

Bernhard Ücker

Führerschein Jahrgang 1909
Eine Jugend im Rückspiegel



Herbert Utz Verlag

Umschlagbilder:

Titelseite: Der Kühlergrill des Ford V8 der Familie Ücker

(das vom Verfasser aufgenommene Foto stammt aus dem Jahre 1939)

Rückseite: Der sogenannte Doktorwagen von Opel, Baujahr 1909 – der Jahrgang des Führerscheins von Hans Ücker und ausserdem das erste Auto, mit dem er nach der Fahrprüfung längere Strecken gefahren ist.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Copyright © 2005
Bernhard Ücker, München
Herbert Utz Verlag GmbH, München

ISBN 3-8316-1190-4

Printed in Germany

Herbert Utz Verlag GmbH · München
Tel.: 089-277791-00 · www.utzverlag.de

Die Zukunft lebt von Träumen,
die Vergangenheit aber von einer gerechten Gegenwart

Vaters Führerschein

Das war im Frühjahr 1939: Auf einer sonntäglichen Ausflugsfahrt zum Tegernsee wurden wir von der Polizei gestoppt – allgemeine Fahrzeugkontrolle. Ein Polizist – damals gehörten Maschinenpistolen noch keineswegs zur serienmässigen Ausrüstung der Ordnungshüter – er schaute also nicht gerade unfreundlich zum Wagenfenster herein und sagte: »Ihren Führerschein, bitte!« Unser Vater entnahm seiner Brieftasche ein graues Stück Papier, eher schon wie ein Papierl aussehend und legte es in die heischend ausgestreckte amtliche Hand. Der Polizeibeamte besah sich das in dieses schäbige Dokument eingeklebte Photo seines Inhabers, schaute prüfend unserem Vater ins Gesicht, blickte wieder zurück auf das Photo, verglich es noch einmal mit dem Original und winkte unseren Wagen schliesslich weiter – mit einem unverkennbaren Kopfschütteln.

Kein Wunder auch. Denn besagtes Photo zeigte unseren Vater als Studenten mit Band und Mütze, im Gesicht ein flottes Schnauzbärtchen tragend, das er nun vor vielen Jahren bereits auf Geheiss unserer Mutter wegrasiert hatte. Im Führerschein selbst aber war als Jahr seiner Ausfertigung 1909 eingetragen.

Seinerzeit also besass unser Vater seit genau dreissig Jahren einen Führerschein und war bis dahin ohne jeden selbstverschuldeten Unfall gefahren, obwohl er in all der Zeit schier ununterbrochen auf zwei oder vier Rädern motorisiert unterwegs gewesen ist. Er sollte noch dreiundzwanzig Jahre so weiterfahren und sein Führerschein wäre zu einer Art automobiler Reliquie geworden, hätte die amerikanische Besatzungsmacht 1946 nicht jede vor 1945 ausgestellte Fahrerlaubnis kassiert und durch eine zweisprachige »Driver-License« ersetzt. Vielleicht argwöhnten unsere Umerzieher, dass so ein deutscher Führerschein unmöglich nur dem Fahren dienen könne, sondern obendrein als Waffenschein zu verdächtigen sei.

Im Dezember 1962 dann –

Sehr still war es im Zimmer. Nur manchmal knisterten ganz leise die zwei Kerzen, die Kerzen zu beiden Seiten der gotischen Madonna, die er so geliebt hatte.

In der Nacht zuvor war unser Vater gestorben, nur 73 Jahre alt geworden, doch zermürbt, erschöpft und ausgeplündert nicht von diesem Alter, sondern von den Zeitläufen seines Lebens, das 1889 begonnen hatte.

Und nun erlebte ich das gleiche Wunder wie bei unserer Mutter, die vor drei Jahren schon heimgegangen war. Denn in der letzten Stunde zeigte ihr Gesicht allen Widerwillen gegen diesen viel zu frühen Abschied von ihrer trotz allem so geliebten Welt. Ein schwerer Sturz mit einem gebrochenen Arm als Folge war die Todesursache gewesen – no problem, würde man heute sagen. Doch damals gehörte das Nageln komplizierter Knochenbrüche wohl noch keineswegs zur fast fehlerfreien Routine und so brachte nach einigen Wochen eine Embolie das Ende. Mütterlich hellstichtig hatte sie wenige Tage zuvor noch gesagt: »Ich glaub', es wird nimmer!« – und leise dann: »Am liebsten tät' ich halt immer bei euch bleiben!« – Doch die Kraft, dem Kopfschütteln des Todes noch eine Spanne Zeit abzutrotzen, hatte sie nicht mehr. Auch sie war ja das Kind einer Generation gewesen, deren Lebensfaden das Spindelwerk zweier Weltkriege noch vor der Zeit zu Ende gesponnen hatte.

Jetzt aber, nur wenige Stunden nach ihrer letzten, lag auf dem Gesicht unserer Mutter – als hätte sie ihre Augen nie geschlossen – ein friedliches Lächeln, lag darin all die heitere Güte auch, mit der sie noch in bitterster Zeit sogar die dunklen Schatten über unserer Kindheit so aufhellte, dass mein Bruder Bruno und ich bis heute sagen: Es waren schöne Jahre. – Ein Lächeln, wie es im Glücksjahr 1926 der Münchner Meisterphotograph Anton Sahn festgehalten hatte – ein Lächeln, das in unserer ländlichen Sommerfrische die Bauern über die »scheane Frau mit ihrane zwoa Buam« schmunzeln liess. Und nun auf dem Totengesicht ein Lächeln, als wäre sie zu dieser Stunde bereits wiederum glücklich in einer anderen Welt.

Unser Vater dann: Als er – Gott sei Dank im Schlaf – den letzten Atemzug getan hatte, da war sein Gesicht eine von den Schmerzen schwerer Krankheit gefurchte Maske, wie zutiefst verärgert auch, ja böse fast. Mein Bruder, der nach einer unglücklich verlaufenen Ehe wieder beim Vater wohnte und im vergangenen Sommer erst sein eigenes Lebenslicht

beinahe verlöschen gesehen hatte, erzählte mir früh am nächsten Morgen, dass er in der Nacht noch an Vaters Bett gesessen, den Toten betrachtet und eine Zigarette geraucht habe. Das mag ein bisserl pietätlos klingen, war aber gewiss im Sinne unseres Vaters: Wenn's nämlich schwierig wurde oder gemütlich werden sollte, dann war für ihn, einen im übrigen sehr mässigen Raucher, sein geliebtes Zigarettlerl ebenso Trost wie Hauspantoffel.

Und jetzt: Auch in seinem Gesicht ein Lächeln – dieses Lächeln, das wir als Kinder so liebten, weil wir wussten, dass es schöne und sogar wunderschöne Stunden signalisierte. Denn unser Vater war für seine Person bescheiden und oft genug zum Kummer unserer Mutter nachgerade bedürfnislos. Er konnte sich über ein nutzlos abgebranntes Zündholz aufregen oder wegen einer länger als nötig eingeschalteten Glühbirne die ganze Familie abkanzeln – doch andererseits: Er gab sich nur ungern mit Kleinigkeiten ab und war darum nicht selten auch vorbildlich grosszügig. So beschenkte er meinen Bruder und mich als Pennäler noch mit Kameras der Spitzenklasse oder kaufte ein Radiogerät, dessen Preis damals dem Monatsgehalt eines Studienrats entsprach. Und in schlechten Zeiten kratzte er alles zusammen, um uns irgendwie einen vor Weihnachten geäusserten Herzenswunsch zu erfüllen. Dann strahlte er und unsere Freude war tatsächlich seine Freude. Diese Grandezza des Schenkens und die schmückende Lebenskunst unserer Mutter war der Grund, warum sogar zu Weihnachten 1932 – am wirtschaftlich absoluten Tiefpunkt – der Heilige Abend noch zum Fest geraten konnte. Und nun war Vaters Lächeln so, als hätte er drüben schon Weihnachten gesehen.

Von diesem Lächeln glitt ein letzter Blick zu Vaters Händen. Dann haben sie ihn geholt.

Seine Hände haben nur selten geschrieben und fast nie einen Brief. Gezeichnet aber hat unser Vater schier unentwegt und so war auch jede seiner Zigarettenpackungen – seinerzeit noch aus Pappkarton hergestellt – auf ihrer weissen Rückseite mit Bleistiftstrichen bedeckt: Keine Landschafts- oder Portraitskizzen, obwohl aus Vaters Studentenzeit recht respektable Ölgemälde erhalten sind – nein, verschlungene Arabesken, klare Linien irgendwelcher Konstruktionen oder Grundrisszeichnungen für Bauwerke verschiedenster Zweckbestimmung. Denn unser Vater war Diplomingenieur und Architekt, offenbar mit Leib und Seele und meist entstand auch sein erster Entwurf eines Gebäudes nicht auf dem Reissbrett, sondern eben auf den Rückseiten diverser Zigarettenschachteln und Briefumschläge.

**Vater als Autofahrer
oder
eine frühe Geschichte des Automobils**

Das war die weiche Seite dieser Hände. Doch ebenso konnten sie kräftig zupacken wie etwa auf dem eigenen Grundstück beim Pickeln, Schaufeln, Sägen und Hämmern – doch nie, um seine Kinder zu schlagen. Am liebsten aber packten diese Hände das Lenkrad eines Automobils und solches Packen war 1909 noch wörtlich zu nehmen.

Die Lenkräder damals waren ja keine eleganten Drehringe und mit nur einem Fingerdruck zu bedienen. Es handelte sich vielmehr um handfeste, aus Hartholz gefertigte Radreifen, die ihrer Stabilität nach auch selber als Wagenräder brauchbar gewesen wären. Der Fahrer musste sie buchstäblich festhalten, meist mit beiden Händen und die ganze Kraft einer Männerfaust war nötig, wenn die andere Hand zum Getriebeschalthebel oder zur noch oft gebrauchten Handbremse greifen musste – der eine wie die andere übrigens auch nur mit Brachialgewalt zu meistern. Die rauhe Federung, das robuste Lenkgestänge – beides ohne Stossdämpfung – dazu noch der grobe Schotter oder das holprige Kopfsteinpflaster damaliger Strassen – alles wurde getreulich auf das Lenkrad und in die Hände des Fahrers übertragen. Und insgesamt die Bedienung dieser Fahrzeuge!

Da konnte Vater viel erzählen. Denn wie schon erwähnt: Sein Führerschein trug die Jahreszahl 1909 und berechtigte den Inhaber eben desselben zur Handhabung von Fahrzeugen, die durch »Explosionsmotoren« angetrieben wurden. Wir sprechen natürlich seit langem von Verbrennungsmotoren. Eigentlich aber war jene heute so altmodisch klingende Bezeichnung genauer. Weil recht besehen auch eine Dampfmaschine zu den Verbrennungsmotoren zählt – denn sie kann ja nur mit Hilfe der Verbrennung von brennbarem Material und damit verbundener Erzeugung von gespanntem Dampf – Arbeit leisten, während andererseits in einem Dampfzylinder niemals eine Explosion stattfindet. Auch wusste man damals, dass der Umgang mit Benzinmotoren – Dieselmotoren in Kraftfahrzeugen gab es noch nicht – besondere Kenntnisse verlangte und Sorgfaltspflichten auferlegte. Da enthielt das Wort »Explosionsmotor« einen sehr wohl erwünschten drohend-warnenden Unterton. Das Benzin galt eben als gefährlicher Saft und so sorgte sich die amtliche Bekümmernis in erster Linie auch um die Verhütung von Bränden oder gar Explosionen, verursacht von Kraftwagen mit »Explosionsmotoren«. In meiner eigenen, aus den zwanziger Jahren stammenden Garage, hing noch bis zu ihrem Abriss 1985 eine Vorschriftentafel, die besagte, dass »vor

dem Einfahren des Automobils in die Remise die Laternen zu löschen sind«.

Als fürsorgliche und allen pferdelosen Fahrzeugen misstrauisch gesonnene Behörden solche Vorschriften erdacht hatten, gab es ja noch keine elektrisch beleuchteten Automobile. Auf den Gedanken, mit dem Fahrzeugmotor eine Lichtmaschine samt Batterie zu kuppeln, kamen als erste kurz vor Weltkrieg I die Amerikaner – Chevrolet war hier der Pionier – die zwar das Auto nicht erfunden, sehr viel aber für seine brauchbare Handhabung getan haben. Das galt auch für die Einführung des elektrischen Anlassers, entstanden aus der Zweckentfremdung kleiner Elektromotoren, wie sie bereits für den Betrieb elektrischer Registrierkassen verwendet wurden.

Das erste Auto jedenfalls, das unser Vater noch vor jenem Krieg in die Hände bekam, war wie seinerzeit üblich, mit Karbidlampen als Fernlicht und Petroleumlaternen für den innerstädtischen Verkehr ausgerüstet. Beides musste bei vielen Automobilen der Käufer eines Wagens damals noch als »Sonderzubehör« erwerben.

Dieses ganze Feuerwerk – auch das Öllämpchen über dem hinteren Nummernschild wartete auf ein Zündholz – in Betrieb zu setzen, glich einem Ritual. Das zur Speisung der Brenner in den Scheinwerfern erforderliche Gas wurde sozusagen an Bord erzeugt. Der Grundstoff war Karbid, eine im Lichtbogenverfahren aus Calcium und Koks zusammengesetzte Masse, nach ihrem Erkalten zu grauen Brocken erstarrt. Gießt man Wasser darüber, dann entsteht ein hochbrennbares Gas – das Acetylen. Doch so grob war es natürlich nicht verwendbar. Beides – Karbid und Wasser – kam also getrennt in einen sogenannten Generator, einen zylinderförmigen, meist aus blankpoliertem Messing hergestellten Behälter, der auf eines der recht stabilen Trittbretter – man stieg ja und kroch nicht wie heute in den Wagen – montiert wurde. Von hier führten Gummischläuche zu den Scheinwerfern.

Sah nun der Fahrer die Dämmerung herannahen, so hielt er zur Freude des ja häufig überanstrengten Motors sowie seiner gerüttelten Passagiere an und öffnete auf dem Oberteil des erwähnten Generators ein Hähnchen. Sogleich tröpfelte Wasser auf das darunter befindliche Karbid, aus dem sich nun Gas entwickelte. Sodann begab sich der Fahrer an die Stirnseite seines Automobils, klappte die Schutzgläser der Scheinwerfer zurück und wartete – etliche Zündhölzer vergebens anreibend – auf das Eintreffen des Gases. War solches geschehen und brannten die Brenner,

wurden die Schutzgläser wieder zugeklappt und wenn nach wiederholter Einregulierung endlich alles funktionierte – Nummernlämpchen ja nicht zu vergessen! – dann lieferten diese Karbidscheinwerfer allerdings ein vorzügliches Fernlicht mit einer Brenndauer von ca. sechs Stunden pro Generatorfüllung. Freilich, jede Abblendung war unmöglich, doch damals kam auch kaum ein Auto entgegen.

Ja, zur schönen Sommerzeit gab es mit solcher Beleuchtung nur selten Probleme. Doch im Winter, den auch damals schon Pioniere des Automobils als Fahrzeit nutzten: Im Winter pflegte, den physikalischen Gesetzen folgend, das Wasser des eben recht ungemütlich untergebrachten Generators einzufrieren und Eis tröpfelt halt nicht. In solcher Misere, so schmunzelte unser erzählender Vater, klemmte er den vom Trittbrett abmontierten Generator unter seinem knöchellangen Automobilreisemantel zwischen die Oberschenkel und wenn er auf dem ja meist offenen Fahrersitz nicht selber bereits am Erfrieren war, dann brannten auch die Scheinwerfer. Doch lenken, schalten, mit der Ballhupe Signal geben – was letzteres an unzähligen Stellen polizeilich vorgeschrieben war – des öfteren auch die Handbremse zu betätigen – weil's die oft zu schwache Fussbremse allein nicht schaffte – und mit erlahmenden Gliedmassen den Generator festzuhalten, das verlangte ziemlichen Kraftaufwand und einige Akrobatik. Ausserdem musste noch auf Bergstrecken per Hand eine zusätzliche Ölpumpe bewegt werden, denn die normale Schmierung reichte für stärkere Beanspruchungen des Motors nicht aus. Das ergab dann insgesamt einen enormen Ölverbrauch von – je nach Motorstärke – bis zu einem Liter pro hundert Kilometer.

Dementsprechend galoppierend verlief auch die Ölkohlebildung in den Zylindern und zwar so rasch, dass etwa alle fünftausend Fahrkilometer eine Reinigung fällig war. Diese jedoch wurde keineswegs durch abnehmbare Zylinderköpfe erleichtert, nein, der ganze gusseiserne Motorblock musste abgenommen werden. Zu diesem Zweck hatten viele Autobesitzer in ihrer oft zudem noch werkstattmässig eingerichteten Garage eine Laufkatze mit Flaschenzug.

Wer heute den Motor seines gestoppten Wagens weiterlaufen lässt, handelt nicht nur vorschriftswidrig, sondern obendrein rücksichtslos, weil seit den frühen zwanziger Jahren schon ein Druck auf den Anlasserknopf genügt und die Maschine läuft wieder. Vor dem Ersten Weltkrieg aber und bis kurz nach seinem Ende noch stellte man auch bei minutenlangem Stillstand des Wagens den Motor nicht ab, weil man ja froh war, dass man die Maschine überhaupt zum Laufen gebracht hatte. Der Anlasser

nämlich bestand aus einer Handkurbel samt kräftiger Mannesfaust und für das Anwerfen eines Sechszylinders etwa – so erinnerte sich unser Vater – waren sogar zwei starke Männer an der Kurbel nötig. Eine automatische Verstellung des Zündzeitpunkts gab es auch noch nicht, der nämlich wurde mit einem an der Lenksäule angebrachten Hebel geregelt und eben dieser Hebel bot auch die einzige Starthilfe. Denn zur Abkürzung der schweisstreibenden und oft lange vergeblichen Startversuche stellte der schliesslich genervte Fahrer diesen Hebel endlich doch auf volle Frühzündung, obwohl er wusste, dass der Motor dann zum Zurückschlagen neigte und solchen Widerborst per Kurbel dem Kurbler mitteilte.

* * *

Auch unser Vater wusste das. Als er nämlich 1909 seinen Führerschein erwarb, stand bei der gestrengen Prüfung mehr die Technik des Wagens als das praktische Fahrverhalten des Prüflings im Vordergrund. Wer da einen Vergaser nicht zerlegen und wieder zusammensetzen oder die Funktionsweise eines Differentialgetriebes nicht erklären konnte, dem wurde das begehrte Papier vorenthalten. Allerdings wurde dieses hohe Mass an theoretischen Kenntnissen nicht aus purer Schikane abverlangt, denn bei den damals noch häufigen Pannen und seltenen Werkstätten waren die Fahrer ja sehr oft auf sich selbst angewiesen.

Unser Vater also wusste auch um die Tücken der Ankurbelei Bescheid und trotzdem hat er halt nach malefizischen Startversuchen mit heisser Stirn und kaltem Motor immer wieder mal das bewusste Hebelchen auf Frühzündung gestellt – was ihm während seiner frühen Fahrensjahre drei gebrochene rechte Handgelenke einbrachte.

Doch zurück zu jenem Tag im Frühjahr 1939 –

Da waren es also genau dreissig Jahre, dass unser Vater seinen Führerschein erworben hatte und keineswegs nur zur papierenen Zierde seiner frühen Jünglingsjahre: Nein, er hat diese Fahrerlaubnis reichlich in Praxis umgesetzt. Freilich nicht mit einem eigenen Auto, wie es heute zur Standardausrüstung schon der meisten Achtzehnjährigen gehört. Sein erheblich älterer Schwager jedoch, Inhaber eines Baugeschäfts, besass schon einen eigenen Wagen, einen *Opel*-»Doktorwagen«. So wurde das eigentlich erste volkstümliche deutsche Automodell genannt, weil dieses Auto mit seiner einfachen, robusten und bereits ziemlich pannensicheren Konstruktion bestens geeignet war, zuverlässiger als alle anderen Fabrikate

und preiswert obendrein vornehmlich Landärzte zu ihren Patienten zu transportieren, beschirmt von einem aufklappbaren Leinwandverdeck, das allerdings Passagiere auf den rückwärtigen zwei Notsitzen buchstäblich im Regen stehen liess. Angetrieben von zwölf PS liessen sich damit so an die fünfzig Stundenkilometer erreichen.

Und eben dieses Automobil durfte der technisch und auch künstlerisch begabte Abiturient des öfteren lenken, beispielsweise auf einer Fahrt von München nach Regensburg, für damalige Begriffe eine wahre Fernfahrt. Als Vergnügungstour gedacht ist sie aber – wie seinerzeit durchaus noch üblich – nicht so verlaufen, denn unser Vater erzählte, dass er auf dieser Reise insgesamt elfmal einen der vier Reifen flicken musste – unterstützt von den tröstenden Worten hilfsbereiter doch technisch schimmerloser Familienmitglieder. Als ihm schliesslich die Gummiflicken ausgingen, hat er die von tückisch aufgebogenen Hufnägeln gerissenen Löcher notdürftig mit Leukoplast gedichtet. Nimmt man noch das jeweils per Handbetrieb zu absolvierende Aufpumpen der damaligen Hochdruckreifen auf vier bis fünf Atü hinzu, so ist es kein Wunder, dass die Eisenbahn das Automobil nicht als ernsthafte Konkurrenz gesehen hat und noch lange satte Gewinne einfahren konnte.

Dreissig Jahre – ein Menschenalter, sagt man. Und tatsächlich hat die Generation meiner Eltern in diesem Trizennium alle Höhen und Tiefen erfahren, die einem Menschenleben begegnen. So verlief zunächst ihre Zeit getreu dem vielgesungenen Lied »Lieb Vaterland, magst ruhig sein – fest steht und treu die Wacht am Rhein«, denn in Berlin regierte Kaiser Wilhelm II. mit seinem Versprechen, dass er die Deutschen »Herrlichen Zeiten« entgegen führe. Und in München, im zweitgrössten deutschen Bundesstaat, war seit langem schon der vollbärtige Luitpold Staatsoberhaupt – als Prinzregent, weil 1886 der für geisteskrank erklärte König Ludwig II. unter bis heute nicht völlig aufgeklärten Umständen im Starnberger See ertrunken war und sein zum Nachfolger ausgerufenen Bruder Otto in seinem vergitterten Schloss Fürstenried von Wärtern umgeben so umnachtet dahindämmerte, dass er sich seiner Königswürde niemals bewusst geworden ist. Mit diesem an sich unmöglichen Zustand begann für die bayerische Monarchie eine schleichende, letzten Endes tödliche Krankheit.

Auch jenes 1909 aber auch noch eines der geruhsamen Jahre, deren Reihe 1871 mit dem für Deutschland zwar siegreichen Ende des im Grunde jedoch absolut überflüssigen Krieges gegen Frankreich begonnen hatte.

* * *

Dem Gesamtcharakter jener Zeit entsprechend verlief ebenso die Verkehrspolitik in oder auf ruhigen Bahnen. Den Personen- und Güterverkehr über längere Strecken beherrschte unangefochten die Eisenbahn – auf Distanzen über nur wenige Kilometer dominierte das Pferd und das Fahrrad war noch kein Volksbewegungsmittel. Denn Kleinverdiener – das war die Mehrheit – konnten sich kein »Veloziped« leisten, zumal ja auch für das Lenken eines Radls noch ein Fahrkurs mit Zeugnis erforderlich war. Und die Damen? Sie mussten sich noch immer – das sie ja notgedrungen nicht mit ihren lebensgefährlich langen Röcken, sondern am sichersten noch in sogenannten Pumfosen radeln konnten – gegen den auch von der Presse erhobenen Vorwurf wehren, »schamlose Frauenzimmer« zu sein. Das Automobil aber – erst 1886 erfunden – galt entweder als kostspielige Marotte nobler Herrschaften mit ihren uniformierten Chauffeuren oder als Freizeitbeschäftigung für nervenstarke Sportfahrer, die weder schmutzige Hände, noch heisses Öl oder kochendes Kühlwasser scheuten. Und im Güterverkehr spielte das Auto überhaupt keine Rolle.

Doch gerade auch in diesen wenigen letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg bugsierten zwei Treibsätze das Automobil in den Vordergrund des Bürgeralltags.

Da war zum einen das Allerhöchste Interesse. Zwar konnten sich die damals zwei mächtigsten Monarchen des europäischen Kontinents – der Deutsche Kaiser und Franz Joseph von Österreich-Ungarn – lange nicht für das neuartige Vehikel erwärmen. Wozu der liebe Gott Pferde erschaffen habe, hat Wilhelm II. gesagt und der andere hat nur verächtlich von »Stinkkarren« gesprochen.

Doch immerhin: Des Deutschen Kaisers eigener Bruder – Prinz Heinrich – als hoher Marineoffizier ohnehin technisch angetan, organisierte die nach ihm benannten Wettfahrten, bei denen des öfteren der kaiserliche Prinz persönlich am Steuer sass und die ebenfalls nach ihm benannte, später von einem deutschen Bundeskanzler bevorzugte Mütze trug. So gab es in Berlin mit allerhöchster Genehmigung einen kaiserlichen und in München einen königlichen bayerischen Automobilclub. Von hier aus betrieb auch der in Waal bei Landsberg am Lech geborene Kunstmaler Hubert von Herkomer die berühmten Herkomer-Fahrten, die auf der Allee von München nach Starnberg gewaltige Staubwolken aufwirbelten. Nicht selten warfen bei solchen Konkurrenzen begeisterte Zuschauer den Fahrern mit Eisbrocken gefüllte Säcke zu, um die überhitzten Motoren zu kühlen.

Sehr populär waren im Vorkriegsbayern und noch lange danach die auf den Serpentinafen zwischen Kochel- und Walchensee über zweihundert Meter Höhenunterschied ausgetragenen Kesselbergrennen – ein Festival rauchender Bremsen und kochender Kühler. Eines dieser Rennen hat auch unser Vater als Teilnehmer gesehen, als seinerzeit ja noch obligaten Beifahrer auf einem amerikanischen Hupmobil – nicht etwa nach der Hupe so benannt, sondern nach den Brüdern Robert und Louis Hupp, die 1908 in Detroit eine Fabrik für besonders robuste Automobile gegründet hatten. Unser Vater hat allerdings nie behauptet, dass er aus jenem Rennen als Mitsieger hervorgegangen sei, ganz im Stil seiner Selbsteinschätzung auch, niemals ein Musterschüler gewesen zu sein. Dieser bescheidenen väterlichen Zielvorgabe entsprechend – von uns wurden keine Supernoten verlangt – waren für uns Brüder Zeugnistermine kein Problem, das den Ferienbeginn getrübt hätte.

In Kaiser Franz Josephs Landen aber: Hier hatte sich in seltsamer Zeitgleichheit so um 1906 herum weniger ihren Produktionsziffern als ihrem guten Namen nach eine respektable Automobilindustrie entwickelt, die auch der Wiener Hof nicht mehr übersehen konnte. Da war die ursprünglich Kutschen bauende Firma Gräf & Stift, die hervorragende Autos herstellte und sogar zum, k. u. k. Hoflieferanten wurde – leider sass auch das am 28. Juni 1914 in Sarajewo ermordete Thronfolgerpaar in einem Wagen dieser Marke – da war 1906 mit ihrem ersten Motorwagen die Nesselsdorfer Waggonfabrik, nach dem Ersten Weltkrieg als tschechoslowakische Marke *Tatra* bekannt geworden – da war der Grazer Schlosser Johann Puch, der ebenfalls ab 1906 solideste Autos baute – und nicht zuletzt der grosse Name *Austro-Daimler*, gesteuert – wiederum ab 1906 – vom legendären Ferdinand Porsche. Er hat übrigens damals auch ein Elektromobil mit zwei Nabenmotoren an der Vorderachse konstruiert, ein Antriebsprinzip, das erst seit kurzem wieder für Elektroautos entdeckt wird.

Die automobiler Welt hat ja überhaupt den Österreichern einige grosse Namen zu verdanken: Neben Porsche den genialen Konstrukteur Hans Ledwinka, der noch während des Krieges die *Steyr*-Produktion ankurbelte und später die *Tatra*-Wagen konstruierte – Franz Joseph Popp, Mitbegründer der Münchner BMW-Werke – Edmund Rumpler, der sich vom Flugzeugbauer (seine Rumpler-Taube war eines der erfolgreichsten frühen Flugzeuge) zum Schöpfer des ersten Stromlinienautos entwickelte – und schliesslich der zweifache Mercedes-Vater Emil Jellinek: Zweifach, weil er als k. u. k. Generalkonsul in Nizza bei der von ihm dort vertretenen deutschen Firma Daimler eine grössere Zahl technisch erheblich verbes-

serter Wagen nur unter der Bedingung orderte, dass dieses nach seinen praktischen Erfahrungen entwickelte Modell den Namen seiner Liebblingstochter Mercedes tragen werde. So geschah es auch – wahrscheinlich von schwäbischem Achselzucken begleitet – doch länger ist wohl kaum ein Beweis von Vaterliebe so lebendig geblieben.

Ja, das war's zum einen – aber auch zum andern dann: Ein Jahr vor dem automobilen Debüt unseres Vaters lieferte ein Ereignis Schlagzeilen, das dem Automobil allgemein und besonders der deutschen Autoindustrie gewaltigen Auftrieb verlieh: Die 1907 von einer französischen Zeitung ausgedachte und 1908 tatsächlich ausgetragene Fernfahrt New York – Paris. Ihre Route führte von New York durch Nordamerika an die Beringstrasse, von dort per Schiffstransport nach Wladiwostok zur Ostküste Asiens und nun quer durch diesen Kontinent einschliesslich Sibirien nach Ostpreussen und über Berlin zum Ziel Paris.

Diese Fahrt dauerte genau sechs Monate vom 26. Januar bis zum 26. Juli 1908 und war eine schier endlose Kette unsäglicher Mühen und Strapazen, mit denen verglichen jede noch so berüchtigte Rallye unserer Zeit wie eine nur leicht anstrengende Spazierfahrt erscheint. So musste Tausende von Kilometern auf Pfaden gefahren werden, die nicht einmal die Bezeichnung Schleichweg verdienten. Oft blieb als letzte Ausflucht nur das Geholpere auf Bahndämmen, wobei dann immer wieder Federn zu Bruch gingen. Da fuhren aber keine Werkstattwagen oder sonstigen Hilfsfahrzeuge im Tross, jede Reparatur musste von Fahrer und Beifahrer und bestenfalls mit der Hilfe eines Dorfschmiedes geleistet werden, der bis dahin noch nie ein Auto gesehen hatte.

Gestartet waren in New York fünf Wagen: Zwei französische Marken – de Dion und Sizaire-Naudin, ein Wagen der in Brescia und Brixen beheimateten Firma *Züst* mit italienischer Besatzung, ein amerikanisches Automobil der Marke *Thomas* und schliesslich als deutscher Teilnehmer ein Wagen der 1898 in Berlin gegründeten Motorenfabrik *Protos*.

Wie fehlerhaft aber auch damals schon Berichterstattungen sein und wie lange sich so ein Fehler halten kann, das beweist die Notiz in einem erst 1986 erschienenen Handbuch der Automobilgeschichte, derzufolge der amerikanische *Thomas* dieses mörderische Rennen gewonnen habe. In Wahrheit jedoch hiess der Sieger Hans Koeppen, Oberleutnant in einem preussischen Infanterieregiment, der während eines vom Kaiser persönlich gewährten Sonderurlaubs an der Wettfahrt teilgenommen hatte. Als er am 26. Juli 1908 mit seinem noch voll fahrtüchtigen *Protos* in Paris

eintraf, befand sich der *Thomas* noch in Ostpreussen und der *Züst* erreichte erst am 17. September das Ziel – die zwei Franzosen waren schon lange vorher ausgeschieden. Alle drei jedenfalls hatten eine eigentlich übermenschliche Leistung vollbracht, redlich verdient als Erster Hans Koeppen, der – ein weiteres Husarenstück – noch im gleichen Jahr über sein Abenteuer ein dickes, mit 177 eigenen Photos ausgestattetes Buch geschrieben hat. Sein Siegerauto *Protos* übrigens hatte nur ganze dreissig PS unter der Haube und musste damit ein Fahrzeug von rund zwei Tonnen Gewicht bewegen.

Von all den genannten fünf Automarken hat keine bis heute überlebt, auch *Protos* nicht. Diese Firma ging noch 1908 in den Besitz des Elektrokonzerns Siemens-Schuckert über, der aber 1926 die Lust an der Kraftwagenproduktion verlor und das Werk an die Nationale Automobilgesellschaft – NAG – und damit praktisch an die AEG verkaufte. Tatsache aber: Zur Erinnerung an ein Kapitel Konzerngeschichte hat Siemens noch lange Zeit ein Staubsaugermodell mit dem Namen *Protos* bezeichnet und einer davon – 1926 unserer Mutter zu Weihnachten geschenkt – saugt noch heute munter brummend den Staub aus meinem Wagen – und hatte nie eine Reparatur nötig. Das waren Qualitäten!

Ja, die Namen von damals sind verklungen. Doch geblieben ist der in jenen Tagen erbrachte Beweis, dass der von einem Explosionsmotor angetriebene Kraftwagen auch die härtesten Belastungsproben überstehen konnte und den besten der Beweise ein deutsches Fabrikat geliefert hatte. So stand an jenem 26. Juli 1908 in Paris nicht nur ein Mann, sondern auch das Automobil an sich auf dem Siegerpodest. Das Auto war nicht wie bisher bloss verwendbar, es war nutzbar geworden.

Was natürlich und keineswegs auf Deutschland beschränkt nun auch das Interesse des Militärs weckte. So wurden in Frankreich von Kraftwagen trahierte Mannschaftszüge als motorisierte Infanterie vorgeführt, in Österreich entwickelte man einen Motor-Mörser Kaliber 42 cm, der mit eigener Kraft ohne Auf- und Abprotzen in seine Geschützstellung fahren konnte und im Deutschen Kaiserreich erhielt einen staatlichen Zuschuss, wer sich einen benzinbetriebenen Lastwagen zulegte. Ebenfalls im Hinblick auf kriegerische Verwicklungen protegierte der Deutsche Kaiser den auf einheimischen Kartoffeläckern gedeihenden Brennspritus als Motorentreibstoff. Doch dieser Versuch, vom importierten Kraftstoff unabhängig zu werden, scheiterte daran, dass damalige Motoren gegen die vom Spiritus im Innern der Zylinder verursachte Rostbildung noch nicht gefeit waren.

Aber noch sollten ja etliche Jahre bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs vergehen und der an sich schon sehr gefährliche Lehrsatz des preussischen Feldherrn Moltke, dass der Krieg der Vater aller Dinge sei, gilt zumindest nicht für das Automobil. Denn gerade in diesem Zeitraum zwischen Jahrhundertwende und Kriegsbeginn, in Friedenszeiten also, liesen zahlreiche technische Neuerungen das Auto zum alltauglichen Verkehrsmittel heranreifen. Teils wurden diese Neuerungen allgemein eingeführt, teils wenigstens vorgedacht, aber kaum angenommen, weil sie ihrer Zeit voraus waren. Doch vieles, was für uns heute seit langem selbstverständlich ist, hatte damals seine Premiere.

So war jahrelang nach der Erfindung des Autos der Platz seines Motors im hinteren Teil des Wagens, oft sogar auch unter den Sitzen, was natürlich Kühlschwierigkeiten zur Folge hatte. Als erste Autofabrik der Welt kam die französische Pionierfirma Panhard-Levassor 1892 auf die Idee, den Motor nach vorn und damit in den kühlenden Fahrwind zu verlegen. Und wiederum ein Franzose war es – Louis Renault – der 1902 die vorne liegende Maschine über eine gelenkige Kardanwelle mit den Hinterrädern verbunden hat. Eine technische Möglichkeit, die ja der Lenkung dienenden Vorderräder anzutreiben, gab es noch nicht.

Die Franzosen haben ja überhaupt viel zur neuzeitlichen Entwicklung des Autos beigetragen und gar so unrecht hat das Bonmot nicht, das besagt: »Die Deutschen haben das Auto zwar erfunden; doch die Franzosen haben es entdeckt.« und ohne Witz: Carl Benz hat mit deutscher Beharrlichkeit die zweite oder dritte Version seines 1886 erfundenen Motorwagens schon als Optimum betrachtet, das gallische Temperament eines Louis Renault aber gab sich damit nicht zufrieden und zuvor noch weniger der Marquis de Dion. Während nämlich die Antriebsquelle des Benz-Wagens ein recht phlegmatisches Maschinchen mit nur etlichen hundert Umdrehungen war, schuf Dion – sehr zum Verdruss seiner aristokratischen Familie ein plebejischer Motorenfabrikant geworden – den ersten wirklich schnell laufenden Benzinmotor, der bald schon und für längere Zeit in die Wagen von fünfundzwanzig verschiedenen Automarken eingebaut wurde. Dions Erfindertalent konstruierte auch um 1900 die nach ihm benannte Hinterachse – eine Trennung von tragender und angetriebener Achse – mit deren Anpreisung bis vor kurzem noch so namhafte Autohersteller wie Mercedes-Benz oder *Alfa Romeo* ihre Werbeprospekte geschmückt haben. Und ein weiteres, heute als besonderes Schmankerl hochgelobtes Konstruktionsmerkmal ist französischen Ursprungs: 1912 der Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen.

Das Automobil, eine deutsche Erfindung – gewiss. Insgesamt aber darf man ohne Schmälerung der Verdienste von Benz und Daimler sagen, dass eben das später zum millionenfach bewährten Gebrauchsgegenstand weiterentwickelte Automobil eine europäische Gemeinschaftsleistung war und zwar bald auch in enger Verbindung mit amerikanischen Herstellern.

Das nach wie vor übliche Lenkrad ist eine französische Erstgeburt von 1890 – ein irischer Tierarzt namens Dunlop erfand die Luftbereifung und löste mit ihr ab 1895 den auf Felgen gepressten Hartgummi ab, bei Lastwagen noch in den zwanziger Jahren und beim italienischen Militär sogar bis im Zweiten Weltkrieg gebräuchlich – und der Engländer Percy Riley, Sohn eines Fahrradfabrikanten, stattete als Erster seine Autos mit abnehmbaren Speichenrädern aus. Frankreichs ehrwürdige Lokomotivenfabrik Decauville baute 1898 den ersten Kraftwagen mit einzeln aufgehängten Vorderrädern – aus Stuttgart kam, 1902 von Robert Bosch entwickelt, als Erlösung von oft kurzlebigen Zündbatterien die kräftige Zündung per Hochspannungsmagnet – und aus Bayern?

Hier hatte der Kutschenbauer Georg Lankensperger 1816 bereits bei seinen Pferdefuhrwerken ein von ihm erfundenes Lenksystem angewandt, das nach vielen Jahren wiederentdeckt zum unverzichtbaren Bestandteil wirklich lenkbarer Autos wurde – die Achsschenkelenkung. Jahrelang nämlich hatte sich die erste Kraftwagengeneration entweder mit nur einem lenkbaren Einzelrad – mit Dreiradwagen also – begnügt oder mit der von den üblichen Kutschen übernommenen Drehschemellenkung mit Schwenkung der ganzen Vorderachse. Was mit Pferden an der Deichsel kein Problem bedeutet, wohl aber, wenn der Fahrer von seinem Sitz aus die Richtung der Vorderachse mit einer Kurbel nur verändern soll. Nicht selten ging es mit einer so anstrengenden und ungenau zu handhabenden Lenkung buchstäblich in den Graben.

Die sicher wichtigste Neuerung der letzten Vorkriegsjahre aber war der Starter, der Übergang vom angekurbelten zum angelassenen Motor. Freilich, noch in seinem 1911 unter dem Titel »Das moderne Automobil« erschienenen Buch schreibt der Österreicher Parzer-Mühlbacher als einer der angesehensten Fachautoren seiner Zeit kein Wort über einen elektrischen Anlasser. Den gab es nämlich nicht, statt dessen aber eine Reihe anderer Konstruktionen, die das mühsame und ja nicht ungefährliche Ankurbeln ablösen sollten. Die meisten dieser Systeme bedienten sich komprimierter Luft als Anlassmittel. Die nötige Pressluft wurde entweder in einer Stahlflasche mitgeführt oder bei schweren Wagen während der Fahrt von einer eigenen Pumpe selbst erzeugt und an Bord gespeichert.

Diese Pressluft, über Ventile oder Schieber in einen der Motorzylinder geblasen, sollte die Maschine in Bewegung setzen. Die Kriegsmarine kannte ja seit längerem bereits von Pressluftmotoren angetriebene Torpedos.

Auch ausgeklügelte Zündvorrichtungen sollten den Wunsch nach schweisslosem Anlassen verwirklichen. Doch all diese Apparaturen waren zu schwer, zu kompliziert und arbeiteten obendrein meistens ziemlich unzuverlässig. Nur ein Jahr nach Erscheinen des erwähnten Buches aber war es die schon nach kurzer Zeit zur amerikanischen Nobelmarke aufgestiegene Firma *Cadillac*, die als erste den elektrischen Starter einführte: Als kleinen, kompakten Elektromotor, der seine Energie aus einer Batterie bezog, die endlich von einer mit dem Fahrmotor gekuppelten Lichtmaschine ständig nachgeladen wurde. Endlich – denn im Jahr 1912 hatte Cadillac auch die Idee dieser Motor/Dynamo-Koppelung realisiert und versah nun seine Autos zudem noch mit einer elektrischen Beleuchtung. Und beides, Anlasser ebenso wie Glühlampe, funktioniert bis heute in all unseren Autos.

Damals allerdings und bis nach Kriegsende noch gehörte solcher Komfort keineswegs zur Standardausrüstung. Die meisten Automobilisten blieben weiterhin zur Kurbelei und zum Ärger mit Karbidlampen oder Ölfunzeln verurteilt – auch unser Vater, siehe Gipsverband. Trotzdem: Der elektrische Anlasser war die wichtigste Neuerung und sollte auch die folgenreichste werden. Der Starter nämlich liess ausser Motoren auch die automobile Gleichberechtigung anspringen, weil er bis dahin nur mitfahrende Damen in selbstfahrende Lenkerinnen verwandelte. Denn zuvor war eine Frau am Steuer ohne Begleitung eines männlichen Helfers undenkbar, entweder als Kavalier mit Seidenschal oder als eine Art motorisierter Reitknecht auf dem Rücksitz. Konnte doch ein weibliches Wesen zwar so manchen Widerstand mit Koketterie und List überwinden, nicht aber an der Kurbel den Kompressionswiderstand eines Vierzylinders. Der Anlasser also ein Revolutionär im Dienste des zarten Geschlechts.

Doch wahrhaftig eine Revolution war dies: Die entscheidende Wende in der Antriebstechnik, vom Starter gestartet. Er nämlich – dieser kleine Elektromotor – war es, der im langen Streit um die beste Antriebsquelle des Kraftwagens dem Benzinmotor zum endgültigen Sieg verholfen hat, weil dessen bis dahin schärfste Konkurrenten – Dampfmaschine und Elektromotor – gegen einen elektrisch rasch und mühelos gestarteten Benzinmotor auf Dauer keine Chance mehr hatten. Denn Auto und Benzin waren ja keineswegs von Anfang an ein unzertrennliches Geschwisterpaar.

Am Anfang aller nicht von Pferden bewegten Landfahrzeuge stand nämlich der Dampf und zwar noch vor der ersten Lokomotive. Die Rolle des Vorreiters darf hier der französische Ingenieuroffizier Nicolas Cugnot beanspruchen, dem es bereits 1769 gelungen war, einen Dampfwagen zu konstruieren. Freilich ein schwerfälliges Fahrzeug mit zwei Hinterrädern und einem nur mit grosser Kraftanstrengung lenkbaren Vorderrad. Denn Cugnot hatte auf dieses Vorderrad die ganze Maschinerie einschliesslich eines birnenförmigen Kessels montiert, insgesamt ein enormes Gewicht also und warum der Konstrukteur all das nicht auf die Hinterachse verlagert hatte, blieb für immer sein Geheimnis. Doch immerhin, der Wagen ist gefahren, aber nicht lange. Wegen der hohen Belastung des Vorderrads konnte ja Cugnot weder lenkend noch bremsend schnell genug reagieren und so kam das Gefährt schon bei einer der ersten Probefahrten an einer Mauer zum unfreiwilligen, mit partieller Demontage verbundenen Stillstand.

Die öffentliche Anteilnahme an diesem Fahrzeug war ohnehin mässig und nur weil der Erfinder seine Konstruktion als Zugmaschine für die schwere Artillerie präsentiert hatte, fand er bei einigen Militärs etliches Interesse, das jedoch nach jenem missglückten Fahrversuch so bald erloschen ist, dass eine Weiterentwicklung unterbleiben musste. Man hatte ja genug Pferde.

Die Idee des dampfgetriebenen Wagens aber war damit noch lange nicht tot. Knapp hundert Jahre nach Cugnot fuhr beispielsweise in Italien eine Dampf-Diligence – eine Postkutsche also – und in England baute der Eisengiesser Thomas Rickett einen wiederum dreirädrigen Dampfwagen, der im Jahr 1860 immerhin eine Reise von 234 Kilometer Gesamtlänge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h bewältigte. Trotz eines relativ geringen Preises von etwa viertausend Mark – auf heutige Währung umgerechnet – fand Rickett aber keine Käufer. Nicht zuletzt wurde die Anschaffung eines derartigen Wagens durch das Britische Parlament uninteressant, weil es per Verordnung die Geschwindigkeit von Fahrzeugen mit Eigenantrieb auf gut sechs Kilometer pro Stunde über Land und dreieinhalb Kilometer in Städten beschränkte. Diese strangulierende Bestimmung galt – von Pferden wohl bewiebert – noch bis 1896 und war schuld daran, dass vor der Jahrhundertwende der englische Automobilbau kaum irgendwelche Bedeutung erlangte.

Im offenbar freieren Frankreich dagegen baute 1873 der Glockengiesser Amédée Bollée einige Dampfomnibusse, die trotz ihres hohen Gewichts von viereinhalb Tonnen bis zu 40 km/h schnell waren und zwölf Passagie-

re befördern konnten. Doch leider: Die lange Anheizzeit des Dampfkessels und das Mitführen eines eigenen Heizers verschaffte auch diesen schon etwas fortgeschrittenen Dampfwagen kein breiteres Publikum. Als Chauffeur aber – auf deutsch Heizer eben – ist der damalige Feuermann als letztes Relikt jener Dampfwagenära bis heute lebendig geblieben.

Und ausserdem gab es nun für den Dampf eine Konkurrenz: Die Elektrizität. 1866 nämlich hatte Werner Siemens – auch er ein Ingenieuroffizier und seinerzeit noch nicht geadelt – die Dynamomaschine erfunden und erst mit ihrer Hilfe war es möglich, elektrischen Strom nicht wie bisher nur aus galvanischen quasi Einwegelementen zu beziehen, sondern nahezu beliebig oft in Akkumulatoren zu speichern. Da lag es nahe, diese wiederaufladbaren Strombehälter auf Wagen zu montieren, mit ihrer Energie einen dazumal ebenfalls erfundenen Elektromotor zu speisen und dessen Kraft auf Antriebsräder zu übertragen. Kurz gesagt: Die damalige Schallmauer von einhundert Stundenkilometern hat als erstes Strassenfahrzeug der Welt ein Elektromobil durchbrochen. Das geschah am 1. Mai 1899 in der Umgebung von Paris und als Rekordfahrer sass der Konstrukteur des Wagens, der Franzose Camille Jenatzy, hoch oben auf einer Art riesiger Granate, die mit Akkumulatoren angefüllt war. Spätere Schreibweise sollten diese Formgebung dann als stromlinienförmig oder aerodynamisch bezeichnen.

Nun aber begann zwischen den beiden Antriebsarten ein heftiger Wettbewerb. Das Elektromobil hatte sofortigen Start und kinderleichte Handhabung zu bieten, entwickelte keinerlei Gerüche und fuhr praktisch geräuschlos: Alles Eigenschaften, die solche Autos vor allem zu Lieblingen der Damenwelt machten. Deren prominenteste Vertreterin war Englands schöne Königin Alexandra – Gemahlin Edwards VII. – die mit einem Elektromobil amerikanischer Herkunft in den weiten königlichen Parks spazierenfuhr. Später in Privatbesitz übergegangen hat dieser Wagen noch 1948 wertvolle, benzinsparende Dienste geleistet.

Auch die automobilen Dampftechnik aber hatte nicht geschlafen. Dem Nachteil des Elektrowagens – entweder hohe Geschwindigkeit und nur wenige Kilometer Aktionsradius oder bei höchstens dreissig Stundenkilometern an die achtzig Kilometer Fahrstrecke und jedenfalls lange Ladezeiten der Akkumulatoren – setzte das Dampfauto seine auch bei höherer Geschwindigkeit weit längere Betriebsdauer entgegen, da ja nach jeweils sieben bis achtzig Kilometern Strecke das Nachfüllen von Kesselwasser und von Petroleum für die Feuerung lediglich einige Minuten beanspruchte. Entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit des Dampfwagens hatte der

von dem Franzosen Serpollet um 1890 konstruierte sogenannte Blitzkessel beigetragen, der über eine Automatik in seinem Rohrschlängensystem nur die gerade benötigte Wassermenge in Dampf verwandelte und überdies für seine Beheizung mit Petroleum oder Paraffinöl keine eigene Bedienung mehr verlangte. Bis zum Jahr 1923 hatte der amerikanische Automobilproduzent Abner-Doble den Dampftrieb sogar dermassen vervollkommenet, dass bis zum Start des Wagens weniger als eine Minute verging. Und bis auf ein leises Zischen waren auch diese Autos geräuschlos. Denn allen Dampfmobilen war ja gemeinsam: Sie brauchten weder Kuppelung noch Getriebe und wurden obendrein wie bei E-Mobilen mit nur einem Hebel – sprich Ventil – gefahren.

Um es wiederum kurz zu sagen: Eine Geschwindigkeit von über zweihundert Stundenkilometern erreichte als erstes Landfahrzeug ein Dampfautomobil der amerikanischen Firma Stanley, das 1906 in Daytona Beach – Florida mit genau 205,4 km/h Weltrekord gefahren ist. Und nur ein Jahr später lief das gleiche Auto sogar 240 km/h.

In diesem Wettbewerb waren zunächst jedenfalls die »Benziner« hoffnungslos unterlegen: Liefen sie doch laut, stiessen wegen ihrer überreichlichen Motorschmierung gewaltige Qualmwolken aus, bedurften schon zum Starten erheblicher Kraftanstrengung und brauchten ob ihrer noch zahlreichen Mucken als Fahrer oder Beifahrer mindestens einen Mechaniker. Wie lange und wie sehr der Benzinmotor unter der Konkurrenz von Dampf und Elektrizität zu leiden hatte, beweist eine amerikanische Produktionsstatistik aus dem Jahr 1900: Ihr zufolge wurden zu Beginn des neuen Jahrhunderts in den USA 4200 Automobile gebaut, von denen lediglich 1028 mit Benzin liefen, alle anderen mit Dampf oder Strom. Immerhin hatten ja auch zu diesem Zeitpunkt Serpollet in Frankreich und Stanley in den USA Dampfautos entwickelt, die sogar den schnellsten Benzinern noch mühelos vorausfuhren. Freilich, zu dieser Zeit hatte das Dampfauto zwar seinen Zenit erreicht, aber auch schon überschritten.

Wohl gab es noch einige Glanzlichter wie 1923 das Modell E des amerikanischen Produzenten Abner-Doble mit einer Spitze von 173 km/h und einer Beschleunigung von 0 auf 65 km/h in nur acht Sekunden, 1925 auch mit einer bildschönen kalifornischen Karosserie versehen – oder Stanleys eleganten Roadster, von einem benzinbetriebenen Kollegen nicht zu unterscheiden: Doch 1927 lieferte Stanley sein letztes Dampfmobil und etwa um die gleiche Zeit wurden auch die wenigen noch gebauten Dobles zu Liebhaberstücken einer kleinen Zahl gutbetuchter automobiler Feinschmecker, die an dieser schier lautlos dahinflitzenden Fortbewegung ihre

helle Freude hatten. Doch grundsätzlich war die Ära des Dampftriebes in Autos vorbei und daran hat sich auch nichts geändert, als später noch im Dritten Reich – weil ja Brennöl weniger Devisen kostete als Benzin – die Fa. Henschel mit dampfbetriebenen Lastwagen experimentierte und sogar versucht wurde, Flugzeuge mit modernen Dampfmotoren zu bestücken. Das E-Mobil aber war buchstäblich ins Hintertreffen geraten, obwohl noch bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs in Deutschland an die 30.000 elektrisch betriebene Last- und Lieferwagen liefen und erst in unseren fünfziger Jahren als Folge einer ziemlich hirnrissigen Besteuerungsreform die Haltung eines E-Mobils finanziell absolut uninteressant wurde.

In rascher Evolution aber hatte sich schon wenige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg der Benzinmotor zur nun beinahe konkurrenzlosen Antriebsquelle entwickelt. Das verdankte er zunächst einmal der Spürnase erfolgreicher Finanzleute, denen vor allem die unbegrenzte Betriebsdauer dieser Maschine und das rasante Tempo ihrer technischen Verbesserungen imponierten. Die hier gewitterte Zukunft machte Gelder flüssig und die damit angekurbelte Produktion hat es zustande gebracht, dass beispielsweise Stanley für sein billigstes Dampfmodell an die 3.000 Dollar verlangen musste, während das von Henry Ford seit 1908 höchst rationell produzierte nachmals berühmte Modell T für 500 und wenig später für nur 360 Dollar verkauft wurde. Und im Jahr 1909 baute Ford bereits mehr als 700.000 Autos!

Auch in Deutschland aber hatte man nicht geschlummert. So schuf Daimler 1903 mit seinem »Mercedes« ein Auto, das einen gepressten Stahlrahmen besass – bisher wurde oft blechverstärktes Hartholz verwendet – über ein exakt zu schaltendes Vierganggetriebe verfügte, ohne übermäßige Geräuschentwicklung respektable 115 km/h Spitze lief und mit ca. neun Litern pro hundert Kilometer nicht mehr eimerweise Benzin verpuffte. Auch Opel muss genannt werden, der 1909 für weniger als 4.000 Mark den zweizylindrigen sogenannten Doktorwagen mit 12 PS auf den Markt brachte – oder die Frankfurter Adler-Werke, die 1910 mit ihrem 12-PS-Wagen das Musterbeispiel eines hochwertigen leichten Viersitzers lieferten.

Doch letzten Endes dann entscheidend für den späteren Siegeszug des Benzinmotors im Autobau, ja für den Siegeszug des Automobils überhaupt war eben der elektrische Anlasser. Er nämlich machte unabhängig von allen Finanzierungskünsten und Produktionsfinessen das Auto zu einem wirklich verfügbaren Verkehrsmittel, das – Geld vorausgesetzt – jeder und jede starten konnte – auch für Frauenhände also kein unbe-

herrschaftes Monstrum mehr. Zur Standardausrüstung allerdings gehörte der Anlasser bei Kriegsbeginn noch keineswegs, war eher eine Hoffnung auf weiteren Fortschritt nur. Wer aber glaubte schon um 1912, dass ein Krieg diese und andere Hoffnungen bremsen könnte?

Das also war – technisch, vor allem autotechnisch gesehen – die Lage, als unser Vater im Jahr 1909 seinen Führerschein erwarb.

Und politisch?

Politik und Gesellschaft Anfang des 20. Jahrhunderts

Europa erlebte und verlebte zumindest dem Anschein nach eine geruhsame, glückliche Zeit. Denn dieses Europa war in der Welt von damals tonangebend und noch nicht von seinem späteren Bazillus der Selbstzerstörung befallen. Die USA und das russische Zarenreich galten zwar als Grossmächte, durften sich aber gewiss nicht als Welt- oder gar Supermächte fühlen. Es gab ja nur eine wirkliche Weltmacht – Grossbritannien – und praktisch konnte man seinerzeit um die ganze Welt reisen, ohne jemals eine andere Sprache als die englische zu brauchen, weil man sich in jedem Winkel der Erde auf dem Boden einer britischen Kolonie befand. Auch Frankreich und Spanien aber und sogar kleine europäische Staaten wie Portugal, Belgien oder die Niederlande verfügten über ausgedehnte koloniale Besitzungen vornehmlich in Afrika und das Deutsche Reich begann eben erst aus seinen ja ziemlich spät erworbenen Kolonien einigen Gewinn zu erwirtschaften. Der Deutsche Michel nämlich – nicht von ungefähr haben ihm Karikaturisten in aller Welt die Schlafmütze als Attribut verliehen – war da wieder einmal zu spät aufgewacht und bekam nur noch den Rest dessen, was die anderen nicht mehr verdauen konnten. Des Deutschen Reiches erster Kanzler, Otto von Bismarck, hatte ja von Kolonien nicht viel gehalten, ihm war nach junkerlicher Gutsherrenart ein ums Herrenhaus arrondierter Grundbesitz lieber.

Freilich, heute gilt die Kolonialgeschichte als ein schimpfliches Kapitel Europas. Doch merkwürdig: Von afrikanischen Hungersnöten in jene Zeit ist nichts bekannt. Entgegen den Weismachungen von Euro-Masochisten unserer Tage haben ja die Kolonialmächte ihre Besitzungen keineswegs nur ausgebeutet. So hat die von ihnen geschaffene Ordnung viele der so blutigen Stammesfehden verhindert und mit missionarischer Hilfe zahllose Eingeborene von ihrem selbstmörderischen Geisterglauben befreit – wurden Handwerker angelernt und liessen endlich verbesserte Anbaumetho-

den reichere Ernten heranreifen. Die nun seit Jahrzehnten trotz milliardenschwerer Hilfen wuchernde Not Afrikas aber wäre nicht so brennend, wenn die Schwarze Freiheit beispielsweise die von den Kolonialmächten gebauten Schienenwege nicht hätte verrotten lassen. Wie wenig jedoch die deutsche Kolonialherrschaft pure Schreckensherrschaft war, wird von der Tatsache bewiesen, dass in Deutsch-Ostafrika der schon zu Lebzeiten legendäre General Lettow-Vorbeck ab 1914 bis schier zum Kriegsende seinen alliierten Gegnern standgehalten hat mit einer Handvoll weisser Truppenführer nur und einer getreuen Armee schwarzer Askaris. Die hätten sich doch leicht im Busch verkrümeln können, wenn ihnen die Deutschen verhasst gewesen wären.

In Deutschland selbst gab es nur wenig, was man aus heutiger Sicht als unerträglich rügen müsste. Noch zu Bismarcks Zeiten hatte man eingesehen, dass ein wohlhabend gewordenes Bürgertum seine krank- oder altgewordenen Arbeiter und Dienstboten nicht dem Strassenbettel überantworten konnte. So wurde mit medizinischer Versorgung durch obligate Krankenkassen, mit Invaliden- und Altersrente ein erstes soziales Netz geschaffen, das freilich lange nicht so dicht geknüpft war wie heutzutage, dennoch aber bei den Arbeiterschaften anderer Industriestaaten sehnsüchtigen Neid erweckte.

So konnte der wohlhändig-bürgerliche Teil der Bevölkerung – bestehend aus Beamten, Angehörigen freier Berufe als da waren Kaufleute, Ärzte, Anwälte, Architekten und vor allem Handwerksmeister – ohne soziale Gewissensbisse sein eher behagliches Leben führen. Und unsere beiden Grossväter liefern dafür treffliche Beispiele:

Meine Grosseltern

Der Vater unserer Mutter, Dr. Alphons Steinberger – ein geborener Regensburger – wirkte als Rektor des humanistischen Gymnasiums im schwäbischen Donaustädtchen Günzburg, war dort natürlich als höchster Beamter neben dem kgl. Bezirksamtmann hoch angesehen und schrieb in seinen Mussestunden besonders für die Jugend zahlreiche gut weil spannend zu lesende Historienbücher, die sogar noch während meiner Gymnasialzeit in der Schülerbibliothek standen.

Der andere Grossvater, Thomas Ücker, war als nachgeborener Bauernsohn mit seinem winzigen Erbteil nach München gezogen und hatte hier – so steht es im damaligen Einwohnerverzeichnis – als Krämer sein Glück

versucht – und auch gefunden. Denn obwohl oder gerade weil er als Muster eines rechtschaffenen Kaufmanns galt, hat er zusammen mit seiner riegelsamen Ehwirtin Anna – einer Bahnwärterstochter – ein schliesslich renommiertes Textilgeschäft aufgebaut und dabei so umsichtig gewirtschaftet, dass er mit fünfzig Jahren bereits in den Ruhestand treten oder – wie man damals sagte – privatisieren konnte. Seine nach und nach schuldenfrei erworbenen drei Miethäuser nämlich haben ihm einen sorgenfreien Lebensherbst und obendrein seinem Sohn Hans – unserem Vater – ein Architekturstudium ermöglicht.

Dieses Glück unserer Grosseltern – ob in München oder Günzburg – gedieh aber nicht auf einem goldenen Fundament. Denn die Beamtengehälter waren dazumal sparsam bemessen – so erhielt beispielsweise ein Regierungsrat, ein für damalige Begriffe durchaus höherer Beamter also, monatlich ganze 600 Mark – und in die Gewinnspannen der mittelständischen Kaufleute war noch keinerlei Streben nach Luxus miteinkalkuliert. Nein, Garantie des bürgerlichen Glücks war die Bescheidenheit der Lebensansprüche. Eine geräumige Wohnung, ein kräftiges Essen, am Sonntag der Kirchgang und nachmittags ein Spaziergang mit Pause in einem Kaffeegarten – das war schon alles. In die Sommerfrische – wenn überhaupt – fuhr man kaum weiter als fünfzig Kilometer auf eines der Dörfer als Logiergast in einem bäuerlichen Privatquartier. Übrigens: Unser Vater – das war damals in vielen freien Berufen so üblich – verbrachte seine letzten Ferien als Student und hatte dann bis an sein Lebensende keinen einzigen Tag Urlaub mehr – das Wochenende und die Feiertage mussten genügen.

Und eine Reise? Unsere Grossmama Friederike – in Würzburg geborene Tochter eines kgl. Ökonomierats, ernannt mit einer von Ludwig II. in Schloss Berg eigenhändig unterschriebenen Urkunde – die Grossmama erzählte Kindern und Enkeln lebenslang von ihrer Hochzeitsreise, einer mehrtägigen Dampferfahrt auf dem Rhein. Und Grossvater Thomas gönnte sich die einzige Auslandsreise seines Lebens – nach Rom – nur darum, weil mit dieser Tour eine Wallfahrt verbunden war.

* * *

So hatte die Zeit meiner Grosseltern vieles nicht, was wir längst als selbstverständlich ansehen. Doch bei aller Bescheidenheit erfreute sich jene Zeit und zwar ebenso selbstverständlich eines Vorzugs, den wir heute nur noch als Fremdwort, als unerreichbar gewordenen Luxus kennen: Das war der dienstbare Hausgeist. Und keine Rede davon, dass er den

oberen Zehntausend vorbehalten gewesen wäre. Auf die soziale Rangordnung bezogen war dieser gute Geist schon im Hause etwa eines Obersekretärs gegenwärtig, wurde dort Magd geheissen – eine ungelernete Kraft also – und stieg in höher angesiedelten bürgerlichen Haushalten über das schon einigermaßen selbständig arbeitende »Mädchen neben der Frau« bis zur perfekten Köchin auf: Von der Hausfrau für unentbehrlich gehalten, von den Kindern oft geliebt und von den Geschäftsleuten in der Nachbarschaft hochachtungsvoll umworben. Denn wo jeweils Fleisch, Brot und Gemüse gekauft wurden, das bestimmte die Köchin und meist überliess ihr die »gnä' Frau« die dabei kassierten Rabattmarken als kleine Nebeneinnahme.

Ja, die Institution Dienstmädchen wäre wahrhaftig einer sozialgeschichtlichen Doktorarbeit würdig. In der Rückschau aber erscheint mir heute vor allem eines wichtig: Diese Frauen haben den Menschen, denen sie dienten, die Angst vor Krankheit und Alter genommen. Und das waren sehr viele Menschen. Während sich nämlich in unseren Tagen auch ein Millionär bestenfalls noch eine Zugehfrau leisten kann, war damals die Beschäftigung zumindest einer Magd durchaus kein soziales Privileg und hat für die Mädchen selbst – im Widerspruch zu sozialkritischen Pauschalverdammungen – in vielen Fällen keine Demütigung bedeutet. Denn die Mehrheit dieser Mädchen kam ja vom Lande und dort mussten sie winters meist in eiskalten Kammern schlafen, auch im Sommer schon vor Tagesanbruch aufstehen und bis zum Abend wahrliche Schwerarbeit leisten. Im Vergleich dazu erschien ein dienstbares Leben in der Stadt wie eine Wohltat. Freilich gab es auch hier ausnützerische Hausfrauen, die bei spärlicher Kost und kargem Logis dem Dienstmädchen alle Arbeit aufhulsten, von der sie oft selber nichts verstanden. Diese Fälle waren aber bei weitem nicht so zahlreich, wie das heute so gerne in geschichtsmodischen Gesamtverurteilungen des 19. Jahrhunderts beschrieben wird. So hat etwa unsere Grossmama – selbst eine vorzügliche und auch zupackende Hausfrau – im hohen Alter noch von ehemaligen Dienstmädchen lange Briefe bekommen, die mit »Ihre stets dankbare« Johanna oder Marie unterzeichnet waren.

Nun, den guten Hausgeistern hatten es die meisten krank- und/oder altgewordenen Menschen zu verdanken, dass für sie Pflege- oder Altersheim kein Thema war, einschliesslich der heute damit verbundenen horrenden Kosten. Und nebenbei bemerkt: Auch für den Staat musste das kein Thema sein. Die laufende Gesundheitsfürsorge erfolgte ja in den meisten bürgerlichen Familien nicht per Kasse und Krankenschein, sondern durch den Hausarzt. Er bekam, üblicherweise zum Jahreswechsel, eine jährliche

Pauschale ausbezahlt, erkundigte sich bei regelmässigen Hausbesuchen nach dem werten Befinden der ganzen Familie und wurde von seinen Schutzbefohlenen jemand bettlägerig oder gar für längere Zeit pflegebedürftig, so wusste der Arzt seinen Patienten vom Hausgeist bestens umsorgt. Einweisung ins Krankenhaus – der Pflegesatz betrug damals nur ein paar Markl pro Tag – oder in ein Altersheim war da nur in den seltensten Fällen nötig und zahllose Witwen lebten mit einem oft selber längst ergrauten Hausmädchen einträchtig »bis der Tod sie geschieden hat« – auch eine Art Ehe, mit der Konsequenz sogar, dass man sich gegenseitig pflegte.

Heute dagegen streitet man besessen um Reformen des Gesundheitswesens, zittern wir vor Beitragsexplosionen und Frauen brechen unter der vierfachen Alleinbelastung durch Beruf, Hausarbeit, Erziehung und Pflege – von Mann und Kindern nur selten unterstützt – zusammen oder werden tablettenabhängig. Dazu dann noch die törichten Sozialrügen mit ihrem Vorwurf, dass heute – Oh Gott, oh Gott – nicht mehr drei Generationen unter einem Dach leben. Nein, die Menschen früher waren nicht besser – aber sie hatten hilfreiche Geister und keineswegs nur im Haushalt.

* * *

Das geruhsame weil zufriedene Leben unserer Grosseltern und des grössten Teils ihrer Generation aber dauerte freilich nicht bis ans Ende ihrer Tage. Grossvater Thomas überlegte wenige Jahre vor 1914, dass er sich eigentlich die Mühe der Verwaltung von drei Miethäusern sparen könne und das Abschneiden der Zinsscheine von sogenannten mündelsicheren Goldpfandbriefen viel einfacher sei. So verkaufte er zwei Häuser und erwarb dafür Rentenpapiere – damals mit durchschnittlich dreiprozentiger Verzinsung – und das klappte einige Zeit ganz vorzüglich. Denn die Einkünfte liessen ihm soviel finanziellen Spielraum, dass er sich in seiner reichlichen Freizeit als Privatier tatkräftig in der kirchlichen Laienarbeit engagieren konnte und dafür schliesslich den Spitznamen »Papst von der Schwanthalerhöf« erhielt. Am Tag ihrer goldenen Hochzeit im Jahr 1936 brachten blumenbekränzte kleine Mädchen den Grosseltern sogar ein Ständchen dar als Dank dafür, dass diese zwei alten Menschen ungeachtet ihres stark zusammengeschmolzenen Vermögens den Pfarrkindergarten wie all die Jahre zuvor schon so grosszügig unterstützen.

Bald nach Kriegsende nämlich waren ja die von allen patriotischen Bürgern fleissig gezeichneten Kriegsanleihen des Deutschen Reiches in Nichts zerronnen und in der ab 1921 beginnenden Inflation gingen auch

alle anderen Wertpapiere den gleichen Weg. Geblieben war nur das eine Haus und die Reue, dass man die zwei anderen verkauft hatte. Doch Selbstvorwürfe waren müssig, denn wer konnte in den Vorkriegsjahren ahnen, dass das in die offenbar unerschütterliche Stabilität des Staates gesetzte Vertrauen so bitter enttäuscht würde. Trotzdem gab es nie eine Klage darüber, dass Grossvater Thomas – weil dieses eine Haus ja nun seine einzige Altersversorgung war – von dessen Mietern mehr als billig kassiert hätte. Da, so war sein Spruch, »tät' er sich ja Sünden fürchten«.

Auch dieses eine Haus aber brach während eines Bombenangriffs im Dezember 1944 lichterloh brennend in sich zusammen. Grossvater Thomas – weit über achtzig Jahre alt geworden – stand weinend auf der Strasse und klagte, dass er jetzt seinen Kindern nichts mehr vererben könne. Zwei Kriege – von der Politik mitverschuldet oder sogar angezettelt – hatten ihm alles genommen. Und er, der niemals auch nur einen Tag im Krankenhaus verbracht hatte, begann zu kränkeln. Doch kein Widerspruch gegen Gottes Fügung kam über seine Lippen und mit einem gütigen Lächeln ist er 1946 gestorben.

Unser kgl. bayerischer Oberstudiendirektor in Günzburg aber, zur Unterscheidung vom Grossvater Thomas Grosspapa genannt, hat diesen Zweiten Weltkrieg nicht mehr erlebt. Der Erste hatte genügt, um sein Weltbild und ihn selbst zu zerstören. Über das Pensionsalter hinaus noch im Amt geblieben – denn viele Lehrer waren ja gefallen – hat ihn 1919 bereits ein Schlaganfall heimgesucht und von diesem Tag an konnte er sechs Jahre lang nur noch die paar Schritte zwischen Bett und Lehnstuhl mühsam bewältigen. Er hatte nicht etwa falsch gelebt: Unser Grosspapa war ein schwacher Esser, hat nie geraucht, liebte nur massvoll sein Glas Bier und sein Glaserl Wein, war ein eifriger Spaziergänger, wurde von seinen Schülern geliebt und hat ebenso als Schriftsteller keine Stunde vertrödelt. Heute noch staune ich voll Bewunderung darüber, mit welchem Fleiss dieser Mann neben seiner gewiss nicht leichten beruflichen Arbeit die lange Reihe seiner Buchmanuskripte in zierlich präziser Handschrift druckreif niedergeschrieben hat. Und sogar zu meiner Geburt noch erhielten meine Eltern ein zittrig zu Papier gebrachtes Segensgedicht.

Nein, sein Lebenswandel hatte unseren Grosspapa gewiss nicht an sein zu frühes Lebensende gebracht. Er war an der nachgerade brutal herbeigetrommelten Erkenntnis zerbrochen, dass bayerische Vaterlandsliebe und reichsdeutscher Patriotismus preussischer Provenienz auf Dauer unvereinbar sind. Dieser Tatsache waren sich damals nur wenige ehrlich-offen bewusst und galten darum als nicht gesellschaftsfähig. Andere mogelten sich

mit einem gewissen Unbehagen darüber hinweg und glichen sich so einem bayerischen Zeitgeist an, der wohl vor Luitpold oder Ludwig seinen devoten Bückling machte und bei Kaiserwetter die Strohhüte für Wilhelm schwenkte. Und wiederum viele, zu denen auch unser Grosspapa gehörte, meinten das alles ehrlich, glaubten allen Ernstes, der Eigenstand des uralt ehrwürdigen Staates Bayern lasse sich für immer und ewig mit Glanz und Gloria dieses neuen Kaiserreichs vermählen. Und gerade sie erlitten das jähe Erlöschen dieses goldenen Scheins am bittersten.

Wieder und wieder habe ich mich in die Situation meines Grosspapas hingedacht, habe versucht, seine Zeit und damit auch seine Qual zu begreifen: Da war ein Mensch, der sein Bayern glühend liebte, der mit seiner ganzen Arbeitskraft einem nun seit über siebenhundert Jahren regierenden Herrscherhaus diene – der in tiefster Seele überzeugt war, dass dieses Bayern seit 1871 nicht Vasall, sondern unlösbares Juwel in der Krone einer wiedererstandenen Reichsherrlichkeit geworden war – getreu dem Reichsglauben eines Kurfürsten Maximilian I. – und darum ebenso dem Kaiser freudiger Respekt gebührte. Und nun: Der in solcher Treue zu Deutschland Schulter an Schulter geführte Krieg war katastrophal zu Ende gegangen, ein Berliner Literat – Kurt Eisner – hatte Bayerns greisen König und seine schwerkranke Gemahlin in die Novembernacht hinausgejagt und in seiner ersten Proklamation Europas älteste Dynastie und sicher eine seiner verdienstvollsten als »Wittelsbacher Plunder« geschmäht. Jener einst so strahlende Kaiser des Deutschen Reiches aber war ins Ausland geflohen. Und der gewaltsame Tod Eisners – ein Verbrechen und politisch eine Dummheit ohnegleichen wie jeder zur Lösung eines Problems begangene Mord – hatte dieses neue Bayern mit einer blutigen Schandtat befleckt und ins Chaos der Räterepublik gestürzt:

Doch, daran kann ein Mensch zerbrechen – und nicht zuletzt am verzweifelten Eingeständnis, dass man einem falschen Glanz erlegen war, eine Politik bejubelt hatte, die Deutschland in einen Krieg hineintaumeln liess, den es nun dem Willen der Siegermächte gemäss alleine verantworten sollte – obwohl man in Paris, Sankt Petersburg und Wien diesen Krieg weit mehr gewollt hatte.

Falsche Politik?

Als Bismarck 1866 den deutschen, ja europäischen Schicksalskrieg gegen Österreich angezettelt und 1870 den deutsch-französischen Krieg zumindest eingefädelt hatte, da war unser Grosspapa noch ein Knabe gewe-

sen, in der Schule mit dem Lied von der »Wacht am Rhein« aufgewachsen. Als junger Mann aber hat er dann die steile Erfolgskurve des 1871 in Versailles proklamierten Zweiten Deutschen Kaiserreichs miterlebt und Erfolg liess schon immer kritisches Nachdenken verkümmern. Also glaubte die überwiegende Mehrheit des deutschen Volkes felsenfest, es werde nun immer so weitergehen dank Bismarcks politischer Kunst und ein Land, das dieses Genie hervorgebracht habe, könne getrost auch auf geniale Nachfolger hoffen.

Doch es gab keine politischen Künstler mehr und ein Genie schon gar nicht.

Bismarcks Entlassung durch Kaiser Wilhelm II. im Jahr 1890 wurde zum Wendepunkt des deutschen, ja wiederum europäischen Geschicks, lange Zeit unbemerkt oder uneingestanden, doch aus späterer und besonders heutiger Sicht klar erkennbar. Denn ab diesem Jahr wurde von deutscher Seite aus eine fast durchweg – mit Verlaub gesagt – blitzdumme Aussenpolitik betrieben.

Menschlich gesehen war Bismarcks Entlassung zwar begreiflich, weil sich der junge Kaiser, vom eigenen Tatendrang beseelt, den für seinen Geschmack antiquierten politischen Direktiven eines 75-Jährigen nicht länger unterordnen mochte. Wilhelm II. wollte selbst regieren, war aber – obwohl einigermaßen begabt und sicher zunächst voll guten Willens – dazu nicht fähig. Und leider besass er auch nicht die so manchem mittelmässig talentierten Monarchen eigene Herrschertugend: Zur rechten Zeit den rechten Mann zu berufen, wie dies der bayerische König Max I. mit Montgelas und Österreichs erster Kaiser Franz mit Metternich getan hatten.

Leider hat Bismarck selbst aber schon den Grund für die nach ihm betriebene miserable Aussenpolitik gelegt. So hinterliess er ein meisterhaft gesponnenes Netz von Verträgen – Beispiel Rückversicherungsvertrag mit Russland – das jedoch seinen samt und sonders alles andere als genialen Kanzlernachfolgern zum unentwirrbaren Knäuel missraten ist, das dann teils zerschnitten teils plump von neuem geknüpft wurde. Vor allem aber: Mit seiner Aversion gegen alles Britische hat Bismarck den wohl grössten aller Fehler vorbereitet, den Wilhelm II. dann begangen hat.

Durch die Heirat seines Vaters – des infolge seiner Krebserkrankung nur neunzig Tage amtierenden Kaisers Friedrich III. – durch seine Heirat mit einer Tochter der Queen Victoria war Wilhelm Enkel dieser legendären

englischen Königin. Für Bismarcks Begriffe von Staatsraison aber war die ja nun aus England stammende deutsche und preussische Kronprinzessin zu liberal eingestellt und eben das liess er – soweit es die Hofetikette erlaubte – Wilhelms Mutter auch spüren.

Immerhin, Wilhelm sprach fließend Englisch, besuchte wiederholt seine königliche Grossmutter in London und lernte als Jagdgast auch seinen Onkel kennen, als Sohn und Nachfolger seiner Mutter Victoria seit 1901 König Edward VII. Der Queen und dem Thronfolger war der Besucher aus Deutschland keineswegs unsympathisch, durch sein lupenrein preussisches Kasinogehabe indessen hat sich Wilhelm deren herzliche Zuneigung immer wieder verscherzt. Für ihn war es wohl undenkbar, die so offenkundig an einem Weltreich erprobte Regierungskunst einer Frau zu respektieren – in Gegenwart seiner eigenen Gemahlin durfte ja von Politik nicht einmal gesprochen werden – und von seinem Onkel wollte er ebensowenig gute Ratschläge annehmen. War doch Wilhelm schon seit 1888 Kaiser, während sein Onkel Edward – damals bereits 47 Jahre alt – noch immer »nur« als Prinz von Wales tituliert wurde, protokollarisch also tief unter seinem 29-jährigen Neffen angesiedelt. Und nach militärischem Denkschema – im damaligen Berlin besonders hingebungsvoll gepflegt – musste der höhere Dienstgrad unweigerlich auch der Gescheitere sein.

So kam es zu Wilhelms schwerstem, zu seinem für uns alle folgenschwersten Fehler: Er hat die durch seine enge Blutsverwandtschaft mit dem britischen Königshaus gebotene kostbare Chance nicht genutzt, zwischen dem Deutschen Reich und der seinerzeit einzigen Weltmacht Grossbritannien ein gutes Einvernehmen herzustellen. Statt dessen entstand die Entente cordiale, das »herzliche Einvernehmen« mit Frankreich und Russland, nachdem Englands anfänglich zweifellos vorhandene Bereitschaft zu britisch-deutscher Harmonie wieder und wieder kein Echo gefunden hatte. Und engagiert hat sich für diese Entente König Edward VII., der als prinziplicher Onkel bei seinem kaiserlichen Neffen auf so wenig Gegenliebe gestossen war.

Über die Ursachen des Ersten Weltkriegs wurden schon ganze Bibliotheken geschrieben und weil mich jene Jahre als Schicksalsjahre für Europa und eigentlich für die Welt – an den damals ausgelösten Pleiten leiden wir ja heute noch – seit jeher besonders interessierten, habe ich natürlich viele dieser Bücher gelesen. Doch dabei ist mir aufgefallen, dass die eben erwähnte verpasste Chance sehr selten und meist am Rande bloss Beachtung findet. Sicher, der unmittelbare Auslöser des Ersten Weltkriegs war das verbrecherische und politisch sinnlose Attentat von Sarajewo am 28.

Juni 1914. Dass dieser Krieg aber zum Weltkrieg wurde, ist meiner festen Überzeugung nach die schon lange vor der Jahrhundertwende unterlassene Verständigung des Deutschen Reiches mit Grossbritannien.

Denn angenommen, es wäre anders gewesen: Frankreich, seit der Einverleibung Elsass-Lothringens ins Deutsche Reich im Krieg von 1870 still, aber zäh auf Revanche bedacht, hätte angesichts einer dauerhaften britisch-deutschen Verbrüderung keine Aussicht gehabt, sein nationales Trauma durch einen Krieg mit Deutschland zu heilen. Elsass-Lothringen war und ist ja weder eindeutig französisch noch lupenrein deutsch und England konnte keinerlei Interesse daran haben, um ein strittiges Grenzland an der Seite Frankreichs auf dem Kontinent einen Krieg zu führen. Das ergibt sich auch aus der Tatsache, dass Englands Rüstung für eine militärische Auseinandersetzung auf dem Festland sogar 1914 noch äusserst bescheiden war und – ebenso wie dann im Zweiten Weltkrieg – erst im weiteren Verlauf des Kampfes mit allen Mitteln aufgestockt wurde. Frankreich also wäre mit seiner zunehmend unverhüllten Bereitschaft zur kriegerischen Revanche sehr wahrscheinlich ins Leere gestossen und vielleicht hätte man so im Lauf der Zeit mit Geduld, Einsicht und unter leichtem britischen Druck – schon die strikte und endgültige Verweigerung militärischen Beistands hätte wohl genügt – die historisch und politisch einzig vernünftige Lösung gefunden: Dieses zwischen Frankreich und Deutschland strittige Elsass-Lothringen in ein selbständiges, souveränes Herzogtum Burgund zu verwandeln, von Signatarmächten garantiert. Durchaus möglich dann, dass ohne die Rückendeckung seitens einer geradezu tumben deutschen Nibelungentreue auch die Donaumonarchie keine Lust mehr verspürt hätte, nach jenem 28. Juni 1914 auf dem Balkan über Drohgebärden hinauszugehen. Und das russische Zarenreich? Es hätte wohl gründlich überlegt, dass eine vereinigte britisch-deutsche Seemacht den russischen Einfluss in der Ostsee im Handumdrehen auf Null reduzieren konnte.

Damals gab es keinen Metternich wie hundert Jahre zuvor beim Wiener Kongress mit seinen, trotz aller enormen Leistungen im teutonischen Geschichtsunterricht herabgewürdigten Erfolgen. Es gab drei Kaiser in Deutschland, Österreich und Russland, es gab einen König in England – und es gab die Französische Republik. Und alle vier Monarchen zusammen konnten den Krieg nicht verhindern, obwohl sie sich noch bis kurz vor Beginn des Mordens freundliche Briefe geschrieben hatten und obwohl keiner von ihnen schon aller Rechte entkleidet war. Und keiner auch – das kann als sicher gelten – hat diesen Krieg persönlich gewollt. Sogar Wilhelm II. – von den Alliierten Ende 1918 als Kriegsverbrecher ange-

klagt, von seinen mutigen niederländischen Asylgebern aber nicht ausgeliefert – hätte seine »schimmernde Wehr« lieber nur auf Exerzierplatz und Manöverfeld glänzen lassen. Siegerin im Griff nach der Kriegsflagge ist ausgerechnet die demokratische Französische Republik geblieben. Auch das wäre zu bedenken, wenn heute demokratisch verfasste Staaten automatisch als friedliebend eingestuft werden.

Ihr Unvermögen aber, einen Krieg zu verhindern, hatte der Monarchie einen ersten, einen schweren Schlag versetzt, der für Deutschlands, Österreichs und Russlands Kronen sogar zum Todesstoss geworden ist. Neben der Legende vom zwangsläufigen Friedenswillen der Demokratie aber wurde 1914 noch eine weitere Legende widerlegt: Den seit Marx und Engels legendären Kernsatz, dass nämlich die Völker selbst niemals einen Krieg wollten. Die weiss Gott nicht allein auf deutschen Strassen jubelnden Menschenmassen, aus allen Schichten der Bevölkerung rekrutiert, haben schon in den ersten Mobilmachungstagen diesen Lehrsatz Lügen gestraft. Ein in seinem ganzen Lebenswerk als antimilitaristisch erwiesener Dichter wie Carl Zuckmayer – ich denke da nur an sein meisterliches Bühnenstück »Des Teufels General« – erzählt in seinen Erinnerungen, dass er und seine Schulkameraden am 1. Mobilmachungstag zwecks freiwilliger Meldung atemlos zum nächsten Wehrbezirkskommando geradelt seien in der Besorgnis, andernfalls zu diesem Krieg noch zu spät zu kommen. So gibt es auch zahllose schon photographische Bilder von strahlend ausmarschierenden Soldaten mit zugeworfenen Blumen an ihren Uniformen und von Güterwaggons – zum Mannschaftstransport verwendet – mit Kreidaufschriften wie »Jeder Stoss ein Franzos« oder »Jeder Schuss ein Russ«. Sogar unser Vater, niemals ein romantischer Patriot, blieb nicht ganz vom Pathos jener Zeit verschont und wie oft haben wir später noch gelacht, wenn unsere Mutter aus dem Brief zitierte, den er an seinem ersten Tag in der Kaserne an sie geschrieben hatte: »– und sollte Dein Hans auf dem Felde der Ehre bleiben –« Das alles entsprach eben der Stimmung, wie sie unsere Eltern in der Nachkriegszeit geschildert hatten. Da habe man doch immer wieder den Satz gehört: »So kann es nicht weitergehen!« Und es wird auch berichtet, dass nicht allein in Deutschland dieses Wort gefallen sei.

Eine präzise Antwort allerdings auf die Frage, warum es eigentlich nicht so weitergehen könne, hat es nie gegeben und die sonstigen Schilderungen der damaligen Lebensumstände bieten ebensowenig eine Erklärung. Als Kind einer krisengeschüttelten Jugend glaube ich darum eher, dass man zwar frivol, aber ehrlich hätte sagen sollen: »So gut kann es uns nicht weiter gehen!« Denn so mancher Krieg hat keine andere Ursache als

die Geringschätzung eines langen Friedens. Obendrein war ja – in zahllosen Büchern gerühmt und an den jährlichen Sedanstagen taktlos laut gefeiert – die Erinnerung an den kurzen Krieg von 1870/71 noch sehr lebendig und so glaubte man zuversichtlich dem kaiserlichen Versprechen, dass die Soldaten wieder zu Hause seien, wenn im Herbst die Blätter fielen. Die Jahreszeit stimmte dann, aber es wurde Herbst 1918 und es gab dann auch keinen Kaiser mehr, der jenes Versprechen einlösen konnte.

Nun, unser Vater blieb nicht auf dem Feld der Ehre – Gottlob – sondern zunächst für einige Zeit in München, weil er hier als Reservist zur Infanterie eingezogen und – wie das im damaligen Militärjargon hiess – »abgerichtet« wurde. Alle Rekruten bekamen aus den riesigen Heeresmagazinen neue Stiefel verpasst, die berühmten oder vielmehr berüchtigten Knobelbecher. Sie wurden einerseits gelobt, weil sie im Fall eines Alarms sekundenschnell angezogen waren und obendrein beim Marsch durch die Stadt so martialisch aufs Pflaster knallten – doch andererseits missrieten sie vielen Soldaten zum Verhängnis, weil sie bei eiliger Fortbewegung in morastigem oder gar sumpfigem Gelände leicht steckenblieben und der so zum Barfüsser gewordene Soldat nur noch bedingt marschtauglich war. Trotzdem ist auch Hitlers Infanterie noch mit diesem heimtückischen Lederzeug ins Feld gezogen und zwar so lange, bis der Ledermangel – zuerst aus französischen Beutebeständen – vernünftige Schnürstiefel diktierte.

Jene neuen Schaftstiefel aber taten ausserdem weh und ungeachtet des Errötens unserer Mutter erzählte Vater von einem hilfreichen Rat altgedienter Unteroffiziere. Ihm zufolge nämlich sollten die jungen Marschierer vor ihrer abendlichen Landung auf dem Strohsack ganz einfach in die Stiefelschäfte hineinbieseln und tatsächlich, das hat geholfen: Andertags knarzten die Stiefel nicht mehr, das zum zweiten Mal gegerbte Leder war geschmeidig und die Wasserblasen wurden weniger.

Dass jedoch die Infanterie als »Königin der Waffen« – des Staates kostengünstiger Ehrentitel für eine rundum beschissene Waffengattung – die Dienste unseres Vaters nur vorübergehend beanspruchte, lag an seinem Führerschein Jahrgang 1909.

Freilich, dieser Erste Weltkrieg war noch ein Krieg der Reiter und Kutscher, der zu Hunderttausenden elend umkommenden Pferde. Dass aber auch Motoren eine Rolle spielen würden, war schon bei Kriegsbeginn abzusehen. Doch weder gab es genug fürs Militär geeignete Kraftfahrzeuge noch eine ausreichende Zahl ausgebildeter Fahrer, denn einen Militärführerschein

kannte man ja ebensowenig. Doch zumindest die Kommandeure modernster Einheiten wie etwa der noch im Aufbau befindlichen Fliegertruppe wollten bereits ein Dienstautomobil, denn über Rollfelder galoppierend hätten sie nur lächerlich gewirkt. Und nicht auszudenken, wenn sich zwischen knatternd startenden Maschinen und einem derohalben scheuenden Kommandantengaul unziemliche Verfolgungsjagden abgespielt hatten.

* * *

Darum also griff man begierig nach den mangels militärischer Masse eingezogenen zivilen Kraftwagen und ihren für die Armee ebenso wertvollen weil raren bürgerlichen Lenkern. In solcher Situation wurde unser Vater – überdies mit bereits erheblicher Fahrpraxis ausgestattet – zwangsläufig zum Kraftfahrer in Uniform und bekam als erstes Fahrzeug einen Wagen der schon erwähnten Marke *Züst* zugeteilt.

Dieses Automobil, eher einem Rennwagen damaligen Zuschnitts ähnlich, muss ein ziemliches Monster gewesen sein, aber bestens geeignet für eilige Kurierfahrten. Zwecks raschen Vorwärtkommens besass der bärenstarke *Züst* neben seiner Ballhupe – für schwere Automobile war Basston vorgeschrieben – auch eine Kompressionspfeife. Das heisst: Ein oder auch zwei Motorzylinder verfügten ausser der Bohrung für die Zündkerze über eine weitere Öffnung, in die eine Pfeife eingeschraubt wurde. Ihr Ventilhebel war über einen Seilzug mit dem Fahrer verbunden und wenn dieser an der Leine zog, dann erzeugten Kompression und Sog des auf- und abgehenden Motorkolbens grelle Pfiffe, die desto rasanter und schriller gellten, je schneller der Fahrer den Motor laufen liess. Auch die biblischen Posaunen von Jericho, so schmunzelte unser Vater noch in seinen alten Tagen, wären dagegen nicht konkurrenzfähig gewesen und jedenfalls habe er sich mit diesem Instrument immer und blitzartig freie Fahrt verschafft.

Die gab es auch auf der Landstrasse nach Schleissheim, wo die Flieger der 1912 gegründeten Königlichen Bayerischen Luftwaffe ihr Quartier hatten. 1992 hat man diese älteste Luftwerft Deutschlands vorbildlich restauriert und unter der Obhut des Deutschen Museums als Luftfahrtmuseum eingerichtet.

Unser Vater nun musste als Kurier zwischen München und Schleissheim hin- und herpendeln und wenn sich in unseren Tagen das Gespräch um heutige Überschallgeschwindigkeiten drehte, hat er gerne von damaligen Wettfahrten zwischen Auto und Flugzeug erzählt. Der leichteren Orientie-

rung wegen flogen ja die Schleissheimer Flieger ihren Rückflug zur Basis meistens entlang der von oben gut erkennbaren Ingolstädter Landstrasse und wenn dort unten unser Vater auf Achse war, dann hat man sich gegenseitig – so gemütlich ging das damals – durch Winken zu einem Turnier aufgefordert. Fast immer sei er, so unser lebenslang auf seinen *Züst* stolzer Vater, Sieger geblieben. Allerdings, zu Kriegsbeginn kamen vor allem die in Schleissheim stationierten Schulmaschinen kaum über 90 oder höchstens 100 Stundenkilometer hinaus, während so ein *Züst* gut seine 120 Sachen auf die Strasse brachte. Freilich, das Kräfteverhältnis hat sich noch während des Krieges drastisch verändert.

Die wettbewerbsfähigen Fahrleistungen unseres Vaters hatten sich wohl herumgesprochen, denn rasante bürgerliche »Herrenfahrer« – ohne Chauffeur also, der als halber Mechaniker die nicht seltenen Pannen beheben musste – waren dazumal noch eine Rarität. Und Kraftfahrer Hans Ücker hatte eben gelernt, mit fast allen automobilen Unbilden auf der Landstrasse alleine fertigzuwerden. So fiel auf ihn gar wohlgefällig das Auge eines Offiziers. Das war der Oberleutnant Franz Hailer, als früherer Flugpionier aus Vorkriegstagen selbst ein Gründungsmitglied der bayerischen Luftwaffe. Er wurde beauftragt, für die Unterstützung der österreichischen Bundesgenossen im Tiroler Hochgebirge gegen die Italiener eingesetzte Deutsche Alpencorps eine Fliegerabteilung aufzustellen. Bodenpersonal, Piloten und Maschinen versammelten sich in Schleissheim und Oberleutnant Hailer holte sich unseren Vater als Cheffahrer.

Weil aber der geliebte *Züst* nicht gerade felddiensttauglich war, bekam unser Vater einen starken, offenen *Benz*-Wagen zugeteilt, der unter seinem sicherlich wohlhabenden Vorbesitzer gewiss bessere Tage erlebt hatte als die sauren Wochen, die ihm nun bevorstanden. Denn am 1. Juni 1915 bereits zog die Abteilung ins Feld und sogleich zeigte sich, dass der Fahrer und sein Auto höchsten Anforderungen genügen mussten. Bestand ja schon das Strassennetz überhaupt aus staubigen, bestenfalls streckenweise gepflasterten Kutschenwegen, so waren die Tiroler Gebirgspfade noch weniger für Automobile geeignet.

Unser Vater genoss die Vor- und Nachteile des einsamen Technikers: Einerseits nämlich musste er jeden Defekt selber ausbügeln – ein vergilbtes Photo zeigt ihn am Steuer seines Wagens mit viel seitlich angeschnallten Reservereifen, »Pneus« genannt – und andererseits wurden nicht nur die Künste der Piloten, sondern ebenso die Leistungen dieses Kraftfahrers bestaunt, weil ausser den Flugzeugmechanikern weder Offiziere noch Mannschaften von Technik eine Ahnung hatten. So hat man sich immer wieder

gewundert, dass er die langen und oft extrem steilen Bergstrassen ohne Kochen des Kühlers hinauf – und ohne Qualmen der Bremsen hinunterfuhr. Ganz einfach, so erklärte unser Vater seinen zwei Söhnen die Grundbegriffe des Bergfahrens: Er habe eben rechtzeitig in den ersten Gang und die damit verbundene höhere Tourenzahl des Ventilators geschaltet und sei dann zur Ausnutzung der Bremswirkung des ja schweren Motors im gleichen Gang wieder bergab gefahren. Das klingt heute wie selbstverständlich, war damals aber vor allem für Flachländer eine völlig neue Lehre.

Nun, der brave *Benz* jedenfalls hat das alles durchgestanden, die eingesetzten Flugmaschinen aber keineswegs. Zunächst wurden Kampf-Doppeldecker des Münchner Flugzeugbauers Otto verwendet. Dieser Konstrukteur – übrigens ein Nachkomme jenes Nikolaus Otto, dem wir bis heute den nach ihm benannten Viertaktmotor verdanken – hatte in den Vorkriegsjahren wahre Pionierarbeit geleistet und so manche Flugkonkurrenz gewonnen, doch hier in den Hochalpen bewährte sich das Standardflugzeug der bayerischen Luftwaffe nur unzureichend. Offenbar hatte Otto, vom Erfolg wohl etwas verwöhnt, diesen mit Druckpropeller ausgerüsteten Typ zu schleppend weiterentwickelt. So wurden schon bald Hochdecker eingesetzt, von den ebenfalls bayerischen Pfalz-Werken in Speyer hergestellt und wegen der schirmartigen Form ihrer einzigen Tragfläche »Parasols« genannt.

Diese wenigen Hochdecker bewährten sich zwar etwas besser, doch bei den Flugzeugtypen war eines gemeinsam: Sie besaßen zu schwache Motoren, erreichten nur mühsam die Höhe der Tiroler Berggipfel und mussten häufig vor den tückischen Turbulenzen des Hochgebirges kapitulieren. Da schon der Flugplatz in Toblach verhältnismässig hoch gelegen war und dort auch in Sommermonaten das Thermometer nächtens bis hart an die Nullgrenze fallen konnte, brachte das morgendliche Anwerfen der eiskalten Motoren und der Aufstieg mit ihrer in dieser Höhe bereits zwangsläufig verringerten Startleistung zusätzliche Schwierigkeiten. Musste doch unser Vater auch zum jeweils ersten Anlassen seines durchfrorenen *Benz* nicht selten zwei Kameraden an die Kurbel bitten. Einen dieser vermutlich fluchbeladenen Kaltstarts dann samt Frühzündung und Kurbelrückschlag hat er mit seinem ersten von schliesslich drei Armbrüchen gleichen Ursprungs bezahlt.

Doch davon hat unser Vater wenig erzählt, mehr aber von dem bedrückenden Erlebnis, Augenzeuge zahlreicher Abstürzen und Bruchlandungen gewesen zu sein. Piloten und Maschinen waren schlichtweg überfordert und die Verluste an Menschen und Material nahmen ein Ausmass an, das

zu dem erhofften Nutzen einer Fliegerabteilung beim Alpenkorps in keinem Verhältnis mehr stand. Diese praktisch erste Alpenfliegerei grösseren Massstabs hatte zwar wichtige Erkenntnisse vermittelt, nicht zuletzt aber die Einsicht, dass die Flugtechnik – mangelnde Stabilität der federleicht geschneiderten Flugzeuge und die Stärke oder vielmehr Schwäche ihrer Motoren – dem Einsatz im Hochgebirge noch nicht gewachsen war. So wurde am 9. August 1915 bereits die Abteilung zurückbeordert und an die Westfront verlegt. Der Flugpionier Franz Hailer dann ist in Krieg und Frieden als bekannter Pilot der Fliegerei treu geblieben, hat seinen ehemaligen Cheffahrer um einige Jahre überlebt und wurde nur wenige Meter von ihm entfernt auf dem Münchner Nordfriedhof begraben. In all der Nachkriegszeit aber sind sich die beiden Männer nie wieder begegnet.

Unser Vater war nach seiner Verletzung für etliche Zeit nicht gerade fronttauglich. Weil er aber in seinem Architekturstudium noch vor Kriegsbeginn schon ziemlich weit vorangeschritten war – ein Verbummeln von Semestern hätte ihm der sparsame und selber vorbildlich fleissige Vater Thomas ohnehin nicht gestattet – erhielt er nun einen Studienurlaub und baute nach kurzer Zeit seinen Diplomingenieur. Das Abschlusszeugnis der Münchner Technischen Hochschule musste wohl recht gut gewesen sein und Praxis auf Baustellen hatte sich unser Vater auch schon erworben. Das scheint nicht verborgen geblieben zu sein. Denn jedenfalls hat es der Kommerzienrat Stöhr als Chef einer der bekanntesten Münchner Bauunternehmen zustandegebracht, unseren Vater vom weiteren Militärdienst freizubekommen und für kriegswichtige Bauvorhaben zu reklamieren.

So wurde der frischgebackene Diplomingenieur zunächst Bauleiter für die Errichtung grosser Fabrikhallen in Freimann, die zur Aufnahme der auch für München vorgesehenen Geschützfertigung der Krupp-Werke dienten. In der Nachkriegszeit dann, als der Versailler Vertrag eine deutsche Rüstungsindustrie so gut wie gänzlich verboten hatte, fanden diese Hallen als Ausbesserungswerk der Deutschen Reichsbahn Verwendung. Jetzt aber, in der nun einigermaßen dotierten zivilen und berufsgemässen Stellung, fasste unser Vater den Mut, seine seit fast sieben Verlobungsjahren ausharrende und liebevoll verehrte Braut Else – sein Elserl – endlich zum Traualtar zu führen. Schon als Student oder einfacher Soldat zu heiraten, wäre damals undenkbar gewesen. Jedem künftigen Schwiegervater nämlich war doch glaubhaft zu versichern, dass man für seine Tochter standesgemäss sorgen konnte. So fand das Ereignis der Eheschliessung am 4. Januar 1917 statt, nach der schicklichen Zeit von zehn Monaten kam mein Bruder Bruno zur Welt und während unserer ganzen Kindheit wurde dieser Hochzeitstag immer als eine Art Nachweihnachten begangen.

Freilich, trotz dieser Anstellung war es um die standesgemässe Fürsorge kriegsbedingt sehr dürftig bestellt und unsere Mutter hat sich und uns später so manches Mal daran erinnert, dass die erste Zeit ihrer Ehe alles andere als ein Honigmond war. Von einer Hochzeitsreise konnte natürlich sowieso keine Rede sein und nur die Wohnungssuche – das Domizil wurde in der Schwabinger Römerstrasse gemietet – war seinerzeit kein Problem. Sonst aber: Über Nacht – sozusagen über Hochzeitsnacht – brach ein nüchterner, kalter Alltag an oder vielmehr herein. Weil ja die Arbeit bereits um sieben Uhr begann, musste Vater sehr früh auf seiner Freimanner Baustelle sein und das hiess auch für unsere Mutter, noch vor Morgengrauen aufzustehen, in der winterlich kalten Küche auf spärlicher Gasflamme ein Haferl Malzkaffee zu kochen und dem Gatten ein kärgliches Brotzeitpackerl mit auf den Weg zu geben. Kälte und stetige Sorge um ein bisserl Essen waren die ständigen Begleiter dieser ersten Monate, in denen unsere Mutter glücklich war, wenn sie vom Kohlenhändler Schwögler in der Belgradstrasse auf einem ausgeliehenen Leiterwagerl den zugeteilten halben Zentner Kohlen heim schieben konnte.

Im November 1917 dann erblickte – wie schon erwähnt – mein lieber Bruder Bruno das Licht einer ziemlich trüben Welt und als Beistand während der damals üblichen Hausgeburt war die besorgte Grossmama aus Günzburg herbeigeeilt – soweit mit den kriegsmässig spärlich gefeuerten Lokomotiven Eile möglich war. Der erwartungsgemäss stolze Vater jedoch konnte den Lebens Eintritt seines Stammhalters – eines kugelrunden und prallgesunden Buben – nicht miterleben, weil er zu dieser Zeit schon nicht mehr in München, sondern fern der Heimat im Westen dem Vaterland diente. Nun, mein Bruder jedenfalls wurde noch im Königreich Bayern geboren und darum habe ich ihn immer ein bisserl beneidet – ich, als Kind einer in meinem Geburtsjahr 1921 doch ziemlich verworrenen Republik.

Unser Vater freilich diente besagtem Vaterland nicht als Soldat. Der alte Kommerzienrat Stöhr nämlich hatte unseren Vater während seiner Freimanner Zeit schätzensgelernt als unermüdlich pflichtbewussten Bauleiter, der sich binnen kurzem durch peinlich genaue Einhaltung aller Baustellentermine rundum Respekt verschaffte. Neben dem wohlwollenden Auge des Chefs spielte nun allerdings auch die Politik für Vaters weitere Verwendung eine wesentliche Rolle. Denn die Zeit stürmender Siege hielt jetzt sogar der kaiserliche Optimismus für abgelaufen und im Generalstab reifte der Plan, den unersättlich Menschen und Material verschlingenden Moloch Westfront endlich zu bändigen.

Diesem Ziel sollte die Rücknahme der Front auf eine Linie befestigter Stellungen dienen, die zwar noch knapp ausserhalb der Reichsgrenze verlief, aber kürzer und damit leichter zu verteidigen war. Bis hierher und nicht weiter, so die Parole und die oberste Heeresleitung verfügte den festungsartigen Ausbau dieser auf den Namen des hürnenen *Siegfried* getauften Linie. Daher auch später das Spottlied der britischen Soldaten: »Wir hängen unsere Wäsche an der Siegfriedlinie auf!« – Die einzelnen Baulose wurden an mehrere leistungsfähige Unternehmen vergeben, den Abschnitt um Colmar/Chateau Salins erhielt die Firma Stöhr und ihr Senior konnte sich für die Bewältigung dieser monströsen Aufgabe offenbar keinen besseren Bauleite vorstellen als seinen jungen Diplomingenieur Hans Ücker.

So kam unser Vater an die Westfront, wurde dort Herr über neunhundert Arbeiter, hat die in ihn gesetzten Erwartungen voll erfüllt und wurde sogar lobend im Heeresbericht erwähnt. Sein in der Nähe stationierter Schwager, der aktive Infanteriehauptmann Ernst Steinberger, hat ihn einmal besucht und später auch uns Neffen erzählt, dass unser Vater trotz fehlender Rangabzeichen in seiner Offiziersuniform wie ein Regimentskommandeur gewirkt habe.

Obwohl in der sogenannten Etappe verrichtet, war seine Arbeit keineswegs ungefährlich. Die Baustellen lagen ja noch im Zielbereich der schweren französischen Artillerie und so konnten die Bauzüge auf ihren Feldbahngleisen nur hinter Sichtblenden fahren. Als unser Vater einmal das Gelände vor diesen Blenden erkunden wollte, schlugen in seiner Nähe sofort Granaten ein. Doch eigentlich grösseren Mut verlangte der Umgang mit den Arbeitern. Denn diese Mannschaft bestand ja nicht aus den soliden Werkleuten der Friedenszeit – die waren fast alle beim Militär – sondern aus grösstenteils ziemlich finsternen Gesellen, die man auch aus Gefängnissen gerade zu solch einem Arbeitseinsatz vorzeitig entlassen hatte. Nicht umsonst hielt unser Vater in seiner Bürobaracke eine Pistole immer griffbereit. Er hat sie aber nie gebraucht, weil er die Gabe besass, mit einer seltenen Mischung aus heiterer Gelassenheit und ernstem Nachdruck diese Arbeiter auch dann zu überzeugen, wenn sie – wie man so sagt – eine drohende Haltung einnahmen. Ihm haben ja sogar – der Vergleich sei erlaubt – die bissigsten Hunde buchstäblich aus der Hand gefressen. Übrigens: Mit dieser Pistole war ich selber noch 1944 ausgerüstet und musste sie Gottlob auch nie auf einen Menschen abfeuern – nur eine vor unserem Wachlokal in Frankreich streunende Ratte habe ich mit dieser Browning erlegt.

Freilich, ebensowenig wie die vorbildliche Arbeit unseres Vaters konnten die namenlosen Opfer der Soldaten, die eingeschmolzenen Kirchenglocken und das Hungern der Bevölkerung daheim das katastrophale Ende des Ersten Weltkriegs verhindern. Der bayerische Kronprinz Rupprecht, als Generalfeldmarschall und Armeeführer im Westen stehend, hatte ja schon am letzten Tag des Jahres 1916 seinem Kriegstagebuch den Aufstieg der USA zur Weltmacht und den Niedergang Europas – nannte die Zentralisierung der Wirtschaft unter Berliner Kontrolle für Bayern »katastrophal« – bemerkte sarkastisch, dass Preussen Österreich vor allem unterstütze in der Befürchtung, dass ein Zerfall der Donaumonarchie und ihr dann folgender Anschluss an das Deutsche Reich den katholischen Teil Deutschlands stärken könne – mahnte nach zwei Kriegsjahren immer und immer wieder zur Aufnahme von Friedensverhandlungen – schreibt im Juli 1918 schliesslich, man solle sich darüber im klaren sein, dass ein Friedensschluss nur unter Opfern zu erreichen sei – und am 11. November 1918, als alle Rückmarschbefehle ausgefertigt sind, lautet in Rupprechts Kriegstagebuch die letzte Eintragung: »Mich erfasst ein unsagbarer Ekel!«

Es war zu Ende. Nach der sozusagen mit vorgehaltener Pistole erzwungenen Annahme der bitter harten Bedingungen – zunächst des Waffenstillstands von Compiègne und im Frühjahr 1919 des Friedensvertrags von Versailles – stand das Deutsche Reich praktisch vor dem Nichts. Deutschland, dem für den Ausbruch des Ersten Weltkriegs gewiss nicht die volle Verantwortung anzulasten war, wurde vor allem auf Betreiben Frankreichs die Alleinschuld aufgebürdet und so verlor es laut Versailler Vertrag über siebzigtausend Quadratkilometer Land, an die 18 Prozent seiner Anbaufläche für Getreide, fast ein Drittel der damals noch so lebenswichtigen Steinkohleförderung und den grössten Teil seiner Erzvorkommen. Obendrein waren Reparationszahlungen in astronomischer Höhe zu leisten, deren Tilgung – den ursprünglichen Plänen entsprechend – erst 1986 zu Ende gewesen wäre.

Nach dem I. Weltkrieg

Auch für die meisten der ins Zivilleben zurückkehrenden Soldaten aber war die Lage hoffnungslos, doch nicht so sehr für unseren Vater. Vorläufig war er ja noch monatelang mit der rechnermässigen Abwicklung seines Auftrags beschäftigt und ausserdem hatte er – persönlich bedürfnislos – den grössten Teil seines Bauleitergehalts auf einem Sparkonto angesammelt. So konnte er einen der klügsten Schritte seines Lebens tun: Er kaufte 1920 – noch hatte ja das Geld seinen Wert nicht verloren –

für bare neunzehntausend Mark vor den Toren Münchens in Grünwald ein baureifes Grundstück, dessen heutiger Wert bei mindestens fünf bis sechs Millionen DM liegen dürfte. Dieses Grundstück sollte in unserer Kindheit noch eine freundliche und schliesslich traurige Rolle spielen.

Endlich aber stand auch unser Vater vor der Frage: Wie soll es weitergehen?

Für ihn, den lebenslänglichen Optimisten und gestützt auf die eben erbrachten Beweise seines beruflichen Könnens gab es – scheinbar – nur die eine Lösung: Sich als Architekt selbständig zu machen. Der alte Kommerzienrat Stöhr war von dieser Absicht keineswegs begeistert und sagte sogar, dass er einen seiner besten Mitarbeiter nicht verlieren wolle. Doch unser Vater meinte selbstbewusst, wenn er für andere tüchtig gewesen sei, dann könne er das auch für sich selber sein. In späteren Notjahren freilich dachten wir noch oft, dass er diese schlimme Zeit als Oberingenieur einer hochangesehenen Bauunternehmung – wenn auch vermutlich mit etwas reduziertem Gehalt – weit besser überstanden hätte.

Trotzdem war Vaters damalige Entscheidung nicht leichtfertig getroffen: Denn er hatte ja sein Studium noch zu einer Zeit absolviert, in der schon ein grösserer Bauauftrag das persönliche Ein- und Auskommen auf Jahre hinaus sicherte und das schliesslich erworbene eigene Rentehaus zur üblichen Altersversorgung des Architekten gehörte. Überdies war nun mit einer lebhaften Baukonjunktur zu rechnen, weil der Erste Weltkrieg zwar noch keine Häuser zerstört hatte, viele zurückgestellte oder unterbrochene Bauvorhaben aber jetzt auf ihre Verwirklichung drängten.

Unser Vater also gründete zusammen mit einem Kollegen eine Bauberatungsstelle, zuständig für Entwurf, Bauleitung und Finanzierungshilfe. Doch was kam, war nicht die Konjunktur, sondern die Inflation. Sie wurde wohl nicht zuletzt angeheizt durch den von der Reichsregierung per Banknotenpresse finanzierten Widerstand gegen die oft brutale Besatzungspolitik Frankreichs im Rheinland – insbesondere rücksichtslose Ausbeutung des Ruhrgebiets – und diese Inflation geriet zum hellen Wahnsinn.

Wenn die Männer ihren täglich ausbezahlten Lohn heimbrachten, dann rannten die Hausfrauen in die nächsten Lebensmittelgeschäfte, weil das Geld am nächsten Tag bereits viel weniger wert war. Für Dinge des täglichen Bedarfs bis dahin um Pfennigbeträge zu haben, mussten jetzt Tausende, dann Millionen und am Ende Milliarden oder gar Billionen von Mark bezahlt werden. Unsere Mutter, die auch Vaters Mitarbeiter zu verkösti-

gen hatte, wusste oft nicht mehr, womit sie für das nächste Mittagessen einkaufen sollte.

Kein Wunder, dass unter solchen Umständen an eine sichere Kostenkalkulation und Ausführung von Bauvorhaben kaum noch zu denken war und dementsprechend spärlich flossen oder vielmehr tröpfelten die Aufträge. Es waren karge Jahre. Doch wir Kinder kannten sie nur aus den Erzählungen unserer Eltern und von den Münzen her, die wir später lange noch, wenn wir »Kinderpost« spielten, als Spielgeld gebrauchten: Das waren Geldstücke aus Aluminium, trugen die Zahl »500 Reichsmark« aufgeprägt und galten seinerzeit als kleinste Münze. Überlebt hatten sie wohl nur darum, weil man schon während der Inflation nicht einmal eine Semmel dafür bekam.

1923 aber wurde dann zu einem besonderen Jahr. Es machte im Herbst der Inflation ein Ende und brachte die sogenannte Rentenmark. Sicher haben die meisten Bürger die komplizierte Methode dieser Währungsumstellung nie begriffen, nur eines war ihnen klar: Die Mark war keine Seifenblase mehr und für ein einziges Markl schon konnte man wieder so allerlei kaufen – beispielsweise fünfundzwanzig Semmeln, deren Preis übrigens jahrzehntelang gleichgeblieben ist oder allenfalls – wie bei so vielen anderen Artikeln auch – zeitweise sogar nach unten rutschte. So hat es doch mal für ein Fünferl schon zwei Brezen gegeben.

Das Ende der Inflation hat aber auch für viele Menschen den wirtschaftlichen Exitus bedeutet und am härtesten waren jene betroffen, die – verführt von den zunächst verlockend hohen Kaufangeboten – ihre Grundstücke und Häuser verkauft hatten und glaubten, ein grossartiges Geschäft zu machen mit der Aussicht auf viele geruhsame Jahre. Statt dessen standen sie nun als Habenichtse da und sahen oft nur in ihrem Freitod den einzigen Ausweg. Unser Vater jedoch war den Versuchungen der Inflation nicht erlegen und so besaßen wir noch unser Grundstück in Grünwald.

Insgesamt freilich ging ein Aufatmen durch das Land. Man konnte wieder rechnen und berechnen, planen und kalkulieren. Das Vertrauen in die neue Währung wuchs schnell und mit ihm der Unternehmungsgeist. Auch für unsere Familie aber und gerade für uns Kinder wurde dieses 1923 zu einem besonderen Jahr: Denn es markiert den eigentlichen Beginn meiner Kindheit, weil nun zu den Erzählungen von Eltern und Verwandten die eigenen Erinnerungen hinzukamen, die Rückschau auf all das, was ich selbst erlebt und miterlebt habe.

Vaters *Wanderer*

Doch wieviel kann ein Bub von etwas mehr als zwei Jahren für ein ganzes Leben im Gedächtnis speichern? Einzelne Bilder, die ihm wegen der Bedeutung für sein kleines Dasein unvergesslich geblieben sind. Da mag es dann bezeichnend sein für mein späteres Verhältnis zu allem, was von einem Motor angetrieben wird, dass meine früheste Erinnerung verbunden ist mit dem ersten Versuch unseres Vaters, seine berufliche Tätigkeit zu motorisieren: Ich sass also, behütet von den väterlichen Armen, rittlings auf dem Benzintank eines Motorrads, mein Bruder auf dem Soziussattel und dermassen ausgelastet knatterten wir munter zum Schwimmbad Georgenschwaige an der äusseren Belgradstrasse im Norden Schwabings.

Ja, dieses Motorrad! Einerseits wollte und musste unser Vater seine Behörden- und Baustellenbesuche zeitsparend erledigen, andererseits waren die Mittel noch knapp und so hat es eben nur gereicht zu einer leichten, sehr leichten Maschine der ansonsten für Automobile stehenden Marke *Wanderer*. Angetrieben wurde dieses Zweirad von einem einzylindrigen Viertaktmotor mit 2,5 PS und die Kraftübertragung auf das Hinterrad erfolgte nicht durch Kette oder Kardanwelle, sondern durch einen Keilriemen. Das verminderte zwar die rundum kräftige Geräuschentwicklung, neigte aber zum durchrutschen. Die damals noch ziemlich dehnungsfähigen Keilriemen mussten also des öfteren nachgespannt werden, was nur möglich war, wenn man den Riemen demontierte, ein Stückchen davon abschnitt und die beiden Enden per Metallklammer wieder zusammenfügte.

Auch unsere Mutter hatte mit diesem Vehikel ein Erlebnis, von dem sie uns – immer wieder darum gebeten – später noch oft lachend erzählte: Im November 1923 sollte sie zur Hochzeit ihrer ältesten Schwester nach Günzburg fahren. Weil aber – wie schon gesagt, die Mittel knapp waren – sollte die Fahrt mit besagter *Wanderer* unternommen werden – ein abenteuerliches Vorhaben mit zwei vollausgereiften Erwachsenen auf mageren 2,5 PS, über saumässige Landstrassen und bei spätherbstlicher Witterung. Kurz hinter Dachau war es dann, als Vater – den kostbaren Schwung nutzend – schneidig in eine Kurve ging und unsere Mutter: Als junges Mädchen war sie recht sportlich gewesen, ist in der Donau geschwommen, hat Tennis gespielt und gerudert – ja, und vom Bootfahren her glaubte sie, eine Neigung des Fahrzeugs nach rechts durch eine Neigung des Körpers nach links ausgleichen zu müssen. Doch dieses bootmässige Verhalten empfand die brave *Wanderer* als unbotmässig, verweigerte ihrem Lenker die Balance und alle drei – Maschine, Vater und Mut-

ter – purzelten von der Strasse herunter in den Acker. Nur dessen weiche Scholle und die fast winterlich ausgestopfte Kleidung haben das elterliche Gespann vor einer ernsthaften Verletzung bewahrt. Die Ansprache unseres Vaters nach diesem Sturz aber wurde uns Kinder aus erzieherischen Gründen nicht überliefert. Weil auch kein Bahnhof in der Nähe war, kamen – dem Geschick und einer defekten Bremse trotzend – alle drei in Günzburg an – die Rückfahrt jedoch hat unsere Mutter dann lieber mit der Bahn gemacht.

Eine Geschichte des Motorrades

Hier lohnt es nun, auf die damalige hochinteressante Motorradlandschaft einen längeren Blick zu werfen. Denn gerade Bayern spielte in dieser Landschaft eine bedeutende Rolle.

In München war 1894 bereits das erste Serienmotorrad der Welt entstanden, benannt nach seinem Konstrukteur *Hildebrand* und ausgerüstet mit einem 1,5-Liter-Zweizylindermotor, der 2,5 PS entwickelte und das Fahrzeug auf maximal 60 km/h brachte. Seine Besonderheit: Der Motor trieb direkt ohne Kupplung und Getriebe ähnlich wie bei einer Dampfmaschine nur über die Pleuelstange das Hinterrad an, für die Fahrpraxis natürlich eine recht unbequeme Konstruktion – Anschieben nach jedem Halt war die Regel. So fand der Serienbau nach nur oder doch immerhin siebenhundert Stück sein stilles Ende.

Aus München aber kam auch ein Motorrad, das Weltgeltung errang und – im Prinzip unverändert – bis heute behalten hat. In diesem besonderen Jahr 1923 nämlich erschien das erste BMW-Motorrad auf dem Markt, eine Schöpfung der Bayerischen Motorenwerke. Sie hatten während des Krieges Flugmotoren gebaut und zuletzt sogar – für den militärischen Einsatz allerdings zu spät – einen Höhenflugmotor, der einen von ihm angetriebenen Doppeldecker schon im Juni 1919 auf die damalige Rekordhöhe von 9.760 m hinaufschraubte. In den folgenden Jahren war der gleiche Motortyp noch für siebenundzwanzig Weltrekorde gut. BMW konnte also in den nach Kriegsende aufgenommenen Motorradbau und dessen Erstling einen vorzüglichen Ruf investieren.

Und was war so neu an dieser Maschine, Typ R 32 getauft? Selbstverständlich der Motor, zum erstenmal mit quer zur Fahrtrichtung angeordneten zwei Zylindern als Boxermotor gebaut und darum hervorragend luftgekühlt, mit Antrieb über eine Kardanwelle und Doppelrohrrahmen. All das

und 8,5 PS aus 500 ccm samt einer Spitze von 80 km/h ergaben ein für damalige Zeiten äusserst bemerkenswertes, ansehnliches und obendrein sehr formschönes Motorrad. Und heute? Unsere Jeunesse düst sozusagen im Alltagsbetrieb mit 100 PS über die Strassen und leider nur zu oft ins Unglück. Zum Vergleich: Die BMW-Maschine, mit der unser Meisterfahrer Ernst Henne 1935 seinen bis in die fünfziger Jahre unübertroffenen Weltrekord von 279 km/h gefahren hat, war auch mit »nur« 102 PS bestückt.

Und ebenfalls in München entstand um 1923 ein Motorrad, das eigentlich eher ein Kuriosum war: Die *Megola*, so benannt nach den Namen ihrer Konstrukteure und Erbauer Meixner, Gockerell und Landgraf. Ein Kuriosum deshalb, weil es sich hierbei um das bisher einzige Motorrad mit Vorderradantrieb handelte. Das heisst: Im Vorderrad drehte sich – das Rad mitnehmend – ein fünfzylindriger Viertakt-Umlaufmotor, der mit seinen 13,5 PS das durchweg knallrot lackierte Gefährt auf 110 km/h Spitze hochjubelte. Eine Gangschaltung fehlte ebenso wie jegliche Anlassvorrichtung – der Motor musste per Anschub gestartet werden. Kein Wunder darum, dass die *Megola* nur von wenigen sportlich trainierten Liebhabern gefahren wurde – die aber haben auf sie geschworen.

Trotz der wertbeständigen Konstruktion von BMW einerseits und dieses Münchner Kuriosums andererseits war aber Nürnberg das eigentlich bayerische und vielleicht sogar deutsche Motorradzentrum. Hier nämlich waren damals weitverbreitete Marken angesiedelt mit ihren für nahezu jeden Geschmack und Bedarf passenden Typen: So baute *Ardie* mit einem halben Liter Hubraum wuchtige Einzylinder und ebenso eine steuer- und führerscheinfreie Zweihunderter – *Triumph* produzierte Maschinen, die den seinerzeit schon legendären englischen 350ern nachempfunden waren – von *Victoria* kamen Zweizylinder als Boxermotoren in Fahrtrichtung, das Dienstmotorrad der ersten Verkehrspolizei, wegen ihrer schwarzen Ledermontur »Schwarze Schmach« genannt – *Zündapp*, noch in Nürnberg beheimatet, lieferte mit seiner sprichwörtlich zuverlässigen Zweihunderter Derby ein wahrhaftiges Volksmotorrad – und schliesslich die recht ansprechend verkleidete *Mars* hatte eine Besonderheit aufzuweisen: Ihr Motor wurde nicht wie bei allen anderen Maschinen per Fusstritt mit Kickstarter angeworfen, sondern mit einer Kurbel, die auf dem Benzintank angeordnet war. All diese Firmen – mit Ausnahme von BMW – aus dem Fahrradbau geboren, bestanden noch bis in die fünfziger Jahre, konnten aber das dann einsetzende Motorradsterben nicht mehr überleben, wiederum mit Ausnahme von BMW. Heute weiss man, dass die Industrie die Flinte oder vielmehr das Motorrad ins Korn geworfen und damit einen

grossen Fehler begangen hat. Denn diese Verabschiedung aus einem Teilbereich der Fahrzeugfertigung räumte kampflos das Feld für die Japaner, die nun seit Jahren praktisch ohne Konkurrenz den Motorradmarkt beherrschen, der anfangs der neunziger Jahre sogar erneut zu boomen begann. Dabei zählten lange Zeit die deutschen Firmen NSU und DKW zu den grössten Motorradfabriken der Welt.

Ähnlich aber erging es auch anderen Industriezweigen, wie vor allem der einst wahrlich weltberühmten deutschen Kameraproduktion, die ebenfalls zur Domäne der Japaner wurde. Eine sogenannte dynamische Lohnpolitik und überzogene Gewinnerwartung lassen grüssen. Dass mit alledem aber viele Tausende von Arbeitsplätzen unwiederbringlich verloren gingen, ist in der sozialpolitischen Debatte zum Tabuthema geworden, weil sich Gewerkschaften und Unternehmer sonst gegenseitig ohrfeigen müssten.

Damals freilich, in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, hatte die Motorradindustrie mit kaum einer Absatzkrise zu kämpfen. Im Unterschied zu heute war ja das Motorrad kein Sportgerät, sondern – ob nun beruflich oder nur sonntags genutzt – der motorisierte Ersatz für ein Auto, das man sich schlichtweg nicht leisten konnte. So sah man als ganz normale Erscheinung im Strassenbild würdige Herren – auch unser Vater gehörte dazu – kerzengerade im Sattel sitzend mit Hut und Mantel zur Kundschaft oder ins Büro kurven, die Aktentasche umgehängt oder auf dem Gepäckträger festgeschnallt. Der Hang und Zwang zu einer möglichst billigen Motorisierung zeugte auch frühe Versuche, die dem Radfahrer das Treten erleichtern oder ganz abnehmen sollten. Das waren hinter dem Rücken des Pedalritters montierte Motörchen, 1920 beispielsweise von *Opel* oder *DKW* angeboten. Beide zauberten aus ihren Minizylindern jeweils ein ganzes PS und trieben ihr Veloziped auf 30 km/h Spitze – das Fehlen von Gegenwind vorausgesetzt. Doch immerhin, man kam ohne Keuchen und Schwitzen auch auf leichten Steigungen voran, mit unbegriffen allerdings der Preis, dass bald schon die Speichen des Hinterrads flatterten oder brachen, weil die eben fürs Treten gebauten Fahrräder auf Dauer nicht einmal dem einzigen PS standhielten. Eine Wende kam erst, als eigens für motorische Hilfe konstruierte robuste Fahrräder auf den Markt gelangten und die Nürnberger Firma *Fichtel & Sachs* für diese Fahrzeuge ihren sagenhaft anspruchslosen und pannensicheren Zweitaktmotor geschaffen hatte. Mit ihm standen 2,25 PS und eine Spitze von 60 km/h zur Verfügung. Obwohl von Spöttern als »Mariahilfsmotor« belächelt, waren diese stabilen Drahtesel äusserst beliebt und allein der renommierte oberpfälzische Fahrradproduzent *Express* hat von 1934 bis 1940 über 150.000 Exemplare gebaut.

Aufwärts mit der *Wanderer*

Doch zurück zur *Wanderer* unseres Vaters. Übrigens: Mehr durch die Solidarität ihrer Autos berühmt geworden, hat *Wanderer* 1929 bereits die Motorradfertigung aufgegeben und deren Produktionsanlagen an den Prager Fabrikanten Janacek verkauft. Aus den Namen *Wanderer* und Janacek entstand dann die tschechische Marke *Jawa*. Vaters *Wanderer* aber leistete unverdrossen treue Dienste und schaffte auch die Steigung des nach der Inflation endlich beginnenden wirtschaftlichen Aufstiegs. Unser Architekturbüro, mit einem recht sympathischen Ingenieur als Entwurfszeichner bestückt, bekam nun Aufträge und der Ausblick in eine bessere Zukunft öffnete sich schon an Weihnachten 1923. Unser Vater nämlich, für seine Person eher knickerig sparsam, zog zu Weihnachten für uns Kinder immer dann weite Spendierhosen an, wenn er dazu finanziell auch nur einigermaßen in der Lage war. So erhielt mein Bruder als Geschenk eine der noch sehr seltenen und dementsprechend teureren elektrischen Lokomotiven, ein fünffachsiges Prachtmodell der Nürnberger Bing-Werke, damals mit ihren fünftausend Arbeitern die grösste Spielwarenfirma der Welt. Meinen zweieinhalb Jahren aber wurde eine prächtig bemalte Eisenbahn aus Holz beschert, die noch lange mein liebstes Spielzeug war. Jedenfalls, dieses Weihnachten 1923 war ein besonderes Datum: Es markierte den Beginn der schönsten und leider nur wenigen Jahre unserer Kindheit.

Unser Vater entwarf und baute eine Fremdenpension in Grünwald, ein Säuglings- und Kinderheim in München-Thalkirchen, ein Lichtspieltheater in Schliersee – dort sah ich bei der feierlichen Eröffnung den ersten Film meines Lebens, einen Stummfilm natürlich, an eine hilflos auf einem Floss im schäumenden Wasser treibende Frau erinnere ich mich heute noch – und sogar in der Presse gelobt wurde Vaters Umbau eines Gesellenhauses der Münchner Kolpingfamilie, die sich in Verbindung damit einen Theatersaal gewünscht hatte. Von den Bomben des Zweiten Weltkriegs wie durch ein Wunder verschont geblieben, hat dieser Saal noch in der Nachkriegszeit Schauspiel und Kabarett gute Dienste geleistet. Der eigentlich wichtigste Auftrag jener Zeit aber war für unseren Vater der Umbau des Schlosses Fürstenried, an der Strecke München-Starnberg gelegen. Dieses Schloss hatte ja eine triste jüngste Vergangenheit: Als König Ludwig II. 1886 im Starnberger See ertrunken war, wurde sein jüngerer Bruder Otto zum König ausgerufen. Er hat aber den Thron nie bestiegen, weil er damals schon ohne Aussicht auf Heilung schwer geisteskrank war und so Prinzregent Luitpold für ihn die Regentschaft übernehmen musste – bis 1912. Ottos Wohnsitz aber – bezogen auch von Irrenwärtern und einem

winzigen Hofstaat – war bis zu seinem Tod im Kriegsjahr 1916 eben dieses Schloss Fürstenried. Nach Kriegsende von der Erzdiözese München-Freising erworben sollte es nun zu einem Exerzitienhaus umgebaut werden und dieser schwierige Umbau ist – dem seinerzeitigen Urteil der Fachleute zufolge – unserem Vater hervorragend gelungen.

Ab 1924 dann reifte der Plan, für junge katholische Kaufleute in München ein Ausbildungszentrum samt Internat zu bauen und weil unser Vater – ohne auch nur entfernt bigott zu sein – zu kirchlichen Kreisen guten Kontakt hatte, stand ihm von dieser Seite her ein respektabler Auftrag ins Haus.

Also wurden auf einem grossräumigen Gelände in Schwabing am Biederstein und an der Dietlindenstrasse die »*Hansaheime*« gebaut, ein umfangreicher Baukomplex mit Wohngebäuden für die Internatsschüler, einem Wirtschaftstrakt mit Küche und Wäscherei – von Ordensschwwestern betreut – mit einer eigenen Kirche und – für eine Bildungsstätte besonders wichtig: Mit einem ansehnlichen Schulhaus, das auch eine grosse Aula samt vollwertiger Theaterbühne beherbergte. Architekt und Bauleiter dieses stattlichen Gebäudes aber war unser Vater, als Bauunternehmer zeichnete verantwortlich sein alter Gönner Karl Stöhr und bis heute steht dieses Bauwerk an der Dietlindenstrasse, durch Umbauten und einen schauerlichen Anstrich leider arg verschandelt. Die gesamte Anlage der *Hansaheime* jedoch dient seit langem als Klinikum.

Zur festlichen Hebweinfeyer, dominiert von Zylinder und schwarzen Gehrocken, waren mit unserer Mutter auch wir zwei Buben eingeladen und hier empfanden wir unseren Vater als ungemein bedeutend. Eine Erfahrung, die mich bis heute denken lässt, wie wenig wahre väterliche Autorität mit Zwang und wie sehr sie mit dem Stolz auf den eigenen Vater zu tun hat – egal, ob er Akademiker oder Facharbeiter ist. Ein heutzutage allabendlich vor dem Fernseher Salzletten mümmelnder und bierschwitzender unansprechbarer Fussballfan allerdings strahlt solche Autorität kaum noch aus.

Noch mehr freilich als von feierlichen Reden und hohen Hüten war ich damals von anderen Zylindern fasziniert, von dem Erlebnis nämlich, dass uns der Chauffeur des Kommerzienrats Stöhr in seiner hochbordigen Benz-Limousine – Spitzkühler voraus – heimgefahren hat. Als weiterer Passagier aber muss wohl eine gute Fee zugestiegen sein und mit ihrem Zauberstab meine lebenslange Liebe zum Automobil geweckt haben.