

Auszug aus **Streifzüge** bei **Context XXI**<http://contextxxi.org/verbrennungsmotorfortbewegung.html>

erstellt am: 29. Mai 2024

Datum dieses Beitrags: Juni 2021

Verbrennungsmotorfortbewegung

■ DIETER BRAEG

Dem Auto begegnete ich Mitte der 50er-Jahre in Zell am See. Ein VW Käfer parkte plötzlich auf der Schmitzenstraße, bei der Hausnummer 504. Es war ein VW Käfer, der vor allem dazu diente, den Stiefvater in der Zeller „Werte-gemeinschaft“ vom „Zuagroastn“ zu einem angesehenen Mitglied der „gehobenen“ Zeller Gesellschaft werden zu lassen. Einmal im Monat durfte ich, eingeklemmt auf dem Rücksitz dieses Vehikels, die Fahrt zu den Großeltern „genießen“. Die wohnten in Rimsting am Chiemsee im Siebenbürgerheim. Über die Queralpenstraße mit ein wenig Autobahn und den gekonnten Bemerkungen des Stiefvaters zum Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer ging es da zu den Großeltern. Mindestens zweimal musste wegen mir eine „Kotz-pause“ eingelegt werden, denn ich verstrug weder den stechenden Benzingeruch noch die Enge dieses vier-rädrigen Wunders des beginnenden Pk-w-Wahns.

Dass dieses Fortbewegungsmittel später auch für seltsamste Freiheitsbegriffe verantwortlich war, juckte mich wenig. Immerhin entstand damals schon die Freie-FahrtFürFreieBürgermentalität. Die „Bürgerin“ durfte Sprüche wie „Frau am Steuer ...“ ertragen – diese Meinung prägte den Geisteszustand eines großen Teils des öster-reichisch-deutschen Volkes. Und Qualtingers Motto in seinem Lied „Der Wilde“, „I was ned, wo i hinfoa, dafür bin i schnölla durt“, zeigt die innige verwirrte Liebe zur umweltzerstörerischen Verbrennungsmotorfortbewegung.

1971, bis zum Ende meines Arbeit-lebens, begleitete mich bei der Firma

Pierburg in Neuss dann das Automobil, in Form diversester Zulieferteile: Ver-gaser, Benzinpumpe, Abgasrückführven-tile, Vakuumpumpe. Schon da war für mich ein Roman oft Hilfe, Ermunterung und Aufklärung, um mein Arbeitsleben mit dem Auto zu überstehen.

Es gibt nur ganz wenige Romane, die sich mit dem Automobil und seiner Her-stellung beschäftigen. Der wohl wichtig-ste ist „Das Leben der Autos“ (der rus-sische Titel lautet „10 PS“) von Ilja Ehrenburg.

Am 14. Januar 1891 geboren, das ist mehr als 130 Jahre her, sollte dieser Au-tor, der etwa hundert Bücher herausge-bracht und geschrieben hat, dazu einige tausend Artikel, nicht in Vergessenheit geraten, denn er war zur Mitte des 20. Jahrhunderts ein berühmter und viel ge-lesener Schriftsteller.

„Menschen, Jahre, Leben“, seine Autobi-ographie, sollte zur Pflichtlektüre zählen und die fast vergessenen Werke „Verschwörung der Gleichen“ über Babeuf und die Französische Revolu-tion von 1795 bis 1797 (erschienen 1928) oder „Schwarzbuch des Massen-mordes an den sowjetischen Juden“ (durch den Vernichtungskrieg des deutschen Faschismus; erschienen 1945/1994), dazu der Roman „Sturm“ (erschienen 1948), der im Kindler-Liter-aturlexikon, München 1988, nicht er-wähnt wird), und auch der 1953 er-schienene unbekannt Roman „Die ne-unte Woge“ hätten in diesem nicht unserem Land Neuauflagen oder Erstau-flagen und Übersetzung und dazu dann viele Leserinnen und Leser verdient.

Im Jahre 1930 erschien im Berliner Ma-lik-Verlag, übersetzt von Hans Ruoff, er-stmals in deutscher Sprache der Roman „Das Leben der Autos“, den Ehrenburg im Jahre 1929 in Paris geschrieben hat. Der Autor und seine bis dahin veröf-fentlichten Bücher gehörten bei Beginn der verbrecherischen Nazidiktatur zu je-nen, die „verbrannt“ wurden! In der DDR gab es eine Erstauflage dieses Ti-tels nach 1945 beim Verlag Volk und Welt im Jahre 1960 und im Buchclub 65 (DDR) erschien im Jahre 1976 eine weitere Ausgabe. Erst im Jahre 1989 publizierte Klett-Cotta letztmalig den Roman.

In der Folge einige Auszüge aus Ehren-burgs Roman, der Pflichtlektüre nicht nur in Gewerkschaft und Betriebsrat sein sollte, sondern auch für jene, die bisher wenig von „Literatur der Ar-beitswelt“ hielten, sich aber recht oft als Expertinnen und Experten ausbeu-tungsfreier Arbeit darstellen:

Lange Reihen von Arbeitern. Die einen schrauben Muttern auf, andere versplin-ten sie, dritte vernieten Kotflügel, vierte lackieren Felgen, fünfte schmieden Ach-sen. Der Mensch hebt die Hand und lässt sie wieder sinken. Für diesen kleinen Bolzen hier stehen ihm genau vierzig Sekunden zur Verfügung. Die Maschine eilt. Mit ihr lässt sich nicht reden. (...)

Um eine Lasche zu befestigen, genügen 45 Sekunden. Das steht fest. Jetzt ziehen sie stündlich 70 Fahrzeuge an Pierre vorüber. Er bekommt immer noch die gleichen 75 Centimes. Er hat sich kein Bett gekauft. Sein Töchterchen hat immer noch nicht zu laufen begonnen. Er kommt trübsinnig nach Hause. Er scheint das Sprechen verlernt zu haben, er kann

nur das eine: eine Lasche befestigen. In 55 Sekunden. Er wird 5 Jahre früher sterben. Dafür kommt jedes Auto jetzt 6 Centimes billiger zu stehen. (...)

Der Arbeiter weiß nicht, was ein Automobil ist. Er weiß nicht, was ein Motor ist. Er nimmt einen Bolzen und schraubt eine Mutter auf. In der erhobenen Hand seines Nebenmannes wartet bereits der Splint. Verliert er zehn Sekunden, so läuft die Maschine weiter. Er wird mit seinem Bolzen und einem Lohnabzug dasitzen. Zehn Sekunden, – das ist sehr viel, und das ist sehr wenig. In zehn Sekunden kann man sich seines ganzen Lebens erinnern und doch nicht einmal zu Atem kommen. Er muss einen Bolzen nehmen und eine Mutter aufschrauben. Nach oben, nach rechts, eine halbe Drehung, nach un-

ten. Er macht die Hunderte, Tausende von Malen. Er macht das acht Stunden hintereinander. Er macht das sein ganzes Leben lang. Er tut nur dies eine.

Durch die lange Werkstatt kriechen die Chassis. Ihr Weg wird von den Rädern gekreuzt. Die Räder drehen sich in der Luft. Die Räder eilen dem Chassis zu. Ein Mann nimmt ein Rad und steckt es auf. Ein Rad. Ein anderer – ein andres. Seine Lebensbestimmung ist einfach und feierlich: er steckt das linke Hinterrad auf, stets das linke, stets das Hinterrad. Er ist gewohnt, sein rechtes Bein im Knie abzubiegen. Das linke ist unbeweglich. Er ist gewohnt, den Kopf nur nach rechts zu wenden. Nach links sieht er niemals. Er ist bereits kein Mensch mehr. Er ist nur noch ein Rad, – das linke hintere. Das Band aber bewegt sich weiter.

Auf dem unteren Band ruhen die Chassis, auf dem oberen die Karosserien. Die Karosserie senkt sich mit qualvoller Exaktheit in die Luke. Das nennt man „Vermählung“; aber nie vermag ein Mensch sich so exakt einem anderen Menschen anzupassen. Die „Vermählung“ dauert genau anderthalb Minuten. Der Mann beugt sich vor: eine Schraubenmutter, ein kleiner Bolzen. Das Band bewegt sich.

Es ist nicht aus Seide, es ist aus Eisen. Es ist nicht einmal ein Band. Es ist eine Kette. Es ist ein Wunder der Technik, es ist ein Sieg des Verstandes, es ist Wachstum der Dividenden, und es ist eine gewöhnliche eiserne Kette; durch sie sind hier 25000 Gefangene zusammengekettet.

Diese Nachrichten aus der Produktion stammen aus dem Jahr 1929. Was für Erfahrungen und Nachrichten bekommen wir heute aus den Fabriken, Büros und von anderen Arbeitsplätzen der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer?

Die „wissenschaftliche Betriebsführung“ des Frederick Winslow Taylor (1856 bis 1915) folgte folgendem Grundsatz: *„Kein vernünftiger Mensch kann leugnen, dass nur durch die Zerlegung der Arbeit in ihre Einzelemente ein klares Bild über ihre Ausführungsmöglichkeiten, über die Schnelligkeit der Ausführung und über die Abänderungen, die getroffen werden müssen, zu schaffen ist.“*

Selbst in diesen nicht unseren Zeiten samt Digitalisierung hat dieser Grundsatz seine Gültigkeit behalten. Im Vorwort schreibt Ilja Ehrenburg: *„In einigen, ziemlich seltenen Fällen hielt es der Verfasser für notwendig, die wahren Namen durch erfundene zu ersetzen. Das bezieht sich ausschließlich auf Personen, deren Leben keineswegs als ein öffentliches bezeichnet werden kann.“*

In sieben Kapiteln (Die Geburt des Autos; Das laufende Band; Reifen; Eine dichterische Abweichung; Benzin; Börse; Fahrten) beschreibt Ehrenburg die Geschichte des Autos. Jedes Kapitel ist eine abgeschlossene Geschichte. Leserin/Leser kann die Geschichte des kriminellen profitsüchtigen Erdölhandels genauso wie die brutale Ausbeutung der Kulis auf den Kautschukplantagen lesen und dazu auch einiges über die „Erschließung“ neuer Kolonien wie

Nicaragua oder Mexiko erfahren. Der Autor schildert hier eben keinen „Siegesszug“ der mit Verbrennungsmotoren angetriebenen Fahrzeuge.

Obwohl in der Sowjetunion die Machtergreifung Stalins weit fortgeschritten war, ist es interessant, dass einige Male der Name des dazumal schon in Ungnade gefallenen „Rakowski“ auftaucht. Christian Georgijewitsch Rakowski war ein sozialistischer Revolutionär, bolschewistischer Politiker und später sowjetischer Diplomat. 1927 als Linksoppositioneller aus der KPdSU ausgeschlossen, wurde er zum „Feind des Volkes“. Er verfasste 1928 mit dem Text „Die Berufsrisiken der Macht“ eine Analyse des zur Macht strebenden Stalinismus. Er war Angeklagter im 3. Moskauer Prozess 1937 und wurde zu 20 Jahren Zwangsarbeit verurteilt. Nach dem Einmarsch der Wehrmacht in die Sowjetunion wurde er auf Geheiß Stalins im Zentralgefängnis Orjol gemeinsam mit der Ex-Frau von Lew Kamenew, Olga Kamenewa, der linken Sozialrevolutionärin Maria Spiridonowa und anderen politischen Gefangenen vom NKWD am 11. September 1941 erschossen. In den DDR-Ausgaben sucht man den Namen Rakowski vergeblich. Er taucht erst wieder in der Ausgabe von Cottas Bibliothek der Moderne Band 16 von 1983 auf, geradeso wie er in der ersten Ausgabe des Malik-Verlags von 1930 zu finden ist und wie es sich gehört.

Ilja Grigorjewitsch Ehrenburg, 1891 in Kiew geboren, 1967 in Moskau verstorben, hat die Stalinzeit überlebt! – Der Titel eines seiner letzten erschienenen Romane, „Tauwetter“ (1954), hat – und das, obwohl von Chruschtschow bis

Scholochow vehemente Kritik geübt wurde – einer ganzen Periode seinen Namen gegeben.

Ich erinnere mich an eine Aufführung im Theater am Kärntnerort:

Freund: Was, Travnicek, sagen Sie zu meinem Wagen?

Travnicek: Na, was soll ich sagen, wann i scho' drinsitz?

Freund: No, haben Sie, Travnicek, vielleicht etwas gegen die Motorisierung?

Travnicek: An sich nicht. Es sind mir zu viel Autos dran beteiligt.

(Kabarettprogramm „Hackl vorm Kreuz“, Neues Theater am Kärntnerort, Premiere am 12.10.1960, zit. nach: Helmut Qualtinger, „Travniceks gesammelte Werke“ und andere Texte für die Bühne, Band 2)

Das Ende unseres Romans geht so:

Es singen die Hänflinge, und es duftet wonnig der Lavendel. Das Auto Nr. 61874 – Eisensplitter, Glasscherben, ein Klumpen warmen Fleisches – liegt reglos unter der feierlichen Mittagssonne.

Paris. Februar bis Juni 1929

Dieter Braeg: Geboren 1940. Vom Hilfsarbeiter zum (stellv.) Betriebsratsvorsitzenden. Autor von *Wilder Streik – das ist Revolution*.

Lizenz dieses Beitrags
CC by
Creative Commons - Namensnennung