

— | | —

Günther Schuler

Zwischen Niet und Nano
Unternehmer im Tal der Tüftler

Biographienverlag
2008

— | | —

Inhalt

1. Wie es zu diesem Buch kam (9)
2. Schwäbische Kindheit (18)
3. Kleinknecht (35)
4. Lehre (51)
5. Vom Hühnerstall zur Technikerschule (58)
6. Elisabeth (71)
7. Die Firmengründung (78)
8. Technischer Wandel im Rückblick (92)
9. Mein wilder Start ins Unternehmertum (111)
10. Unsere junge Familie (118)
11. Die Varta-Maschine und Start der Konstruktion von Werkzeugen (133)
12. Etabliert und im eigenen Bürohaus (143)
13. Radsport und die Deutschlandfahrt (154)
14. CAD-Start und Wiedervereinigung (165)
15. Reiseerfahrungen – Ägypten und China (174)
16. Neue Strukturen (181)
17. Unternehmer in der freien Marktwirtschaft (193)
18. Risiko und Verantwortung (206)
19. Afrikareise – Simbabwe (214)
20. Libero, Gesundheit und Radpilgerfahrt (231)
21. Zu Fuß nach Santiago (239)
22. Mutiger Unternehmer, verängstigte Politik und Ingenieurmangel (273)
23. Unternehmer im Unternehmen - RohTech (289)
24. CAD-Revolution und die Sünden des Arbeitsrechts - SyTech (302)
25. Kinder, Einzelzeit und Wohnungstausch (314)
26. Fürsorgepflicht, Gerechtigkeit und Wohlstandsbauch (326)
27. Amtzell und die globalisierte Welt (336)
28. Aktuelle Entwicklung bei Werkzeugmaschinen und Großwerkzeugen (354)
29. Entwicklung der Konstruktionswerkzeuge (369)
30. Alte Pracht und Technozwerge: von Niet zu Nano (378)

31. Wieder auf dem Jakobsweg (407)
32. Unterwegs zu den Sternen – EnTech (439)
33. Utopia, die Welt meiner Enkel (444)
34. Hier kommt unsere Rente (452)
35. Der Weg ist das Ziel (457)
Anhang (463)
Lebenslauf (464)

Und es handelt oft von den Menschen, ohne die mein Leben nicht so verlaufen wäre, wie es dann verlief.

Es ist schwierig, ein Leben so zu erzählen, dass es erstens meines ist und zweitens diese anderen Ebenen mit umfasst. Deswegen könnte man, wenn man mein Buch liest, gewissermaßen drei Handlungsstränge herauslesen: erstens Leben und Entstehen meiner Familie, zweitens meine Lernprozesse aus der Entwicklung der Technik, die ich in dieses Buch hinein gestrickt habe und drittens die Erfahrungen, die ich mit Reisen machte, mit denen ich mich sehr konkret aus dem Dunstkreis meiner oberschwäbischen Heimat löste und einen kleinen Blick in die Welt tun durfte. Am wichtigsten sind mir dabei jene Reisen, die ich (gewissermaßen in der richtigen Geschwindigkeit: beim Wandern) erlebte: die Wege nach Santiago.

Auf diesen Wanderwegen nach Santiago hatte ich immer meine Heimat mit dabei, nicht nur durch meinen Freund, mit dem ich gemeinsam lief, sondern eben auch durch meine Sprache und meine Denkweise. Ich trug ja immer meinen eigenen oberschwäbischen Kopf durch die Welt. Und beim Gehen nach Santiago sortierte ich dann Erfahrungen und Denkergebnisse in die diversen unterschiedlichen Fächer meines Bewusstseins ein. Es ist ein Bewusstsein, das sich zusammensetzt aus meiner Existenz als Unternehmer, aus privaten und wunderbaren familiären Erfahrungen und der Überzeugung, dass wir diese (schöne, tolle) Welt nur für unsere Enkel verwalten oder von ihnen geerbt haben.

Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass wir verantwortlich sind für jede unserer Handlungen und verantwortlich für die Welt, in der wir leben. Wir dürfen die Substanz dieser Welt und ihre Menschlichkeit nicht „verbrauchen“, nicht aufbrauchen, sondern müssen sie mindestens unversehrt weiterreichen an die nach uns kommenden Generationen.

Die erste Idee, mein Leben aufzuschreiben kam mir auf dem Jakobsweg. Auf den langen flachen Etappen der spanischen Meseta, der Hochebene, taten meine Beine ihren Dienst auf breiten Feldwegen und Teerstraßen fast automa-

dann Holz und Steine mittels Hatz nach Waldburg transportieren, - mein Vater, mein Bruder Fritz (inzwischen zwölf Jahre alt) und ich, wir hatten viel zu tun. Nach stupidem Nägel richten und Steine klopfen waren diese Transporte, die wir zwei Jungen alleine durchführten, eher eine Erholung. Die letzten fünfhundert Meter bis zum neuen Vaterhaus ging es steil bergauf. Jetzt wurde aus der Bummelfahrt mit Hatz ein Abenteuer. Der große Anhänger war randvoll überladen mit schweren Steinen und zerrte an dem Leichtgewicht von Traktor, der sich vorne hob. Doch wir hatten ja genug Steine, die wir nun vorne auf den Traktor packten. Neu und individuell austariert, kroch Hatz den Berg hinauf. Wir luden die Steine ab und bald nach den Abenteuer-Transportfahrten begann eine neue Lebens- und Arbeitsphase.

Das erstandene Häuschen war alt und klein. Es lag in einem Dörfchen namens Bockstall, das leider Gottes erst lange nach unserem Hauskauf in Obergreut umgetauft wurde und auch heute noch so heißt. Die Grundfläche des Häuschens war ca. fünf mal fünf Meter. Im Erdgeschoss und im ersten Stock waren je zwei kleine Zimmerchen und ein Flur. Das Dachgeschoss diente als Speicher. Das Häuschen war nur zum Teil und auch nur im Erdkellerstil unterhöhlt. Die Erdkellerhöhe betrug höchstens einhundertfünfzig Zentimeter. Hinterm Haus war ein Anhängsel aus Holz angebaut und mit Unrat vollgestopft. In diesem Anhängsel war auch das Plumpsklo untergebracht. Doch all diese Mängel stellten keine Probleme dar, denn wir hatten endlich ein eigenes Dach über dem Kopf, wir waren nicht mehr die armen Schweine, die bei der Verwandtschaft untergekrochen waren.

Ein neues „Wir-Gefühl“ griff um sich. Wir hatten plötzlich ein Zuhause, wir hatten das, was wir vorher nie hatten, ein eigenes Dach über dem Kopf. Niemand konnte uns in unser Wohnen hineinmeckern und wir lebten plötzlich auch einmal als Familie beieinander. Meine Mutter hatte endlich einen größeren Garten, in dem sie mehr anpflanzen konnte. Fast die ganze Familie freute sich und genoss ganz besonders die massenhaft angebauten Tomaten, die es vom frühen Sommer bis in den Spätherbst gab. Allerdings, an mir ging

Das Arbeitsergebnis ist in sehr hohem Maße vom Bediener abhängig. Er stellt die Schrauben und Rädchen richtig ein. Sein Gefühl, sein Gehör und sein Verständnis für die Maschine und den Gesamtprozess sind entscheidend. Soll auf ein anderes Werkstück umgestellt werden, so ist eine gehörige Portion Arbeit nötig. Die Bewegungen der Maschinenteile wurden bisher über mechanische Scheiben gesteuert. Diese Scheiben müssten für die Produktion eines neuen Werkstückes neu berechnet, hergestellt und an der Maschine ausgetauscht werden. Eine Verbesserung im Ablauf der Maschine, verlangte eine Veränderung der Scheiben. Dies war schwierig, zeitaufwendig und manchmal gar nicht möglich. In Summe war es ein sehr aufwendiger und langsamer Vorgang. Dieses Einstellen oder Einrichten der Maschinen zu erleichtern, wird zur neuen großen Aufgabe. Es wurde begonnen, an Stelle von Scheiben Motoren zu verwenden und diesen Motoren zu sagen, wie sie sich bewegen sollen. Doch die anfänglich sehr aufwändigen Versuche scheiterten erst mal. Die entstandenen, so genannten programmgesteuerten Maschinen waren noch zu anfällig.“

Soweit die Schilderung dieser Zeit aus dem Hause Traub. Im 19. Jahrhundert und in den ersten 70 Jahren des 20. Jahrhunderts, hat sich ein gigantischer Wandel vollzogen. Die Zeit der Handarbeit wurde abgelöst durch eine Zeit der meist technisch noch recht überschaubar gebauten Maschinen für alle denkbaren Einsatzmöglichkeiten. Die Entwicklungen in der Fahrradindustrie und die Entwicklungen im Bereich Drehmaschinen sind vergleichbar mit den Entwicklungen in allen anderen Betrieben, die technische Produkte produzierten, alle brauchten Maschinen um zu produzieren. Genau zu diesem Zeitpunkt hatte ich mein Ingenieurbüro gegründet.

Meine Chance war: Alle diese Maschinen und viele andere mehr mussten erst mal konstruiert und gebaut werden.

zum Schlafen aufzubauen und zu nützen. Im Raum Braunschweig gab es Quartiere, doch bis dahin waren noch siebzig Kilometer zu fahren und der Tag ging zur Neige. Noch lange diskutieren, dazu war wirklich keine Zeit mehr. Ich beschloss, dass wir Vollgas geben. Im fünfunddreißiger Schnitt rasten wir, - eine Gruppe von fünfzigjährigen Hobby-Radsportlern, nach Süden. Jeder je nach Leistungsstärke kürzer oder länger im Wind fahrend, so ging es aufgereiht wie eine Perlenkette



dahin. Vor mir fuhr der schwächelnde Wolfgang – er hatte sich sinnvoller Weise hinten im Windschatten des breiten Rückens von Toni versteckt. Ich wusste genau, wenn Wolfgang jetzt „fliegen geht“⁶⁷, dann steht die ganze Truppe und es ist dunkel bevor wir am Ziel sind.

Gerhard beobachtete die Situation, hörte sich dann meine Sorgen an und klinkte sich daraufhin bei mir ein. Wann immer Wolfgang eine Lücke zu Toni reißen lassen musste, schoben wir Wolfgang im Wechsel wieder in Tonis Wind-

⁶⁷ **Fliegen geht:** in der Radrennsprache: wenn der Luftstrom zum Vordermann abreißt und damit der Windschatten sich für die Kette auflöst, hat es derjenige, der „fliegen geht“ wegen des Luftwiderstandes etwa 25% schwerer, voranzukommen.

immer dazu bereit, die Erfüllung der eigenen persönlichen Träume zu verschieben, wenn sie heute einfach nicht finanzierbar sind oder waren.

So habe ich Jahrzehnte davon geträumt mit fünfzig den eigenen Porsche zu fahren. Doch Zeitläufe und Konjunkturen sprachen immer wieder dagegen. Die Entwicklung des eigenen Betriebes und die dazu notwendigen Investitionen gingen vor.

Bei meinem 60. Geburtstag stand immer noch der zweckmäßige Audi 4 auf dem Hof. Wunsch und ständiger Verzicht waren offensichtlich durch den Flurfunk bekannt. Jetzt hatten die Mitarbeiter ein Einsehen und sammelten. Die gemeinsame Mitarbeiteraktion reichte für eine auf zwei Tage gemietete Nobelkarosse nebst Benzingeld und Hotelkosten. Bevor ich mit Elisabeth auf große Porschefahrt ging, stand noch kurz die letzte (übliche) Standardbesorgung bei der Bank an, und da passierte es.

Heraus aus der Tiefgarage kommend, versuchte ich auf die vorbeiführende Straße zu gelangen. Das funktioniert an dieser Stelle nun mal nur, indem der Gehweg gekreuzt wird. Diese Stelle passiere ich seit fünfzehn Jahren zweimal pro Woche, es hatte niemals eine Besonderheit gegeben. Doch plötzlich trommelte es gegen meine Seitentüre und mein Autodach. „Scheiß Porschefahrer - koi Rücksicht auf andere!“ Eine junge Blondine fühlte sich berufen „oim von dene obere Zehntausend zu zoiga wo der Hammer hängt“. Nie zuvor in meinem Leben war mir solches widerfahren. Ich war um eine Erfahrung in Sachen Sozialneid reicher und weiß seither: Eine Nobelkarosse oder dergleichen, das ist es wirklich nicht, was mir zu meinem Glück fehlt. Der Porsche hatte mich in den Augen mancher Menschen offensichtlich in eine andere Klasse Mensch hinein befördert. Sie hatte mich mit dem Auto verwechselt. Doch auch das gehört zu den Erfahrungen meines Lebens.

Die Überreichung des Geschenkes „Porschefahrt“ anlässlich meines 60. Geburtstages war Glück pur. Neben Familie und Freunden waren auch alle Mitarbeiter mit mehr als

Zu Fuß nach Santiago



Nachbarort zu fahren. Gesagt - getan. Es war eine tolle Abwechslung des Pilgeralltages.

Jetzt, eineinhalb Jahre später wollte ich diesem Herbergsvater dafür nochmals danken. Doch seine Erinnerungen hierzu schienen verschüttet, zumal wir wieder mal die sprachliche Barriere zwischen uns hatten. Er suchte in der jetzt überfüllten Herberge eine junge Deutsche, die bestens spanisch sprach und kam wieder zurück an unseren Tisch, der draußen im Garten stand, denn der Herbergsvater hatte in diesen

sollte, das konnte sich damals keiner der Büroinhaber vorstellen, und dass ich diese zwanzigjährige Flucht nach vorne wirtschaftlich überlebt habe, das verdanke ich meiner schwäbischen Sparsamkeit, dank der ich gut gerüstet in diese Phase ging. Das verdanke ich Elisabeth, Thomas und Jürgen, die an meiner Seite kämpften, das verdanke ich aber auch meinen Mitarbeitern, die in schwierigen Phasen immer informiert waren und zum Unternehmen gestanden haben.

Den Irrweg in die Fünfunddreißig-Stunden-Woche konnten wir, die um das wirtschaftliche Überleben kämpfenden Ingenieurbüros, nicht mitgehen. Ich habe dies meinen Mitarbeitern erklärt und diese haben meine Entscheidung genauso verstanden, wie später die Rückkehr von der Sieben- unddreißig- zur Vierzig-Stunden-Woche, die in meinem Unternehmen erfolgsorientiert abgefedert erfolgte. Schon seit „Perestroika“ und Wiedervereinigung ist klar, dass die früher mit politischem oder wirtschaftlichem Hintergrund errichteten Grenzen und Dämme nicht mehr halten. In dieser Zeit erklärte ich meinen Mitarbeitern das erste Mal die Problematik am Beispiel der kommunizierenden Röhren. „Solange wir oben im Bergsee schwimmen, wird unser Wohlstand Stück für Stück den Bach runter fließen, vor allem dann wenn andere für weniger Geld das Gleiche anbieten“.

Meinen Mitarbeitern diesen Zusammenhang zu erklären, dies war nicht schwer. Den Menschen im Oberland, etwas fernab der großen Industriezentren, wurde in der Vergangenheit nichts geschenkt. „Schaffa, spara, Häusle baue“, dieser Spruch hat hier sein Zuhause. Hinzu kommt die gründliche oft sogar tief grübelnde Denkweise der Schwaben. Es ist wohl diese Kombination die dazu führt, dass sowohl Baden Württemberg (bundesweit) wie auch der Kreis Ravensburg (landesweit) jeweils die niedrigsten Arbeitslosenquoten vorweisen und dies permanent.

Meinen Mitarbeitern schwer zu vermitteln, besonders am Standort Ravensburg, war lange Zeit unsere Entwicklung zum Unternehmen mit bundesweiten Standorten. Denn dann, wenn der Erfolg des neuen Standortes auf sich warten

Aktuelle Entwicklung bei Werkzeugmaschinen und Großwerkzeugen

Lehrlingen ja keiner gesagt welche Gefahr bei seitlichem Schleifen droht. Lehrmeister Römer nahm den Vorfall zum Anlass um uns Azubis über den Einsatz und die Handhabung von Schleifwerkzeugen „aufzuklären“.



Mit Eberhard Waltner begann in meinem Büro die professionelle Werkzeugkonstruktion. Es wurden Großwerkzeuge zur Blechumformung für Kotflügel, Heckklappen, Türen und Innenbleche konstruiert. Die Zeichnungserstellung erfolgte an Zeichenbrettern mit einer Länge von bis zu 8 m. Eine große Konstruktion konnte über 20 Blätter umfassen.

Die größten Blätter waren 1,5 m breit und bis zu 4 m lang. Neben den fachlichen Kenntnissen erforderte diese Konstruktionsarbeit eine sehr gute räumliche Vorstellung, denn die 3-dimensionalen Körper entstanden nur im Kopf. In den Gesamtzeichnungen Draufsicht Unterteil, Draufsicht Oberteil und in den Hauptschnitten entstand die Konstruktion. In den zeichnerischen Darstellungen war es wichtig, das Wesentliche herauszuheben. Die Sauberkeit der Zeichnung und die Handschrift (Normschrift) zeichneten zudem die persönliche Note des Konstrukteurs aus.

seits nicht mehr auf dem markierten Jakobsweg, und unser Weg passt andererseits nicht mehr zu den Beschreibungen des Buches. Auch andere Orientierungshilfen wie Sonne, Wind und Meer fehlten uns in dieser Situation.

Gebhard glaubte es besser zu wissen und trabte voran. Ich selbst traute zwar dem Braten nicht, doch sollte ich schon gleich am ersten Tag aus Protest stehen bleiben oder gar eine andere Richtung einschlagen? Das wollte ich keineswegs – also folgte ich wenn auch mürrisch und misstrauisch meinem Freund. Zirka 30 Minuten später hatten wir den Salat. Genau bei jener Kirche, an der wir vor 7 Stunden die erste Rast eingelegt hatten, kamen wir zwei verirrte Pilger wieder an. Jetzt war ich an der Reihe. Ich hatte echt keine Lust, den gleichen Weg am nächsten Tag nochmals zu gehen. Kurzerhand entschied ich, wir rufen uns ein Taxi und das bringt uns zu dem am Morgen anvisierten Tagesziel in San Sebastian¹⁵⁴. Unser Lehrgeld (die Taxikosten) betrug 45 €, doch wo lag der Fehler? Abends beim sorgfältigen nochmaligen Lesen der Streckenbeschreibung kam mir die Erleuchtung: wir waren oben auf dem Bergkamm zur falschen Seite hin abgestiegen.

Der Hauptweg nach Santiago – der Camino Francés in Spanien – ist der am besten beschilderte „Haupttrampelpfad“. Den kann man echt schon zwei Stunden vor Sonnenaufgang mit Stirnlampe gehen ohne sich zu verirren. Wir hatten dieses Verfahren zwei Jahre zuvor regelmäßig praktiziert und hatten niemals ein Orientierungsproblem. Doch beim Küstenweg - und ich denke dies wird auch bei vielen anderen Nebenwegen so sein – sollte man unbedingt ein gutes Buch als Streckenbeschreibung mitführen. Doch was nützt dieses gute Buch, wenn es nicht sorgfältig gelesen wird oder wenn von zwei Partnern jeder schneller sein will als der Andere und wenn dabei jeder, statt über den richtigen Weg zu

¹⁵⁴ **San Sebastian:** Berühmtes spanisches Seebad kurz nach der französischen Grenze an der Biskaya. Berüchtigt durch Bombenanschläge baskischer Terroristen (der erste Teil des Weges nach Santiago führt mitten durch baskisches Kernland).

den. Seit Tagen hatten wir Hobbyfahrer mit dem Seniorenrennsportler gefrotzelt: „Walter, am Mont Ventoux machen wir dich nass“. Der Anstieg zum Gipfel auf den letzten 14,5 km ist steil und am Baumlosen Berg bläst meist ein kräftiger Wind. 9,5 km vor dem Gipfel waren die anderen zurückgefallen und ich fuhr alleine neben Walter. Ich fühlte mich hervorragend, war in Bestform aber auch total unerfahren. „Jetzt esse ich noch schnell einen Müsli-Riegel und dann geht es los“, so stellte ich mir meine Strategie vor. Doch der Müsli-Riegel raubte mir den Atem, und Walter war weg. Entnervt hob ich die Hand. Mit dem Seufzer: „i bin Hobbyfahrer – dia plogerei hon i jo gar it nötig¹⁶¹“ lud ich mein Fahrrad in das Begleitfahrzeug. (Dieses Aufgeben hat mir kurz darauf so gestunken, dass ich mein Rad wieder auslud und die restlichen 7,5 km locker hoch fuhr.)

Rückenwind total ist höchstes Radlerglück. Dies erlebte ich zwei Jahre später bei dem zweiten Provence Radurlaub. Diesmal waren mehrere komplette Radsportfamilien – auch meine – mit dabei. In zwei Etappen fuhren wir von Grenoble zu unserem Hotel in Venasque¹⁶², einem kleinen Bergdorf. Wenn der Mistral bläst, dann aus Norden und immer in Richtung Meer. Am zweiten Tag dieser Anfahrt zum Urlaubsort blies dieser Mistral mit unglaublicher Kraft in unseren Rücken. Die Kette auf „Rechts-Außen“ (größter Gang) und mit höchster Kurbeldrehzahl, so rasten wir über Ebenen und Hügel unserem Urlaubsort entgegen. Ich hatte flinke Beine und konnte deshalb dieses berauschte Gefühl auf dem Rennrad ganz besonders genießen...

de France der Mont Ventoux eine der Hauptprüfungen für das Rennen.

¹⁶¹ **Übersetzt:** Ich bin Hobbyfahrer, diese Plagerei habe ich ja gar nicht nötig.

¹⁶² **Venasque:** Das teilweise noch befestigte Dorf liegt auf einem nach drei Seiten hin steil abfallenden Felsen über der Ebene von Carpentras. Es war früher Bischofssitz und gab der Grafschaft Venaissin ihren Namen.