



DELIUS KLASING

Kleiner Wagen in großer Fahrt

Ein Erlebnisbericht

von

Heinz Todtmann und Alfred Tritschler

Delius Klasing Verlag

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Kleiner Wagen in großer Fahrt : ein Erlebnisbericht / Heinz Todtmann/Alfred Tritschler. -

2. Aufl. - Bielefeld : Delius Klasing, 2002

ISBN 3-7688-1321-5

2. Auflage

ISBN 3-7688-1321-5

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Die Originalausgabe dieses Buches erschien 1949 im

Verlag Dr. Franz Burda, Offenburg/Baden

Fotos: Dr. Paul Wolff & Tritschler, Historisches Bildarchiv, Offenburg

Druck: Westermann Druck Zwickau

Printed in Germany 2002

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk, auch nicht Teile daraus, weder
reproduziert, übertragen noch kopiert werden, wie z.B.
manuell oder mit Hilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

e-mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de

*D*ieses Buch handelt von einem kleinen Wagen. Von dem großen Werk, das seine Heimat ist. Und von den Menschen, die ihn bauen und in ihm fahren. Es sollte ein Bericht werden – der Bericht von einem Unternehmen, das klein wurde, weil es zu groß werden wollte, und das jetzt, durch kluges Maßhalten und zähe Arbeit, in organisch gesundem Wachstum aus kleinstem Neubeginn zu wirklicher Größe gedeiht. Im Schreiben und Fotografieren ist aus diesem Bericht ein Bekenntnis geworden – ein Bekenntnis zu den echten Werten dieses Landes und dieses Volkes, für deren Aufstieg aus der Tiefe der kleine Wagen und sein Werk das überzeugendste Sinnbild geworden sind. So widmen wir dieses Buch allen, die an diesem Aufstieg mitarbeiten – und denen, die uns geholfen haben, es zu schaffen.

Vorwort

Manche Dinge erhalten erst durch einen Blick auf die Zeit, der sie entstammen, ihre angemessene Bewertung. So auch „Kleiner Wagen in großer Fahrt“. Erst wenn man bedenkt, daß – während Autor und Fotograf Bilder arrangieren und Texte komponieren – Deutschland in jenen Tagen die wohl dramatischsten Momente seiner noch jungen Nachkriegsgeschichte durchlebt, klingt die Tonalität des Buches nicht romantisierend, sondern hoffnungsfroh.

Es ist das Jahr 1948. Die Bank deutscher Länder ersetzt die in Millionen rechnende Reichsmark durch D-Mark und Pfennige – 40 Mark gibt's pro Kopf. In den Schaufenstern verdrängt ein lange vergessenes Angebot die Leere der Hungermonate, und eine ganze Nation ist erfüllt vom Wunsch nach einem Neuanfang. Doch dieser Aufbruch in eine bessere Zukunft wird jäh gestoppt. Am 24. Juni 1948 unterbrechen die Sowjets jede Verbindung zur Hauptstadt: Die Berlin-Blockade eröffnet den Kalten Krieg.

Auf eben diesem Humus aus Hoffnung und Sorge entsteht das Buch vom „Kleinen Wagen in großer Fahrt“. Es entsteht aus dem Wunsch nach Frieden und Zukunft.

So betrachtet, gewinnt die zuweilen liebliche Sprache Todtmanns, die mit Klarheit und Energie geladene Fotografie von Tritschler eine zweite Bedeutung. Es ist der Versuch, über den Moment hinauszublicken, Mut zu machen, Träume zu skizzieren. So entstand ein Buch, das typisch ist für seine Zeit. Beschreibend, eigenwillig, blumig, doch frei von jeder Härte.

Todtmann ist an der Schreibmaschine ein Handwerker – indes mit Meisterbrief. Wo heute ein Vokabular von 300 Wörtern reicht, finden sich hier wahre Raritäten der deutschen Sprache. Der Grund ist leicht zu finden: Der Autor erzählt in Bildern und sucht solange nach dem treffenden Begriff, bis Ausdruck und Atmosphäre zusammenpassen.

Wo bildhaft beschrieben wird, wo Szenerien im Kopf entstehen sollen, da stört die Anwesenheit von Fotos zumeist – hier nicht. Fotograf Tritschler, der schon die Olympischen Spiele 1936 dokumentierte, ergänzt das Wort durch einfühlsam arrangierte Lichtbilder.

Einzigartig in seiner Komposition, gewinnt das Buch gerade aus heutiger Distanz seinen Reiz. Ein Solitär, gefertigt mit Bedacht, Geduld und Können. Er bietet die einmalige Chance, dem Lebensgefühl der Menschen anno 1948 nachzuspüren, ihrem Wunsch, dem Schrecken des Vergangenen den Glauben an Glück und Zukunft entgegen zu setzen. Eine Momentaufnahme durch das Brezellenster des Käfers.

Edwin Baaske

Bielefeld, im August 2001

Was das Buch enthält:

An Stelle eines Vorwortes ein Nachwort	auf Seite 214
Irgendwo an der Autobahn	„ „ 9
Beginn im Frühling	„ „ 13
Ein Stein schwingt weite Kreise	„ „ 16
Der Schmelztiegel	„ „ 38
Kamerad am Montageband	„ „ 54
Friedrich G. hat einen Zweijahresplan	„ „ 71
Die Karriere einer Idee	„ „ 75
In steter Linie fließt der Strom	„ „ 80
„Können Sie das Gras wachsen hören?“	„ „ 112
Endlich hat Sherlock Holmes „I.O.“ gesagt	„ „ 120
. . . damit der Kasper fahren kann	„ „ 136
Die ergreifende Geschichte von den Drangsalierungen des Schmiedeteils 02019	„ „ 151
Das Logbuch der Heinzelmännchen	„ „ 162
Das Register der Dr. Holzapfel	„ „ 165
Radieschen mit 95 km/h	„ „ 168
Chirurgie ohne Betäubung, Ärzte mit schmutzigen Händen	„ „ 170
Ein Brief	„ „ 180
Tumult in London, Regentstreet	„ „ 182
Kleiner Wagen auf großer Fahrt	„ „ 185
Das Erbe	„ „ 212
An Stelle eines Nachwortes eine Vorstellung	„ „ 214

und 165 Fotos

Irgendwo an der Autobahn

„Also Anhalter.“

Mehr war nicht zu sagen. Es war 9 Uhr 30. Um 7 Uhr 30 hatte mich der nette Amerikaner, mit dem wir gestern so fidel gefeiert hatten, an der Autobahntankstelle bei Frankfurt abholen wollen. Am Nachmittag war ich in Hannover verabredet.

„Anhalter also.“

Niemand widersprach. Es war auch niemand da, der hätte widersprechen können. Ich saß auf meinem Koffer, mutterwindallein, bestellt und nicht abgeholt, abwechselnd wütend und belustigt, und fragte mich, wie ich es wohl fertigkriegeln würde, in vier bis fünf Stunden im Rheinischen Hof in Hannover zu sein.

Über dem Taunus formiert sich eine prächtige Wolkenparade. Von Wiesbaden her brummen ganze Flottillen von Lastwagen über die Zufahrtsschleife auf die Fahrbahn nach Kassel herauf. Das Scheppern von Milchkannen auf einem vorüberratternden Molkereiwagen erinnert mich daran, daß ich noch nicht gefrühstückt habe. Das würde nun heute wohl ausfallen. Wer verproviantiert sich auch, wenn er mit einem Amerikaner verabredet ist?

Lastzüge knattern heran. Ein Wagen aus Übersee legt vorbei – ein Traum aus Lack und Chrom. Ein paar deutsche Autoveteranen quälen sich die leichte Steigung hinauf.

Ich habe schon ein paar Male jene bezeichnende Handbewegung gemacht, die meinen Wunsch ausdrückt, mitgenommen zu werden. Bisher hat noch keiner gebremst. Ich komme mir vor wie ein Mauerblümchen. Es hat wohl keinen Zweck, länger zu warten. Selbst wenn mich einer mitnähme – wer fährt von hier nach Hannover? Ich werde mich irgendwie nach Frankfurt durchschmuggeln und abtelegrafieren.

Da geschieht eines jener kleinen Wunder, die ein tiefergerutschtes Herz ruckartig wieder an seinen Platz befördern. Ein Wagen hält neben mir. Ein kleiner Wagen. Ich hatte gar nicht mehr signalisiert – er stoppte freiwillig.

„Ihnen fehlt wohl ein Auto?“

Ach ja, das konnte man wohl sagen. Ob ich mitfahren dürfte, wenigstens bis Frankfurt?

„Frankfurt? Da müßte ich einen Umweg machen. Ich muß schleunigst nordwärts. Göttingen, Hannover ...“

Da sitzt er nun am Steuer, ein Mann um die Fünfzig, mit weißem Haar über dem rotbraun gesunden Gesicht, und weiß gar nicht, daß ich ihn am liebsten unarmen möchte.

„Menschenskind, ausgerechnet Hannover! Da muß ich ja hin! liiich ...“ Ich fange an, zu stammeln.

„Dann nichts wie rein!“ sagt der glattrasierte Weihnachtsmann und hat schon den ersten Gang drin.

Der Motor singt sein Lied, das mir tönt wie Sphärenmusik. Das schön geschwungene Straßenband kommt auf unsern Wagen zugeströmt und wird von ihm überstürmt in dem bezwingenden Rhythmus der Kontinuität. Kilometer auf Kilometer bleibt besiegt hinter uns liegen. In mir brandet Seligkeit.

Es muß sich ja nun ein Gespräch ergeben. Ich will auch wissen, in wessen Wagen ich sitze und wer mich fährt. Ich bin von Beruf neugierig.

„Schöner Wagen. Ihr eigener?“

„Gewissermaßen. Er gehört dem Werk. Ich auch – ich bin jetzt schon seit 10 Jahren dabei.“

Sehr gesprächig ist er nicht. Aber das gibt sich vielleicht noch. Ich bohre weiter.

„Zehn Jahre schon. Keine Kleinigkeit. Als Techniker, als Kaufmann, als Handwerker?“

„Als Fahrer. Gestern nach Stuttgart, heute nach Hannover, morgen nach Berlin. Immer auf der Achse. Die Kilometermillion hab' ich schon überschritten.“

Na, na, alter Freund. Mehr als eine Million Kilometer? Deutschland ist klein geworden. Das war wohl hauptsächlich in den Kriegsjahren?

„Ja, da auch. Und vorher in den USA, in Südamerika, auf Hawaii, in Indien.“

Wie es ein Jägerlatein und ein Anglerlatein gibt, so gibt es auch ein Kraftfahrertein. Dieser Mann reißt tagtäglich ein paar hundert Kilometer herunter. Läßt er in der Eintönigkeit der Fahrt die Phantasie schweifen? Nach einigen weiteren Viertelstunden weiß ich es besser. Neben mir sitzt einer, der die Welt erlebt hat. Er hat an den Außenwänden des Rockefeller-Center in New York zwischen dem 40. und dem 60. Stockwerk Metallplatten genietet. Er hat Packards und Cadillacs und Düsenbergs zwischen Boston, New Orleans und Seattle durch die Staaten kutschiert. Er kennt die Straßen von Feuerland bis zum Panama-Kanal, die Wasserwege von Alaska bis zum Kap, Wüsten und Urwald von der Chinesischen Mauer bis zum Kongo. Er kennt das süße Nichtstun und die bittere Not, die schwere Arbeit und das leichte Leben. Jetzt ist er einer der Zuverlässigsten, denen das große Werk die Ausführung besonderer Transportaufträge anvertraut.

Es ist nicht leicht, das alles aus ihm herauszuholen. Und es ist noch längst nicht alles, was ich wissen will. Was ist das für ein Wagen, der uns mit der Exaktheit eines Uhrwerkes Meilen um Meilen vorwärts bringt, mit der unbezweifelbaren Selbstverständlichkeit eines zur höchsten Reife entwickelten Mechanismus? Der beseelt scheint, beseelt von der Freude an der Leistung. Was ist das für ein Werk, das diesen Wagen baut? Ich kannte es nur dem Namen nach, den seine Erzeugnisse weltbekannt gemacht hatten. Und was sind das für Menschen, die in diesem Werk wirken – was müssen das für Menschen sein, wenn man schon in dem Trüppchen der Fahrer solche markanten Typen findet?

Schon längst ist mir diese Fahrt mehr als eine willkommene Gelegenheit, doch noch an ein für unerreichbar gehaltenes Ziel zu gelangen. Wenn mein Steuermann jetzt abschwenken würde, in Richtung Köln oder in Richtung München – ich würde an Bord bleiben, ich würde wohl nicht einmal daran denken, nach Hannover zu telegrafieren.

Wir haben die Strecke gewechselt. Statt der freundlich breiten Glätte der Autobahn haben wir Kopfsteinpflaster oder löcherigen Asphalt, schmale Straßen und bucklige Kurven unter den Reifen. Und doch hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit kaum verringert. Wie ein Wiesel flitzt der Wagen durch die eigenwilligen Krümmungen, über die häßlich perforierte Straßendecke, zwischen drohend geballten Fahrzeugansammlungen hindurch, aufbrummend vor guter Laune, wenn er wieder freie Bahn vor sich hat, gehorsam verstummend, wenn ihn die Bremse bändigt . . . , ein treues Tier, das auf den leisesten Wink pariert.

Wir legen eine Pause ein, um den Reifendruck zu kontrollieren. Wir machen kurze Rast an einer der schönsten Harzstrecken. Wir improvisieren aus dem Stullenpaket des Fahrers einen Imbiß für zwei. Wir reden, wir schweigen, und dann reden wir wieder einmal. Und wir fahren. Und ich wünsche mir mit der ganzen Unvernunft dessen, der von einem schönen Erlebnis nicht lassen will, daß diese Fahrt nimmer enden möge.

Der Mann am Steuer erzählt. Von dem Werk, als es entstand aus dem großen Wurf eines genialen Automobilkonstruktors und dem Wahn einer Idee, die sich nicht zu begrenzen wußte. Von den ersten Fahrzeugen, die gebaut wurden und deren Entwicklung der Krieg bestimmte. Von dem sonderbaren Schicksal des Werkes in den letzten Jahren vor der Katastrophe. Und dann von der Katastrophe selbst und allem, was danach kam. Von den Zerstörungen, von dem Wiederbeginn ohne Basis und Substanz, ohne Weg und ohne Ziel. Von der tiefen Hoffnungslosigkeit, die Seele und Kraft der Schaffenden zerfraß wie eine ätzende Säure. Von dem Verfall eines Teiles, der symptomatisch und symbolisch war für den Verfall des Ganzen – des Landes und des Volkes. Bis die Wende kam: mit neuen Impulsen, mit neuen Kräften, mit neuen Männern. Bis nicht nur die Anlagen und Produktionsstätten sich neu belebten, sondern auch die Herzen. Bis alles wieder in Gang und Schwung kam, über Schwierigkeiten und Hindernisse hinweg, zu den ersten und dann zu immer wachsenden, sich steigernden Erfolgen.

Ich brauche nicht mehr zu fragen. Der Mann am Steuer erzählt ungenötigt. Wie man von etwas spricht, was der Tage Inhalt und des Lebens Wert geworden ist – dazu bedarf es keines Anstoßes.

Er spricht von den Wagen, die nun wieder herabströmen vom Fertigmontageband auf die Straßen des deutschen Westens, über die Grenzen hinweg und sogar schon übers Meer. Er spricht von den Menschen, die sie bauen, von ihrer Art und ihrem Leben. Von der Stadt, die um das Werk herum entstanden ist. Von der Landschaft, aus deren Boden die hohen Hallen gewachsen sind. Von der Heide und den Wäldern, die sie umgeben. Und immer wieder von den Wagen.

Er erzählt viel. Aber er erzählt nicht alles, was ich wissen will. Er schildert, was er mit diesem Werk und diesem Wagen erlebt hat – Tatsachen und Tatbestände. Er schildert, was er sieht und was sich ihm zeigt. Aber manches kann er mir nicht beantworten, und weil ich das weiß, frage ich ihn gar nicht erst danach. In diesen Stunden, die wir jetzt miteinander verbracht haben, hat er mir einen Weg gewiesen . . . , einen Weg und ein Ziel. Und eine Aufgabe, die ich mir selbst gestellt habe.

Ich will wissen, warum – gerade neben einem kleinen verlassenen Nest in der Heide – auf einmal ein gewaltiges Werk emporgewachsen ist, von dem sich ein Kraftstrom ins ganze Land ergießt – belebend, befruchtend, bezwingend in seiner schöpferischen Dynamik.

Ich will wissen, wie Ort und Landschaft sich mit diesem Gewächs verwandelt haben, das da in ihrer Mitte emporgeschossen ist in verblüffender Wachstumsfreudigkeit, wie sie mit ihm aufgeblüht sind und sich entwickelt haben, welche Eigenheiten sie ihm gaben und welche Züge es ihnen aufprägte.

Ich will wissen, was es mit den Menschen dort auf sich hat. Mit denen, die früher da waren, als es das Werk noch nicht gab, und mit denen, die es dann in seinen Bannkreis gezogen hat. Mit denen, die an den Wagen bauen, mit denen, die davon leben, und mit denen, die sie gebrauchen.

Und ich will wissen, was für Automobile das sind, die dort entstehen. Ich will ihnen nachgehen. Von den Zeichenbrettern in den Konstruktionsbüros durch die Räume, in denen man sie plant, erwägt, verwaltet. Durch die Hallen, in denen sie gefertigt, geformt, gebaut werden, vom kleinsten Teil bis zum großen Ganzen. Über das Gelände, auf dem man sie prüft. Durch die Organisation, die sie verteilt, bis sie in die Hände ihrer Besitzer und Benutzer gelangen, die sie pflegt und betreut, solange sie leben. Ich will dem Herzschlag und den Stimmen derer lauschen, die sie herstellen, und derer, die sie dann fahren.

Ein kleiner Wagen ist mir begegnet, als ich irgendwo am Wege stand und nicht weiter wußte. Er hat mich mitgenommen, nur für ein Stückchen Weges. Es sollte etwas ganz anderes daraus werden.

Wir sind in Hannover. „Wo soll ich Sie absetzen?“ fragt mein Steuermann.

„Hier gar nicht. Ich fahre weiter mit.“

„Noch weiter? Ja, bis wohin denn?“

„Bis ins Werk!“

Da ist nun nichts weiter zu sagen. Mein Helfer nickt, als ob er verstanden hätte. Wir zünden uns eine frische Pfeife an, und wieder schießt der Wagen davon.

Vor uns die Landschaft färbt sich gelb und orangerot im Feuerzauber des Sonnenunterganges. In mächtigem Schwung streben wir dem Werk entgegen. Die wir überholen, die uns begegnen, sind meist von der gleichen Art: flink, munter und daseinsfroh . . .

Kleine Wagen in großer Fahrt.

Beginn im Frühling

Das ist nun vier Wochen her, seit ich ratlos wartend am Rande der Autobahn stand, und in diesen vier Wochen hat sich mein Leben so verändert, daß ich's manchmal für unwirklich halte. In der Großstadt, die ich bevölkern helfe, bin ich nur noch ein seltener Besucher – das Zimmer mit dem Schreibtisch und den Stapeln von Büchern und Zeitungen habe ich mit weiträumigen Fabrikdomen und hohen Maschinenhallen vertauscht. Meine Kleidung ist jetzt ein blauer Overall. Die Gefährten meines Werktages sind jetzt Dreher und Schlosser, Konstrukteure und Zeichner, Verchromer und Monteure . . . , Männer und Frauen aus dem großen Werk. Und abends, wenn die Stunden nicht ausgefüllt sind mit der Verarbeitung des Aufgespürten, mit der Gestaltung und Formung des Erlebten, gehe ich zuweilen mit dem einen oder dem andern hinaus vor die Stadt, hinein in den Duft der Heide und des weithin sich streckenden Waldes, in den sanften Schwung der über die Hügel gebreiteten Felder.

*

Es war eigentlich alles ganz einfach vor sich gegangen, damals vor vier Wochen. Man hatte Ja gesagt, als man meinen Wunsch vernahm – ohne langes Hin und Her. Ich darf kommen, wann ich will, ich darf gehen, wohin ich will, ich darf alles sehen, hören, fragen.

Das Werk macht kein ängstlich gehütetes Geheimnis aus sich – die Tore stehen mir offen, kein Verbot hemmt die Entdeckungsfahrt.

*

Noch ist alles betäubend, verwirrend, unbeschreiblich kompliziert. Eine neue Welt hat sich mir aufgetan, ein Kosmos mit eigenen Gesetzen, jeden überwältigend, der nicht im gleichen Rhythmus lebt und webt, dem diese Gesetzmäßigkeit fremd ist. Aber jeder Tag in diesen Hallen, vor diesen Apparaten, mit diesen Menschen läßt mich tiefer eindringen in das Wesen dieser großartigen Maschinerie, die in sinnvoller Zweckmäßigkeit Mensch und Materie verflucht zu überzeugender Leistung.

Um die Maschinen kennenzulernen, muß ich mit den Menschen gemein werden, die sie bedienen und regieren. Um die Menschen in diesem Werk zu begreifen, muß ich mit den Maschinen vertraut werden, die ihre Hände und Hirne in Bewegung halten. Unentwirrbar verknüpft, verwoben, verknäult eins ins andere erscheint mir alles in diesen Wochen.

*

Früh um sieben Uhr dreißig hat der Gigant die achttausend Zwerge in sich eingesogen, die sich ihm zum Dienst ergeben haben. Nachmittags um halb fünf Uhr lösen sie sich wieder von ihm und kehren zurück in ihr privates Dasein. Mit ihnen kommen jeden Tag hundertfünfzig Automobile zum Vorschein, flinke, kleine Wagen, von den Zwergen erdacht, geplant, gebaut, geformt aus Stahl, Glas, Stoffen, Gummi, Lack – das Ergebnis dieses einen Arbeitstages. Die achttausend Zwerge werden morgen früh um sieben Uhr dreißig wieder hereinströmen zu Fuß, per Rad, in Autobussen, mit der Eisenbahn. Und nachmittags um vier Uhr dreißig werden sie wieder auseinanderfließen in die großen Wohnblöcke des Ortes, in die



In altem Siedlungsgebiet, in einem Urstromtal nördlich des Elm, nordöstlich Braunschweigs, liegt das Werk, liegt die Stadt.

Barackenlager an den Rändern der Stadt, in die umliegenden Dörfer und Flecken. Und wieder werden mit ihnen hundertfünfzig Wagen das Werk verlassen, flink, klein, unternehmungslustig, werden sich artig auf den großen Flächen vor den Hallen in Reih und Glied aufstellen lassen und werden anderntags hinaus-schwirren zu ihren künftigen Besitzern.

Achtausend Menschen jeden Tag. Hundertfünfzig Wagen jeden Tag.

Die Menschen sind meist die gleichen, manche schon seit zehn Jahren. Die Wagen sind immer neue.

Ich sehe sie vom Dach des Hauptgebäudes sich da unten aneinanderreihen – helle, graue, dunkle. Manche in der Einheitlichkeit ihrer Farbe, manche in blitzendem Chromschmuck. Und ich sehe die Achtausend die Werkstraßen entlangströmen, Männer und Mädchen, junges Volk und Ältere – ohne Gleichschritt alle im gleichen Schritt.

Ich bin jetzt einer von den Achtausend.

Und einer von den Hundertfünfzig ist der Kasper, der draußen auf dem Parkplatz auf mich wartet.

•

Vom Kasper wird oft die Rede sein auf diesen Blättern. Aus der Anonymität der Hundertfünfzig, die täglich als Ergebnis der acht Arbeitsstunden das Werk verlassen, der Sechsendachtzigtausend, die seit Kriegsende in diesem Werk gebaut wurden, darf er hervortreten – nicht als nummeriertes Produktionsresultat wie alle seine Artgenossen, sondern als Einzelwesen mit eigenem Namen und eigenem Erleben.

Vielleicht sah ich ihn, als er entstand. Vielleicht bin ich ihm schon begegnet, als er, noch in den Stadien des Werdens, seiner endgültigen Gestalt entgegenreifte. Vielleicht habe ich dagestanden, als unter dem mörderischen Druck haushoher Pressen aus glatten Stahlblechplatten in Sekunden seine Karosserie geformt wurde. Vielleicht sah ich zu, wie unter Sturzbächen von kühlendem Wasser und Öl, unter Funken und Flammen seine Kurbelwelle zu gehorsamem, zuverlässigem Dienst in seinem Motor bezwungen wurde. Vielleicht war ich gerade in dem erregenden Augenblick dabei, als sich auf sein Fahrgestell, das unten auf dem Endmontageband langsam heranglitt, von oben her seine Karosserie herabsenkte, als in wenigen Minuten aus vielen Bestandteilen eine Einheit, als er selbst ein Automobil wurde.

Ich weiß nicht, wer auf die Idee gekommen ist, daß Automobile eine Seele hätten. Ich weiß nur, daß wir immer zwei sind, wenn ich allein im Wagen sitze: der Kasper und ich. Und daß er mir mit seiner anspruchswosen Zuverlässigkeit, seiner unermüdlichen Dienstbereitschaft, seinem munteren Temperament, seiner unverwundlich guten Laune der liebste Begleiter geworden ist.

•

Als ich zum erstenmal in einem dieser kleinen Wagen saß, damals vor vier Wochen, auf der Fahrt von Frankfurt ins Werk, lagen noch ein paar verschmutzte Schneehaufen längs der Autobahn. Jetzt brennt eine warme Frühjahrs-sonne auf die Phalanx der hundertfünfzig Wagen, die unter mir im Glanz ihres fabrikneuen Lackes prangen. Drüben über dem blauen Band, das der Mittellandkanal an den weitgestreckten Werksanlagen entlangzieht, zerweht in einem kräftigen Märzwind das zarte Grün sehr junger Birken.

Das Erlebnis hat erst begonnen.

Ein schöner Beginn . . .

Ein Stein schwingt weite Kreise

Von Gifhorn, der Kreisstadt, sind es noch 21 Kilometer nach Osten. Die Markierungsschilder weisen nach Salzwedel und Gardelegen. Aber für die Fahrer, die sich nach ihnen richten wollen, ist die Reise schon vorher zu Ende – vor ihnen türmt sich, ein unübersteigbares Veto, mitten im Braunschweigischen und im Hannöverschen die Grenze zwischen Europa und Asien.

Die Straße ist recht gut hier. Eben noch, zwischen Gifhorn und der Chaussee Celle-Hannover, hat sie geradlinig das Heideland zerschnitten. Jetzt weicht sie nachgiebig weitgeschwungenen Feldern aus, deren rötliches Erdbraun – wir schreiben Mai – hübsch mit gelbem Raps kontrastiert. In weitem Bogen wellt sich um die Kreisstadt ein kleidsamer Grüngürtel: strotzende Weiden. Noch vor ein paar Wochen waren sie



Kommst du von Westen, von Süden, von Norden her - hier, zwischen Aller und Oker, trittst du auf ein niederdeutsches Idyll aus Hoide, Mischwald und reichen Feldern. Von Osten kommt kaum jemand - ein paar Kilometer weiter stehen die Russen.





Ein grüner Gürtel weiler Weiden, zufriedenes Vieh, zufriedene

überschwemmt, und das Vieh, das jetzt darauf gräst, merkt genau, woher die Wasser kommen: aus der Aller, die keine Sinkstoffe hinterläßt, oder aus der Oker, die den Wiesengrund kräftig düngt. Man kann es den Bauern und den Kühen ansehen, denen die Wasser der Oker beschert werden: Mensch und Vieh sind besser gelaunt.

Über der Fahrbahn wölben sich die dunklen Kreuzgänge eines Kastaniendomes. Der Wagen steuert einem Abendhimmel entgegen, in dem zartgraue Wölkchen zauberhaft leicht auf matten Pastelltönen schweben. Vor ihnen ziehen, wie emsige Insekten, ein paar Flugzeuge ihren Kurs – es sieht aus, als könnten sie sich in den Krümmen der Mondsichel verlangen, die wie ein metallener Haken aus all der Farbenpracht hervorragt.



Bauern – unter einem gnädigen Himmel ruht ein glückliches Land.

Es ist ein eigen gearteter Landstrich, dieses Mischgebiet aus Heide, Weiden und Laubwald, in dem man unversehens fremdartige Ausrufungszeichen wahrnimmt. Aus Wiesen und Ackergrund, zwischen Eichen und Buchen ragen Petroleumtürme hoch: aus dem Tongestein, oft schon aus zweihundert, zuweilen erst aus zweitausend Meter Tiefe kommt Erdöl zutage . . . , manchmal vom Gasdruck nach oben getrieben, manchmal von Pumpen gefördert, nachdem monatelang zuvor die Dieselmotoren der Bohrtürme den Fräser durch die Gesteinsschichten getrieben haben, bis man endlich fündig wurde.

Nebel brauen über den Allerniederungen, die hier das Klima bestimmen. Frühjahrs- und Herbstüberschwemmungen prägen dem Gesicht der Landschaft eigene Züge ein. Im Süden gibt ihr der Elm eine bescheiden-freundliche Gebirgskulisse.

Bauern wohnen in den kleinen Orten zwischen Aller und Oker. Auch Wolfsburg war so ein Ort, mit seinen Häuschen und Kotten behaglich herumgeklückt um das Schloß, dessen Herren den Frieden dieser Gegend durch Jahrhunderte verbürgt und verwaltet haben.

Und auch verteidigt – damals in den rauen Zeitläuften, als längs der versumpften Aller die Ostgrenze des Ottonenreiches verlief und an den wenigen Furten zum Schutz gegen Wendeneinfälle ein Befestigungssystem angelegt wurde: Warttürme mit einer kleinen Besatzung, die auf einer aufziehbaren Leiter balancieren mußte, um das einzige Einsteigloch zehn Meter über dem Erdboden zu erreichen. Die „Wulpesborch“ wird 984 nach Christus in einem Lehnbrief zum erstenmal erwähnt, die Ritter von Bartensleben sind die Burgherren, die nun in der Folge von Generationen um den Turm herum auf Pfahlrosten das Schloß erbauten. Den Burggraben speiste die Aller – sie mußte sorgsam gestaut werden, damit die Pfähle beständig vom Wasser umspült wurden und nicht zu faulen begannen. Jahrhunderte später haben die Erbauer des Volkswagenwerkes erfahren, was es heißt, in diesem Boden die Fundamente für ein modernes Industrierwerk zu legen.

