



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Der Mensch in der Berufsarbeit**

**Blume, Wilhelm**

**Berlin [u.a.], 1951**

Sechster Teil:

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93950](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93950)

## SECHSTER TEIL

---



C. Meunier

*Der Eisenformer* (1890)

### Aus den „Eisernen Sonetten“ der Nylanddichter

Mein alter Lehrer sagte, uns zu sputen:  
„Jungs, Klaun in de Äd!“ — Jungs, Klaun in de Äd!  
Die Hände sind ein wundervoll Gerät.  
Die Schultern sind wie Balken und wie Ruten.  
Im Schwung des H a m m e r s kreist die Ewigkeit  
und jedem steht ein A m b o ß wohl bereit.

## Eisengießerei

Die Halle ist hoch, eine große, gläserne Weite. Wenn man aus Walzwerken oder von den Hochöfen her kommt, scheint es hier still wie in einer Kirche. Mit angestrenghem Ohr hört man das dumpfe Prasseln, mit dem Preßluftstampfer in weiche Erde fahren, oder die großen Krane an der Decke gehen mit dem dumpfen Grollen ihrer Kammräder über uns hinweg.

Die Landschaft der Halle — nur so kann man den Boden hier bezeichnen — ist ein ganz unregelmäßiges Gelände von Berg und Tal. Da sind Berge von Sand, die aufwachsen aus Grundwänden von rostigem Eisen, da sind runde Türme von Mauerwerk, die Ritzen zwischen den Steinen dick mit Lehm verschmiert, tiefe Schluchten, an deren Rändern Leitern lehnen, Höhlen, aus deren Tiefen Licht von Kabellampen dringt. Vulkanisch scheint der Boden zu sein, Wärme dringt durch die Sohlen der Schuhe. Blaue Flammen lodern lautlos flackernd aus Erdlöchern heraus. In Eisenrosten knistert brennender Koks. An Ketten durch die Luft getragen, schweben mächtige Becher aus Stahl, dick ausgefüttert mit feuerfestem Ton. Sie neigen sich langsam über einen gemauerten Kamin, über die geheimnisvolle Öffnung einer tiefen Höhle, lautlos feierlich in ihrer ungeheuren Schwere. Jetzt geht strahlend und blendend die Sonne des heißen Eisens auf. Man sieht die schmale Sichel am Rand des Bechers, wie er sich neigt, und dann füllt sich die Scheibe von Sekunde zu Sekunde. Leise schwankend, bewegt sie sich dem Rand entgegen; plötzlich leckt die weiße Feuerzunge in den geöffneten Mund der Erde. Bis zum Dach ist die Halle in das Licht eines Sonnenaufgangs getaucht. Durch die feste Decke der Form spürt man ein mächtiges unterirdisches Brausen. Eine heiße Welle trockener Luft brennt die Haut des Gesichts, man muß die Hand über die Augen legen. Ein Sprühregen weißer Funken springt aus jener Sonnenscheibe. „Unruhiges Flußeisen“, so heißt ein Eisen, das viele Funken sprüht — was für ein schöner technischer Begriff!

Es dauert Minuten, dann liegt die große Halle wieder in dem matten Tageslicht, das durch die grau verrußten Glasfelder der Wände fällt. Wo sind die Menschen, die hier arbeiten? Man sieht nur wenige; die mit den Preßluftstampfern und Hilfsarbeiter, die Sand schaufeln. Die Former sieht man nicht, sie leben versteckt wie Höhlenmenschen in den Gruben, die sie sich gegraben haben. Stille, nachdenkliche Männer, verloren in ihrer schweren Arbeit. Wie Kinder, die am Strand Burgen bauen, sieht man sie in allen Stellungen, hockend, liegend, kriechend auf den Knien. Es arbeitet immer nur einer an einem Stück oder zwei. Da ist ein Mann, der hat sich ein ganzes Tal gebaut, es ist so tief, daß er ganz klein erscheint da unten, es ist rund, ein Kreis von 12 m Durchmesser.

Diese Form ist für das Gehäuse einer Dynamomaschine bestimmt. Es wird sechs Wochen dauern, bis sie fertig ist. Es wird noch einige Wochen dauern, bis nach dem Guß das Stück so weit erkaltet ist, daß man die Form zerschlagen kann. Dann wird dieser Mann sich eine neue Grube bauen, 12 m im Durchmesser, und das gleiche Stück wird noch einmal gegossen werden und dann noch einmal.

Recht kompliziert ist diese Arbeit. Das Ganze wird aus klebrigem Formsand und Lehm gemacht, auch aus Graphiten, über die die Fingerspitzen weicher gehen als über Samt, aus gemahlten Schamottsteinen, die sich zwischen den Fingern mit einem knusperigen Geräusch verreiben lassen, und aus Hunderten von anderen Erdarten. Trotz des weichen Materials muß die Form dem rasenden Druck des einströmenden Eisens widerstehen. Man legt ein Skelett von dünnen Eisenhaken ein, steckt in die scharfen Ränder, die im Strom des Eisens liegen, lange Nägel.

Eisen- und Messinginstrumente mit glatten Flächen zum Verstreichen, mit Winkeln, die die Kanten formen, mit runden Endkörpern, die an Wölbungen entlangfahren, sind das Werkzeug des Formers.

Viel räumliches Vorstellungsvermögen gehört zur Arbeit des Formers, genau so wie zu der des Modelltischlers, der ihm das Muster für seine Form liefert. Was hohl ist, wird voll, was voll ist, wird hohl. „Das ist Hirnakrobatik“, sagte mir einmal einer dieser ausgesprochenen Facharbeiter; „das kann nicht jeder. Aber es übt das Denken ganz allgemein. Mancher von uns hat's auf diese Weise schon weit gebracht; der technische Leiter einer großen Automobilfabrik war früher Modellmacher.“

Heinrich Hauser

## Die neue Maschine

„Einschalten!“  
zittert die Stimme des Meisters.  
Erwartung auch er.  
Funken sät der Motor.  
Ein Brummen, der Anlauf.  
Entspannung auf all den Gesichtern:  
Sie läuft,  
die große Maschine, an der wir so lange geschafft.

Sie läuft.  
Ein Ruck nun, herum fliegt ein Hebel,  
und nun stampfen die glänzenden Kolben:  
Ruck, tuck, tuck, tuck,  
ruck, tuck, tuck, tuck.

Immer im gleichen schwingenden Takt:  
Ruck, tuck, tuck, tuck.

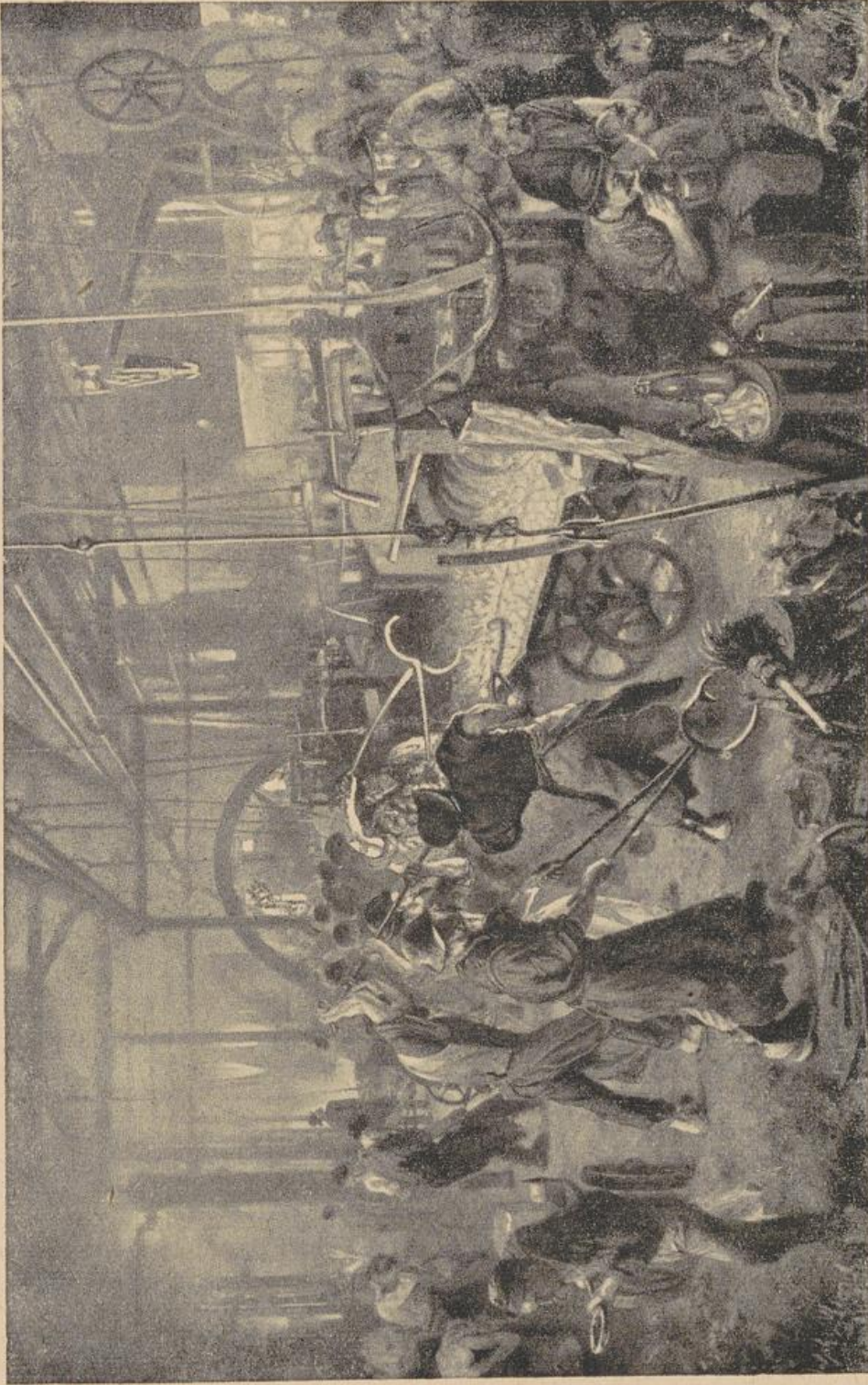
Darum auch leuchten allen die Augen,  
vergessen der Monate endlose Müh,  
vergessen ist all die vergangene Not  
beim Anblick der kreisenden glänzenden Räder.  
Nun, Hören das schwingende feste Gestampf  
der Maschine,  
Sein bei ihrer Geburt  
bringt Wechsel ins Einerlei freudloser Tage,  
macht froh unsre Fron,  
gibt Sinn unserm Sein.

Einer hat im Gefühl dieses Seins  
seinen Namen in eine Traverse geritzt:  
Es soll nicht vergessen sein,  
daß er geholfen beim Bau der Maschine.  
Er.  
Wer ist er?  
Einer von uns,  
einer von vielen,  
die, wie er, teilhaben an diesem Werk:

Ingenieure, die die Pläne entwarfen,  
Vorzeichner, die sie ausgeführt,  
Schlosser, die all die hundert verschiedenen Teile  
mit Sorgfalt befeilt, gebohrt und zusammengesetzt.

Kranführer, die die werdenden Teile  
von Werkbank zu Werkbank geschafft,  
und selbst der Portier, der uns täglich hineinließ ins Werk  
und abends heraus nach qualvoller Mühe,  
hat teil an dem Ganzen,  
das endlich erstand.  
Was soll da der Name des Einen?  
Ich lösche ihn aus.  
Wir schufen das Werk.  
Wir leben in ihm,  
und wehe den Menschen,  
die es vergessen;  
denn kein einzelner lebt ohne das Ganze.  
Das Ganze ersteht durch der Hände Verein.  
Der Hände Verein segnet die Menschheit.

Erich Grisar



A. v. Menzel

Eisenwalzwerk (1875)

## Walzwerk

Werkgebäude und Schlackenhalde. Darüber hängt  
immer die gleiche Wolke, flockig und rauchgetönt.  
Um den weißlich qualmenden Kühlturm eng gedrängt  
Schlot bei Schlot und Dächer, an Ruß und Qualm gewöhnt.

Weithin gähnende Hallen, darinnen es dunstet und raucht,  
und ein Brodem sich braut, aus Öl und Schweiß gemischt.  
Rundum siedet es auf, quarrt es, knattert und faucht,  
während kochendes Eisen in flammendem Zorne zischt.

Von den harten Kiefern der Walzenstraße gepackt,  
plättet sich Eisen zu bläulich gleißendem Stahl.  
Jetzt gehoben, wird es gedreht, geschweißt, gezwackt.  
Kreischend winselt und heult es auf aus solcher Qual.

Nackte Leiber, schweißig, mit tiefem Rot beschwemmt,  
und zehn Arme zerren hinter sich her  
eine glühende Schlange. In Zangen festgeklemmt  
windet sie sich und dehnt sich mehr und mehr.

Ofen gloten, aus Rillen und Ritzen bleckt  
grimmige Zähne die brodelnde Eisenglut.  
Eine feuerfarbne Flammzunge leckt  
nach dem grauen Himmel, der über dem Werke ruht.

Karl Bröger

## Fürchten und Hoffen eines Mechanikerlehrlings nach 1900

### 1. Vor der Entscheidung

Man hatte gegessen, und Hans wollte schon aufstehen, da sagte sein Vater in seiner kurzen Art: „Magst du gern Mechaniker werden, Hans, oder lieber ein Schreiber?“ „Wieso?“ fragte Hans erstaunt zurück. „Du könntest Ende nächster Woche beim Mechaniker Schuler eintreten oder übernächste Woche auf dem Rathaus als Lehrling. Überleg' dir's gründlich! Wir reden dann morgen darüber.“

Hans stand auf und ging hinaus. Die plötzliche Frage hatte ihn verwirrt und geblendet. Unerwartet stellte sich das tägliche, tätige, frische Leben vor ihn hin, hatte ein lockendes Gesicht und ein drohendes Gesicht, versprach und forderte. Eine rechte Lust hatte er weder zum Mechaniker noch zum Schreiber. Die strenge körperliche Arbeit beim Handwerk schreckte ihn ein wenig. Da fiel ihm sein Schulfreund August ein, der ja Mechaniker geworden war, und den er fragen konnte. Während er über die Sache nachdachte,

wurden seine Vorstellungen trüber und blasser, die Angelegenheit schien ihm doch nicht gar so eilig und wichtig. Er ging lange im Garten auf und ab, bemühte sich klarzuwerden, war aber von einem zähen, schläfrigen Nebel umgeben. Plötzlich ergriff ihn eine klare, starke Erinnerung aus der Zeit, da hier im Garten noch seine Hasen herumsprangen und sein Wasserrad und Hammerwerkchen liefen. Er mußte an einen Septembertag denken vor drei Jahren. Es war am Vorabend vor einem Fest. August war zu ihm gekommen und hatte Efeu mitgebracht; nun wuschen sie ihre Fahnenstangen blank und befestigten den Efeu an den goldenen Spitzen, von morgen redend und sich auf morgen freuend. Sonst war nichts und geschah nichts, aber sie waren beide so voll Festanung und großer Freude gewesen, die Fahnen hatten in der Sonne gegläntzt, die Anna hatte Zwetschkuchen gebacken, und zur Nacht sollte auf dem hohen Felsen das Feuer angezündet werden.

Hans wußte nicht, warum er gerade heute an jenen Abend denken mußte, nicht, warum diese Erinnerung so schön und mächtig war, noch, warum sie ihn so elend und traurig machte. Er wußte nicht, daß im Kleide dieser Erinnerung seine Kindheit und sein Knabentum noch einmal fröhlich und lachend vor ihm aufstanden, um Abschied zu nehmen und den Stachel eines gewordenen und nie wiederkehrenden großen Glücks zurückzulassen. Er glaubte wieder die goldenen Fahnen spitzen blinken zu sehen, seinen Freund August lachen zu hören und den Duft der frischen Kuchen zu riechen, und das war alles so heiter und glücklich und ihm so ferngerückt und fremd geworden, daß er sich an den rauhen Stamm der großen Rottanne lehnte und in ein hoffnungsloses Schluchzen ausbrach, das ihm für den Augenblick Trost brachte und Erlösung gewährte.

Am andern Mittag lief er zu August, der jetzt erster Lehrling geworden und mächtig auseinandergewachsen war. Er erzählte ihm sein Anliegen wegen des Mechanikerwerdens. „Das ist so 'ne Sache“, machte jener und schnitt ein welterfahrenes Gesicht dazu. „Das ist so 'ne Sache. Weil du nämlich so ein Schwachmatikus bist. Im ersten Jahr hast du immer beim Schmieden das verdammte Draufschlagen, und so'n Vorhammer ist kein Suppenlöffel. Und muß die Eisen herumtragen und abends aufräumen, und zum Feilen gehört auch eine Kraft, und im Anfang, bis du was los hast, kriegst du nix als alte Feilen, die hauen nix und sind glatt wie ein Affenarsch.“ Hans wurde sogleich kleinlaut. „Ja, dann soll ich's lieber bleiben lassen?“ fragte er zaghaft. „Jerum, das hab' ich doch nicht gesagt! Sei doch kein Lamech! Bloß, daß es am Anfang kein Tanzboden ist. Aber sonst, ja — so ein Mechaniker ist was Feines, weißt du, und 'nen guten Kopf muß einer auch haben, sonst kann er Grobschmied werden. Da guck' mal her!“ Er brachte ein paar kleine, feingearbeitete Maschinenteile herbei, aus blankem Stahl, und zeigte sie Hans. „Ja, da darf kein halber Millimeter dran fehlen. Alles von Hand geschafft, bis auf die Schrauben. Da heißt's: Augen auf! Die werden jetzt noch poliert und gehärtet, dann hat sich's.“ „Ja, das ist schön. Wenn ich nur

wüßte..." August lachte. „Hast Angst? Ja, ein Lehrbub wird halt kuranzt, da hilft alles nix. Aber ich bin auch noch da, und ich helf' dir dann schon. Und wenn du am nächsten Freitag anfängst, dann hab' ich gerade mein zweites Lehrjahr fertig und kriege am Samstag den ersten Wochenlohn. Und am Sonntag wird gefeiert, und Bier und Kuchen und alle dabei, du auch, dann siehst du mal, wie's bei uns hergeht. Ja, da schaust du! Und überhaupt sind wir ja früher auch schon so gute Freunde gewesen.“

Beim Essen sagte Hans seinem Vater, er habe Lust zum Mechaniker, und ob er in acht Tagen anfangen dürfe. „Also gut“, sagte der Papa und ging nachmittags mit Hans in die Schulersche Werkstatt und meldete ihn an.

## 2. Den ersten Tag am Schraubstock

In der Werkstatt wurde schon flott gearbeitet. Der Meister war gerade am Schmieden. Er hatte ein Stück rotwarmes Eisen auf dem Amboß, ein Geselle führte den schweren Vorhammer, der Meister tat die feineren, formenden Schläge, regierte die Zange und schlug zwischenein mit dem handlichen Schmiedehammer auf dem Amboß den Takt, daß es hell und heiter durch die weit offenstehende Tür in den Morgen hinausklang.

An der langen, von Öl und Feilspänen geschwärzten Werkbank stand der ältere Geselle und neben ihm August, jeder an seinem Schraubstock beschäftigt. An der Decke surrten rasche Riemen, welche die Drehbänke, den Schleifstein, den Blasebalg und die Bohrmaschine trieben, denn man arbeitete mit Wasserkraft. August nickte seinem eintretenden Kameraden zu und bedeutete ihm, er solle an der Tür warten, bis der Meister Zeit für ihn habe. Hans blickte die Esse, die stillstehenden Drehbänke, die sausenden Riemen und Leerlaufscheiben schüchtern an. Als der Meister sein Stück fertig geschmiedet hatte, kam er herüber und streckte ihm eine große, harte und warme Hand entgegen. „Da hängst du deine Kappe auf“, sagte er und deutete auf einen leeren Nagel an der Wand.

„So komm! Und da ist dein Platz und dein Schraubstock.“ Damit führte er ihn vor den hintersten Schraubstock und zeigte ihm vor allem, wie er mit dem Schraubstock umgehen und die Werkbank samt den Werkzeugen in Ordnung halten müsse. „Dein Vater hat mir schon gesagt, daß du kein Herkules bist, und man sieht's auch. Na, fürs erste kannst du noch vom Schmieden wegbleiben, bis du ein bißchen stärker bist.“ Er griff unter die Werkbank und zog ein gußeisernes Zahnrädchen hervor. „So, damit kannst du anfangen. Das Rad ist noch roh aus der Gießerei und hat überall kleine Buckel und Grate, die muß man abkratzen, sonst gehen nachher die feinen Werkzeuge dran zuschanden.“ Er spannte das Rad in den Schraubstock, nahm eine alte Feile her und zeigte, wie es zu machen sei. „So, nun mach' weiter. Aber daß du keine andere Feile nimmst! Bis Mittag hast du genug dran zu schaffen, dann zeigst du's mir. Und

bei der Arbeit kümmerst du dich um gar nichts, als was dir gesagt wird. Gedanken braucht ein Lehrling nicht zu haben." Hans begann zu feilen. „Halt!“ rief der Meister. „Nicht so. Die linke Hand wird so auf die Feile gelegt. Oder bist du ein Linkser?“ „Nein.“ „Also gut. 's wird schon gehen.“ Er ging weg an seinen Schraubstock, den ersten bei der Türe, und Hans sah zu, wie er zurechtkam. Bei den ersten Strichen wunderte er sich, daß das Zeug so weich war und so leicht abging. Dann sah er, daß das nur die oberste spröde Gußrinde war, die lose abblätterte, und daß darunter erst das körnige Eisen saß, das er glätten sollte. Er nahm sich zusammen und arbeitete eifrig fort. Seit seinen spielerischen Knabenbasteleien hatte er die Schuljahre hindurch nie das Vergnügen gekostet, unter seinen Händen etwas Sichtbares und Brauchbares entstehen zu sehen.

„Langsamer!“ rief der Meister herüber. „Beim Feilen muß man Takt halten — eins zwei, eins zwei. Und draufdrücken, sonst geht die Feile kaputt.“ Da hatte der älteste Geselle etwas an der Drehbank zu tun, und Hans konnte sich nicht enthalten hinüberzuschielen. Ein Stahlzapfen wurde in die Scheibe gespannt, der Riemen übersetzt, und blinkend surrte der Zapfen, sich hastig drehend, indessen der Geselle einen haardünnen, glänzenden Span davon abnahm. Und überall lagen Werkzeuge, Stücke von Eisen, Stahl und Messing, halbfertige Arbeiten, blanke Rädchen, Meißel und Bohrer, Drehstähle und Ahlen von jeder Form; neben der Esse hingen Hämmer und Setzhämmer, Amboßaufsätze, Zangen und Lötkolben, die Wand entlang Reihen von Feilen und Fräsen; auf den Borden lagen Öllappen, kleine Besen, Schmirgelfeilen, Eisensägen und standen Ölkannen, Säureflaschen, Nägel- und Schraubenkistchen herum. Jeden Augenblick wurde der Schleifstein benützt. Mit Genugtuung nahm Hans wahr, daß seine Hände schon ganz schwarz waren, und hoffte, es möchte auch sein Anzug bald gebrauchter aussehen, der sich jetzt noch neben den schwarzen und geflickten Monturen der anderen lächerlich neu und blau ausnahm. Wie der Vormittag vorschritt, kam auch von außen noch Leben in die Werkstatt. Es kamen Arbeiter aus der benachbarten Maschinenstrickerei, um kleine Maschinenteile schleifen oder reparieren zu lassen. Es kam ein Bauersmann, fragte nach seiner Waschmangel, die zum Flicken da war, und fluchte lästerlich, als er hörte, sie sei noch nicht fertig. Dann kam ein eleganter Fabrikbesitzer, mit dem der Meister in einem Nebenraum verhandelte. Daneben und dazwischen arbeiteten Menschen, Räder und Riemen gleichmäßig fort, und so vernahm und verstand Hans zum erstenmal in seinem Leben den Hymnus der Arbeit, der wenigstens für den Anfänger etwas Ergreifendes und angenehm Berauschendes hat. Um neun Uhr war eine Viertelstunde Pause, und jeder erhielt ein Stück Brot und ein Glas Most. Erst jetzt begrüßte August den neuen Lehrbuben. Er redete ihm aufmunternd zu und fing wieder an, vom nächsten Sonntag zu schwärmen, wo er seinen ersten Wochenlohn mit den Kollegen verjubeln wolle. Hans fragte, was das für ein Rad sei, das er abzufeilen habe, und er

erfuhr, es gehöre zu einer Turmuhr. August wollte ihm noch zeigen, wie es später zu laufen und zu arbeiten habe, da fing der erste Geselle wieder zu feilen an, und alle gingen schnell an ihre Plätze. Als es zwischen zehn und elf Uhr war, begann Hans müde zu werden; die Knie und der rechte Arm taten ihm ein wenig weh. Er trat von einem Fuß auf den andern und streckte heimlich seine Glieder, aber es half nicht viel. Da ließ er die Feile für einen Augenblick los und stützte sich auf den Schraubstock. Es achtete niemand auf ihn. Wie er so stand nud ruhte und über sich die Riemen singen hörte, kam eine leichte Betäubung über ihn, daß er eine Minute lang die Augen schloß. Da stand gerade der Meister hinter ihm. Die Gesellen lachten. „Das gibt sich schon“, sagte der Meister ruhig. „Jetzt kannst du einmal sehen, wie man lötet. Komm!“

Hans schaute neugierig zu, wie gelötet wurde. Erst wurde der Kolben warm gemacht, dann die Lötstelle mit Lötwasser bestrichen, und dann tropfte vom heißen Kolben das weiße Metall und zischte gelind. „Nimm einen Lappen und reibe das Ding gut ab. Lötwasser beizt, das darf man auf keinem Metall sitzenlassen.“ Darauf stand Hans wieder vor seinem Schraubstock und kratzte mit der Feile an dem Rädchen herum. Der Arm tat ihm weh, und die linke Hand, die auf die Feile drücken mußte, war rot geworden und begann zu schmerzen. Um Mittag, als der Obergeselle seine Feile weglegte und zum Händewaschen ging, brachte er seine Arbeit dem Meister. Der sah sie flüchtig an. „'s ist schon recht, man kann's so lassen. Unter deinem Platz in der Kiste liegt noch ein gleiches Rad, das nimmst du heut nachmittag vor.“ Nun wusch auch Hans sich die Hände und ging weg. Eine Stunde hatte er zum Essen frei. Es hatte ihm in der Werkstatt gut gefallen, nur war er so müd geworden, so heillos müd...

Hermann Hesse

## Ein frischer Mecklenburger Schmiedejunge um 1850

### 1. Das Gesellenstück

De Tid vergeiht. Nah Johr un Dag  
sitt Snut up sin Gedankenflag;  
hei sitt un sitt un simmelirt,  
en gor tau swor Stück Arbeit wir't,  
ob't so woll müßt, ob't so woll güng,  
un ob he't so woll klauk anfüng,  
un ob dat Mutter ok woll litt.  
Hei druckst un druckst, un sitt un sitt. —  
„Mein Gott“, seggt Snutsch, „wat dit woll heit?  
Hei kümmt noch nich? — Dit's sonderboren! —  
So lang' pleggt dat doch süs nich wohren.  
Weit, dat dat Eten farig steiht,  
un kümmt nich 'rin. — Segg mal, Jehann,  
hest Du mit Vadern hüt wat hatt?“ —

„Ick? — Ne, bewohr! — wat süll ick hewwen?  
 Hei slog vermorrn de Klammern an,  
 un ick beslog dat Achterrad;  
 dunn kamm hei 'rut, besach dat Stück,  
 nickt mit den Kopp un lacht vör sick  
 so heimlich hen, gung in de Smäd',  
 un 't was, as wenn hei dor wat säd,  
 doch wat dat was, kunn 'ck nich verstahn.“ —  
 Dunn kümmt oll Snut herin tau gahn:  
 „Hüt, Mutter, is en Freudendag;  
 ick ded 't mi up min olles Flag  
 irst ganz gehürig aewerleggen,  
 doch nu kann ick 't mit Wohrheit seggen,  
 mit unsen Jung'n will 't sick regiren:  
 Wer einen sösstöll'gen Reifen leggt  
 un kriggt dat ganz alleine t'recht,  
 wotau twei dücht'ge Kirle süs hüren,  
 so 'n Smid is echt.  
 Un, Jung! — Von Gott hest Du de Knaken,  
 tau 'm dücht'gen Smid ded ick Di maken,  
 de Köster hett dat Sinig dahn,  
 Gott'sfurcht hest von den Preister lihrt  
 un nicks as Gauds von Oellern hürt,  
 nu kannst Du in de Frömd 'rin gahn,  
 un morgen schriwen wi Di ut.“ —  
 „Ja“, seggt de Ollsch un kickt em an  
 so aewerglücklich, „na, Jehann,  
 denn heitst Du endlich Jehann Snut;  
 un maken s' Di irst tau 'm Gesellen,  
 dann lat Di nich mihr Nüte schellen.“

## 2. Der Abschied

De oll Herr Paster, ganz verluren  
 in all de schöne Frühjohrspracht,  
 geiht unn'r 'e Linden up und dal;  
 sin Og' is hell, sin Hart, dat lacht.  
 Dunn kümmt Jehann herup tau gahn;  
 de oll Herr süht 't un bliwwt bestahn:  
 „Sag' mal, Sophie, ist das nicht Hanne Nüte?“ —  
 „Ja, Vater!“ —  
 „Sieh bloß mal diesen Hanne Nüte,  
 er blüht wie Ros' und Apfelblüte!“ —  
 Un unse Smäd'jung kümmt nu 'ranne.  
 „Gu'n Morgen, Herr Pastur!“ — „Gu'n Morgen, Hanne! —  
 Was wünschst Du, mein lieber Sohn?“ —  
 „Je, Herr Pastur, ick hadd min Profeschon  
 nu richtig lihrt un bün Gesell,  
 un gistern schrewen sei mi ut.“

„Das ist ja prächtig, lieber Schnut! —  
Sophiechen, liebes Kind, geh' schnell  
zu Mutter, Schnut wär' nun Gesell,  
sie sollt 'ne Flasche Wein 'rausschicken,  
und bring' auch ein paar Gläser mit,  
wir wollen an den Tisch hier rücken.“ —  
De Win, de kümmt. — „Also ein Schmied,  
neu von der Elle,  
ein ausgeschriebener Geselle?“ —

„Ja, Herr, un wull Adjüs doch seggen.“  
„Dann soll 's nun wohl auf 's Wandern gehn?“ —  
„Ja, morgen, dacht wi, Herr Pastur.“ —  
„Ei, ei! Das ist ja wunderschön!  
Am ersten Mai auf Reisen gehn,  
wenn neu erwacht ist die Natur,  
zu ziehen durch die schöne Welt!  
Ich hab' mein Sach' auf nichts gestellt.

Juchheil!

Trink aus, mein Sohn, trink aus den Wein!  
Drink man, min Sön, ick schenk Di wedder in! —  
Ja, wenn 's mein Stand und Alter litt',  
ich zög' wahrhaftig gerne mit.

Und wo geht denn die Reise hin?“  
„Je, Vater meint, in 't Reich herin  
un denn nach Bellingen un Flandern;  
un wenn dat möglich wesen kün,nn,  
denn süll ick ok nah England wandern.“ —  
„Und da hat Vater recht, mein Sohn,  
die Hauptsache ist die Profession;  
e i n s soll der Mensch von Grund aus lernen,  
in e i n e m Stücke muß er reifen  
und in der Nähe, in den Fernen  
in seiner Kunst das Beste greifen,  
so 'n Bursch muß durch die Länder schweifen,  
die Ecken, Kanten 'runterschleifen;  
muß lernen sich zu tummeln, rühren,  
den Stoß durch Gegenstoß parieren,  
bis in ihm fertig ist der Mann  
und er sich selbst besiegen kann. —  
Darauf — komm her — trink mit mir aus!  
Und kehr' als tücht'ger Kerl nach Haus!“ —

Un geht mit Hannern bet an t' Dur! —  
„Nun reis' mit Gott, mein lieber Sohn!“

Den annern Dag steiht Meister Snut  
in sine Smäd. — Wo halt hei ut!  
De Funken flogen vör Gewalt,  
dat zischt un brus't, dat kloppt un klung!

De ganz oll Smäd, de sus't un knallt:  
 „So, nu man tau! Treck düller, Jung!“ —  
 De Püster-Jung, de treckt un treckt,  
 bet hei vör Hitt de Tung utreckt  
 un blöst ut Näs' un pust ut Nüster  
 noch düller, as sin eigen Püster.  
 Den Meister is hüt nicks tau Dank,  
 sin Red' is barsch, sin Stirn is krus;  
 dunn kümmt, den Gorentun entlang,  
 Jehann un Mutter ut dat Hus.  
 De Ollsch, de gung an sine Sid,  
 de Hand up sine Schuller leggt,  
 de blage Schört vör dat Gesicht:  
 „Jehanning, wander nich tau wid,  
 ich heww meindag süs keine Rauh,  
 gah nich ut Meckelborg herut,  
 för Di is 't grot naug, Jehann Snut.“  
 Oll Snut haut up dat Isen in,  
 dat zischt un sus't, dat klingt un knallt,  
 de Püster-Jung treckt vör Gewalt,  
 de Püster pust, all wat hei künn.  
 „Ach, Vader“, seggt de Ollsch. —  
 „Na, Vader“, seggt de Jung'. —  
 De Oll, de smäd't, dat knallt un klung.  
 „Hei is nu hir ...“ — „Ick bün nu hir ...“  
 Oll Snut grippt mit de Tang in 't Für —  
 Bautz! föllt de grote Hamer dal,  
 un noch einmal, un noch einmall!  
 „Ja, Vader, wull adjüs nu seggen.“  
 De Oll ward weg den Hamer leggen  
 un dreiht sick üm: „Is dat Manir?  
 So kümmt Du in 'ne Smäd herin?  
 Wer, meinst Du, dat ick för Di bün?  
 Hest Du den Bündel up den Nacken,  
 denn möst Di an den Meister wenn'n,  
 dat Vaderseggen hett en Enn';  
 denn heit 't mit mi ‚auf Hufschmidtsch' snacken.“ —  
 Jehann gung stilling ut de Smäd.  
 Wo schot bi Vadern sine Red'  
 dat Blaud em in 't Gesicht,  
 dat 't as sin Vaders Isen lücht't!  
 Hei kamm taurügg un stunn nu dor,  
 den blanken Haut up 't gele Hor,  
 stiw as en Pahl, grad as 'ne Ell,  
 un kek nich rechts un links un frög:  
 „Mit Gunst, daß ich 'reinschreiten mög'?  
 Gott' ehr' das Handwerk, Meister und Gesell.“ —

„Süh, so, min Söhn, süh, so is 't recht.  
 Bi Höflichkeit un richt'gen Gruß,  
 dor steht Di apen jedes Hus;  
 dat hett noch keinen Schaden bröcht.  
 Makt 't Handwerk Di ok buten swart,  
 holl rein de Hand un rein dat Hart.  
 Un hest Du dörch de Welt Di slagen,  
 un hett Di 't buten nich gefolln,  
 denn kannst bi mi mal Umschau holl'n  
 un kannst nah Arbeit wedder fragen.  
 Un nu, min Söhn, herun den Haut!“  
 Un leggt de Hand em up den Kopp:  
 „Noch büst Du gaud, nu bliw ok gaud!“  
 Un langt den Hamer ut de Eck:  
 „So, nu man tau! Nu, Jung, nu treck!“  
 Jehann un Mutter gahn herut.  
 „Treck düller, Jung!“ seggt Meister Snut,  
 un sweißt un smäd't, de Funken flogen  
 em in 't Gesicht un in de Ogen,  
 dat hei sei, wenn 't de Jung' nich süht,  
 sick ut de Ogen wischen müßt.  
 „Na“, seggt hei, „ortlich narschen is 't:  
 Wo dumm un dämlich spritzt dat hüt.“ —

Fritz Reuter

## Ein Schmelzofen im Schwabenland

### Bekennntnis zu Völkerfried' und Einigkeit

Jez brennt er in der schönsten Art,  
 und 's Wasser ruuscht, der Blosbalg gahrt,<sup>1)</sup>  
 und bis ass d' Nacht vom Himmel fällt,  
 se würd die ersti Massle<sup>2)</sup> chalt.

Und 's Wasser ruuscht, der Blosbalg gahrt,  
 i ha druf hi ne Gulde g'spart.  
 Gang Chüngi,<sup>3)</sup> lengis<sup>4)</sup> alte Wi,<sup>5)</sup>  
 mer wen e wengli lustig sy!

Ne Freudestund isch nit verwehrt;  
 me gnießt mit Dank, was Gott bischert,  
 me trinkt e frische frohe Mueth  
 und druf schmeckt wieder 's Schaffe guet.

1) knarrt 2) bestimmtes Längenmaß Roheisen in Prismaform 3) Abkürzung von Kunigunde  
 4) holen, herlangen 5) Wein

E Freudestund, e guti Stund!  
's erhaltet Lib und Chräfte gsund;  
doch muß es in der Ordng goh,  
sust het me Schand und Leid dervo.

E frohe Ma, ne brave Mal  
Jez schenket i und stoßet a:  
„Es leb der Marggrov und si Huus!  
Zieht d' Chappen ab und trinket us!“

Und 's Bergwerch soll im Sege stohl!  
's het menge Burger 's Brod dervo.  
Der Her Inspekter lengt in Trog<sup>6)</sup>  
und zahlt mit Freud, es isch kein Frog.

Drum schenket i und stoßet al  
Der Her Inspekter isch e Ma,  
er schafft e gute Wi ufs Werk,  
er holt en über Tal und Berg.

Me streift der Schweiß am Ermel ab,  
me schnufet, d' Bälz verstuune drab,<sup>7)</sup>  
und mengi liebi Mitternacht  
würd so am heiße Herd verwacht.

Der Schmelzer isch e plogte Ma,  
drum bringet em's und stoßet a:  
Gsegott! Vergiß die Schweiß und Ach,  
's het ieden anderen au si Sach!

Am Zahltag teilt isch doch mit kei'm,  
und bringsch der Lohn im Nastuch heim,  
se luegt di d' Marei fründli a,  
und seit: „I ha ne brave Mal“

Und wenn e Ma si Arbet thut,  
se schmeckt em au si Esse gut;  
er tuuschi nit in Leid und Lieb  
mit mengem riche Galge-Dieb.

Mer sitze do und 's schmecktis wohl.  
Gang Chüngeli<sup>3)</sup> lengis<sup>4)</sup> no emol,  
wil doch der Ofe wieder goht,  
und 's Erz im volle Chübel stoht!

6) Kasten 7) erschrecken darüber  
3) u. 4) siehe S. 258

So brenn er denn zu guter Stund,  
und Gott erhalt ich alli gsund,  
und Gott biwahr ich uf der Schicht,  
daß niemes Leid und Unglück gschicht.

Und chumt in strenger Winters-Zit,  
wenn Schnee uf Berg und Firste lit,  
en arme Bub, en arme Ma,  
und stoht ans Fүүr, und wärmt si dra,

und bringt e par Grumbireli<sup>8)</sup>  
und leits ans Fүүr und brotet sie  
und schloft by'm Setzer uffem Erz —  
schlof wohl, und tröst der Gott di Herz!

Frog menge Ma: „Sag, Nochber hel  
hesch au scho 's werde seh  
im fүүrige Strom de Forme no?“  
Was gilts, er cha nit sage: „Jo!“

Mir wisse, wie me 's Ise macht,  
und wie 's im Sand zu Massle<sup>2)</sup> bacht  
und wie mes druf in d' Schmidte bringt  
und d' Luppen <sup>9)</sup> unterm Hammer zwingt.

Jez schenket i und stoßet a:  
Der Hammer-Meister isch au en Mal  
Wär Hammer-Schmid und Zeiner<sup>10)</sup> nit,  
do läg e Sach, was thät me mit?

Wie gings im brave Hamberchs-Ma?<sup>11)</sup>  
's muß jede Stahl und Ise ha;  
und het der Schnider kei Nodle meh,  
sen ischs au um si Nahrig gscheh.

Und wenn im früeihe Morgeroth  
der Buur in Feld und Fuhre stoht,  
se muß er Charst und Haue ha,  
sust isch er e verlohrene Ma.

Zum Broche brucht er d' Wägese,<sup>12)</sup>  
zum Meihe brucht er d' Sägesse,  
und d' Sichle, wenn der Weize bleicht,  
und 's Messer, wenn der Trübel<sup>13)</sup> weicht.

8) Kartoffeln 9) Klumpen 10) Stangenschmied 11) Handwerksmann 12) Pflugschar 13) Traube  
2) siehe S. 258

Se schmelzet denn und schmiedet ihr,  
und dank ich Gott der Her derfür!  
Und mach en andere Sichle drus  
und was me bruucht in Feld und Hus!

Und numme keini Sebel meh!  
's het gnug misrabli Chrüppel ge,  
's hinkt menge ohni Fuß und Hand  
und menge schloft im tiefe Sand.

Kei Hurlibaus,<sup>14)</sup> ke Füsü<sup>15)</sup> meh!  
Mer hen 's Lamento öbbe gseh,  
und ghört, wie's in de Berge chracht,  
und Ängste g'ha die ganzi Nacht,

und g'litte, was me lide cha;  
drum schenket i und stoßet a:  
Uf Völkerfried' und Einigkeit  
vo nun a bis in Ewigkeit!

Johann Peter Hebel

### Brief des chinesischen Kaisers Wen-ti an den Häuptling der Hiung-nu (150 v. Chr.)

**I**m Norden der Großen Mauer ist das Land Euer, und Ihr regiert es mit Recht. Im Süden gehören die Familien mir an; ich kann ihnen gebieten.

Mögen alle Völker im Frieden leben und die Eltern nie von ihren Kindern getrennt werden! Laßt uns unsere Soldaten entlassen und die Schwerter einschmelzen! Laßt uns friedlich in unseren Ländern arbeiten, auf daß die Greise Ruhe haben und die Jugend zu gesetzestreuen Bürgern heranwachse, und alle werden glücklich sein.

Euer Land liegt im Norden, Ihr leidet unter der Kälte. Ich habe meinen Beamten empfohlen, Euch Baumwollstoffe und Reis zu senden. Bedenken wir, daß uns alle ohne Unterschied der gleiche Himmel deckt, die gleiche Erde trägt.

So haben wir den Wunsch, daß Friede in der Welt sei, auf daß die Fische im Wasser schwimmen, die Vögel in der Luft freier fliegen, die Insekten in den Wäldern summen mögen!

14) Kanonendonner 15) Gewehr

## Ein Wüstentraum

**I**ch reiste durch eine afrikanische Ebene, und die Sonne schien heiß hernieder. Da lenkte ich mein Pferd unter einen Mimosenbaum, ließ es weiden und setzte mich unter das Gebüsch. Eine schwere Schläfrigkeit überfiel mich, und ich schlummerte ein. Im Schlaf hatte ich einen sonderbaren Traum.

Ich erblickte eine Wüste und eine Frau, die aus ihr heraustrat. Ihr schritt ein alter Mann entgegen, einen Stab in der Hand, auf dem eingeritzt war: „Weisheit“.

Sie sprach: „Ich sehe nichts vor mir als einen dunkel dahinströmenden Fluß mit steilen, hohen Ufern; nur manchmal, wenn ich die Augen beschatte, erblicke ich in weiter Ferne am Ufer sonnenbeschienene Bäume und Hügel. Oh, warum muß ich in dieses ferne Land wandern, das noch niemand erreicht hat? Oh, ich bin so einsam, ich bin ganz allein!“

Der alte Mann antwortete ihr: „Still! Was hörst du?“

Sie lauschte gespannt und sprach: „Ich höre Fußtritte — tausend und aber tausendmal Tausende, sie kommen alle dieses Weges!“

„Dies sind die Tritte derer, die dir folgen werden“, sprach er. „Geh voran! Mach eine Wegspur am Wasserrand! Wo du jetzt stehst, werden tausend und aber tausendmal Tausende von Menschenfüßen den Boden flach treten. Hast du je gesehen, wie Wanderheuschrecken sich einen Weg übers Wasser bahnen? Zuerst wagt sich eine an den Rand und wird hinweggefegt, und dann kommt eine andre und wiederum eine andre, und schließlich bauen sie mit ihren Leibern eine Brücke, über welche die übrigen sicher ziehen.“ Und die Frau fragte: „Von denen, die zuerst kommen, werden manche von der Strömung fortgerissen und versinken — so helfen ihre Leiber nicht einmal eine Brücke bauen?“

„Und wenn sie fortgerissen werden und versinken — was macht es aus?“

„Was macht es aus?“ wiederholte versonnen die Frau.

„Sie machen die erste Wegspur am Wasserrand.“ —

„Und wer“, fragte sie, „wird über die Brücke ziehen, die wir mit unseren Leibern bilden?“

„Die ganze Menschheit“, sprach er.

Da ergriff die Frau ihren Stab. Und ich sah, wie sie den dunklen Pfad zum Ufer hinunterschritt.

Olive Schreiner

(gekürzte Übersetzung aus dem Englischen)

## Am Abend zu beten

**E**s geht ein Pflüger übers Land,  
der pflückt mit kühler Greisenhand  
die Schönheit dieser Erden.  
Und über Menschenplan und -trug  
führt schweigend er den Schicksalspflug,  
vor dem zu Staub wir werden.

So pflügt er Haus und Hof und Gut  
und Greis und Kind und Wein und Blut  
mit seinen kühlen Händen.  
Er hat uns lächelnd ausgesät  
und hat uns lächelnd abgemäht  
und wird uns lächelnd wenden.

Rings um ihn still die Wälder stehn,  
rings um ihn still die Ströme gehn,  
und goldne Sterne scheinen.  
Wie haben wir doch zugebracht  
wie ein Geschwätz bei Tag und Nacht  
so Lachen wie Weinen!

Nun lassen Habe wir und Haus,  
wir ziehen unsre Schuhe aus  
und gehn mit nackten Füßen.  
Wir säten Tod und säten Qual,  
auf unsern Stirnen brennt das Mal,  
wir büßen, wir büßen.

Und nächstens pocht es leis ans Tor,  
und tausend Kinder stehn davor  
mit ihren Tränenkrügen.  
Und weisen still ihr Totenhemd  
und sehn uns schweigend an und fremd  
mit schmerzversteinten Zügen.

O gib den Toten Salz und Korn,  
und daß des Mondes Silberhorn  
um ihren Traum sich runde!  
Und laß indessen Zug um Zug  
uns leeren ihren Tränenkrug  
bis zu dem bitteren Grunde.

Und gib, daß ohne Bitterkeit  
wir tragen unser Bettlerkleid  
und Deinem Wort uns fügen.  
Und laß uns hinterm Pfluge gehn,  
solang die Disteln vor uns stehn,  
und pflügen und pflügen.

Und führe heut und für und für  
durchs hohe Gras vor meiner Tür  
die Füße aller Armen.  
Und gib, daß es mir niemals fehlt  
an dem, wonach ihr Herz sich quält:  
ein bißchen Brot und viel Erbarmen!

Ernst Wiechert (1946)

## Die Teilung der Erde

**N**ehmt hin die Welt! rief Zeus von seinen Höhen  
den Menschen zu. Nehmt, sie soll euer sein!  
Euch schenk' ich sie zum Erb' und ew'gen Lehen,  
doch teilt euch brüderlich darein!

Da eilt, was Hände hat, sich einzurichten,  
es regte sich geschäftig jung und alt.  
Der Ackermann griff nach des Feldes Früchten,  
der Junker pirschte durch den Wald.

Der Kaufmann nimmt, was seine Speicher fassen,  
der Abt wählt sich den edeln Firnewein,  
der König sperrt die Brücken und die Straßen  
und sprach: der Zehente ist mein.

Ganz spät, nachdem die Teilung längst geschehen,  
naht der Poet, er kam aus weiter Fern' —  
ach! da war überall nichts mehr zu sehen,  
und alles hatte seinen Herrn!

Weh mir! so soll denn ich allein von allen  
vergessen sein, ich, dein getreuster Sohn?  
So ließ er laut der Klage Ruf erschallen  
und warf sich hin vor Jovis Thron.

Wenn du im Land der Träume dich verweilet,  
versetzt der Gott, so hadre nicht mit mir.  
Wo warst du denn, als man die Welt geteilet?  
Ich war, sprach der Poet, bei dir.

Mein Auge hing an deinem Angesichte,  
an deines Himmels Harmonie mein Ohr —  
verzeih dem Geiste, der, von deinem Lichte  
berauscht, das Irdische verlor!

Was tun? spricht Zeus; die Welt ist weggegeben,  
der Herbst, die Jagd, der Markt ist nicht mehr mein.  
Willst du in meinem Himmel mit mir leben —  
so oft du kommst, er soll dir offen sein.

Friedrich Schiller



**W**as ist's, was war's?

Ratterndes Rollen und ringendes Stampfen,  
gellendes Pfeifen, zischendes Dampfen —  
staubumstürmt in herrischer Hast  
eilt die Last.

Aus fliegenden Fenstern blendendes Blinken,  
verrinnende Rufe — verschwimmendes Winken —  
ein letztes Zittern. Ein Hauch  
verweht —  
Restlein Rauch  
zerfließt — vergeht — —

Was ist's? Was war's soeben?  
Ein Zug? Ein Leben — — ?

Aus „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen (1835–1935)“

**„Fünfundzwanzig plus zwölf — durch!“**

In einem kleinen Zimmer des Betriebsamtes Göttingen sitzt der Inspektor Brune an einer Art Zeichentisch, wie man sie in den Konstruktionsbüros von Maschinenfabriken oder Baufirmen findet. Die Platte des Tisches ist schräg geneigt, sie ist hinten höher als vorn. Über diese Platte ist ein großes Blatt Papier ausgebreitet, das in

seiner ganzen Breite über zwei Holzrollen läuft, wie sie die Mütter beim Ausrollen des Teiges für den Geburtstagskuchen benutzen. Die eine Rolle befindet sich an der oberen, die andere an der unteren Kante des Tisches. So hat der Inspektor Brune eine gute Übersicht über das Papier und kann bequem und schnell jede Stelle seines Belegblattes mit dem Dreieck und den Zeichenstiften erreichen.

Mit seinem Gewirr von vielfarbigen Linien und Strichen sieht es auf den ersten Blick wie ein Schnittmusterbogen aus, der meist den Frauenzeitschriften beigelegt ist. Bei näherem Zusehen zeigt es sich, daß das Blatt mit einem feinen Netz waagerechter und senkrechter Striche überzogen ist. An den Enden der senkrechten Striche stehen oben und unten am Rande des Blattes die Namen der Stationen von Elze bis Eichenberg verzeichnet. Die waagerechten Linien enden links und rechts des Blattes in Zahlen, die die Uhrzeiten eines Tages angeben, und zwar die feinen Striche die Minuten und die stärkeren die Stunden. Mit dem Vorrücken des Tages schiebt Brune das Blatt über die Rollen, und wenn sein oberer Rand über die untere Rolle verschwunden ist, hat ein schwerer Tag voller Verantwortung und angespannter Aufmerksamkeit sein Ende gefunden, und mit dem neuen Blatt beginnt ein neuer Tag.

Über das Netz der waagerechten und senkrechten Striche laufen schräge Linien von links nach rechts und umgekehrt. Sie sind matt gedruckt und bezeichnen den Lauf der wichtigsten Züge durch das Überwachungsgebiet des Inspektors, wie ihn der Fahrplan vorschreibt. Die Schnittpunkte, an denen diese Zuglauflinien die Striche des Netzes durchschneiden, verraten Brune die Zeit, wann die betreffenden Züge die den senkrechten Strichen zugehörigen Stationen erreichen müssen.

Es ist nach Mitternacht. Die Fensterscheiben des kleinen Zimmers zittern von den Schienenstößen der durchfahrenden Züge. Inspektor Brune, ein blonder Mann mit breiten Schultern, sitzt fast behäbig vor dem Belegblatt, aber in seinen flinken Augen ist ständige Wachsamkeit. Die linke Hand ruht auf dem Dreieck aus durchsichtigem Kunststoff und hält drei sorgfältig gespitzte Zeichenstifte bereit, einen roten für die Reisezüge, einen blauen für die Güterzüge und einen grünen für Sonderzüge. Über ihm an der Wand hängt die große Uhr, deren Gang wie alle Uhren der Eisenbahn mit der sogenannten Mutteruhr im Hauptbahnhof Altona genau übereinstimmt. Darunter verrät dem Inspektor ein schneller Blick auf eine lange gerahmte Tafel unter Glas, welche Bahnhöfe seines Bezirkes für alle Fälle Ausweich- und Überholungsgleise haben. Ihre Anzahl und Anlage ist daraus genau zu ersehen. Auf einem Bildfahrplan am Kopf des Tisches sind alle planmäßigen und Bedarfszugläufe eingezeichnet. Auf diese Weise ist Brune in jeder Beziehung gut gerüstet, schnell wichtige Entschlüsse treffen zu können, die unvorhergesehene Zwischenfälle auf den Strecken von ihm zur Sicherheit von Reisenden und Frachten verlangen.

Vor ihm auf dem Belegblatt stehen ein kleines Mikrophon und rechts neben dem Blatt ein Lautsprecher. Ein Fernsprecher trägt auf seinem großen Kasten zwei Reihen weißer Knöpfe. Drückt er einen dieser Knöpfe nieder, kann er sofort mit dem Fahrdienstleiter des Befehlsstellwerkes auf der Strecke sprechen, das an diesem Knopf hängt.

Es ist ein Uhr sechsfünfzig. Jetzt muß Station Elze die Durchfahrt des FD 276 melden. Und nun knackt es im Lautsprecher, die Stimme des Fahrdienstleiters sagt: „Elze —!“

Brune nimmt den roten Stift in die rechte Hand und schiebt das durchsichtige Dreieck an den Zuglauf des FD 276, der bei Elze in seinen Überwachungsbezirk einbricht.

„Göttingen“, ruft er in das Mikrophon.

„FD zwosechundsiebzig — sechsfünfzig Plan — durch“, ertönt es aus dem Lautsprecher.

„Sechsfünfzig Plan — durch“, wiederholt Brune, zieht mit seinem Zeichenstift eine rote Linie und schreibt an den Schnittpunkt Elze mit der entsprechenden Uhrzeit die planmäßige Durchfahrt. Von nun an wird Brune den Lauf des FD bis nach Eichenberg verfolgen, denn jeder Fahrdienstleiter der Stellwerke an der Strecke sagt ihm die Durchfahrtszeiten an.

Nach einer Weile meldet Banteln den FD. Brune verlängert die rote Linie bis Banteln.

Der Fahrdienstleiter in Haindorf meldet die Abfahrt des D 89 um „vierundzwanzig plus sechs“, das bedeutet, daß er mit sechs Minuten Verspätung abgefahren ist. Der Inspektor legt sein Dreieck an den Lauf des D 89, den er in Eichenberg übernommen hat, führt die rote Linie über die Striche der Hauptgleise von Haindorf und schreibt an ihren Austritt aus diesem Gleisband die Zahl + 6.

Was ist bloß mit dem 5354 — denkt Brune, und seine Augen verfolgen die blaue Linie dieses Güterzuges bis Brüggen.

Godenau müßte ja längst gemeldet haben. Da stimmt doch etwas nicht. Er will den weißen Knopf des Fernsprechers niederdrücken, um Godenau anzurufen, doch da knackt es schon im Lautsprecher, und Godenau meldet sich.

„Was ist mit dem dreiundfünfzigvierundfünfzig?“ fragt Brune.

„Fünfundzwanzig plus zwölf — durch“, antwortet Godenau.

Brune verlängert die blaue Linie bis Godenau und vermerkt dort die zwölf Minuten Verspätung.

Nun kommt Brüggen und meldet die planmäßige Durchfahrt des FD 276. Seine rote Linie nähert sich bedenklich der blauen des Güterzuges 5354. Brune entschließt sich, den FD in Godenau halten zu lassen, wenn Alfeld nicht sofort die Ankunft des 5354 meldet.

„Der tritt ja durch die Nacht“, denkt er.

Alfeld meldet die Durchfahrt des D 89. Er hat immer noch sechs Minuten Verspätung. „Was ist mit dem dreiundfünfzigvierundfünfzig?“ fragt Brune den Fahrdienstleiter von Alfeld.

„Ich sehe dahinten die Scheinwerfer der Lok, fährt ziemlich langsam.“  
„Ich komme gleich wieder“, sagt Brune und ruft Godenau an. Als Godenau sich meldet, ordnet er an, den Streckenabschnitt bis Alfeld zu sperren. FD 276 wird also keine Einfahrt in Godenau haben.

Bevor Brune wieder mit Alfeld sprechen kann, meldet Elze einen durchgehenden Eilgüterzug mit Bananen von Hamburg für Frankfurt mit minus zehn. Er ist also zehn Minuten früher als planmäßig durchgefahren. Was sich diese Eilgüterzüge erlauben dürfen!

Dieser Bananenzug erhält als Sonderzug eine grüne Linie und muß so schnell wie möglich — er fährt 85 Stundenkilometer — durch dieses anscheinend wilde und doch so geordnete Gewirr der sich kreuzenden Linien hindurchgeschleust werden.

Alfeld meldet endlich die Einfahrt des 5354 mit +20 und Lokomotivschaden. Der Fahrdienstleiter hat ihn in ein Ausweichgleis fahren lassen. Brune trägt die Ankunftszeit ein und vermerkt den Lokomotivschaden am Rande des Belegblattes.

Dann ruft er Godenau und verfügt, daß der FD 276 abfahren kann, da die Strecke frei sei.

„Einfahrt frei!“ ruft der Heizer auf dieser Maschine.

„Einfahrt frei“, wiederholt aufatmend sein Lokführer am Hebel.

Karl Unselt

## Mein Weg zu Papa Benz

Ich bin erst sechzehn Jahre alt gewesen, als ich vor nunmehr über fünfzig Jahren auf die Wanderschaft ging, die Landstraße stromaufwärts des Rheins, zusammen mit einem Kameraden, der in Koblenz das Schlosserhandwerk gelernt hatte.

Ich glaube, es hat mich niemand von denen, die uns unterwegs begegneten, für einen wandernden Handwerksburschen gehalten, sondern wahrscheinlich für einen Schulbuben, denn ich war ziemlich klein gewachsen und eigentlich nicht mehr als ein Knirps. Aber dafür brannte in mir lichterloh die romantische Sehnsucht nach der Weite und der nüchterne Entschluß zugleich, etwas Tüchtiges zu werden. Man schrieb den Anfang des Jahres 1884, und die Heimat lag für lange hinter mir. Winnigen hieß diese Heimat, Winnigen an der Mosel. Ich habe damals, auf der rheinischen Landstraße, noch kein Heimweh verspürt, trotzdem dachte ich viel zurück nach Winnigen. Von dort stammte ich her, dort hatten meine Ahnen gewohnt, dort lebte mein Vater; und meine Vorfahren hatten mir ein wunderbares Erbteil mitgegeben: alle diese Männer, bis zurück zum Jahre 1706, waren Schmiede gewesen; und auch in mir, das habe ich seit meiner frühesten Jugend klar verspürt, rumorte die technische Neugierde, ein gewisser technischer Verstand und ein gewisser technischer Ehrgeiz.

Mein Vater besaß neben seiner Werkstatt noch ein kleines Weingut und war also nebenher noch Winzer, wie es überhaupt in Winnigen keinen Handwerker gab, der diesen Nebenberuf als Winzer nicht

gehabt hätte. Und daher ist es wohl gekommen, daß ich neben meiner nüchternen technischen Besessenheit noch ein anderes Erbgut mit auf die erste Wanderschaft und mit ins ganze Leben hinausnahm: fröhliches Gemüt, unbefangene Heiterkeit und eine gewisse Harmonie mit allen und jedem, nicht zuletzt mit mir selber.

In Neusatz bekam ich Arbeit in einer Dampfmühle. Diese Arbeit machte mir sehr großes Vergnügen, denn zum ersten Male lernte ich einen größeren Betrieb kennen, und es gab viel zu lernen. Zum ersten Male arbeitete ich in einem reinen Maschinenbetrieb, ich sah, wie Maschinen repariert wurden.

Anfang August 1885 hörte ich, daß man für einen Brückenbau in Großwardein Maschinenbauer suchte, und mit fliegenden Fahnen verließ ich sogleich meine Dampfmühle, meldete mich beim Brückenbau und wurde sofort eingestellt. Und wiederum lernte ich etwas Neues: das Zusammenfügen der Träger und Spanten, das Einziehen der Niete und die Nietung selber. Es gab damals noch keine hydraulische Nietung, alles mußte mit der Hand gemacht werden. Ich fraß an Kenntnissen und Fertigkeiten in mich hinein, was ich nur fassen konnte. Ich wohnte damals in einem Hause, in dem eine Uhrmacherwerkstatt war, und hier verbrachte ich meine freie Zeit. Mehrere Gesellen arbeiteten hier, und sie halfen mir, mich im Zerlegen und Zusammenbauen von Uhren zu üben. Ich habe es bald heraus gehabt.

1888 ging ich nach Mittweida aufs Technikum. Der Beginn des Studiums war für mich namenlos schwer. Es fehlte mir der wissenschaftliche Unterbau und in dieser Hinsicht überhaupt jede theoretische Voraussetzung. Praktisch arbeiten hatte ich gelernt wie kaum ein anderer, aber ich hatte nur die Volksschule besucht, und von Algebra und Geometrie zum Beispiel wußte ich nichts. Manchmal sah es so aus, als ob ich vor einer Mauer stünde, die ich mein Lebtag nicht würde übersteigen können. Es half aber nichts. Mit hartnäckigem Fleiß ging ich diese Mauer an; nach den ersten bitter-schweren Semestern ging das Studium leicht. Und nach sechs Semestern war ich auf der Höhe, und zwar in allen Fächern, und bestand meine Ingenieurprüfung mit „gut“.

Nach einigen Zwischenlandungen trat ich in das Konstruktionsbüro von Grob & Co. in Leipzig ein und arbeitete an jenem 800pferdigen Verbrennungsmotor mit. Um diesen sagenhaften Motor auf die Welt zu bringen, wurde in einem Höllentempo geschuftet. Zwanzig Ingenieure waren an der Konstruktion beschäftigt, und es gelang in ziemlich rascher Zeit, ihn auf die Beine zu stellen.

Das Entscheidende in dieser Leipziger Zeit war für mich, daß ich zum ersten Male in die Geheimnisse des Explosionsmotors eingeführt wurde, der meines Lebens Schicksal werden sollte.

---

Er war — unbedingt — ein Vorläufer des Dieselmotors. Als dreifache Expansionsmaschine war er gebaut, und die Gase, die im ersten Zylinder ihre Arbeit getan hatten, strömten dann genau wie

bei der Dampfmaschine in den zweiten und in den dritten Zylinder. Der Motor lief ausgezeichnet, zwar nicht genau 800 PS, aber er zeigte eine gute Kraftentfaltung.

Nur ... war es nicht möglich, durch bloßes Verbrennen das ganze Petroleum derart zu verbrauchen, daß keine Rückstände übrig blieben. Diese verschmutzten die Eingeweide des Motors so gründlich, daß man nach knapp zwei Stunden Laufzeit die ganze Maschine auseinandernehmen und reinigen mußte.

Um die Mitte des Jahres 1896 wurde in einer Leipziger Zeitung bekanntgemacht, daß am nächsten Sonntag auf der Rennbahn ein Motorrad der Firma Hildebrand & Wolfmüller vorgeführt werden würde.

Ich wanderte ruhelos um die Maschine herum, dann ging ich zu den Herren, die sie vorgeführt hatten, und erkundigte mich, ob auch schon brauchbare Wagen mit Motoren gebaut würden.

Ja, sagten sie, natürlich, die Firma Daimler in Stuttgart und die Firma Benz & Co. in Mannheim bauten solche Wagen. Sie fügten aber lachend hinzu, der Sache sei noch nicht zu trauen, es stecke alles noch in den allerersten Anfängen.

Ich ging, in tiefes Nachdenken versunken, nach Hause. Als ich daheim war, setzte ich mich hin und schrieb an die Firma Benz & Co. nach Mannheim einen langen Brief. Darin berichtete ich, was ich bisher im Leben gemacht hatte, daß ich im Bau von Explosionsmotoren Erfahrung hätte, und sprach die Bitte aus, sich meine Anschrift für den Fall zu merken, daß sie einen Herrn für das Büro oder den Motorenwagenbau nötig hätten.

Nach wenigen Tagen kam ein Telegraphenbote in die Fabrik und fragte nach mir. Die Depesche, die ich öffnete, enthielt die kurze Nachricht, daß ich für den Wagenbaubetrieb der Firma Benz & Co. angestellt sei.

Als ich mich bei Herrn Benz meldete, teilte er mir mit, ich sei zunächst Assistent vom Betriebsleiter im Motorenbau. Ich wurde dem Betriebsleiter vorgestellt und empfing von ihm meine ersten Anweisungen.

Die Fabrik von Benz & Co. war damals wahrhaftig nicht groß. Sie lag in der Neckarvorstadt. Da war zunächst ein kleines Bürogebäude, unten waren vier Zimmer, und oben wohnte Herr Benz mit seiner Familie. Hinter diesem Hause waren die Räume, in denen die Automobile gebaut wurden. Im Erdgeschoß stellte man die Motoren her, und im ersten Stock waren die Werkzeugmaschinen aufgestellt. In einem anderen kleinen Gebäude wurden die kleinen Velos-Wagen montiert. Links im Gebäude, abgetrennt, war noch Platz für den stationären Gasmotorenbau.

Schon am ersten Tage passierte mir etwas sehr Eigenartiges.

In der Mittagsstunde fiel mir ein, daß ich mir doch einmal den Betrieb im Motorwagenbau ansehen könnte. Ich ging an das Tor, drückte auf den Griff und siehe da, es war verschlossen.

Ich klopfte, die Tür ging etwas auf, und im Spalt erschien das mißtrauische Gesicht von Meister Spittler.

Was ich wollte? „Schließen Sie denn hier immer ab?“ fragte ich erstaunt.  
„Freilich.“

„Kann ich mir den Betrieb einmal ansehen?“

Meister Spittler musterte mich wie einen Einbrecher. Dann zog er mißbilligend die Augenbrauen hoch und sagte kurz, daran sei nicht zu denken. Erst müsse Herr Benz seine Erlaubnis dazu geben.

Ich war vollkommen verdutzt.

„Aber hören Sie doch, Herr Spittler ... ich bin doch hier in der Firma angestellt! Und vielleicht bin ich über kurz oder lang ... sogar Ihr Vorgesetzter!“

Ich sah, wie es in Meister Spittlers Gesicht zu wühlen begann, anscheinend war er dieser Lage doch nicht ganz gewachsen.

Schließlich, nach einiger Überlegung, rang er sich zu einem schweren Entschluß durch.

„Also kommen Sie rein“, knurrte er, „aber weiter geht mich die Sache nichts an. Die Folge müsse Sie allein auf sich nehmen.“

Ich habe Herrn Spittler das fest versprochen und durfte jetzt eintreten. Und weil es mir im Leben immer so gegangen ist, daß ich Räume, die für gewöhnliche Sterbliche sonst unzugänglich waren, mit einer ebenso großen respektvollen Scheu wie schweigenden Andacht betrat, so ging ich auch jetzt durch die geheiligten Werkstätten des Motorenwagenbaues innerlich absolut und äußerlich beinahe auf Zehenspitzen.

Dazu kam, daß ich zum erstenmal eine Anlage sehen durfte, in der die höchsten technischen Träume für mich verwirklicht wurden.

Von den Arbeitern, die ich hier am Werke sah, erhielt ich einen geradezu großartigen Eindruck. Sie bildeten eine Auslese dessen, was ich bisher an Spezialarbeitern erlebt hatte, es waren lauter außerordentlich intelligente Leute.

Über eine Stunde wanderte ich umher, und je länger ich verweilte, je genauer ich erkannte, was hier im Werden war, desto stolzer wurde ich auf meine neue Firma, und desto zuversichtlicher war ich. Es erschien mir nicht im geringsten mehr zweifelhaft, daß ich einmal gerade hier, in diesen geheimnisvollen und vor aller Welt verschlossenen Werkstätten mitarbeiten würde. Ich reckte mich unwillkürlich um sämtliche Zentimeter, deren ich fähig war, in die Höhe. Und als das Tor sich wieder hinter mir schloß, ging ich hochaufgerichtet und angefüllt von Ehrgeiz, Energie und Zukunftsfreude weiter ... und prallte auf Papa Benz.

„Wo komme Sie denn her? Was habe Sie denn da drinne gemacht?“

„Ich habe mir den Betrieb angesehen, Herr Benz, schließlich ...“

„Was schließlich!“ fuhr mir Papa Benz über den Mund. „Schließlich habe Sie sich da drinne gar nix anzusehe! Lasse Sie das gefälligst in Zukunft sei, und warte Sie ab, bis Sie dazu gerufe werde!“ Ich habe mir diesen Anpiff gemerkt. Niemals mehr bin ich in den Wagenbau gegangen. Und wenn einmal ein Wagen im Hof stand, bin ich, ohne überhaupt hinzusehen, an ihm vorbeistolzert, als wäre er aus Luft.

Das dauerte ungefähr vier Monate.

Während dieser Zeit lernte ich den sehr fortgeschrittenen Gas-  
motorenbau bei Benz & Co. gründlich kennen.

Eines Tages wurde ich ins Chefbüro gerufen. Dort saßen Herr Benz  
und seine beiden Teilhaber, die Herren Ganss und von Fischer.  
Papa Benz sah mich streng an, dann sagte er kurz: „So ... von  
morgen ab übernehme Sie den Betrieb von dem Motorwagenbau!“

Ich muß gestehen, daß ich etwas wütend wurde.

„Herr Benz ... das ist ja heiter! Jetzt soll ich auf einmal den Be-  
trieb übernehmen und habe keine Ahnung davon! Sie selber haben  
mir verboten, den Betrieb überhaupt anzusehen, und ich habe mich  
auch nicht mehr darum gekümmert. Ich habe im Gegenteil alles ver-  
mieden, um auch nur eine Kleinigkeit vom Wagenbau zu lernen ...  
das ist ja heiter ...“

Papa Benz fuhr auf: „Was soll denn da heiter sein, möcht ich wissen!  
Ich hab Sie die ganze Zeit beobachtet, Herr Horch! Und ich bin der  
Meinung, daß Sie den Betrieb übernehme werde! Und wenn Sie  
meine, Sie verstehe noch nicht genug davon, dann bin ich noch da,  
um Sie zu instruieren!“

Jetzt begann für mich eine wundervolle Zeit der intensivsten Arbeit. Ich  
war in die engste Werkfamilie aufgenommen, und diese Familie, mitten  
unter ihr Papa Benz, arbeitete beinahe ausschließlich am Wagenbau.

August Horch

## Wir und das Auto

Wann ich zum ersten Mal ein Auto gesehen habe, weiß ich nicht  
mehr. Aber vor dem Jahre 1898 muß wohl jeder Großstädter schon  
einmal einem Auto begegnet sein. Das Jahr 1897 hatte in deutschen  
Automobilkreisen eine lebhaftige Gärung gebracht. Der Mitteleuro-  
päische Motorwagen-Verein war gegründet worden, Daimler baute  
ein sechspferdiges Phaëton mit Vierzylindermotor für „Schnellfahrt“,  
das die Rekordgeschwindigkeit von 42 km in der Stunde erreichte.  
Robert Bosch machte die ersten Versuche mit seinen Zündapparaten  
für Automotoren. Auf der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung  
in München im Jahre 1898, die auf dem Gelände stattfand, worauf  
jetzt das Deutsche Museum steht, waren auch einige Automobile  
ausgestellt. Ich erinnere mich, daß ich diese Automobile als Erschei-  
nungen wiedererkannte, die ich schon auf der Straße gesehen hatte.  
Ich freute mich über die Steuerhebel oder -räder an senkrechter  
Steuerstange. Neben ihnen auf parallel zur Steuerung hinabführen-  
den besonderen Stangen berückte mich ein wichtiges Gewirr von  
Hebelchen auf gezahnten Segmenten. Noch bedeutsamer tat sich die  
große Gummihupe hervor mit ihrem stattlich gewundenen blitzenden  
Horn. Außer den auf der Ausstellung puffenden Motoren machte  
nichts auf mich einen so zauberhaften Eindruck wie diese rot oder  
grün gepolsterten, in allen Gestängen hübsch vernickelten, reizenden  
Wagen mit gerippter Kühlschlange hinten oder vorn, stehendem oder

liegendem Motor hinten oder vorn, mit kleineren Vorder- als Hinterrädern, die mit schwachen Pneumatiks oder auch Vollgummi versehen waren. Überall unter den Sitzen und Bodenbrettern steckten Geheimnisse, die ich verehrte, obschon ich von der Unvollkommenheit dieser Maschinen, von Zünddefekten, versagenden Vergasern, Reifenpannen und Unglücken schon viel häufiger gehört hatte, als mir Autos begegnet waren. Damals sang man in München ein Schnaderhüpfel:

Und an Automobil,  
is a Wagn, der net will.

Im Jahre 1900 begegnete unserem Pferdefuhrwerk auf der Straße von Berchtesgaden nach Salzburg ein Automobil. Unser Kutscher sprang vom Bock und hielt die Pferde. Vermummt, mit Brillen bewaffnet, leicht vornübergeneigt, vorsichtig und doch machtbewußt, polterten diese Automobilisten an uns vorüber. Der Eindruck auf mich war ungeheuer. Ich fühlte, daß meine Mutter diese Begegnung nicht freute und sie verneinte; daß mein Vater, obwohl Motormann, zwar sehr interessiert, aber nicht sonderlich begeistert war. Ich aber bejahte aus vollem Herzen dies Herrengeschlecht, das über so magische Maschinen verfügte. Bald darauf sah ich ein Auto in Grünwald bei München stehen. Geduldig wartete ich, bis der Besitzer kam und abfahren wollte. Das Stellen der Gas- und Zündhebel, das Ankurbeln hypnotisierte mich. Meine Ungeduld, endlich ein solches Spielzeug selbst zu besitzen, Hebel zu bewegen, die den Wagen schneller oder langsamer laufen ließen, Motoren anzukurbeln, wuchs ins Unerträgliche. Am Abend suchte ich in einem dicken französischen Autobuch meines Vaters nach Namen und Art des Autos, dem zu begegnen ich das Glück gehabt hatte. Siehe da, ich fand es! Mein Gedächtnis trog nicht. Hinten, vom Chassis herab, hatten die Rippenrohre des „Radiateurs“ gehangen, der große Hebel rechts am Steuerrad, die Karosserie sogar — alles stimmte überein. Ich hatte Herzklopfen. Jungenhafter Eifer und Spielbegeisterung mischten sich mit der besonderen Magie des reizendsten aller technischen Spielzeuge, das doch auch von den Erwachsenen so überaus ernst genommen wurde und darum den Jungen um so mehr als vorbildlicher Besitz erscheinen mußte.

Wenn ich von nun an radfuhr, dachte ich mich in den Besitz eines Autos und in seine Handhabung hinein. Bedienungshebel befanden sich irgendwo am Gepäckträger, an der Laternenschraube, dem drehbaren Glockendeckel. Die paar Autos, die in München herumfuhren, wurden stets als Bekannte und Freunde begrüßt.

Aber immer hatten wir noch keinen eigenen Wagen! Immer noch hatte ich selbst in keinem Auto gesessen. Mein Traum wollte und wollte nicht in Erfüllung gehen. Einige Male ergab sich eine Möglichkeit. Aber meine Eltern halfen nicht nach. Man hatte zu viel von Autounfällen gehört. Schließlich erhielt ich unter unverhohlenem Mißbehagen meiner Eltern die Erlaubnis, mit dem Onkel eines Schulkameraden zu fahren. Das war im Jahre 1904 in einem zwölfpferdigen Décauville-Wagen mit Batteriezündung. Unbeschreiblich

war das Gefühl des Stolzes, als ich vorn zum Chauffeur hinaufstieg. Die Fahrt gestaltete sich zu einem Höhepunkt meines jungen Lebens. Aber dieses Wägelchen war ja auch schon etwas mit seinen vier Zylindern, seinem recht ruhigen Gang, seinem Kühler vorn an der Motorhaube, seiner niedlichen, roten Karosserie mit wohlgepflegtem weinrotem Leder. Die Beine des Chauffeurs waren unter einer schwarzen Lederdecke verborgen, die geschlitzt war, um die Steuerung durchzulassen. Geheimnisvoll folgte der Wagen dem unsichtbaren Spiel der Chauffeurfüße auf Kupplung und Bremse. Auf jede Kurve stürzten wir in einem Höllentempo los, und es war unbegreiflich, daß man lebend durchkam, daß ein Fahrzeug so wunderbar beherrscht werden konnte. Noch mehr nahm mich von nun an der Zauber des Autos gefangen.

Und immer noch besaßen wir keinen eigenen Wagen! Das Jahr 1905 endlich brachte die Entscheidung. Mein Vater behauptete, sein Gewissen beschwichtigend, er müsse einen Wagen haben, um das Automobilwesen zu studieren, denn er wolle einen Motor für Automobile bauen. Wenn ich mich aber nicht irre, so trug an der Anschaffung des Wagens die große Reisefreude meines Vaters und der Zauber des Autos, dem auch er inzwischen verfallen war, die entscheidende Schuld.

Nun also waren wir Automobilisten! Jedes Jahr reisten wir im eigenen Wagen durch ein anderes Land. Ich sog gierig die Landstraße, die vorbeirauschenden Bäume, die herrlich wechselnde Landschaft, das Fahrgefühl und die Seele des tickenden Motors, das Geheimnis der Garagen, die Weisheit der Chauffeurs in mich ein. Ich lernte die Kraft der Maschine im Vergleich zum Gewicht des Wagens und zur Landstraße gefühlsmäßig abschätzen, lebte und webte mit der Umdrehungszahl, dem Schalthebel, dem Getriebe, so daß ich, als ich mich das erste Mal selbst ans Steuer setzte, sofort richtig fahren konnte. Vor allem lernte ich rasch sehen, ohne oberflächlich zu sehen. Im Gegenteil, wer der Blasiertheit und dem Machtdünkel zu widerstehen weiß, der wird nichts von allem, was die Erde und die Landschaft je für den Menschen bedeuten, preisgeben oder verlieren; er wird vieles hinzugewinnen.

An alle Wagen, die uns auf unserer ersten Autoreise begegneten, vermag ich mich heute noch zu erinnern. Die Begegnungen begannen mit dem British Daimler von Herkomer. Er verließ gerade seine Heimatstadt Landsberg am Lech auf seiner Fahrt zum Start der Herkomer-Konkurrenz. Wir begrüßten uns, indem wir die Hand an die Mütze legten. Autobesitz bedeutete damals noch Schicksalsgemeinschaft, Besonderheit, Ansatz zur Kastenbildung. Und die Wagenmarken gehörten auf leidenschaftliche Weise wie ein Wappen oder Bekenntnis zum Besitzer. Alle diese Begegnungen gleiten noch heute lebhaft durch mein Gedächtnis: der kleine einzylindrige De Dion kurz vor Zürich, der Hochachtung erweckende Panhard mit der Korbgeflechtkarosserie in Interlaken, ein merkwürdiger sechszylindriger Amerikaner in Chamonix, den man *l i n k s* herum ankurbeln mußte, ein steckengebliebener Zweitakter in Genf, ein Dampfwagen von

Serpollet und dann alle die Mercedes, Opel, Benz, Adler, Horch, Fiat, Napier ...

Jene herrliche Epoche des Autos war gleichsam seine klassische Zeit. Die grundlegenden Formen waren gefunden, ein hohes Maß von Zuverlässigkeit war erreicht; aber noch war das Abenteuer und ein ganz naiver Autostolz lebendig. Die Wagen waren schon zu zahlreich und zu gut, und sie wurden von Tag zu Tag besser. Man durfte sich nicht mehr als Pionier und Besitzer eines Zaubergeheimnisses fühlen. Immerhin war auch diese Zeit noch in Farben und Reize getaucht, die sich einer, der in die heutige Autowelt hineingeboren wird, kaum vorstellen kann. Die Maschinen tickten und klopfen ein wenig anders als heute, sie saugten schlüpfender am Vergaser, und das Schalten in der Kulisse war eine andere Kunst als die mit der synchronen Kugelschaltung von heute. Aber man kam mit diesen Maschinen auch vorwärts; dabei mußte man viel mehr aufpassen, mehr mit dem Geist arbeiten und sich in die Seele der Maschine versenken als heute. Die Landstraßen boten noch Widerstände. Berge und Pässe waren Probleme, die bezwungen sein wollten. Seit dem Triumph des amerikanischen Wagens sind die weiblichen Ansprüche zu stark in das Auto hineinkonstruiert worden. Diese neuen Maschinen folgen ja dem Fußspitzchen jeder Dame so ruhig und folgsam wie das frömmste Pferd. Und das alles auf asphaltierten, mathematisch korrekten Straßen, wo die Kette der Tankstellen und Kundendienste nicht abbricht.

Immer mehr wuchs das Auto in das Schicksal des Menschen hinein. Man gewöhnte sich an das Auto wie an ein Stück des allgemein-menschlichen Inventars, das eben zu unserer Kultur gehört, wie seit Jahrtausenden die Pferde oder Wagen oder Häuser zu unserer Kultur gehören.

Die Arbeit des Menschen und der Alltag hatten sich mehr und mehr des Autos oder umgekehrt, das Auto hatte sich der Arbeit und des Alltags bemächtigt. Von Jahr zu Jahr verschob sich das Verhältnis zwischen einem Auto, das Luxus, Gesellschaft, Reisefreude, Kosten bedeutete, und der Masse der anderen Autos, die dem Beruf halfen, die in immer größerer Gestalt, mit immer stärkeren Maschinen die Lasten der Menschen schleppten, der Post und dem allgemeinen Verkehr dienten oder gar, mit seltsamer Maschinerie und Kranen versehen, die schwersten Arbeiten auf Hafen- und Bauplätzen verrichteten. Immer häufiger mußte man auf der Landstraße Lastwagen und Omnibusse überholen, an deren Fersen man staubschluckend und verzweifelt hing, bis sich die Gelegenheit zum Überholen ergab.

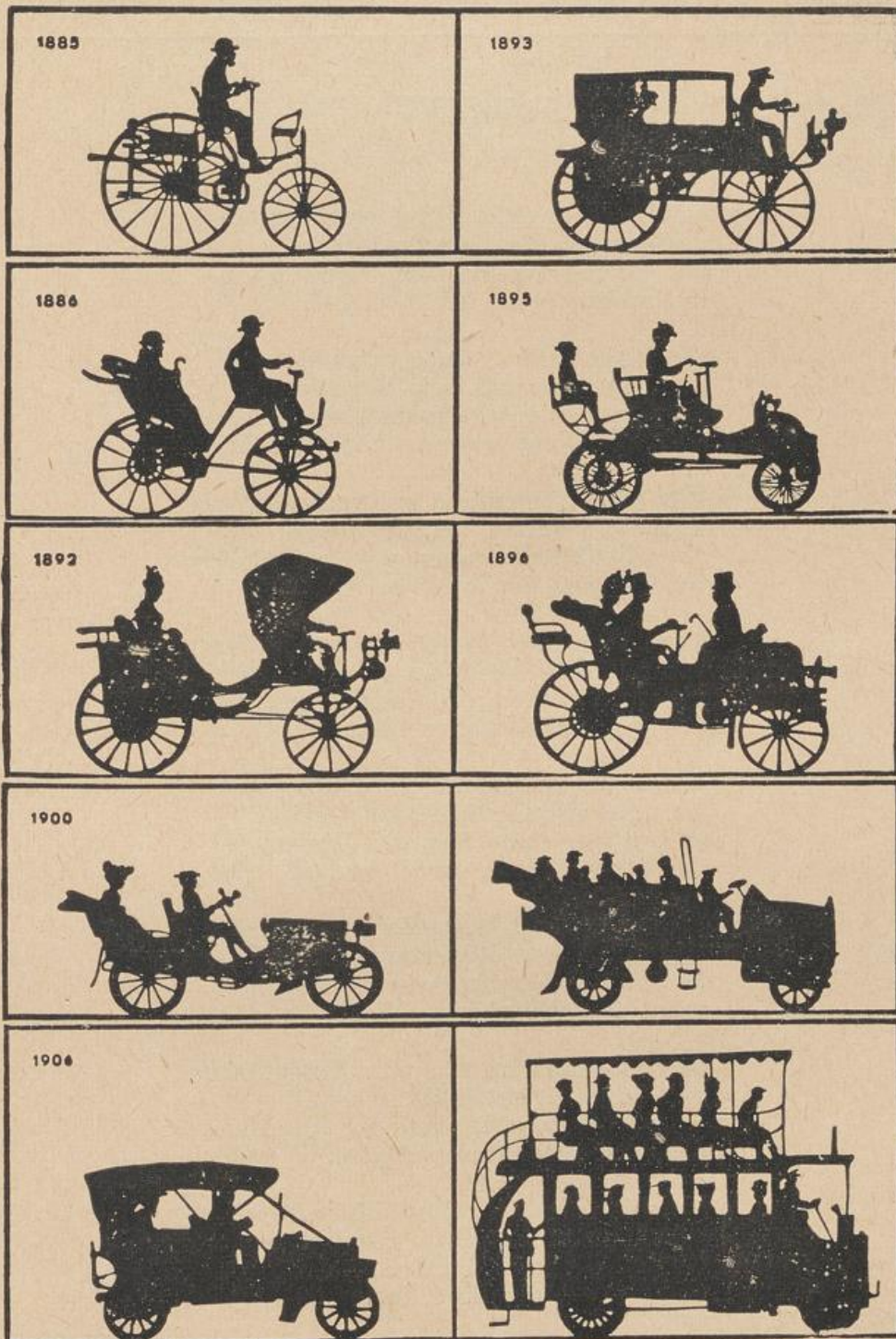
Blicken wir auf das Gesamtergebnis: Der technisch-konstruktive Geist des Autoingenieurs hat sich mit den Bedürfnissen und Wünschen des Menschen und mit den Erfordernissen der Straße derart zu einer Einheit verbunden, daß Stephenson's Forderung, Bahnstrecke und Eisenbahnzug seien wie eine einzige Maschine aufzufassen und immer aufeinander zu beziehen, auch bei Auto und Straße erfüllt zu werden beginnt. Das Straßennetz ist durch Tankstellen, Meldevorrichtungen, Signale, überhöhte Kurven, Ausweichstellen, Kilometersteine

zu einem einheitlich organisierten System entwickelt worden. Und dies System ist durch eine Automobilfauna belebt, deren zahlreiche Gattungen und Arten vom ersten Daimler bis zum Maybach-Zeppelin voneinander abstammen und sich in zwei-, drei-, vier-, ja sechsrädri- gen, ein- bis sechzehn- und sechsunddreißigzylindri- gen kleinen und großen Fahrzeugen verzweigen wie die Tiere in Darwins Ent- wicklungslehre. Man sollte es kaum glauben, daß dieser Maybach der Nachkomme eines Kutschwagens ist, auf den man einen Gas- motor setzte, den man, weil man das Gas nicht gut mitnehmen konnte, gleichsam aus Verlegenheit mit Benzin speiste. Aber es ist so! Die Anfänge des Autos waren ganz einfach, fast selbstverständlich, so- bald einmal ein Motor da war. Es wurde nicht durch einen Gedanken- blitz erfunden. Die Idee des selbstfahrenden Wagens besaß man seit Jahrtausenden, sie stellte keine Erfindung dar. Vielmehr wurde das Auto gewagt und erarbeitet, was übrigens zu allen Zeiten der beste Teil des Erfindens war. Wenn man nun diese Linie von den ersten Daimler- und Benzkutschen bis heute aufmerksam verfolgt, so sieht man, daß bedeutsame Epochen zu unterscheiden sind. Die Epochen unterscheiden sich nicht nur technisch, sondern auch dem Lebens- und Autogefühl und der Kultur nach wesentlich voneinander. Diese Welt ist von anderen Geräuschen erfüllt, von anderen Zeit- begriffen getragen als früher, sie lärmt, sie duftet anders, sie ruft andere Freuden und Leiden, Verheißungen und Gefahren hervor. Sie erzeugt neue Straßen, Gesetze, Bauten, Menschentypen, Sitten, Be- rufe, ja, sie ballt die Menschen zu neuen Interessengruppen zusam- men, sie beeinflußt die Politik und die Kriegführung.

Eine Art von Auto-Epos steht vor meiner Seele: Welch ein Weg von der ersten Benzinkutsche bis zu dem gewaltigen Überauto, das bei 370 km Geschwindigkeit in der Stunde verunglückt und dann wie ein gefällter Dinosaurier lang hingestreckt auf dem Sande von Daytona Beach liegt! Lebendig glitt ein menschlicher Erfindungs- gedanke durch Tausende von Metalleibern und Konstruktionen hin- durch und zeugte weiter und weiter immer neue Gestalten von Automobilen.

Eugen Diesel





*Entwicklung des Autos in Scherenschnitten von Lotte Reiniger*