



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Mensch in der Berufssarbeit

Blume, Wilhelm

Berlin [u.a.], 1951

Diesel, Eugen Wir und das Auto

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93950](#)

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 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, 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 verstehst noch nicht genug davon, dann bin ich noch da, um Sie zu instruiere!“

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 lebhafte Gärung gebracht. Der Mitteleuropäische 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 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 Hinterräder, 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, Reifepannen 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 Herzklöpfen. 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 Autounglücken 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 Chauffeure 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 Machtdunkel 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 sechszyindriger Amerikaner in Chamonix, den man links herum ankrabbeln mußte, ein steckengebliebener Zweitakter in Genf, ein Dampfwagen von

Serpolut 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 klopften ein wenig anders als heute, sie saugten schlürfender am Vergaser, und das Schalten in der Kulisse war eine andere Kunst als die mit den 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 zweifelt hing, bis sich die Gelegenheit zum Überholen ergab.

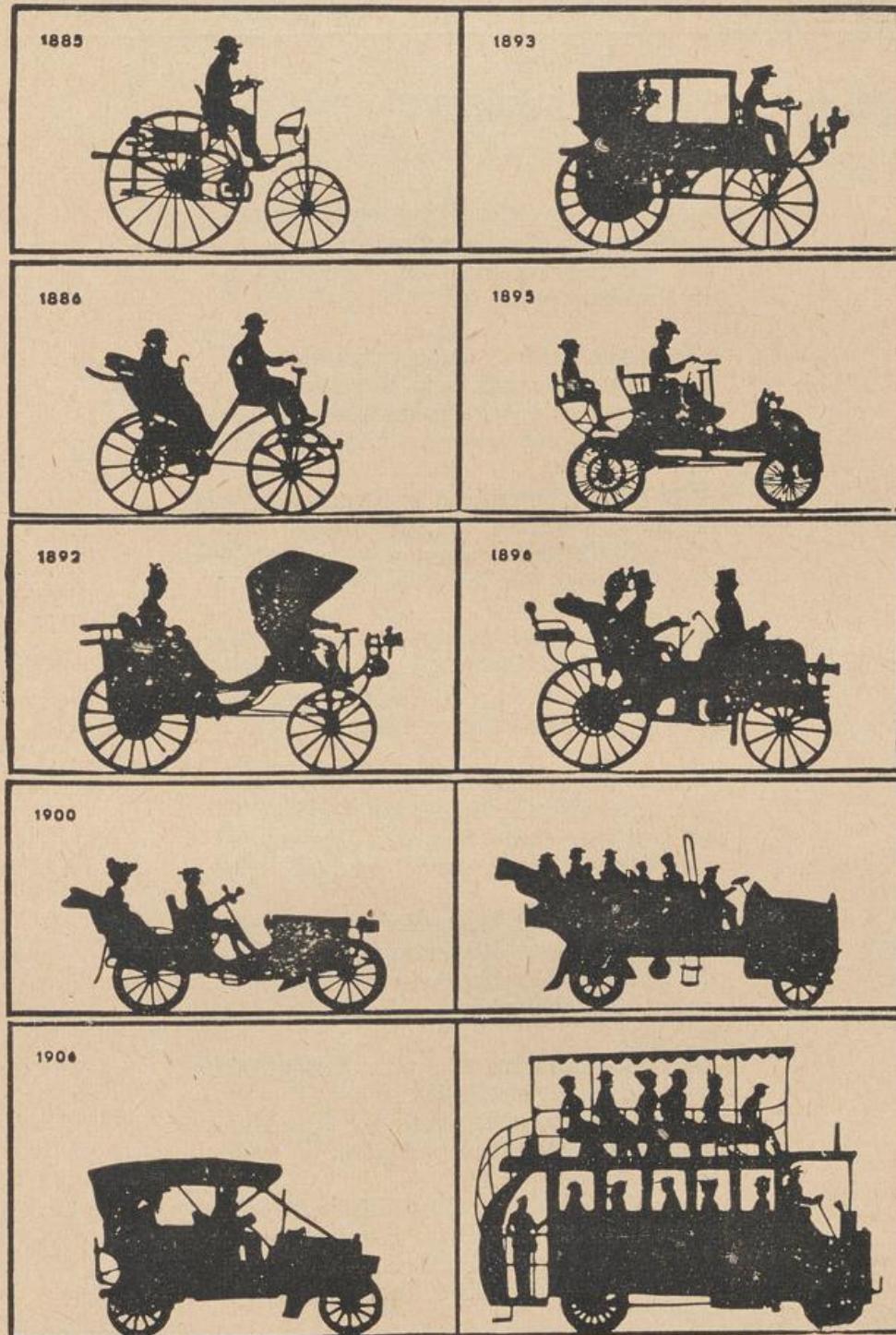
Blicken wir auf das Gesamtergebnis: Der technisch-konstruktive Geist des Autoingenieurs hat sich mit den Bedürfnissen und Wünschen des Menschen und mit den Erfordernissen der Straße derart zu einer Einheit verbunden, daß Stephensons Forderung, Bahnstrecke und Eisenbahnzug seien wie eine einzige Maschine 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 sechsrädrigen, ein- bis sechzehn- und sechsunddreißigzylindrigen kleinen und großen Fahrzeugen verzweigen wie die Tiere in Darwins Entwicklungslehre. Man sollte es kaum glauben, daß dieser Maybach der Nachkomme eines Kutschwagens ist, auf den man einen Gasmotor 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, sobald einmal ein Motor da war. Es wurde nicht durch einen Gedankenblitz 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 Benzkuutschen 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 Zeitbegriffen getragen als früher, sie lärmst, sie duftet anders, sie ruft andere Freuden und Leiden, Verheißungen und Gefahren hervor. Sie erzeugt neue Straßen, Gesetze, Bauten, Menschentypen, Sitten, Berufe, ja, sie ballt die Menschen zu neuen Interessengruppen zusammen, sie beeinflußt die Politik und die Kriegsführung.

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 Erfindungsge-danke durch Tausende von Metalleibern und Konstruktionen hindurch und zeugte weiter und weiter immer neue Gestalten von Automobilen.

Eugen Diesel





Entwicklung des Autos in Scherenschnitten von Lotte Reiniger