



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Mensch in der Berufsarbeit

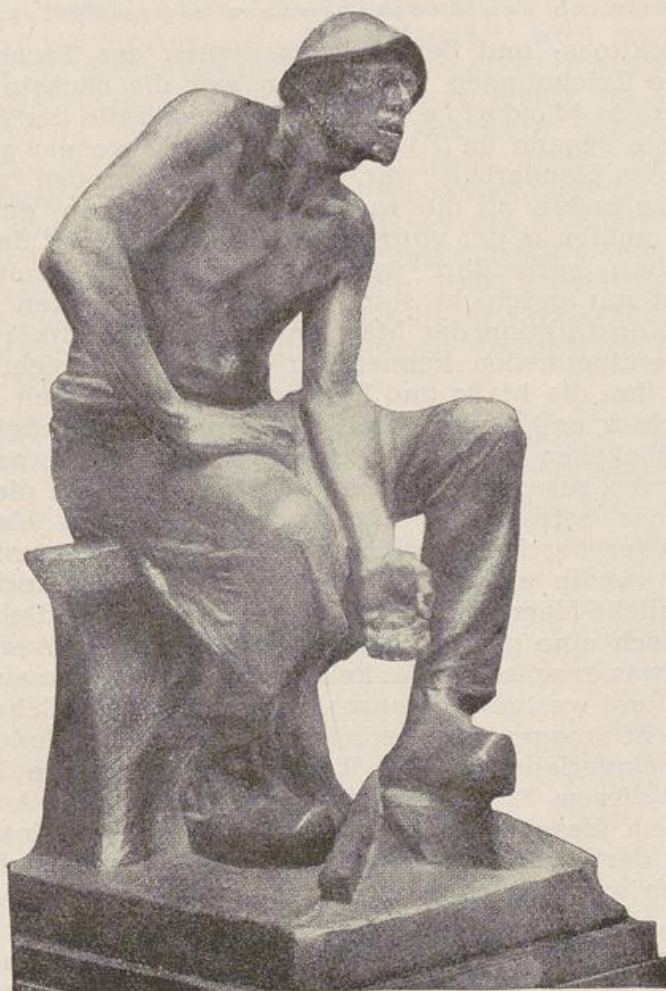
Blume, Wilhelm

Berlin ; Hannover, 1950

VI. Teil:

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93965](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93965)

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.

Die Teilhaber am Arbeitsprozeß in einer Maschinenfabrik

Geschildert nach den Beobachtungen eines Hilfsarbeiters

Die Konstruktions- und Berechnungsarbeiten der Techniker waren beendet, die Zeichnungen fertig. Nun war die nächste Arbeit, die Anfertigung der Modelle für die einzelnen Teile der Maschine zu erledigen; sie begann im Tischlersaale, wo ein gut Teil notwendigerweise Handarbeit war. Denn diese großen und kleinen Modellstücke hatten oft die wunderlichsten Formen, ein jedes eine andere; sie mußten in der vorgeschriebenen Größe auf das genaueste und dauerhaft ausgeführt werden. Wer hier arbeitete, mußte darum nicht nur geschickt sein, sondern auch denken können. Er mußte die Konstruktion der Maschine, deren Modellkörper er eben anfertigte, einigermaßen kennen; er mußte die Zeichnungen verstehen, die ihm die Maße und Formen für seine Arbeit angaben; er mußte Geschick und Gewandtheit besitzen, um aus möglichst wenig Brettern, Pflöckchen und Brettchen möglichst schnell, praktisch und gut die Formen zusammenzusetzen und zu gewinnen, die die Zeichnung für das betreffende Stück vorschrieb. Das Verhältnis zu seinem Meister beschränkte sich nicht nur auf Kontrolle, sondern bestand notwendig auch in einem Austausch der Ansichten über die bestmögliche Herstellung der geforderten Körper. Dabei war dem einzelnen doch eine gewisse Selbständigkeit in der Ausführung gewahrt; und was er schaffte, war kein Teilstück, sondern ein in sich geschlossenes und wertvolles Ganzes, das nach seinem Gebrauch in der Gießerei nicht weggeworfen, sondern dauernd der Modellsammlung der Fabrik einverleibt wurde. Eine rein mechanische Fabrikarbeit war also in diesem Teile der Fabrik ausgeschlossen. Auch war der Raum, in dem diese Leute nicht allzu zahlreich miteinander arbeiteten, wohl der beste in der ganzen Fabrik: groß, hoch, licht und luftig. Staub war freilich auch hier genug, wie immer in Tischlerwerkstätten mit ihren groben und feinen Sägespänen.

Die fertigen, meist rotangestrichenen Modelle wurden dann der benachbarten Gießerei zugestellt, die uns den sogenannten „Guß“ zu liefern pflegte. Wenn man ihn brachte, war es unsere, der Handarbeiterkolonne Aufgabe, ihn abzuladen und zu wiegen, dann kam die sichtende Hand des **Modellmeisters**. Sein erprobtes Auge unterschied leicht Charakter und Bestimmung der einzelnen rohen Stücke, die oft nur noch entfernte Ähnlichkeit mit ihrem sauberen Modell aufzuweisen hatten, und jedes erhielt die besondere Chiffre, die nach der Sitte später die einzelnen fertigen Maschinen in dem Produktionsjournal der Fabrik führten.

Dann wurden sämtliche Teile dem **Monteur** überwiesen, der mit dem Bau der betreffenden Maschine beauftragt worden war. Diese Überweisung geschieht nicht ohne Auswahl. Sie wird u. a. mit dadurch geregelt, daß die einzelnen Vorarbeiter immer nur auf ganz bestimmte Maschinen eingearbeitet sind: der eine auf Hobelmaschinen und

Kreissägen, der andere auf Bohrmaschinen und Drehbänke usf. Gewöhnlich ist es so, daß immer zwei und mehr verschiedene Maschinen in derselben Abteilung im Bau begriffen sind — was für den erziehlichen Charakter der Arbeit dieser Leute ein unendlich wichtiges, förderndes Moment ist. Denn dadurch wird auch in diesen Abteilungen die letzte Möglichkeit einer schablonenhaften Fabrikarbeit beseitigt. Aber die Veranlassung zu dieser Einrichtung liegt freilich nicht in dieser moralischen Rücksicht, sondern in dem Charakter des ganzen Fabrikationsbetriebes. Diese Maßnahme ist nämlich notwendig, um die Schlosser überhaupt dauernd beschäftigen zu können. Denn mit dem aus der Hand des Modellmeisters überwiesenen groben Stück vermögen der beauftragte Monteur und seine Leute nur zum geringsten Teile schon etwas anzufangen. Ehe die Schlosser die letzte Hand anlegen und die Knaupelarbeit der Zusammensetzung der Maschine beginnt, gehen die meisten Stücke noch durch viele Hände.

Zunächst kamen sie auf die Platte des **Anreißers**, eines der wichtigsten und angesehensten Arbeiter in unserer Fabrik, durch seinen Beruf sowohl als durch seine Persönlichkeit. Der Mann hatte eine verantwortungsvolle Aufgabe. Er hatte nach den ihm vorliegenden, oft verwickelten Zeichnungen an den großen und kleinen Gußstücken mit Reißnadel und Grobzirkel alle Bohrungen, alle Hobelflächen, alle abzustoßenden Kanten und Ecken genau zu berechnen und zu bezeichnen. Von ihm hing es vor allem ab, ob schließlich die einzelnen Teile sich zusammenfügten und aufeinander paßten, ob die ganze Maschine schließlich klappte. Machen auch hier langjährige Übung und allmähliche genaue Kenntnis der einzelnen Maschinen, ein praktischer Blick und eine geschickte Hand diese Tätigkeit leichter und zu einer gewohnheitsmäßigen — das eine steht doch fest, daß sie nie ohne die strikteste Aufmerksamkeit und ohne Gedankenarbeit getan werden kann. Ich habe, wohl weil ich als der intelligenteste unter den Handarbeitern erschien, dem Anreißer sehr oft bei seiner Arbeit behilflich sein und ihm die eisernen Lineale, Schienen usw. nachtragen, halten und stützen müssen; aber immer sah ich den Mann inmitten des dröhnenden Lärms, mit der Zeichnung vor sich, probierend, rechnend, schweigend seine Arbeit tun. Man ist in vielen Kreisen so wenig imstande, sich einen rechten Begriff von dem Charakter der Fabrikarbeit zu machen, ist so leicht geneigt, jede Fabrikarbeit als die durchschnittlich tiefststehende, einfachste und darum notwendig billigste Art menschlicher Tätigkeit anzusehen, daß ich es für meine Pflicht halte, an dieser Stelle vor diesem leichtfertigen Urteil zu warnen und auf die Arbeit dieses Mannes hinzuweisen, die meines Erachtens viel größere geistige und physische Kraft erfordert und doch viel niedriger gelohnt ist, als z. B. die Tätigkeit vieler Subalternbeamten, Handlungsgehilfen, Kontoristen und anderer, die doch eine ganz andere gesellschaftliche Stellung und meist auch ein ganz anderes Einkommen haben als dieser und andere ihm gleichzuordnende Fabrikarbeiter.

Vom Anreißer hinweg brachten wir die Stücke je nach der Disposition ihrer Meister zu den **Bohrern** und **Hoblern**, Stoßern und Drehern. Bei den beiden ersten Kategorien finden wir das Gegenteil geistig anregender Fabrikarbeit. In selten unterbrochener Monotonie stehen der Bohrer und der Hobler an ihrer kleinen oder großen Arbeitsmaschine und lassen sie Löcher, immer Löcher bohren, Flächen, immer Flächen hobeln. Immer wieder sieht er den Stahlhobel die Flächen pflügen und glätten, den Bohrer wie spielend sich in das Gußeisen graben. Immer wieder führt er der erhitzten Stelle kühlendes Seifenwasser zu, immer wieder fegt er die groben Späne beiseite, bläst er die feinen mit dem Munde davon. Die einzige Tätigkeit, die dabei eifriges Nachdenken und Aufmerksamkeit fordert, ist das richtige Aufstellen der zu bohrenden und hobelnden Stücke. Die Löcher müssen nach der Vorschrift des Anreißers genau senkrecht, die Flächen genau waagrecht werden. Darum muß mit hölzernen Böcken, mit Brettern und Pflöckchen, mit Hammer und Wasserwaage, mit eines oder mehrerer Handarbeiter Unterstützung die rechte, genaue und feste Lage für das Stück gefunden werden. Ist das geschehen, so beginnen zum millionstenmale der Bohrer und Hobler ihre Arbeit, zu der des Menschen Auge nichts weiter tun kann, als immer nur zusehen und sie überwachen. Wunderlicherweise finden sich gerade unter diesen Leuten ebensogut schwache wie die stärksten Verdienner. Der eine, ein Hobler, der die größten Flächen, und der andre, ein Bohrer, der mit der größten Maschine die größten und längsten Löcher an den stärksten und oft viele Zentner schweren Hauptteilen zu arbeiten hatte, und die beide im Akkordlohn standen, sollen nach übereinstimmendem Urteile vieler Arbeitsgenossen das höchste Einkommen von allen Arbeitern unserer Abteilung haben.

Wieder anders lag die Arbeit der **Stoßer** und **Dreher**. Beide Arbeitsarten, so verschieden sie im einzelnen auch voneinander sind, sind sich darin gleich, daß sie dem Manne, der an der Drehbank oder Stoßmaschine steht, wieder größere Selbständigkeit und Selbsttätigkeit ermöglichen. Der Stoßer, der an meist schon glatt und blank gefeilten Stücken Flächen, Ecken, Kanten bald geradlinig, bald kurven- oder kreisförmig abzustößen hat, muß genau die vorgezeichnete Linie einhalten. Das zwingt ihn, sowie er die Maschine in Bewegung setzt, mit unausgesetzter Aufmerksamkeit in halbgebückter Stellung ihren Gang zu überwachen und zu dirigieren. Ganz ebenso der Dreher, dessen Aufgabe es ist, Bolzen, Wellen, Kurbeln und Hebel so zu kürzen, zu formen, so mit Nuten, Rissen, Einschnitten und Spitzen zu versehen, daß sie für die neue Maschine sofort verwendbar sind, jedenfalls aber nur noch geringer Nachhilfe durch die Schlosserfeile bedürfen. Freilich ist es nur Teilarbeit, kein organisches Ganzes, weder wenn er es unter die Hände bekommt, noch wenn er es aus den Händen gibt.

Als eine geradezu bedauernswerte Arbeit aber erschien mir immer die der **Aufreiber**, zweier schon älterer Männer, die tagaus, tagein, von

morgens bis abends nichts anderes zu tun hatten, als die von den Maschinen roh gebohrten Löcher fein, sauber, glatt nachzubohren — alles mit der Hand, im ewigen Einerlei.

In vollem Gegensatz hierzu stand die Tätigkeit unserer **Schlosser**. Wenn alles wie die Zeichnung es forderte, gebohrt, gehobelt, gestoßen, geschnitten und gedreht war, wenn die Schrauben, Muttern, Bolzen und Einsatzstücke gegläht und gehärtet, wenn die wenigen schmiedeeisernen und messingnen Teile beisammen waren, begann ihre Arbeit, der eigentliche Bau der Maschine. Unter der Leitung ihres Monteurs, immer die Zeichnung vor Augen, die Feile, den Hammer, den Meißel in der Hand, wurde ein Stück auf und in das andere gefügt, häufig nicht ohne große Mühe. Denn nicht immer paßten die Teile sofort zueinander. Da gab es nachzuhelfen, zehnmal zu probieren, zehnmal die Sache auseinanderzunehmen. Die glatten Flächen, die, nur rauh gehobelt, aufeinander zu laufen bestimmt waren, mußten — eine schwere Mühe — mit Glassand, Öl und Eisenstaub so lange eingeschrirgelt werden, bis sie dicht und fest aufeinander schlossen und doch glatt und leicht funktionierten. Zu dieser gefürchteten Arbeit wurden wir Handarbeiter mit Vorliebe herangezogen. Dann mußten rauhe Stellen abgeputzt, große Scheiben auf eiserne Wellen gekeilt, mit dem Handbohrer die der Maschine unzugänglichen Löcher gebohrt, Gewinde geschnitten, Bolzen und andere Stücke eingesetzt werden. Alles oft in der unmöglichsten Lage, hoch auf der Leiter, gebückt, knieend, kauern, liegend auf dem Rücken oder auf dem Bauche. Mitunter, wenn es gar nicht klappte, wurde der oder jener Maschinenarbeiter, der Bohrer, Stoßer, Dreher herangeholt und nicht gerade in der zärtlichsten Weise von der von ihm verschuldeten fatalen Situation unterrichtet, ab und zu ihm auch das eine oder andere Stück zur Verbesserung zurückgegeben. Aber allmählich wurde es doch; man sah die Maschine wachsen, bis endlich die letzte Schraube angezogen war und das Ganze fix und fertig dastand. Dann folgte durch uns ihr Transport auf den Probierraum, bis endlich eine tadellose Funktionierung des neuen Werkes erreicht war. Dann noch eine letzte Hauptprobe vor dem Direktor, dem Werkführer und dem Monteur, der sie gebaut hatte, und sie wurde den Händen der **Lackierer** überantwortet, die dem schwarzen Ungetüm ein freundliches, glänzendes Gewand gaben. Freilich hatten diese in unserer Fabrik immer nur die Maschinen mit derselben graugrünen Fabrikfarbe zu versehen. Auch die drei **Zimmerleute** standen ausschließlich dem **Packmeister** zur Verfügung, für den nur Kisten und Versandgestelle zu fertigen waren. Aber dieser arbeitsteilige Prozeß beruhte auf dem Prinzip der Arbeitsbeteiligung aller an demselben einen Arbeitsprodukte. Vom Meister und Monteur bis zum Packer schaffte jeder mit an dem gleichen Objekte, dem einen sinnvoll-komplizierten Ganzen einer Werkzeugmaschine, und konnte, wenn er wollte, sich mit der allgemeinen Konstruktion vertraut machen und sich an ihrem Gelingen zu seinem Teil mitverantwortlich fühlen.

Paul Göhre

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.

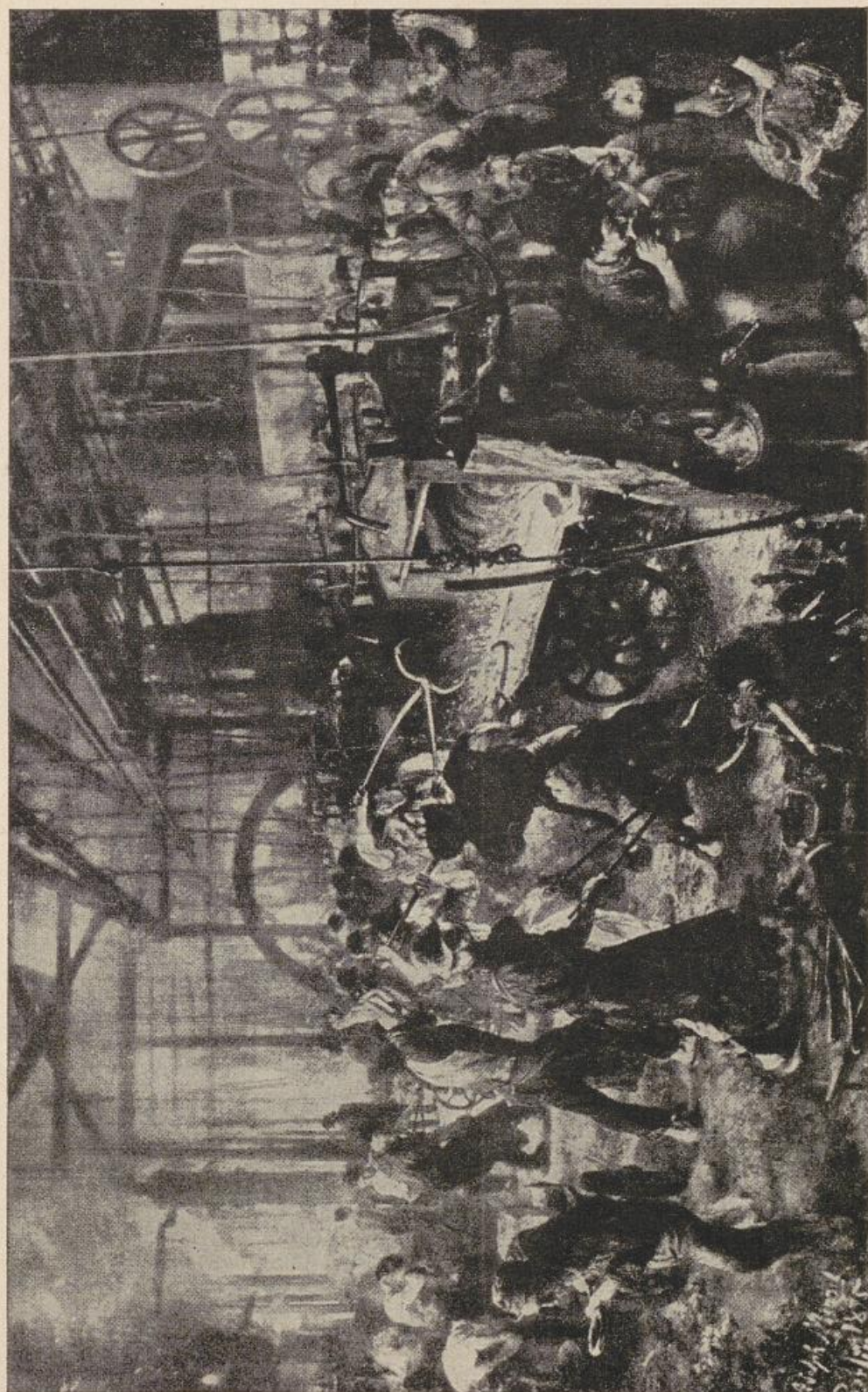
Sie läuft.
Ein Ruck nun, herum fliegt ein Hebel,
und nun stampfen die glänzenden Kolben:
Ruck, tuck, tuck, tuck,
ruck, tuck, tuck, tuck.

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.



A. v. Menzel

Eisenwalzwerk (1875)

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

Walzwerk

Werkgebäude und Schlackenhalden. 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 glost, aus Rillen und Ritzen bleckt
grimmige Zähne die brodelnde Eisenglut.
Eine feuerfarbne Flammenzange 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 Festahnung 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 gewesenen 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 auseinandergegangen und gewachsen 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 mußt 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 kurantzt, 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 geschwärmten 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, Schmirkelfeilen, 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 und 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 Rädlein 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 Vatern hüt wat hatt?“ —
„Ick? — Ne, bewohr! — wat süll ick hewwen?
Hei slog vermorn 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 gehörig aewerleggen,
doch nu kann ick 't mit Wahrheit 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 hört,
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 Apfelblütel!“ —
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, eil 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.
Juchhei!
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 künn,
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 einem 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! —
 Sieh' mich, mein Sohn! In meinen alten Tagen
 lebt frisch noch die Erinnerung,
 als ich, wie Du, einst frei und jung
 den Flug tat in die Ferne wagen.
 Ach, Jena, Jena! lieber Sohn,
 sag' mal, hörst' Du von Jena schon?
 Hast Du von Jena mal gelesen?
 Ich bin ein Jahr darin gewesen,
 als ich noch Studiosus war;
 was war das für ein schönes Jahr!
 Und auf dem Markte standen wir,
 zur Hand ein jeder sein Rapier,
 und Terz und Quart und Quartrevers —
 gib mir Dein Glas nur wieder her —,
 die flogen links und rechts hinüber!
 Ja, ja, da ging es scharf, mein Lieber!"
 Un nimmt en Enn' von Bohnenschacht:
 „Sieh' so, mein Sohn, so wurd 's gemacht,
 so lag man aus, so kreuzte man die Klingen."
 Un stött en pormal krüz un quer
 un fängt dunn dütlich an tau singen —
 sin leiwe Fru stunn acht'r 'e Dör! —

„Stoßt an! Jena soll leben!

Hurra, hoch!

Stoßt an! Jena soll leben!

Hurra, hoch!

Die Philister sind uns gewogen meist,
 sie wissen den Teufel, was Freiheit heißt.
 So ging's, so ging's, mein lieber Schnut." —
 Dunn kümmt sin leiwe Fru herut
 un schüdd't den Kopp un kickt em an:
 „Ich weiß nicht, Vater, wie du bist,
 wie man so weltlich singen kann!
 Wie kannst Du so ein Beispiel geben?"
 „Ja, so! Ja, so! Mein Kind, mir ist
 das heit're junge Frühlingsleben,

der Wein und die Erinnerungen
 an Zeiten, wo dies Lied wir sungen,
 ein bißchen in den Kopf gestiegen.
 Doch Du hast recht! — Mein lieber Sohn,
 lass' Dich von Torheit nicht betrügen!
 Es ist auf Erden alles eitel,
 das sagt schon König Salomon.“
 Un geiht mit Hannern bet an t' Durl! —
 „Nun reis' mit Gott, mein lieber Sohn!“
 Un Hanne geiht, doch as hei sick
 rechts in de Strat will 'rümmer wenn'n,
 röppt em de Herr Pastur taurügg,
 leggt an den Mund de beiden Hänn'
 un röppt em tau: „Ein Wurt noch, Söhn!
 Ich würde doch nach Jena gehn!“ —
 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 nicht 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, Væder“, 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 einmal!
 „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 mir '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, „orntlich narschen is 't:
 Wo dumm un dämlich spritzt dat hüt.“ —

Fritz Reuter

Ein Schmelzofen im Schwabenland

Bekenntnis zu Völkerfried' und Einigkeit

Jez brennt er in der schönsten Art,
und 's Wasser ruuscht, der Blosbalg gahrt,¹⁾
und bis ass d' Nacht vom Himmel fällt
se würd die ersti Massle²⁾ chalt.

Und 's Wasser ruuscht, der Blosbalg gahrt;
i ha druf hi ne Gulde g'spart.
Gang Chüngi,³⁾ lengis⁴⁾ alte Wi,⁵⁾
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 gut.

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 Ma!
Jez schenket i und stoßet a:
„Es leb der Marggroß 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 Trog⁶⁾
und zahlt mit Freud, es isch kein Frog.

Drum schenket i und stoßet a!
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,⁷⁾
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!

1) knarrt 2) bestimmtes Längenmaß Roheisen in Prismaform 3) Abkürzung von Kunigunde
4) holen, herlangen 5) Wein 6) Kasten 7) erschrecken darüber

Am Zahhtag 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 Ma!“

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 Chüngeli³⁾ lengis⁴⁾ no emol,
wil doch der Ofe wieder goht,
und 's Erz im volle Chübel stoht!

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 Füür, und wärmt si dra,

und bringt e par Grumbireli⁸⁾
und leits ans Füür 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 füürige Strom de Forme no?“
Was gilts, er cha nit sage: „Jo!“

Mir wüsse, wie me 's Ise macht,
und wie 's im Sand zu Massle²⁾ bacht
und wie mes druf in d' Schmidte bringt
und d' Luppen⁹⁾ unterm Hammer zwingt.

Jez schenket i und stoßet a:
Der Hammer-Meister isch au en Ma!
Wär Hammer-Schmid und Zeiner¹⁰⁾ nit,
do läg e Sach, was thät me mit?

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

2), 3) und 4) siehe Seite 246

8) Kartoffeln, 9) Klumpen 10) Stangenschmied 11) Handwerksmann

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' Wäges¹²⁾,
zum Meihe brucht er d' Säges¹²⁾,
und d' Sichle, wenn der Weize bleicht,
und 's Messer, wenn der Trübel¹³⁾ weicht.

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,¹⁴⁾ ke Füsü¹⁵⁾ 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.)

Im 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!

¹²⁾ Pflugschar ¹³⁾ Traube ¹⁴⁾ Kanonendonner ¹⁵⁾ Gewehr

Die Ballade von dem Soldaten

Das Schießgewehr schießt, und das Spießmesser spießt,
und das Wasser frißt auf, die darin waten.
Was könnt Ihr gegen Eis? Bleibt weg, 's ist nicht weis',
sagte das Weib zum Soldaten.

Doch der Soldat, mit der Kugel im Lauf,
hörte die Trommel und lachte darauf:
Marschieren kann nimmermehr schaden!
Hinab nach dem Süden, nach dem Norden hinauf!
Und das Messer fängt er mit Händen auf —
sagten zum Weib die Soldaten.

Ach, bitter bereut, wer des Weisen Rat scheut
und vom Alter sich nicht läßt beraten.
Ach, zu hoch nicht hinaus, es geht übel aus —
sagte das Weib zum Soldaten.

Doch der Soldat, mit dem Messer im Gurt,
lacht' ihr kalt ins Gesicht und ging über die Furt.
Was konnte das Messer ihm schaden?
Wenn weiß der Mond überm Mongefluß steht,
kommen wir wieder; nimm's auf ins Gebet —
sagten zum Weib die Soldaten.

Ihr vergeht wie der Rauch und die Wärme geht auch
und uns wärmen nicht Eure Taten.
Ach, wie schnell geht der Rauch! Gott behüte ihn auch —
sagte das Weib zum Soldaten.

Und der Soldat, mit dem Messer im Gurt,
sank hin mit dem Speer, und mitriß ihn die Furt,
und das Wasser fraß auf, die darin waten.
Kühl stand der Mond überm Mongefluß weiß,
doch der Soldat trieb hinab mit dem Eis —
Und was sagten dem Weib die Soldaten?

Er verging wie der Rauch, und die Wärme ging auch,
und es wärmten sie nicht seine Taten.
Ach, bitter bereut, wer des Weibes Rat scheut,
sagte das Weib zum Soldaten.

Bert Brecht

Ein Wüstentraum

Ich 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

Es 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 bittern 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

Nehmt 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!

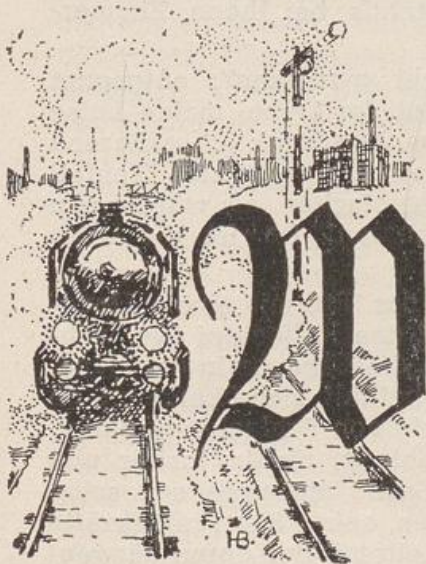
Weh mir! so soll denn ich allein von allen
vergessen sein, ich, dein getreuster Sohn?
So ließ er laut der Klage Ruf erschallen
und warf sich hin vor Jovis Thron.

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



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)

Der Lokomotivführer

Der „alte Zimmermann“ ist ein Mann im Lebensalter der höchsten Mannesrüstigkeit, aber ein alter Lokomotivführer; denn während eines Vierteljahrhunderts auf der rüttelnden, tobenden Maschine stehen, in Wetter und Sturm, Hitze und Kälte und Regen einen Weg zurücklegen, der zwanzigmal um den Erdball reicht, das ist eine Arbeit, die schneller zum Greise macht als mit der Feder hinterm Ohr am warmen Ofen Akten lesen.

Zimmermann hebt bei den schwankenden, matrosenartig breit-spurigen Schritten, mit denen er herankommt, beschwerlich die vom Stehen auf der dröhnenden Maschine schwach gewordenen Beine, die in dicken Filzstiefeln stecken. Er hat die Pelzmütze tief über die Ohren gezogen und ein Tuch um Genick und Hals gewunden. Aus den unbehilflichen Hüllen schaut ein kleiner Teil seines gutmütigen, heiteren, dunkel von der Kälte bronzierten Gesichts.

„In fünf Minuten sind wir fertig; wie steht's bei Ihnen, Zimmermann?“ fragt der Inspektor.

„Verdammt kalt, Herr! 15 Grad, schlecht gemessen“, entgegnet dieser, „hab' mein Direktionswarmbier schon im Leibe; meine Luise bringt mir aber noch einen Kaffee mit Rum, den trink ich, während ich meinen ‚Greif‘ noch einmal nachsehe und schmiere. Teufell gegen diesen Nordost wird heute der Schnee stechen, als würde man mit Schuhzwecken aus Blaseröhren beschossen! Da ist die Luise schon!“

Ein kleines Weib, dick beschneit, läuft in der Tat mit einem Handkorbe eilends über den Bahnsteig und packt den Kaffeetopf aus, während er seine mächtige Schnellzugmaschine, die Ölkanne in der Hand, nochmals umschreitet, jeden Teil nochmals befühlt, sich überzeugt, ob Öl in allen Schmiergefäßen, der Rost gehörig von Schlacke gereinigt, die Siederohre des Kessels von Asche befreit, nichts locker und nichts zu klamm angezogen und sein „Greif“ instande sei, seine Riesenglieder geschmeidig spielen zu lassen, seine 800 Pferdekräfte frei zu entwickeln und seinen gewaltigen Leib mit der daran hängenden Last, über 2000 Zentner schwer, mit Adlerschnelligkeit durch die Sturmnacht fortzureißen.

Und dann: „Fertig, Herr! Sie können's Zeichen geben lassen.“ Der Inspektor winkt, die tobende Bahnsteigglocke jagt mit grellem Schellenton nochmals die Schläfer in den Wagen empor, und ihre letzten Töne verschwimmen in dem langanhaltenden Piffe der Maschine. Dann hört man draußen die lauten Doppelschläge der elektrischen Glocken c, e — c, e — c, e im Sturmwind verwehen. „Gott behüt' dich, Zimmermann“, sagt die alte Frau, dem auf der Maschine stehenden Führer noch einmal die Hand reichend.

Er legt die pelzbehandschuhte Faust auf den Regulator, ein Ruck, die Maschine setzt sich in Bewegung, stöhnend, wie widerwillig, folgen ihr die Wagen, puffend bläst sie die erste Dampfwolke gegen

das Dach der Halle, die zweite schon in das Schneegestöber, daß die Flocken, wie entsetzt emporgerissen, auseinanderstieben.

Die roten Lichter der Signale an den Ausweichungen gleiten langsam vorüber, jetzt hat der Zug das letzte derselben hinter sich und ist auf freier, offener Bahn.

Rabenfinster, sturmtobend, schneedurchrieselt liegt die Nacht vor dem Führer, kaum den Schornstein seiner Maschine kann er sehen. Welche Gefahren birgt diese Finsternis für ihn! Hat ein Arbeiter eine Hacke auf der Bahn liegen lassen? Hat der Sturm einen Signalbaum umgelegt oder einen Wagen von der Station auf die Bahn hinausgetrieben? Hat der Druck der Schneewehen die Telegraphenleitung gestürzt?

In allen diesen Fällen ist er in höchster Gefahr des Leibes und Lebens, ganz allein in Gottes Hand; nichts steht ihm zur Seite als sein Mut, seine Wachsamkeit und seine Entschlossenheit. Und so steht er denn auf der dahinjagenden Maschine, den Blick, trotzdem Sturm und Schnee seine entzündeten Augen geißeln, auf den engbegrenzten Schein gerichtet, den die Laternen der Lokomotive mit zitterndem, blau hingezogenem Strahl auf die Bahn werfen.

Zuweilen blinken wie rot auftauchende, freundliche Sterne Lichter aus Hütten nahe gelegener Dörfer herüber. — Wie warm und sicher und traulich muß es um diese herum sein. — „Feuern!“ ruft er seinem Heizer durch den Sturm zu, der, durch den Lauf der Maschine vermehrt, den Schall vom Munde jagt. Der Heizer steht, träumend vor sich hinstarrend, am Hemmapparat des Tenders und hört ihn nicht. „Gärtner, feuern!“ schreit ihm Zimmermann zu, ihm die Hand auf den Arm legend. Dieser fährt empor und greift nach der Kohlenschaukel, während der Führer die Tür der Lokomotivfeuerung aufreißt. Ein ungeheures, glänzendes Lichtbündel fährt aus der weißglühenden Feuermasse durch die Tür fast senkrecht nach dem Himmel empor. In dem Glutlicht duckt sich die dunkle Gestalt des Heizers etwa zehnmal hin und her; er hat etwa zwei Zentner neues Brennmaterial in die weißglühende Masse geworfen. Eine ungeheure, prachtvolle Funkenmasse — wie das schönste Feuerwerk — entströmt dem Schornstein, dessen gewaltiger künstlicher Zug die leichteren Teile des frisch aufgeworfenen Brennstoffs als zischende Funken in den Schneesturm hinausschleudert.

Der Lokomotivführer zieht die Pelzmütze tiefer über die Augen. — „Da ist Wolfsberg“, sagt er nach einiger Zeit, als die roten und weißen Lichter einer Station durch das Schneewirbeln vor ihnen aufzuschimmern beginnen. — Er pfeift, und gleich darauf poltert der Zug unter das überhängende Dach des Bahnsteigs der Station und hält kreischend.

Eilend umschreitet er seine Lokomotive, ihre dicht mit Schneeschlicker bedeckten Teile beleuchtend, von denen er oft mit der Hand erst die kalte Decke wegstreichen muß, um sie sehen zu können. Da ruft der währenddem unter der Maschine mit dem Ausharken der Schlacken aus dem Roste der Feuerung beschäftigte

Stationsheizer: „Herr Zimmermann, der Rost des ‚Greif‘ ist so dick 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 hervorrieselt.

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 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 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 mein 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 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 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 werdel!“

Ich habe mir diesen Anpfiff 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 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 übernehmen 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 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

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 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 unverhohlenen 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 der 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 bedeutet, 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 links 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 klopften ein wenig anders als heute, sie saugten schlürfender am Vergaser, und das Schalten in der Kulissee 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 allgemeinemenschlichen 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.

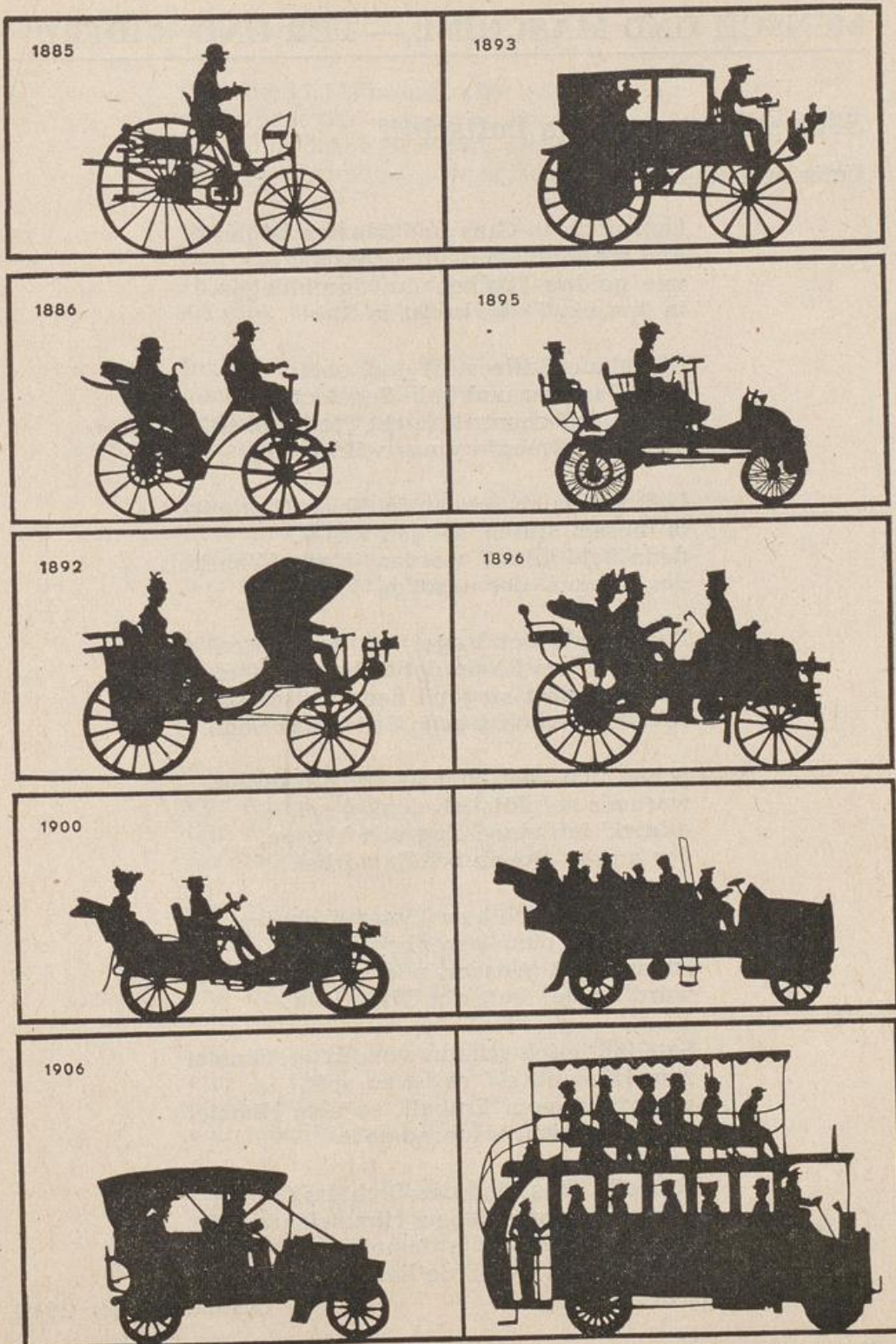
Blicken wir auf das Gesamtergebnis: Der technisch-konstruktive Geist des Autoingenieurs hat sich mit den Bedürfnissen und Wünschen des Menschen und mit den Erfordernissen der Straße derart zu einer Einheit verbunden, daß Stephenson's Forderung, Bahnstrecke und Eisenbahnzug seien wie eine einzige Maschine 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 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 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 Zeitbegriffen 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, Berufe, ja, sie ballt die Menschen zu neuen Interessengruppen zusammen, 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 Erfindungsgedanke 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