



Der Mensch in der Berufssarbeit

Blume, Wilhelm

Bad Homburg v.d.H., 1957

"Diesel"

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93949](https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:hbz:466:1-93949)

Ich sitze in der kleinen Stube, Baracke I, erste Tür. Ein Bett, ein Tisch, ein Stuhl. An der Wand unter Glas ein Bibelspruch. Schritte. Die Tür geht. Ein älterer hoher Mann tritt ein. Hagere Gestalt, weißes Haar. Die Nase kühn hervorspringend, die Gesichtshaut wie gegerbt. Das ist Jakob Schlarb.

Er spricht von den acht neuen Gehöften, deren mächtige Umrisse sich zwischen den Feldern und den Wegen, die noch wie Dämme wirken, abzeichnen. In ein paar Wochen sollen sie bezogen werden. „Sie werden in 25 Jahren uns gehören. 5 Prozent Tilgung. Die 13 Hektar zu jedem Hof gehen dann auch in unseren Besitz über.“

Die sieben Brüder und ein Schwager sind dann wieder Bauern auf eigenem Grund!

Vier Jahre — der Herbst hat gerade wieder begonnen. Wenn er zu Ende geht, wird die Baracke nicht mehr sein. Das „Lager“ wird unter Hammerschlägen zusammenfallen. Die Frauen, die ich draußen auf den ausgetretenen Holzstufen sitzen sah, ihre Kinder auf dem Schoß, haben dann das wenige Hab und Gut hinübergebracht in die neuen Gehöfte.

Schlarbhofen soll die Siedlung heißen, und mehr als 100 Hektar fruchtbaren Landes wird sie umfassen.

*

„Diesel“

Im Herbst 1913 war das letzte Buch von RUDOLF DIESEL „Die Entstehung des Dieselmotors“ erschienen. In dem für seinen Sohn bestimmten Exemplar liest man folgende Widmung:

Mein geliebter Sohn!

Dies Buch enthält bloß das rein Technische meines Lebenswerkes, das Skelett sozusagen. Vielleicht gestaltest Du einmal aus diesem Skelett den lebenden Körper durch Hinzufügung des rein Menschlichen, das Du mehr als irgend jemand sonst miterleben und mitverstehen konntest.

Dein Vater.

Der Sohn, der zum Leidwesen des Vaters seine Begabung mehr im Schriftstellerischen als im Technischen entdeckt zu haben glaubte und deshalb seinen Lebensplan anders gestalten wollte, als es dem Vater vorschwebte, fühlte sich als 24jähriger durch die Widmung gehoben; er sah in ihr ein Anzeichen dafür, daß auch der Vater ihm schriftstellerische Fähigkeiten zutraute; er dankte ihm etwas verlegen errötend durch einen Händedruck. Und jener Zukunftsunsch des Vaters ist in Erfüllung gegangen; der Sohn hat 24 Jahre darauf

ein über 400 Seiten starkes Buch veröffentlicht mit dem Titel: Diesel · Mensch, Werk, Schicksal. Der Titel ist bezeichnend: Ohne Vornamen und sonstigen Zusatz beweist er, daß der Name inzwischen für jeden ein bestimmter Begriff geworden war; es ist einer der seltenen Fälle, wo die Welt — wir denken etwa an den „Zeppelin“ — den Familiennamen auf den technischen Gegenstand seines Schöpfers übertragen hat.

In diesem Buch hat der Sohn einen Höhepunkt in dem wechselvollen und kämpferischen Leben seines Vaters mit besonderer Liebe geschildert: *die Kraft- und Arbeitsmaschinenausstellung in München 1898*. Er erinnert sich genau, in welcher Spannung die ganze Familie die Wochen durchlebt hat, in denen der Plan erwogen und verwirklicht wurde, *die ersten Dieselmotoren* dort in einem besonderen Pavillon der Öffentlichkeit zu zeigen.

Schließlich war es soweit. Der Vater wollte seine Kinder selbst dorthin führen.

Ehe wir losgingen, versammelte er uns mit allen Anzeichen freudiger Erregung im Eßzimmer. Er war gerade von einer seiner vielen Reisen nach Augsburg zurückgekehrt und erzählte uns, daß er dort — extra unseretwegen — seine alte Schule aufgesucht habe, um sich ein Instrument zu entleihen, das im Physikunterricht auf ihn als 15jährigen Schüler einen unvergesslichen Eindruck gemacht habe. Mathematik, Physik und Maschinenzeichnen waren dort seine Lieblingsfächer gewesen. Er zeigte uns den mitgebrachten Apparat — es war ein „Kompressionsfeuerzeug“ aus dem Jahre 1833. Es glich einer Fahrradpumpe, deren Hauptteil ein langer Zylinder aus Glas war, um den noch ein größerer Glaszyylinder gelegt war. Man konnte also hineinsehen. Oben und unten war es — wie an der Fahrradpumpe — mit Metalldeckeln verschlossen, durch deren einen eine Kolbenstange mit dem Handgriff herausragte. Am gegenüberliegenden Deckel war innen ein Stückchen Zunder angebracht. Vater erklärte uns, die wir dicht zusammengerückt waren: „An diesem Apparat ist mir damals die Erkenntnis aufgegangen, daß Luft heiß wird, wenn man sie zusammendrückt.“ Damit setzte er die Pumpe auf die Sesselkante und stieß den Kolben mit aller Wucht hinein. Es ereignete sich aber nichts, auch beim zweiten Male nicht. Aber beim dritten sahen wir, daß der Zunder in der zusammengepreßten heißen Luft ins Glühen geriet. Diesen Zunder rot und schwelend durch die Glaswände zu erblicken, ergriff mich — ich kann es nicht leugnen — auf magische Weise. Heute in der Erinnerung



Rudolf Diesel als Schüler

So sah er aus, als er sich 15jährig für die mechanisch-technische Abteilung der „Gewerbeschule“ entschied, gegen den Willen der Eltern, die in Paris ein kümmerliches Leben fristeten. Verwandte hatten ihn in Augsburg aufgenommen.

hat es etwas Rührendes für mich, wie eifrig und überlegt unser Vater, so vielbeschäftigt er war, das Experiment vorbereitet hatte. „Stellt Euch nun vor“, sagte er, „da drinnen wäre statt des Zunders etwas Benzin oder Petroleum oder Kohlestaub gewesen, so hätte sich dieser Brennstoff entzündet, und der durch diese Verbrennung gestiegene Gasdruck — Hitze dehnt bekanntlich Gegenstände und natürlich auch die Luft aus — müßte den Kolben hinaustreiben. Unser Motor ist im Grunde nichts anderes als solch ein Feuerzeug mit dem Unterschiede, daß der Brennstoff, fein zerstäubt, in die zusammengepreßte Luft eingeblasen wird. Hierin entzündet er sich von selbst und leistet sofort Arbeit, indem das heiße und hochgespannte Gas den Kolben vor sich herschiebt, der dann mit Hilfe der Kurbel das Schwungrad dreht.“

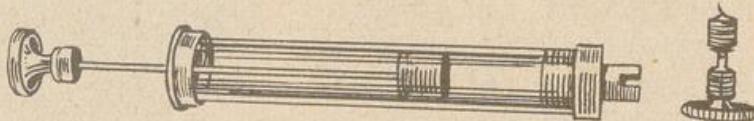


Bild vom Kompressionsfeuerzeug

Das Kompressionsfeuerzeug aus dem Besitz der Augsburger Gewerbeschule

Die Ausstellung war auf der Isarhalbinsel aufgebaut, an derselben Stelle übrigens, wo 15 Jahre später Rudolf Diesels Jugendfreund, der große Ingenieur Oskar von Miller (von der AEG in Berlin), das Deutsche Museum als Ruhmeshalle der Technik begründet hat.

„Ich war“, so fährt der Sohn in seinen Erinnerungen fort, „damals gerade so alt, um den Unterschied zu begreifen zwischen den *Werkzeug- oder Arbeitsmaschinen*, welche arbeiteten, um Dinge zu formen, und den *Kraftmaschinen*, welche die Kraft zum Antrieb dieser Arbeitsmaschinen lieferten. In den großen Hallen klapperte, surrte, dröhnte es von allerhand Webstühlen, Milchzentrifugen, Druckpressen, Drehbänken, Kreissägen, also Arbeitsmaschinen, und den Dampfmaschinen, Gas- und Benzinmotoren, also Kraftmaschinen.“

Dreißig Schritt etwa vor dem Holzpavillon, in dem vier Dieselmotoren ganz allein ausgestellt waren, blieb Vater stehen. Er horchte und sah zu einem über das Dach ragenden Auspuffrohr, aus dem es etwa zweimal in der Sekunde energisch, aber nicht knallend pumpte.

„Also, Kinder, schon hier könnt Ihr sehen, daß *unser* Motor nicht raucht und deshalb auch keinen Schornstein braucht wie die Dampfkessel. Schaut genau hin zu dem Auspuff dort oben! Ihr seht auch nicht das geringste Wölkchen, nicht?“ Ich warf ein: „Da ist ja *doch* ein Auspuffrohr; ich habe geglaubt, daß der Dieselmotor gar keinen Auspuff braucht.“ „Natürlich hat er eins, denn die Abgase müssen doch irgendwohin entweichen“, erklärte der Vater. „Aber der Fortschritt ist, daß sie rauch- und geruchlos sind und nicht unsere Städte weiter verpesten und verqualmen.“ Mein Einwand hatte ihm gezeigt, daß er uns überschätzt hatte, und so hob er jetzt fast leidenschaftlich noch

andere Vorteile hervor: „Unser Motor braucht auch gar keinen Kessel, man kann ihn sofort anlassen, während die Kessel der Dampfmaschinen zwei Stunden vor Gebrauch angeheizt werden müssen. Auch läuft er viel leiser als die mit Gas oder Benzin betriebenen Explosionsmotoren.“

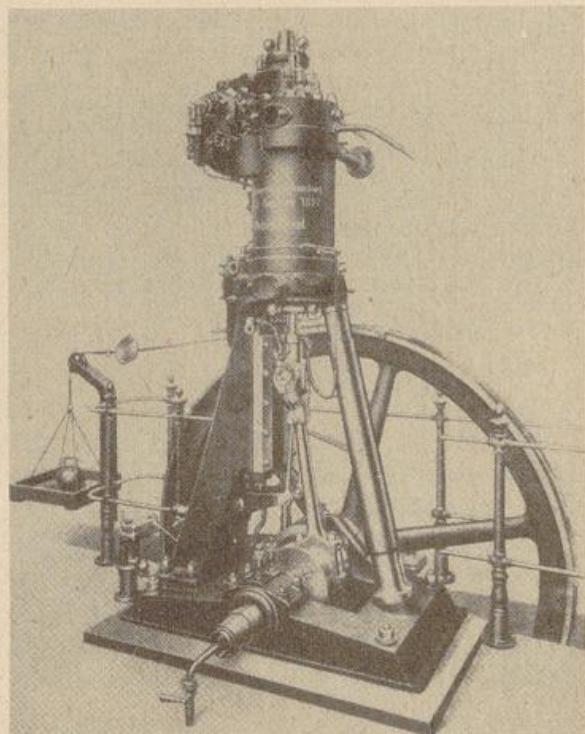
Inzwischen waren wir im Gedränge der Besucher bis in den Pavillon selbst vorgedrungen. Vier Motoren standen dort. Sie trugen berühmte Herstellernamen: Maschinenfabrik Augsburg AG, geleitet von Heinrich Buz, der durch Jahre wechselnder Versuche hindurch zum Vater gehalten hatte; Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, die sich nach der Ausstellung mit der Augsburger vereinigt hat; Krupp-Essen und Humboldt-Deutz.

Der Augsburger und der Krupp-sche Motor trieben Wasserpumpen an, die gewaltige Wasserstrahlen weit in den Isarkanal schleuderten. Der Deutzer Motor fiel mir damals besonders durch seinen hochglänzend lackierten Zylinder auf; er lieferte die Kraft für die Lin-desche Luftverflüssigungsmaschine, die bei dieser Gelegenheit gleichfalls zum ersten Male der Öffent-lichkeit gezeigt wurde.

Es gab ein allgemeines Staunen um unseren Pavillon:

- ein Motor, der keine Zündung brauchte, um den Brennstoff zu entzünden —
- eine Maschine, aus der die Luft wie Wasser herausfloß, und dieses war so unerhört kalt, daß ein hineingehaltener Gummischlauch glashart wurde und durch einen Hammerschlag zersprang! —

Dann drängten wir uns mit vielen anderen Menschen um die bis jetzt noch stillstehende vierte Maschine. Einer der jungen Dieselingenieure ergriff gerade den großen Schalthebel am Schwungrad, drehte es über den toten Punkt der Kurbel, bestieg dann die Bedienungsplattform oben am Zylinder und ließ die zischende Luft einströmen. Ich reichte mit meinem Kopf nicht weit über das Schutzgeländer am Schwungrad. Meine Backe lag an der metallenen Stange, als die Maschine, von der ich so oft — für mich mehr oder weniger verständlich — zu Hause hatte reden hören, in aller gewünschten Vollendung zu laufen begann.



Versuchsdieselmotor, erbaut in Augsburg im Jahre 1896, steht im Deutschen Museum zu München

So wenigstens erschien es mir. Die Motoren hatten freilich Hals über Kopf zum Ausstellungstermin fertiggestellt werden müssen, so daß sie erst in München einreguliert werden konnten. Deshalb hatten sich in den ersten Tagen infolge eines Mangels an den Einspritzdüsen einige störende Zwischenfälle ereignet. Diese nutzten die Neider, an denen es meinem Vater nie gefehlt hat, weidlich aus. Der gefährlichste war der Ingenieur Emil Kapitaine, der auch einen Motor konstruiert, einen Prozeß gegen die Diesel-Patente angestrengt und verloren hatte. Die Anhänger des unglücklichen Konkurrenten pflegten sich in aller Frühe im Pavillon zu postieren, um alle Kinderkrankheiten beim Anlassen der Motoren zu beobachten. Der wissenschaftliche Helfer dieser Gruppe — ein alternder Physiklehrer mit einem mächtigen bis an den Gürtel wallenden Vollbart — durchstreifte auch an diesem Besuchstage spähend unseren Pavillon; er hat noch nach dem Tode der beiden Gegner seine damalige Drohung wahrgemacht, in einem Buch den „Diesel-Dusel“ oder, wie es im Titel der Schrift heißt, „den Diesel-Mythus“ aufzudecken.“

*

Lange nach dieser entscheidenden, berühmt gewordenen Ausstellung hat der Sohn bei den Vorarbeiten zu seinem „Diesel“ in den schon vergilbten Studienheften des Vaters zum Thema Mechanische Wärmetheorie gekramt und darin eine aufschlußreiche Randbemerkung entdeckt; sie lautete: „Wenn wir dem Dampf etwa durch brennende Steinkohle so und so viel Wärmeeinheiten zuführen, setzt sich nur der geringere Teil davon in Arbeit um. Diese Erkenntnis führt auf den Gedanken, jene Wärmeeinheiten direkt, ohne Vermittlung des Dampfes, ganz in Arbeit zu verwandeln. Aber wie ist das praktisch ausführbar?? Das eben ist zu finden!“

In 20 Jahren hat er es gefunden. Damit beginnt die Zeit des Ölmotors:
Diesel statt Dampf.

Die Nobelpreisträgerin Jane Addams

Eine führende Frau auf dem Feld der pflegerischen Berufe (1860—1935)

1. Wie eigene Kindheits- und Jugenderlebnisse ihr späteres Wirken bestimmt haben:

Früh schon scheint ihr die Wichtigkeit der *Wohnungsfrage* bewußt geworden zu sein. Das 7jährige Mädchen, wohl behütet am Rande eines großen Industrieortes aufgewachsen, kommt auf einem Spaziergang mit dem über alles geliebten Vater zum erstenmal in das Armenquartier der Stadt, die in amerikanischem Tempo sich ausbreitet. Bestürzt überhäuft es den Vater mit Fragen, warum die Leute in so elenden Häusern und so dicht zusammengepfercht wohnten. Auf seine Antwort besinnt es sich und sagt nach einer Weile, wenn es groß wäre, möchte es schon so ein Haus haben wie das väterliche, aber es müßte nicht zwischen anderen schönen Häusern stehen, sondern mitten im Armenviertel.