihm geworden ist, sich in dieses neue Fach zu finden, das ihn ganz vom Eisenbahnwesen trennte. Aber er biß die Zähne aufeinander: er wollte in Deutschland arbeiten, gleichviel was.

Und so verlebten wir denn die beiden ersten Winter tief bedrückt in Berlin, das uns doch bei aller Hochachtung unschön und hart anmutete. [...] Weber arbeitete mit einem Riesenfleiß, der ihm durch's Leben treu geblieben ist, arbeitete sich ein in das neue Fach, machte Reisen in Deutschland, Schweden, Norwegen, England und Frankreich und schrieb alsdann "Die Wasserstrassen Nordeuropas" als Berichte für seinen Minister. Er fing an zu

⁴⁸ Aus dem Vereinsleben. Das 75jährige Bestehen des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, Wien 1923

⁴⁹ Maria von Wildenbruch, *Mein Vater*, a. a. O.

kränkeln, wir lebten beengt in der Kaiserin-Augusta-Straße, zum ersten Male ohne Garten, eine schwere Entbehrung! [...]

Ein grosser Plan bewegte außerdem seine Seele. Er wollte eine "Geschichte des Weges" schreiben, und begann aufs Eifrigste, dazu Notizen zu sammeln und Vorarbeiten zu machen. Ich bin mit ihm in den Kärntner Bergen bei Villach und Admont in den Wäldern herumgekrochen durch dickes Gebüsch, immer zur Erde gebückt und mit kleiner Spitzhacke Moos beiseite schiebend, um die Spuren der Römerstrassen wieder zu finden, die von der Küste aus durch's Land geführt hatten, und oft haben wir die schmalspurigen Wege gefunden, genau so von dem harten schwarzen Basaltgestein gebaut, genau so unverändert unter dem Moose erhalten, wie sie es auf dem Forum Romanum sind. Den Römern als Wegebauern galt Webers ganze Bewunderung [...]

Diese Bewunderung von Webers für den römischen Wegebau findet sich weiterhin bestätigt in einem Schreiben an seine Tochter vom 27. Oktober 1874, als in der Nähe von Adrianopolis römische Verkehrswege freigelegt wurden:⁵⁰

Heute durchstöberte ich die römischen Altertümer, welche der Eisenbahnbau bei Tusnova bloßgelegt hat. Ich bekomme Fieber von dem übermäßig Interessanten. Mauerwerke von Kastellen, Tempelboden, Bädern, Säulenknäufen, prachtvolle Marmorsimse wachsen da aus dem Boden, eine 20 Fuß breite ganz erhaltene römische Straße ist bloßgelegt. Welche Schätze für einen Archäologen! Mir tat das Herz weh, als ich fort mußte.

Weiter berichtete die Tochter in ihren Erinnerungen:

*Im Frühjahr 1880 erhielt Weber den Auftrag, nach Amerika zu gehen und dessen große Wasserstraßen zu studieren. Man tat alles, um ihm die Aufgabe angenehm zu machen, stattete ihn mit Empfehlungen und Mitteln aus und bot ihm an, einen Reisebegleiter, einen jungen Ingenieur, ihm sympathisch, mitzunehmen. Seine Wahl fiel auf den Ingenieur Bohnstedt, der ihm die ganze Reise ein verständnisvoller Begleiter war. Er lebte auf bei den Gedanken, Amerika, seine Riesenströme, seine ungeheuren Eisenbahnverhältnisse kennen lernen zu sollen. Im Juni gingen die Herren nach England und schifften sich an Bord der *Bottnia* nach Amerika ein. Wie sehr seine Erwartungen erfüllt, übertroffen wurden, zeigen seine Briefe an mich, die ich im "rollenden Flügelrade" nach seinem Tode habe abdrucken lassen. Tief im Herbst kamen die Reisenden zurück, mein Vater sehr ermüdet und gealtert, aber doch die Seele geweitet von dem Blicke, den er in die amerikanische Welt getan hatte. Er setzte sich an den alten treuen Schreibtisch, und schrieb pflichtgetreu seine Berichte für den Handelsminister. Er schrieb den ganzen Winter lang, das Herzleiden, das sich nach dem Tode meiner Mutter zuerst gemeldet hatte, machte ihm das Leben immer schwerer. Als er am Ostermontag 1881 die Feder hinlegte, nachdem er drei Kreutze unter die vollendete Arbeit gemacht hatte, machte ein Herzschlag seinem verdunkelten Dasein ein gnädiges Ende⁵¹.*

⁵⁰ Herbert Pönicke, *Max Maria von Webers kulturgeschichtliche Bedeutung ...*, a. a. O., S. 84

⁵¹ am 18. April während eines Spazierganges

11. Nachträgliche Würdigung durch den Verein Deutscher Ingenieure (VDI)

Max Maria von Webers Kontakte zum Verein Deutscher Ingenieure sind bereits in sehr früher Zeit der VDI-Geschichte nachweisbar. So tritt uns seine Person mehrmals in einem beinahe überschwenglichen Bericht des VDI über die 3. Hauptversammlung des Vereins entgegen, die vom 27. bis 29. August 1860 in Dresden stattfand, und während der sich der Verein Deutscher Ingenieure und der Sächsische Ingenieur-Verein, "die beiden die Hand sich reichenden Vereine" zu gemeinschaftlichem Austausch trafen. Gleichzeitig erfolgte dabei die Wahl des Freiburger Professors für Ingenieurmechanik Julius Weisbach zum ersten Ehrenmitglied des VDI⁵².

Aus dem Jahre 1922 endlich stammt jene späte Würdigung des kulturgeschichtlich wie ingenieurwissenschaftlich bedeutenden Lebenswerkes Max Maria von Webers: ein Brief, offensichtlich aus der Feder von Conrad Matschoß, dem Nestor der Technikgeschichte im VDI, an Webers Schwiegertochter, Frau Marion von Weber (1856-1931) in Dresden:⁵³

Sehr geehrte Frau Baronin !

Am 25. April d. J. werden 100 Jahre verflossen sein seit der Geburt Ihres Schwiegervaters, des Herrn Max Maria von Weber.

Der Verein deutscher Ingenieure möchte diesen Tag nicht vorübergehen lassen, ohne dieses bedeutenden Mannes zu gedenken, der es neben Max E y t h als erster in unserem Vaterlande verstanden hat, Technik und Poesie miteinander zu vereinigen und als gottbegnadeter Dichter die bis dahin als ausschliessliche Verstandesangelegenheit betrachtete Technik den Herzen der Menschen näher zu bringen.

Er hatte von seinem grossen Vater Karl Maria nicht nur die Künstlerseele mit ihrer Begeisterung für alles Hohe und Edle geerbt, sondern auch einen durchdringenden Verstand, der es ihm ermöglichte, ein Meister auf dem Gebiete der Technik zu werden. Unvergesslich wird für uns Ingenieure seine wegweisende Mitwirkung in baulicher und organisatorischer Hinsicht bei Einführung der Eisenbahnen in Deutschland bleiben; unvergesslich aber auch sein Eintreten in Wort und Schrift für die Höherwertung des Technikers, seine Hinweise auf die Wichtigkeit des Ingenieurs für das staatliche und wirtschaftliche Leben in unserem Vaterlande.

Der Verein deutscher Ingenieure verehrt in Max Maria von Weber einen hervorragenden Schriftsteller und einen grossen Ingenieur.

Bereits früher hat der Verein seine Verehrung und sein grosses Interesse für den Verewigten durch Herausgabe des von Dipl.-Ing. Karl W e i h e verfassten Buches "Max Maria von Weber, ein Dichteringenieur" bekundet, von dem wir Ihnen, sehr geehrte Frau Baronin, zum 100sten Geburtstage Ihres Schwiegervaters einige Exemplare zu überreichen uns gestatten.

Wir haben jetzt die Absicht, dem Gedächtnis an Max Maria von Weber eine Gedenktafel zu widmen. Da, wie wir hören, das Geburtshaus nicht mehr steht, dürfte hierfür das Haus in Betracht kommen, in dem der Verewigte zuletzt gewohnt hat. Leider lässt sich die Absicht bis zum 100sten Geburtstage nicht mehr verwirklichen, es muss dafür ein

⁵² vgl. Dritte Hauptversammlung des Vereins am 27. bis 29. August 1860 in Dresden, in: VDI-Z 1860, S. 179ff.

⁵³ Schreiben der Geschäftsstelle des VDI vom 8.04.1922, unveröffentlicht, Familienbesitz

späterer Zeitpunkt ins Auge gefasst werden. Unsere Geschäftsstelle wird sich erlauben, mit Ihnen das Weitere zu besprechen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Verein deutscher Ingenieure

gez. Dr. G. Klingenberg gez. Dr. G. Lippart

Vorsitzender Kurator

gez. D. Meyer, C. Matschoß, Hellmich

Direktoren

Den heutigen Standort des angeführten ehemaligen Wohnhauses (ehemals Kaiserin-Augusta-Straße 78) zu finden, führt nicht nur auf der Basis Berliner Stadtpläne der Gegenwart in die Irre. Die Kaiserin-Augusta-Straße von 1881 wurde zur Köbisstraße umbenannt, und es befindet sich kein älteres Gebäude mehr im Umkreis, welches als Wohnhaus Max Maria von Webers erkannt werden könnte. So wissen wir leider auch nicht, ob der Verein Deutscher Ingenieure seine Absicht verwirklichte, die angekündigte Gedenktafel am Hause anzubringen.

Daß Max Maria von Weber auch Ehrenmitglied des Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins war, können wir lediglich aus folgender Notiz in der *Deutschen Bauzeitung* entnehmen:⁵⁴

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Der Verein hielt seine 1. diesjährige Versammlung – die 101. ordentliche Hauptversammlung – am 1. Mai d. J. im K. Polytechnikum zu Dresden ab, er hatte sich diesmal wesentlich mit Verwaltungsangelegenheiten zu befassen. Der Mittheilung, dass seit der letzten Versammlung der Verein 7 ordentliche, 1 korrespondirendes und 1 Ehrenmitglied (M. M. v. Weber) durch den Tod und 9 durch Austritt verloren hat, so dass der dermalige Bestand auf 7 Ehren-, 22 korrespond., 300 ordentliche und 154 außerordentliche Mitglieder sich beziffert, folgte die Ernennung eines Ehrenmitgliedes – (des Hrn. Geh. Kammerrath Seyferth in Leipzig, des wesentlichsten Förderers des Baues der ersten sächs. Eisenbahn Leipzig-Dresden).

Der Sorge, daß die Nachricht vom Tode eines der bedeutendsten deutschen Ingenieure und Kulturschaffenden lediglich mit einer derartig lapidaren Bemerkung zur Kenntnis gebracht wurde, sind wir zwar durch nachfolgende Bemerkungen in der *Deutschen Bauzeitung* vom gleichen Tag enthoben worden, müssen allerdings überraschend die folgende merkwürdige Begebenheit während der Bestattung Max Maria von Webers in der Dresdner Familiengruft feststellen:⁵⁵

Vor einer Reihe von Jahren hat M. M. v. Weber in einer belletristischen Zeitschrift eine kleine Arbeit erscheinen lassen unter der Ueberschrift: "Die Technik hat keinen Ruhm". Titel und Inhalt dieses Blättchens traten uns lebhaft vor die Erinnerung, als wir in den Tagesblättern vom 23. April eine kurze Mittheilung von dem am 22. zu Dresden stattgefundenen Begräbniss M. M. v. Webers überflogen. An der letzten Ruhestätte eines Technikers von ungewöhnlicher fachlicher Begabung, eines technischen Schriftstellers,

⁵⁴ *Mittheilungen aus Vereinen, in: Deutsche Bauzeitung, Jg. 15, Nr. 41 (21. Mai 1881), S. 242*

⁵⁵ *-B.-, Max Maria von Weber, in: Deutsche Bauzeitung, Jg. 15, Nr. 41 (21. Mai 1881), S. 241*

dessen Name über die ganze zivilisirte Welt einen guten Klang besitzt, eines Mannes, der als Beamter die technische Laufbahn von unten bis zu den höchsten erreichbaren Stufen hinauf durchmessen hat, war außer den beiden hinterbliebenen Kindern, einigen näheren Freunden, Bekannten und den Journalisten des Orts, *n i e m a n d* erschienen; keine einzige Persönlichkeit technischen Berufs, weder aus den Behördenkörpern, in denen er vieljährig gewirkt, noch aus den zahlreichen technischen Vereinen und Kreisen, denen er zum Theil als Ehren-Mitglied angehörte. Dem am Grabe amtirende[n] Geistlichen war außer Geburts- und Sterbedatum von dem Lebenslaufe des zu Bestattenden *n i c h t s* bekannt. – Ein Vorkommniß wie dieses, giebt leider sowohl im Sinne des obigen Ausspruchs v. Weber's als auch nach anderen Richtungen hin, Anlass zu Betrachtungen, deren Ergebniss leider höchst unerfreulicher Art ist.

Hatte die vorhergehende Mitteilung des Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, dessen Ehrenmitglied von Weber war, nicht die für damalige Verhältnisse stolze Gesamtzahl von fast 500 Mitgliedern vermeldet? Am 8. Juni 1881 erfolgte dann in der *Deutschen Bauzeitung* zumindest der Versuch einer Ehrenrettung aus Sachsen, der allerdings nicht vollends den Vorwurf der unterbliebenen Ehrerweisung durch gebührende Worte am Grabe Max Maria von Webers beseitigen kann.⁵⁶

Das Begräbniss Max Maria von Webers. Ueber die Gründe, welche eine allgemeinere Betheiligung und eine offizielle Vertretung der sächsischen Technikerkreise an dem Begräbniss ihres berühmten Fachgenossen verhindert haben, geht uns aus Dresden die folgende dankenswerthe Aufklärung zu:

"Der Schlusssatz des in No. 41 d. Bl. enthaltenen Nekrologs des Hrn. Geheimen Regierungsraths, Freiherrn Max Maria v. Weber, in welchem sowohl die Techniker, als auch die technischen Vereine der Pietätlosigkeit gegen den Verstorbenen beschuldigt werden, bedarf einer Berichtigung. Erst durch die, am Tage der Beerdigung des Verstorbenen Vormittags, erschienenen Lokalblätter, wurde hier die erfolgte Ueberführung der Leiche von Berlin nach Dresden und gleichzeitig die 10 Uhr 30 M. an demselben Vormittag angesetzte Beisetzung der Leiche, bekannt. Diesem Umstande ist es allein zuzuschreiben, dass eine größere Betheiligung an der Feierlichkeit nicht statt gefunden hat. Trotzdem waren sowohl das Königl. Finanzministerium, als auch die Königl. General-Direktion der Staats-Eisenbahnen durch technische Mitglieder vertreten."

Es ist vielleicht nicht überflüssig, hinzu zu fügen, dass eine Betheiligung von Berlin aus um [sic] deshalb unterblieben war, weil hier vor Ueberführung der Leiche im Trauerhause eine größere Feierlichkeit statt gefunden hatte.

⁵⁶ Vermischtes. Das Begräbnis Max Maria von Weber's, in: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 15, Nr. 46 (8. Juni 1881), S. 268