



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Mensch in der Berufsarbeit

Blume, Wilhelm

Berlin, 1949

Mein Weg zu Papa Benz

[urn:nbn:de:hbz:466:1-95054](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-95054)

heut verschlackt, ich komme nicht durch damit in den vier Minuten Aufenthalt!" Rasch springt der Führer in die Schürgrube hinab, packt die schwere Feuerkrücke mit an und, sie in die Feuermasse des Rosts hineinstoßend, arbeitet der schwerbekleidete Mann angestrengt und hastig, bis das Feuer wieder in vollkommen regelrechtem Zustande ist. Nach einigen Minuten steigt er keuchend und schweißtriefend aus der Grube. — „Abfahrt!" ruft der Oberschaffner. Es läutet. Auf die Maschine klimmt der Mann, dessen Lungen noch von der Anstrengung fliegen und dem der Schweiß unter der Pelzmütze vorrieselt.

Max Maria v. Weber

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 ganz 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 hinaus nahm: 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 Nieten 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 meinen Lebtage 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 Hölletempo 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 Haus 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 Sach 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, immer 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 vorbeistolzisiert, als wäre er aus Luft.

Das dauerte ungefähr vier Monate.

Während dieser Zeit lernte ich den sehr fortgeschrittenen Gasmotorenbau 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 Betrieb 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 vermieden, um auch nur eine Kleinigkeit vom Wagenbau zu lernen . . . das ist ja heiter . . .“

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

Jetzt begann für mich eine wunderbare 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 (1932)

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 Mitteleuropäische Motorwagen-Verein war gegründet worden, Daimler baute ein sechspferdiges Phaeton 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 Erscheinungen 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 hinabführenden 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