

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

1

Juni 1953



MWM



MOTORENWERKE MANNHEIM AG

KNORRBREMSE GMBH MÜNCHEN

SÜDDEUTSCHE BREMSEN AG MÜNCHEN

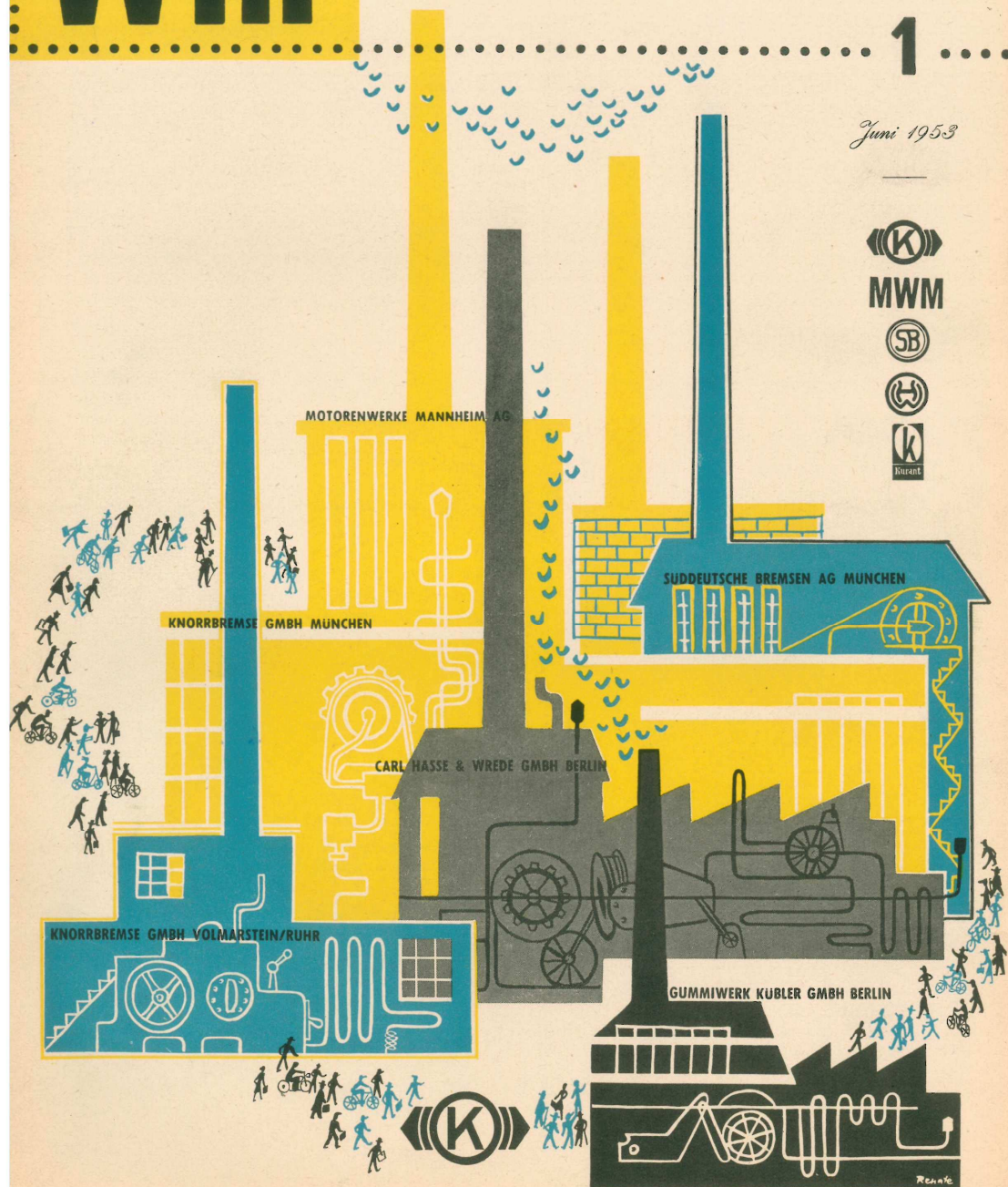
CARL HASSE & WREDE GMBH BERLIN

KNORRBREMSE GMBH VOLMARSTEIN/RUHR

GUMMIWERK KUBLER GMBH BERLIN



Renafe



Juni 1953

Herausgeber:

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft,
München/Berlin
München 13, Moosacher Straße 80

★

Schriftleitung:

Dr. Josef Klösters,
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 67 41

★

Graphik:

Renate Maier-Rothe,
München, Walpurgisstraße 9
Telefon: 4 35 17

★

Verlag und Vertrieb:

Walther de Bouché,
München, Ludwigstraße 17 b
Telefon: 3 23 22

★

Wir machen auf die Heftlasche aufmerksam,
die am Rande der letzten Seite angebracht
ist. Wir beabsichtigen, sobald ein ganzer
Jahrgang der Zeitschrift vorliegt, einen
Einbanddeckel zu liefern.

Druck: Kindler und Schiermeyer Druck GmbH,
München 8, Schneckenburgerstraße 22.

Klischees: Helmut Königer, München 8,
Schneckenburgerstraße 22.



An dieser Stelle wende ich mich das erste Mal an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Betriebe:

Carl Hasse & Wrede, Berlin
Knorr-Bremse GmbH, München/Mannheim
Knorr-Bremse GmbH, Stahlwerk Volmarstein/Ruhr
Gummiwerk Kübler GmbH, Berlin
Motorenwerke Mannheim, A.G., Mannheim
Süddeutsche Bremsen A.G., München

Mir ist durch das Erscheinen dieser Zeitschrift die Möglichkeit gegeben, jeden von Ihnen direkt anzusprechen und Sie zu begrüßen. Ich freue mich, daß die Knorr-Bremse Aktiengesellschaft es Ihnen ermöglicht, durch diese Zeitschrift in engeren Kontakt untereinander zu kommen. Sie wird viel zu berichten haben, denn eine Zeitschrift soll ein lebendiges Spiegelbild unseres Werkslebens sein.

Die Zeitschrift wird ihren schönen Zweck aber nur dann erreichen, wenn die Belegschaftsmitglieder mitarbeiten. Wir wollen ja voneinander wissen, was wir tun. Jeder soll in dieser Zeitschrift seinen eigenen Betrieb wiederfinden. Vom Schaffen unserer Mitarbeiter, von ihren Wünschen und Sorgen soll auf diesen Blättern berichtet werden. Anregungen zu betrieblicher Verbesserung, Erfahrungen aus dem weit verzweigten Arbeitsleben unserer Werke, Berichte über Jubiläen, kameradschaftliches Zusammensein, die Arbeit unserer Jüngsten und vieles andere interessante Geschehen wird und soll die Blätter dieser Zeitschrift füllen. Ich hoffe, daß unsere Belegschaften in München, Mannheim, Volmarstein und Berlin die neue Zeitschrift in diesem Sinne als ein Sprachrohr der Werkfamilie, als Ausdruck des Zusammengehörigkeitsgefühls aller Werksangehörigen begrüßen und aufpassen werden. Damit nicht zuletzt ein frohes Werksbewußtsein gepflegt wird, das uns alle auf unsere Arbeit stolz macht!

Georg Knorr



Das Werk der Knorr-Bremse A.G. in Berlin-Lichtenberg

WAS WIR WAREN - WAS WIR SIND

Der Weg der Knorr-Bremse von Berlin bis München

Manche von uns erinnern sich noch der Zeiten, da an langen Güterzügen im Abstand von mehreren Waggons die Bremser in ihren Bremser-Häuschen an der Kurbel standen. Gings den Berg hinab, mußte die Bremse allein mit der Kraft der Hand angezogen werden. Eine große Geschwindigkeit konnte der Zug infolge verminderter Bremsmöglichkeit gar nicht entfalten. Wäre doch sonst die Gefahr eines Zusammenstoßes oder Unfalls zu groß gewesen.

Bereits kurz nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts beschäftigte sich auch **Georg Knorr** mit der Frage, ob man die Bremsmöglichkeiten auf der damaligen Bahn nicht verbessern und dadurch die Geschwindigkeit und Betriebssicherheit der Eisenbahn steigern könnte. Georg Knorr trat 1884 bei der Firma **K. P. Carpenter** in Berlin ein. Zu dieser Zeit war die Carpenter-Zweikammerbremse bereits in Einführung begriffen. Außerdem wurde zu dieser Zeit eine elektrisch gesteuerte Einkammerbremse für Güterzüge und einige Jahre später eine rein pneumatisch arbeitende Einkammer-Schnellbremse mit Hahnsteuerventil entwickelt.

Das Unternehmen wurde 1890 in die offene Handelsgesellschaft Carpenter & Schulze geändert. Während dieser Zeit arbeitete Georg Knorr an einer Einkammer-Schnellbremse nach seinem Patent vom Jahre 1892, die vor der Bremse von Westinghouse den Vorzug beliebig abgestufter Bremsdruckregelung nach oben und unten hatte. Am 1. Juli 1893 ging die Firma unter

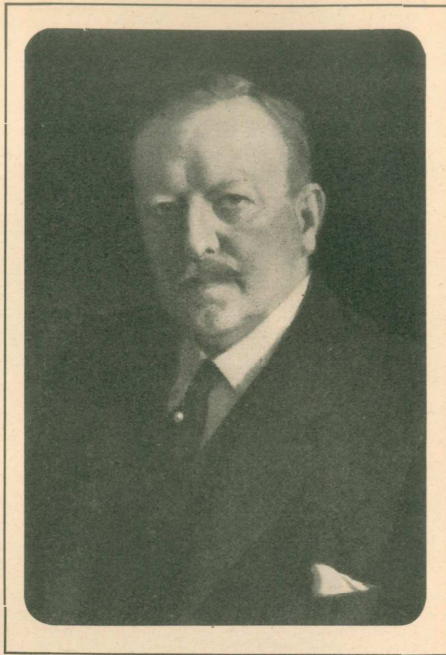
Beibehaltung der bisherigen Firmenbezeichnung in den Besitz von Georg Knorr über. Als sich die Verbesserungsbedürftigkeit der Westinghouse-Bremse herausstellte, konstruierte Georg Knorr 1899 eine neue Einkammer-Schnellbremse, die dann von der damaligen Preußischen Staatsbahn eingeführt wurde und noch heute verwendet wird. Das Unternehmen erhielt dadurch die Grundlage für weitere Entwicklung. 1905 erfolgte dann die Umwandlung der Firma in die Knorr-Bremse G.m.b.H., und die Fabrik wurde auf das Gelände in Berlin-Lichtenberg verlegt.

Durch die Einführung der Einkammer-Schnellbremse wurde eine ungeheure Entwicklung des Personenverkehrs um die Jahrhundertwende und in den kommenden Jahrzehnten ermöglicht. Noch aber stand man vor der Notwendigkeit, auch die Güterzüge mit einer durchgehenden Bremse auszurüsten. Es dauerte bis zum Jahre 1913, bis eine solche Bremse entwickelt war. Sie wurde unter dem Namen „Kunze-Knorr-Bremse“ ein Begriff, zumal sie seit 1918 bei der damaligen Preußisch-Hessischen Staats-Eisenbahn und bei der späteren Deutschen Reichsbahn eingeführt wurde.

Zur Beseitigung weiterer Unvollkommenheiten der vorhandenen Bremssysteme, und da weitere gesteigerte Anforderungen infolge größerer Geschwindigkeit der Züge an die Bremse gestellt wurden, kam es 1925 zur Konstruktion der sogenannten „Hildebrand-Knorr-Bremse“ für alle Zugarten durch ihre Erfinder Dr. Wil-

helm Hildebrand, Dr. ing. Friedrich Hildebrand und Dr. ing. Ernst Möller. Aber auch die Erzeugung der Druckluft für die Bremsen mußte ebenfalls im Zuge der Verbesserung der Bremsen weiter entwickelt werden. Zu der gebräuchlichen Luftpumpe mit Dampftrieb und der althergebrachten Schleppschieber-Steuerung in einstufiger und für größere Leistungen zweistufiger Ausführung des Luftteils kam 1925 die Doppel-Verbund-Luftpumpe mit der Steuerung nach dem Patent des Ing. Nielebock hinzu.

Bei der Gründung der Knorr-Bremse G.m.b.H. Anfang des Jahres 1905 schlossen sich der Ingenieur Georg Knorr, der alleinige Inhaber der Firma Carpenter & Schulze, Berlin, und die Firma Ludwig Loewe A.G., Berlin, zu einer G.m.b.H. zusammen. Diese Knorr-Bremse G.m.b.H. bestand bis zum Februar des Jahres 1911 und wurde dann in einem neuen Gesellschaftsvertrag in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Als Gesellschafter zeichneten der Geschäftsführer der Knorr-Bremse G.m.b.H., Johannes Vielmetter, ferner der Kaufmann Dr. Walter Waldschmidt, Berlin, der Kaufmann Johannes Lilienthal, Berlin, der Ingenieur Albert Petit und der Ingenieur Wilhelm Hildebrandt. Als „Gegenstand des Unternehmens wurde der Erwerb und Fortbetrieb des Handelsgeschäftes der Knorr-Bremse Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die Herstellung von Bremsen aller Art, insbesondere nach der Bauart Knorr und sonstiger Bedarfsgegenstände für Eisen- und Straßenbahnunternehmungen, der Handel mit diesen Artikeln und der Abschluß aller damit in Zusammenhang stehenden Geschäfte sowie jede Art der Beteiligung an anderen Unternehmungen gleicher oder verwandter Art“ genannt.



Johannes Ph. Vielmetter

In den folgenden Jahren und Jahrzehnten entwickelte sich die Knorr-Bremse A.G. zu dem großen, achtunggebietenden Werk, das die Berliner in Lichtenberg kannten. Die Belegschaftsziffer stieg in dieser Zeit auf 6 1/2 Tausend Menschen. Die Güte der Knorr-Bremse eroberte auch weithin den Auslandsmarkt. Viele ausländische Bahnen führten sie ein, und in vielen Ländern hatte bis in den 2. Weltkrieg hinein die Knorr-Bremse die unbestrittene Führung.

Der unglückliche Ausgang des 2. Weltkrieges brachte den schweren Verlust des Stammhauses in Berlin. Es wurde völlig demontiert. Es bedurfte unendlicher Mühen und Anstrengungen und äußerster Findigkeit, um die in vielen Tausenden von Schmalfilmen festgehaltenen Entwürfe und Zeichnungen der einzelnen Teile der Produktion zum Westen herüber zu bringen. Eine spätere Zeit wird einmal erfahren, welche Wege und Möglichkeiten gegangen und ausgenutzt werden mußten, um die Verlagerung dieser wichtigsten Betriebsunterlagen zu bewerkstelligen. Die drohende Gefahr für das Berliner Werk, die mit dem Einmarsch der Russen gegeben war, ließ letzten Endes nur die eine Wahl übrig, die Produktion der Knorr-Bremse in den damals schon zur Knorr-Bremse A.G. gehörenden Werken im Westen und Süden Deutschlands weiterzuführen. Daß dies schließlich reibungslos möglich wurde, ist das Verdienst einiger weniger Männer, die in der damaligen kritischen Übergangszeit Betriebsunterlagen, Techniker und Arbeiter an ihre neue Arbeitsstätte im Westen und Süden Deutschlands herüberbrachten. Über diese Einzelheiten soll in einer späteren Veröffentlichung einmal Näheres mitgeteilt werden.



Wilhelm Hildebrandt



Die Chefsekretärin

Auf mein schüchternes Klopfen ertönte ein gar nicht so zartes, sondern recht energiegeladenes: „Herein!“. Als ich aufatmend die Tür, hinter der ich schon draußen das unverkennbare Geräusch einer Schreibmaschine vernommen hatte, öffnete, stand ich im Vorzimmer der „Gehirnzentrale“ des Werkes. „Aha“, so ging es mir durch den Kopf, „so habe ich mir das auch ungefähr vorgestellt“. Ich stammelte meinen Wunsch, den Chef selbst sprechen zu wollen. Ich hatte aber noch nicht ausgesprochen, da ertönte bereits das Telefon. „Einen Augenblick, bitte“, so wurde mir freundlichst bedeutet, „nehmen Sie doch Platz“.

Es vergingen einige Minuten, es klingelte mehrere Male. Aus den Gesprächsfetzen entnahm ich, daß nach bestimmten Akten gefragt wurde. Die 2. Sekretärin stürzte mit den herausgesuchten Akten hinaus. Dazwischen immer wieder telefonische Anfragen, die das Tippen auf der Schreibmaschine zwangsläufig unterbrachen.

Nach einer Weile wurde mir tröstend noch einmal gesagt: „Es wird noch einen Augenblick dauern“. Wieder Telefonate, wieder Tippen auf der Schreibmaschine. — Dann folgte eine Reihe von telefonischen Anrufen, in denen die Sekretärin mehrere Herren des Hauses zu einer Sitzung mit bestimmtem Termin in das Zimmer des Chefs einlud.

Inzwischen stand die Türe keineswegs still. Boten mit Akten kamen herein, legten diese auf den Tisch und verschwanden mit anderen Akten wieder. Nicht, ohne daß auch hierbei einige erklärende Worte gewechselt wurden. „Na, Fräulein“, so sagte ich, „das geht ja heute morgen ziemlich lebhaft hier zu. Ist das eigentlich immer so?“ — „Ja, das geht ungefähr jeden Tag so. Aber das ist doch eigentlich eine Kleinigkeit. Die schaffen wir schon.“ Ich meine, in ihrer Stimme hätte dabei auch so etwas wie Stolz mitgeschwungen.

„Scheinfirma“ in der echten Firma

Kaufmännischer Nachwuchs in den Motorenwerken Mannheim schult sich freiwillig weiter

Genügt denn die eigene Firma nicht mehr? Sie gibt doch dem kaufmännischen Nachwuchs im Büro tagsüber genügend Arbeit. Aber die kaufmännischen „Stifte“ der MWM dachten anders, sie wollten noch zusätzlich sich auf ihre künftige Arbeit besonders vorbereiten: sie schufen eine Scheinfirma. Damit gaben sie manchem kaufmännischen Lehrling, der nach des Tages Arbeit nur müde und verdrossen zu „Muttern“ heimkehren will, eine nachdenkliche Lehre. Sie sagen ihm damit, daß es noch mancherlei Möglichkeiten kaufmännischer Ausbildung gibt, die in der täglichen Arbeit des Betriebes nicht ausgeschöpft werden.

Eine Scheinfirma bietet ja viele reizvolle Möglichkeiten. Man kann sogar (theoretisch natürlich nur!) der eigenen Firma Konkurrenz machen. Diese Scheinfirma bei MWM brachte vor kurzem ein Sonderangebot über einen Fahrraddieselmotor, Typ DB 50, heraus. Man wies darauf hin, daß man mit dieser Offerte den Wünschen vieler Interessenten entgegengekommen sei und einen Kleindieselmotor konstruiert habe, der sich ganz besonders zum Antrieb von Fahrrädern eigne. Daß bei Abnahme größerer Mengen ein Rabatt auf den regulären Preis von DM 132.— gewährt werde, versteht sich am Rande. Auch erklärte man sich bereit, gegen einen geringen Aufschlag Ratenzahlungen zu gewähren. —

Die Arbeit einer Scheinfirma wird allerdings erst dann interessant, wenn ein reger Verkehr mit Scheinfirmen des In- und Auslandes in Gang kommt. Das haben die Mannheimer kaufmännischen Lehrlinge auch inzwischen schon lange fertiggebracht. Als sie erstmalig auf einer Ausstellung von Scheinfirmen im Jahre 1950 in Wiesbaden und Linz (Österreich) ebenfalls mit ihrer Firma und einem ansprechenden Ausstellungsstand vertreten waren, konnten sie feststellen, daß gerade ihre Arbeit großes Interesse fand. 1951 präsentierten sie sich mit ihrer Scheinfirma auf einer Ausstellung in Mannheim. Wie groß das Interesse an dieser Ausstellung war, geht daraus hervor, daß 2 500 Besucher sich diese Ausstellung ansahen.



Schon die Kleinen spielen gerne in einer „Scheinfirma“

Im gleichen Jahre war auch die Scheinfirma der MWM auf einer Ausstellung in der Schweiz vertreten. Selbstverständlich wird hierbei nur die kaufmännische und nicht etwa die technische Seite dieser Firmenarbeit gezeigt.

Es erfordert schon Freude und Idealismus von allen kaufmännischen Lehrlingen der MWM, wenn sie sich jeden Mittwoch von 15.30 bis 18.00 Uhr zur Arbeit in ihrer Scheinfirma zusammenfinden. Diese 30 Jungen sind mit Eifer dabei und teilen sich abwechselnd in die Funktionen des Chefs, des Einkäufers, des Werbeleiters usw. Sie erachten diese Arbeit für so wertvoll, daß sie sie noch ein ganzes Jahr nach Beendigung der Lehre weiterführen.

Dazu kommen noch Unterrichtsstunden im kaufmännischen Rechnen, Buchhaltung und Korrespondenz, die wöchentlich einmal für die Dauer von 2 bis 3 Stunden durchgeführt werden. Sie stellen eine Ergänzung der Arbeit der Berufsschule dar und beweisen den ernsthaften Willen der Leitung des Werkes, den kaufmännischen Lehrlingen eine gute Grundlage für ihren weiteren Lebensweg mitzugeben.

Ja, das ist die Berliner Luft

Die Berliner Luft war schon immer etwas eigenes. Sie ist grade kein sanitäres Säusel. Damals, als Berlin noch des Reiches Hauptstadt war, war die Luft dieser Stadt von einem stolzen Bewußtsein erfüllt, da man doch etwas vorstellte und bedeutete. Das ist aber auch heute wieder der Fall, wenn auch gleichsam mit umgekehrten Vorzeichen. Denn nun ist Berlin auf die Hilfe der anderen weithin angewiesen. Seine Inselage als Vorposten der Freiheit hat noch mehr als früher den nüchternen, intelligenten und kampfbereiten Willen der Berliner geprägt.

Auch die Industrie Berlins zeigt heute diesen entschiedenen und gradlinigen Geist. Manche großen Werke gingen bei der Teilung dieser Stadt in die östliche und westliche Hälfte dem Wirtschaftspotential des Westens verloren. Zerstörungen, Demontagen und ausgeräumte Werkshallen waren das Zeichen des Zusammenbruchs. Aber mit unverminderter Kraft ist man an den Wiederaufbau gegangen, hat neu investiert und kann mit einer achtunggebietenden Produktion wieder aufwarten.

Das ist auch abzulesen an der Entwicklung und dem Wiederaufbau der Firma Hasse & Wrede in Berlin-Britz an der Mariendorfer-Allee. Der Name dieser Firma, der in wichtigen Stahlbuchstaben auf manchen modernsten Drehbänken angebracht ist, ist Zeugnis für gute deutsche Wertarbeit.

Bereits 1892 wurde dieses Werk in Berlin an der Fennstraße gegründet. Carl Hasse und Julius Wrede sind die Begründer. 1912 erfolgt ein Neubau des Werkes auf der Christianiastraße, der man später den Namen Osloer Straße gab. Doch damit ist der Ausbau noch

nicht beendet. 1939 bis 1941 erstet ein Neubau im Berliner Stadtteil Marzahn. Hier werden im wesentlichen die Drehbänke erstellt, die den Namen der Firma in aller Welt bekannt machen. Die Gesamtleitung der Firma betrug in den letzten Jahren vor dem Kriege und während des Krieges 4 1/2 Tausend Menschen. Aber auch hier vollendet sich das Schicksal des verlorenen Krieges besonders deutlich: Der 20. April 1945 ist der letzte Arbeitstag im Werke Marzahn. Von da ab ist dieses Werk für die Firma verloren.

Als man nach dem Zusammenbruch in den Werkhallen von Britz mit der Arbeit wieder beginnen will, stellt man fest, daß im wesentlichen nur noch leere Hallen vorhanden sind. Die Russen hatten nach ihrem Einmarsch so ziemlich alles mitgenommen, selbst diejenigen Maschinen, die „niet- und nagelfest“ waren. Es bedarf unendlicher Mühen und Schwierigkeiten, um aus dem Schrott und alten Maschinenteilen, die man bei benachbarten Firmen findet, eine kleine Produktion in Gang zu bringen, die zunächst ca. 40 Arbeiter beschäftigt. Man baut zunächst kleine Leierwagen mit Stahlrädchen, die in der damaligen Zeit der Hamsterfahrten ein begehrter Artikel sind und wie „warme Semmel“ abgehen. Ohne zeichnerische Unterlagen — denn diese waren restlos beim Einmarsch der Sieger vernichtet worden — geht man an die Herstellung von einfachen Walzen, Pumpen usw. Lediglich das gute Gedächtnis und der technische Sinn einiger alter Meister hilft hier weiter. Auch Holzbearbeitungsmaschinen, aus kräftigen Gußstücken geformt, werden in das Produktionsprogramm der Firma mit aufgenommen.

Wiederum bringt die Blockade Berlins, die am 25. Juni 1948 beginnt, neue, noch vorherzusehende Schwierigkeiten.

Zunächst kommt der Betrieb vollständig zum Erliegen. Auch wenn später eine kleine Besserung eintritt, so ist diese Blockade, die bis zum 12. Mai 1949 dauert, doch beinahe der Ruin der gesamten Produktion.

Erst nach Beendigung dieser Blockade kann man an die Tradition des Werkes anknüpfen, nämlich an den Werkzeugmaschinenbau. Zwischen der Berliner Abteilung der Fa. Hasse & Wrede und der Abteilung in Mannheim trifft man die Vereinbarung, daß in Berlin nur die leichteren Teile der Drehbänke hergestellt werden. Man teilt die Herstellung dieser Maschinen in Baugruppen auf. Nur die kleineren Aggregate, wie etwa die Vorsatzgetriebe mit den Spindelkästen werden in Berlin hergestellt, während die Montage der Maschinen in Mannheim vorgenommen wird.

Die Wiederaufnahme der Arbeit im Berliner Werk wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht die Werke München und Mannheim der Knorr-Bremse A.G. auch Fertigungsmaschinen den Berlinern zur Verfügung gestellt hätten. Wesentlicher aber war der Einsatz der Berliner Arbeiter selbst. Was von ihnen damals in den ersten Zeiten nach dem Zusammenbruch zum Wiederaufbau der Firma, zur Inangasetzung der Produktion geleistet worden ist, verdient höchstes Lob. Sie mußten in ungeheizten und z. T. offenen Hallen arbeiten, sie nützten nicht die Zeit zu Hamsterfahrten, sondern arbeiteten mit knurrendem Magen. Dazu kamen die weiten Anmarschwege, die beim Fehlen fast jeder Verkehrsverbindung oft stundenlang zu Fuß zurückgelegt werden mußten. Der Berliner Arbeiter ist schon von Hause aus an weite Wege zur und von der Arbeitsstätte gewöhnt. Aber die damaligen Wegezeiten übertrafen doch oft bei weitem seine Vorstellung und sein Maß. Dabei brachten die Arbeiter selbst zum größten Teil noch ihr Werkzeug mit, da die Firma es ihnen nicht zur Verfügung stellen konnte.

Carl Hasse & Wrede in Berlin-Marzahn



Die Rad-Schuhe genühten nicht

Umsichtige Arbeiter verhüteten bei MWM größeren Schaden

Der Abtransport der schweren Dieselmotore bei den Motoren-Werken Mannheim gestaltet sich etwas schwierig, da zur Verladung auf die Schiene kein Gleisanschluß im Werke zur Verfügung steht. Darum müssen die Waggon mit Trecker durch die Stadt zum Werke gefahren werden. Auf dem Innenhof des Werkes wurde eine Ablauframpe angebracht, um die Waggon vom schweren Straßenfahrzeug über Schienen auf die Drehscheibe und von dort in die Werkshallen zu bringen. Maßgebliche Stellen der Bundesbahn hatten die Ansicht vertreten, daß zum Bremsen der Waggon hinter der Ablauframpe lediglich die Rad-Schuhe genügen würden. Doch die zuständigen Meister und Arbeiter, die hier tätig waren, schufen eine weitere Sicherung, indem sie auf der Ablauframpe noch eine schwere Holzschwelle anbrachten. Bereits in 2 Fällen hat sich deutlich

die Notwendigkeit ergeben, diese zusätzliche Sicherung einzubauen. Wäre doch sonst ein schwer übersehbarer Schaden an Material und Menschen eingetreten.

Man denke nur, daß beim Hinaufzerren der Waggon auf die Ablauframpe das Zugseil reißen könnte. Wenn die Waggon neben ihrem Eigengewicht dann auch noch Dieselmotore bis zu 27 t Gewicht geladen haben, welche Last und welches Gewicht würden dann voller Wucht auf die Werkshallen zufahren! Es muß lobend anerkannt werden, daß die Meister und Arbeiter an dieser Stelle gut aufgepaßt haben. Gegenüber so mancher Gedankenlosigkeit und Nachlässigkeit im Betriebe wurde an dieser Stelle bewiesen, daß selbst gegen amtliche Gutachten die Arbeiter mit Erfolg bestrebt waren, das Werk und die Kameraden vor größerem Schaden zu bewahren.



Der Werk-„Schutzengel“

Zeichnung: Willi Kleppe

DER UNFALL TEUFEL FÜHRT EIN SCHADENFROHES KONTO



Unvorsichtigkeit im Betrieb führt zu Krankheit und Verdienstaussfall

Man kann sich gewiß an die Gefahr gewöhnen. Wo aber Gefahr im Betriebe lauert, wo der ständige Umgang mit Maschinen erhöhte Gefahrenquellen schafft, darf die Aufmerksamkeit nicht einschlafen. Rechnet man einmal um, was bei Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften an Krankheitsdauer und Verdienstaussfall herausspringt, so ist diese Summe z. T. für die Familien der betroffenen Arbeiter recht fühlbar. Wir wollen in der folgenden Tabelle keinem bestimmten Arbeiter einen Vorwurf machen und ihn vor seinen übrigen Kollegen anprangern. Aus diesem Grunde nennen wir auch weder Name noch Werk. Über diese kleine Tabelle freut sich der Unfallteufel besonders.

Wir erfuhren von folgenden Fällen:

Art des Unfalls	Lohnausfall DM	Krankengeld DM	Lohnausgleich durch die Firma DM	Einbuße an Verdienst DM
Der Arbeiter X hat sich auf dem Wege zur Arbeit mit seinem Fahrrad an einen Lastkraftwagen gehängt. Er stürzte und zog sich einen Schädelbruch und andere Verletzungen zu.	netto 610,—	363,—	57,—	190,—
Der Arbeiter K steckte den Finger durch das Drahtgitter des Gebläses am Härteofen. Er erlitt einen Fingerbruch durch den Ventilator.	netto 420,—	272,—	—	148,—
Vor einem Kalandar befand sich ein Loch im Fußboden. Es wurde lange Zeit nicht beachtet und gemeldet. Der Arbeiter Z. trat mit dem Fuß hinein und brach sich den Unterschenkel.	netto 740,—	417,—	73,—	260,—

Wenn die Bremsen nicht gewesen wären!

Kraftfahrer und Lokführer wissen, daß sie sich auf die Knorr-Bremse verlassen können.

Beherrzter Schrankenwärter stoppte rechtzeitig den Zug

„Das hat nochmal eben gut gegangen.“ So sagt Lokführer W., als er aus der Lok herausklettert, die am Dienstag, den 10. Februar 1953 am beschränkten Bahnübergang des Tiergartens in Essen-Werden hart vor einem Pkw zum Stehen gekommen ist. Denn das hätte an diesem Morgen um 8.11 Uhr sehr leicht ein schweres Unglück geben können, dessen Verhinderung nur der Umsicht und Entschlossenheit des Schrankenwärters Ludger S. zu verdanken ist.

An diesem Morgen kam ein Pkw des Herrn T. den stark abschüssigen Bernsauweg herab, und zwar lief er ohne Motor. Offensichtlich wollte der Fahrer den Motor gerade auf dem Schienübergang anwerfen. Doch der Motor versagte, der Wagen blieb auf der Schiene stehen. Das Unglück wollte es, daß im gleichen Augenblick bereits ein Zug gemeldet war. Wie wurde nun das Unglück verhütet? Hören wir darüber den Schrankenwärter S.:

„Vom Bahnhof Essen-Werden bekam ich die Meldung, daß der PZ 2161 vor kurzem aus dem Bahnhof abgefahren sei. In dem Augenblick, als ich zur Winde gehen und die Schranken herunterdrehen-will, biegt ein Auto vom Karl-Bernsau-Weg auf den Bahnübergang ein. Ich wollte es durchlassen, denn soviel Zeit war noch. Da stoppte der Wagen mitten auf den Schienen. Mit den vorderen Kotflügeln stand er über Gleis 1, auf dem der Zug herankam. Das Wagenheck befand sich ungefähr über Gleis 2, und auf diesem Gleis war ein Zug aus Essen-Hauptbahnhof angemeldet. Ich drehte mich sofort um, rannte in mein Schrankenwärterhaus und riß die rot-weiße Signalfahne aus der Lederhülle. Dann rannte ich mit der Signalfahne dem heranfahrenden Zug entgegen. Der Lokführer „schaltete“ sofort. Es war Rettung in höchster Not, denn hart vor den Kotflügeln des Pkw blieb die Lok stehen.“



Das ist der Übergang am Werdener Tiergarten. Hart vor der Lok stand der Pkw. Er wäre unweigerlich gefaßt worden.

„Es hat ja mächtig geknirscht und gekracht, als ich so plötzlich bremsen mußte. Aber Hauptsache, daß nichts weiter passiert ist.“ So erzählt uns noch der Lokführer. Schrankenwärter und Lokführer haben dann den störischen Pkw, der nicht vorwärts und rückwärts wollte, kräftig angefaßt und von den Schienen geschoben. Der Zug fuhr weiter...

Nochmal hat's gut gegangen. Wenn allerseits gut aufgefaßt wird und die Bremsen in Ordnung sind, kann so leicht auch nichts passieren. Wir wollen hoffen, daß dem beherrzten Schrankenwärter und dem aufmerksamen Lokführer von der Eisenbahndirektion Essen eine Anerkennung für ihr umsichtiges Verhalten nicht versagt worden ist.

Im Notfall hält der Zug schnell

Am 8. August 1952 hätte es an der Münsterstraße in Castrop-Rauxel bald stark „gebumst“. Es war in der Nacht um 1.45 Uhr, als auf der Strecke Dortmund-Bövinghausen ein Pkw durch die geschlossene Schranke stieß und auf den Schienen zum Stehen kam. Durch den Aufprall war der Motor des Wagens so beschädigt worden, daß er nicht mehr weiterfahren konnte. Anscheinend waren aber auch Fahrer und Beifahrer so „groggy“, daß sie nicht einmal merkten, daß sie sich in einer höchst bedrohlichen Lage befanden. Denn die geschlossene Schranke, die sie mit ihrem Wagen durchbrochen hatten, deutete unmißverständlich an, daß „ein Zug sich näherte“, wie es im amtlichen Eisenbahn-Deutsch so schön heißt. Aber für diese Feinheiten der Orthographie waren die beiden Fahrer im Augenblick weniger aufgeschlossen. Ein Glück nur, daß wenigstens der pflichtgetreue Schrankenwärter E. mit Schrecken diesen Vorfall festgestellt hatte und seinerseits sofort handelte. Er lief dem gemeldeten Zug entgegen, und mit Signalfahne und Signalhorn brachte er ihn kurz vor dem Straßenübergang zum Halten. Erst da dämmerte es den Insassen des Pkw, daß sie noch im letzten Augenblick dem Tode entkommen waren. Vielleicht denken sie einmal daran, daß auch diese ihre Rettung der Güte der Knorr-Bremse zu verdanken war, deren Herstellung sich täglich viele unbekannte deutsche Arbeiter widmen.



Zeichnung: Rudi Reick, Essen

Im letzten Augenblick rannte der Fußgänger über die Straße

Seit der Einführung der Knorr-Druckluftbremse am Lkw haben auch die Fahrer unserer schweren Lastzüge selbst bei starkem Gegenverkehr auf belebten Straßen ein größeres Zutrauen zu ihren Fahrzeugen wieder gewonnen. Das war auch deutlich sichtbar, als am 3. Februar 1952 in der Nähe des Bahnhofs Essen-Altenessen ein größeres Unglück durch die Knorr-Bremse am Lkw noch in letzter Sekunde verhindert wurde.

Denn an diesem Tage fuhr morgens in der Frühe ein schwerer Lkw mit Anhänger in Richtung Essen. An der Straßenunterführung des Bahnhofs Essen-Altenessen wollte plötzlich ein Fußgänger von der linken zur rechten Straßenseite hinüberwechseln und rannte kurz vor dem heranfahrenden Lkw auf den Fahrdamm. Er konnte aber auf der anderen Seite der Straße nicht auf den Bürgersteig kommen, da dort eine Baubude in voller Breite den Bürgersteig einnahm. Verwirrt rannte er nunmehr auf der Straße weiter, um den rettenden Bürgersteig zu suchen. Gleichzeitig näherte sich aus der entgegengesetzten Richtung ein Straßenbahnzug in schneller Fahrt. Durch Fußgänger und Straßenbahn wurde für den Fahrer des Lkw, der an dieser Stelle mit 40 Stundenkilometern fuhr, das Straßenprofil noch mehr eingengt. Es blieb ihm nichts anderes übrig, als Lkw und Anhänger stark zu bremsen. Mit schleifenden Rädern rutschte er noch einige Meter weiter nach vorne, kam aber so schnell zum Halten, daß er weder mit der Straßenbahn noch mit dem Fußgänger in Berührung geriet.

Dem Lkw-Fahrer war hinterher etwas leichter ums Herz, da er wußte, daß die kurz vorher erfolgte Bremsuntersuchung ihm auch diesmal bestätigt hatte, daß die gute Knorr-Druckluftbremse in Ordnung war.

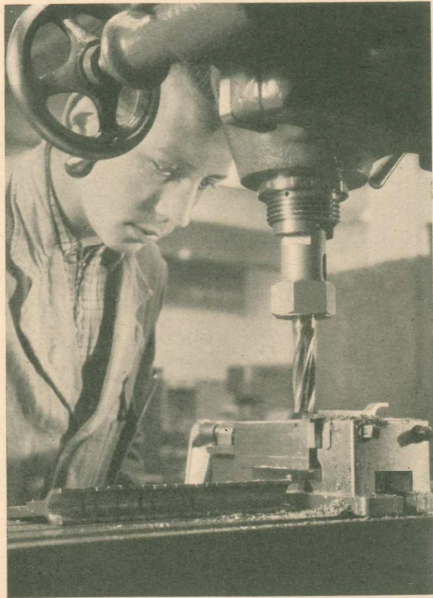
„Die verdammten Bengels fuhr einfach davon“

Das umgestürzte Dreirad lag auf der Schiene.

Am 8. Oktober 1952 fuhr ein Dreirad, ein Tempolieferwagen, auf der Buerer Straße von Gelsenkirchen-Horst nach Essen. An der ebenerdigen Bahnkreuzung in Höhe der Zeche Hugo waren die Schranken geschlossen. Hatte der Fahrer in diesen frühen Morgenstunden — es war 3.59 Uhr — die geschlossenen Schranken nicht gesehen? Jedenfalls fuhr er mit voller Wucht gegen die Schranke und bog diese quer zur Richtung der Schiene. Der Wagen kippte um und blieb auf den Schienen liegen. Der Schrankenwärter wußte, daß ein Zug in kürzester Zeit heranbrausen würde, ergriff die Signalfahne und rannte diesem entgegen. Gott sei Dank klappte es, daß die Lok etwa 20 Meter vor dem Bahnübergang zum Stehen kam. Als der Schrankenwärter sich zur Unfallstelle zurückbegab, erlebte er eine große Überraschung. „Da hatten doch die Bengels in der Zwischenzeit ihren Tempo-Dreirad-Lieferwagen selber wieder aufgerichtet und waren unerkant davongebraust, da die eine Schranke noch ein wenig offen stand. Die Bahn muß also den Schaden selbst bezahlen.“ So sagte er uns.

Die Junioren der Werke und ihre Lehrwerkstatt

Lehrlingsausbildung bei der Süddeutsche Bremsen A.G. München — Theorie und Praxis



So fängt es meistens an: mit den einfachsten Handgriffen muß sich der Lehrling zunächst vertraut machen. So einfach sind diese nämlich gar nicht. Wer von den Erwachsenen (natürlich die Facharbeiter und älteren „Kollegen“ ausgenommen!) kann schon einen richtigen Strich mit der Feile machen! Soll mal einer nach-

machen. Da wird er schon merken, wie schwer das ist. Mit der Säge ist es genau so. Da ist die Probe schon etwas schwerer, denn der Lehrling muß in ein rechteckiges Metallstück genau parallele Sägestriche einfügen. Die kann man nicht mehr hinterher ausradieren wie bei der Bleistiftzeichnung. Die haften immer auf dem Probestück, entweder zum Stolz oder zur Schande des Lehrlings.

Dann kommt das Hämmern, Meißeln, Bohren. Das geht zunächst mal ein halbes Jahr lang so weiter. Denn wichtig ist zunächst, daß die Lehrlinge das Werkzeug und den Hammer besonders richtig in den Griff bekommen.

Ein Tag in der Woche gehört der Berufsschule. Doch die Betriebe lassen es sich angelegen sein, den Unterricht der Berufsschule zu ergänzen. Jeder Lehrling führt ein Berichtsheft. So ist es in Mannheim und München, aber auch bei Hasse & Wrede in Berlin. Der Meister prüft die Hefte und streicht die Fehler an. Zur Ausfüllung dieser Berichtshefte gehört schon ein gutes Wissen. Da wird eine Schablone entworfen oder ein Ankerklotz mit Zubehör, oder da steht ein Kapitel aus der Kegellehre und der Längenlehre.

Schon bei der Aufnahme der Lehrlinge im Werk wird ein gewisser Maßstab angelegt. Der persönliche Eindruck ist zunächst entscheidend, aber auch die soziale Herkunft spielt eine Rolle. Oft war schon der Vater und Großvater ebenfalls im Werke tätig, und eine Facharbeiter-Tradition hat sich bereits gebildet. Meistens stellt man fest, daß in der ersten Zeit der Eifer der Lehrlinge groß ist. „Die gehen ran, als wollten sie die Werkstatt abreißen“, sagt uns ein erfahrener Meister. „Das war damals bei uns auch so, als wir angingen, denn da hatten wir noch Kräfte im Überfluß und wußten sie nicht recht anzuwenden. Allerdings hatten wir damals noch keine so nette Umgebung in einer eigenen Lehrlingswerkstatt.“



Frohe Kinder auf Föhre

Die Kinderlandverschickung der Betriebe der Knorr-Bremse A.G. geht unentwegt weiter

Unter dem Kindertransport, der im letzten Herbst von München zum Kindererholungsheim der Knorr-Bremse A.G. nach Nieblum auf Föhre ging, befand sich auch die kleine 11-jährige Helga M. Ihre Eltern erhielten einige Tage später einen Brief, in dem die kleine Helga u. a. schrieb:

„... wir kamen am letzten Donnerstag gut hier an. Als ich am anderen Tage zum ersten Mal das große Meer sah, war ich ganz erstaunt, daß es soviel Wasser auf einmal gab. Aber baden durften wir sofort noch nicht. Die Schwester sagte uns, wir müßten uns erst an das Klima der See gewöhnen. Morgen gehen wir zum ersten Mal zum Strand und dürfen auch ins Wasser. Darauf freue ich mich jetzt schon. Auch das Essen schmeckt mir sehr gut. Bald schreibe ich Euch wieder...“



Carl Benz

Von Carl Benz bis zum MWM-Diesel

Der blau-weiße MWM-Wimpel über Flußläufen und Meeren

Als das Motor-Frachtschiff „Hermann Krabb“ im Jahre 1912 den Atlantik überquerte, war im wahren Sinne des Wortes die treibende Kraft dieses stolzen Schiffes eine Dieselmotoren-Doppelanlage, die aus den Werkstätten der Motoren-Werke Mannheim hervorgegangen war. Diese Pionierleistung des Mannheimer Werkes ließ die Fachleute in der ganzen Welt aufhorchen, war es doch das erste deutlich sichtbare Kennzeichen für die große technische Entwicklung, die man beim Bau der Diesel-Motoren in den Mannheimer Werken zurückgelegt hatte. Eine Kette ununterbrochener Bemühungen und Erfindungen — und wie heute festgestellt werden darf — viele Jahrzehnte technischer Erfahrungen im Entwurf und Bau von Verbrennungsmotoren und in ihrer Anpassung an die besonderen Erfordernisse der verschiedenen Anwendungsgebiete führten zu der besonderen Güte der MWM-Motore.

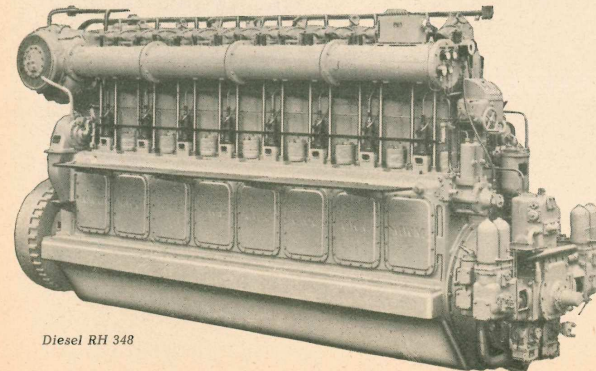
Am Anfang der Entwicklung der Motoren-Werke Mannheim steht der Name: Carl Benz. Denn seiner schöpferischen Persönlichkeit verdanken die Motorenwerke Mannheim ihre heutige Weltgeltung. Als der Maschinenbauer Carl Benz in der Sylvester-Nacht 1879/1880 zum ersten Mal als Krönung langjähriger Bemühungen den ersten Zweitakt-Gasmotor in Gang setzte, begann damit eine Kette erfolgreicher Erfindungen, die das technische Antlitz unserer Zeit neu prägten.

Um 1900 begann man mit dem Bau von Diesel-Motoren. Ein neues Patent vom 14. März 1909 verwirklichte erstmalig den Gedanken des Vorkammer-Verfahrens. Eine kompressorlose Viertakt-Dieselmachine wurde 1920 auf den Markt gebracht. Auch hier übertrafen die Erfolge alle Erwartungen.

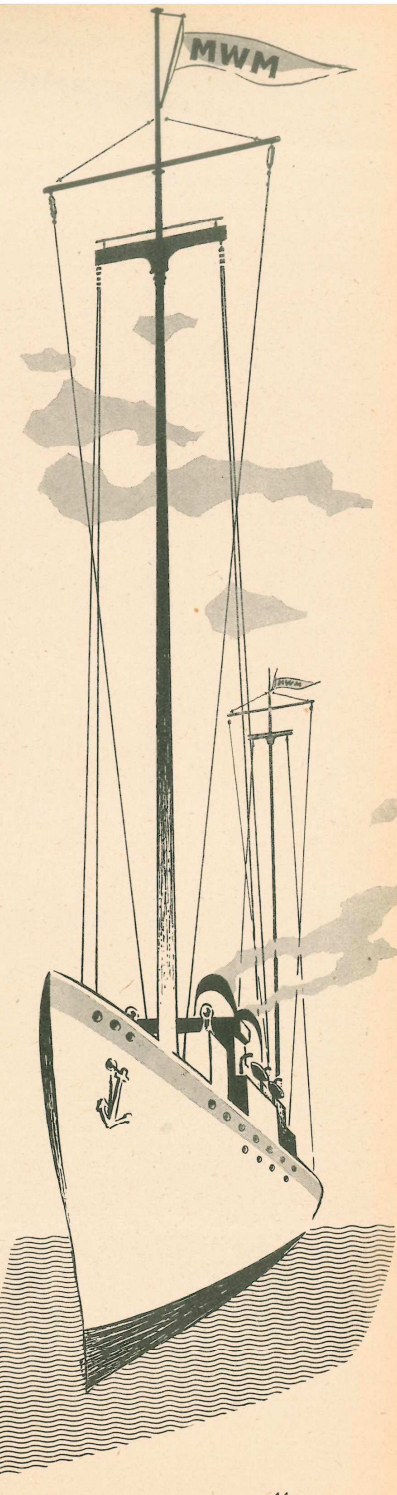
Seit dieser Zeit stieg die Produktion derart stark an, daß ein Teil dieser Firma, nämlich der „Stationäre Motorenbau“ der Fa. Benz & Cie. vom Automobilbau getrennt und unter dem Namen: „Motorenwerke Mannheim A.G.“, vorm. Benz, Abteilung: „Stationärer Motorenbau“, selbständig wurde.

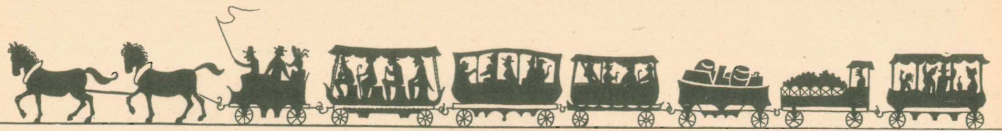
Die verschiedenen Anwendungsgebiete des Motors erforderten eine ständige Anpassung der Struktur des Motorenbaues. Die Landwirtschaft baute stärkere Maschinen in ihren Betrieben ein und erforderte besonders staubdichte Abkapselung der Motore. Das gleiche galt von Maschinen im Straßenbau. Bei Entwässerungsarbeiten, im Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr, in Sägewerken, an Hochöfen und Energiezentralen, überall wurde der MWM-Dieselmotor ein Begriff für Werthaftigkeit.

Der blau-weiße Wimpel mit dem Zeichen MWM in der Flußschiffahrt und auf den Meeren kündigt von der Leistung und dem Namen der Motorenwerke Mannheim.



Diesel RH 348





VOLMARSTEIN grüßt von der RUHR

Auf den Höhen von Volmarstein am Südostrand des Ruhrgebietes, hoch über dem glitzernden Flußlauf der Ruhr, verbindet die Werksbahn die Knorr-Bremse G.m.b.H., Stahlwerk Volmarstein, mit der nahegelegenen Bahnstrecke. Diese Bahn wurde 1825 bis 1827 von dem Industriepionier und damaligen großen Unternehmer an der Ruhr, Friedrich Harkort, gebaut. Sein Name lebt auch im Harkort-See weiter, der unweit Volmarsteins durch die Stauung der Ruhr entstanden ist. Allerdings war diese Bahnlinie in der Zeit ihrer Gründung noch keine Dampfeisenbahnlinie. Die Wagen wurden von Pferden gezogen. Die Schienen bestanden aus Holz und waren mit Stahlblech umkleidet. Immerhin sind die Volmarsteiner Arbeiter des Stahlwerks der Knorr-Bremse stolz darauf, daß ihre Werksbahn noch älter ist als die erste Eisenbahnstrecke, die zur Eröffnung des Eisenbahnverkehrs zwischen Nürnberg und Fürth gebaut worden ist. Der Wanderer, der aus dem Ruhrtale zur Burgruine Volmarstein emporsteigt, vermutet nicht so leicht hier oben hin-

ter dem Städtchen langgestreckte Hallen und Gebäude eines nicht unbedeutenden Industriewerks, nämlich der Knorr-Bremse G.m.b.H. Und doch fügt sich auch das Bild dieser Werkshallen organisch in den Höhenzug des Ardey-Gebirges ein, über dem sich ein grauer, dunstiger, bleierner Himmel spannt, das Kennzeichen des Ruhrgebietes überhaupt. So ist auch die Verkehrslage dieses Werkes nicht gerade günstig zu nennen. Weder Wasserstraße noch Eisenbahn berühren das Werksgelände. Von hier führt lediglich eine Schienenspur, die obengenannte älteste Bahnstrecke Deutschlands, nach Silschede und gewinnt Anschluß an den Bahnhof einer Nebenstrecke der Bundesbahn. Dafür hat das Werk aber den nicht zu unterschätzenden Vorteil, seinen Gießereischutt, wie verbrauchten Sand, Schlacke usw., auf eigener Halde, direkt beim Werk gelegen, kippen zu können. Das Werk kann bereits auf ein Bestehen von über 100 Jahren zurückblicken. 1845 gründete Christian Schüttler, der aus dem Gebiete bei Waldeck stammte, an dieser Stelle eine kleine

Tiegelschmelzerei. Einige Jahrzehnte später wurden mehrere Kupolöfen aufgestellt, in denen das Eisen geschmolzen wurde. Im Jahre 1911 trat der Unternehmer Peyinghaus als stiller Teilhaber in die Firma ein. 1912 wurde der Name der Firma in „Schüttler & Peyinghaus G.m.b.H.“ umgewandelt. Ab 1915 nannte sich die Firma „Eisen- und Stahlwerk Walter Peyinghaus“. 1938 ging die Firma über auf die Firma „Knorr-Bremse Aktiengesellschaft, Berlin-Lichterfelde“.

Um die Mitbenutzung der ältesten Bahnstrecke Deutschlands, die eine Zechenbahn darstellte, entstand zwischen der Firma Peyinghaus und dem Bergwerksdirektor Hilgenstock, der kurz zuvor das Gut Steinhausen vom Freiherrn von Hövel erworben hatte, ein Prozeß. Denn da diese Werks- oder Zechenbahn in einer Länge von etwa 1300 m durch das Gut Steinhausen führte, war vom Bergwerksdirektor Hilgenstock die Benutzung dieser Anschlußbahn, die für das Werk von entscheidender Bedeutung war, untersagt worden. Der Prozeß um die Weiterfüh-

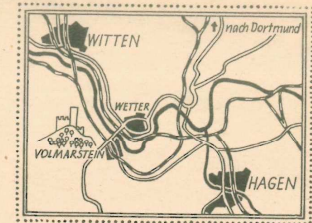
rung dieser Bahn dauerte 6 Jahre. Er wurde zunächst zugunsten des Bergwerksdirektors Hilgenstock vom Landesgericht Hagen entschieden. Das Oberlandesgericht Hamm und das Reichsgericht Leipzig entschieden dagegen zugunsten des Stahlwerks Peyinghaus. Von diesem Zeitpunkt ab bis heute dient diese Bahnstrecke unangefochten dem Transport der Gießereierzeugnisse des Werkes.

Die Produktion des Werkes wurde 1925 des Weiterhin ausgedehnt durch die Übernahme einer französischen Lizenz zur Fabrikation der patentierten Achsbuchse „Isothermos“, die im In- und Auslande bereits eingeführt war.

Das Werk begann in seinen ersten Jahrzehnten mit der Herstellung leichter Teile aus Temperguß und Grauguß. Nach der Jahrhundertwende kamen schwerere Teile aus Temperguß und Grauguß hinzu. 1915, bedingt durch die Erfordernisse des 1. Welt-

krieges, wurde der bisherigen Grauguß- und Temperguß-Gießerei eine Stahlgußgießerei angegliedert. Durch Aufstellung mehrerer Konverter konnte nunmehr auch Bessemer-Stahlguß hergestellt werden.

Zunächst fertigte man Granaten, stellte aber die Produktion rechtzeitig vor Ende des Krieges auf die Fertigung von Gußstücken für die Deutsche Reichsbahn um. Es wurden vornehmlich nach dem 1. Weltkriege Achsbuchsen für Güter- und Personenwagen gebaut. Die Fabrikation des Werkes erstreckt sich heute auf Stahl-, Temper-, Grauguß und Metallguß sowie Kettenerzeugnisse. Die Hauptverwendungsgebiete der Produktion sind der Lokomotiv-, Waggon- und Kraftfahrzeugbau, ferner der Maschinen-, Landmaschinen- und Elektromaschinenbau. Die Herstellung von sogen. Trilex-Autorädern, die besonders ihre Verwendung an schweren Lastkraftwagen finden, stellt heute



ein starkes Produktionsvolumen des Werkes dar. Aus der Verbindung mit der Knorr-Bremse G.m.b.H. seit dem Jahre 1938 ergab sich eine günstige Gelegenheit zum Bau von Elektromagnetschienenbremsen für Schienenfahrzeuge, Oberflächenvorwärmern für Dampflokomotiven und Bremsstromeln. Das weitgespannte Fabrikationsprogramm des Stahlwerks Volmarstein/Ruhr hat zu einer Belegschaft von 1100 Menschen geführt.



UNSERE JUBILARE

IN DER ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 1. JUNI 1953

Knorr-Bremse G.m.b.H., München

Prokurist Walter Hauer feierte am 1. 4. 53 sein 25jähriges Dienstjubiläum.

Knorr-Bremse G.m.b.H., Stahlwerk Volmarstein

40jähriges Werksjubiläum:

Kernmacher August Wiemer am 25. 3. 53
M.-Former Heinrich Wupper am 25. 3. 53

25jähriges Werksjubiläum:

Stahlputzer Karl Hoffmann am 6. 2. 53
Kernmacher Adolf Richter am 25. 3. 53
Beir. Angestellter Paul Walter am 29. 3. 53
Modellkontrollleur Karl Neuhaus am 2. 4. 53

Motoren-Werke Mannheim A.G.

50jähriges Werksjubiläum:

Techn. Angest. Heinrich Sattler sen. am 15. 4. 53

40jähriges Werksjubiläum:

Techn. Angestellter Jakob Orth am 13. 1. 53
Werkmeister Konrad Scheid am 14. 4. 53
Techniker Ernst Hirschfeld am 1. 5. 53

25jähriges Werksjubiläum:

Abteilungs-Direktor Paul Roegler am 1. 6. 53
Schlosser Hugo Dolleschel am 17. 2. 53

Carl Hasse & Wrede

Geschäftsführer Ernst Studinger feierte am 29. 5. 53 sein silbernes Dienstjubiläum

Süddeutsche Bremsen A.G.

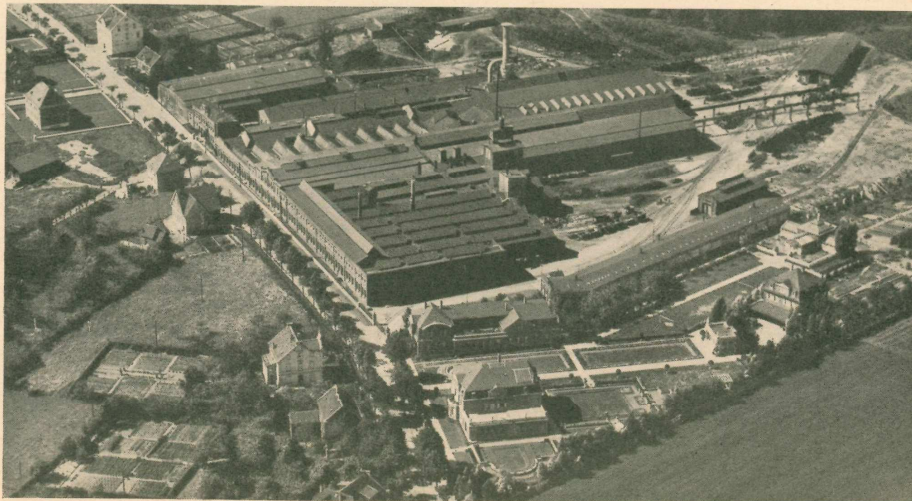
25jähriges Werksjubiläum:

Kontrollleur Michael Betz am 8. 1. 53
Dreher Johann Zangl am 9. 1. 53
Kontrollleur Josef Loidl am 13. 3. 53
Bohrwerksmeister Friedrich Schröder am 13. 3. 53
Ingenieur Fritz Friedrich am 27. 3. 53

Gummiwerk Kübler G.m.b.H.

Sein 40jähriges Werksjubiläum feierte Heizer Gottlieb Poewes am 8. 1. 53

Sein 26jähriges Arbeitsjubiläum feierte Meister Otto Baum am 1. 12. 52



Steuerbremse

Man soll nicht zuviel Geld zum—Finanzamt bringen—
Kleine Winke zur Lohnsteuer-Ersparnis.

Nicht alle Belegschafts-Mitglieder schöpfen bei der Eintragung eines Freibetrages auf der Lohnsteuerkarte die ihnen zustehenden gesetzlichen Möglichkeiten aus, um ihre Lohnsteuer zu ermäßigen. Viele Arbeiter und Angestellte handeln hier aus Unwissenheit, und zwar, obwohl die Wirklichkeit zeigt, daß die in der Steuertabelle eingebauten Pauschalbeträge für Werbungskosten und Sonderausgaben in Höhe von DM 312.— bzw. 468.— jährlich bei vielen Arbeitern und Angestellten weit überschritten werden. Für die Beantragung von Freibeträgen stellen die zuständigen Finanzämter Antragsformulare unentgeltlich zur Verfügung. Die zur Begründung des Antrages darzulegenden Tatsachen müssen, soweit sie nicht von selbst offenkundig sind, glaubhaft gemacht werden.



Im folgenden weisen wir auf Möglichkeiten hin, die sich besonders für Arbeiter und Angestellte häufiger ergeben:

A. Werbungskosten.

1) Zu den Werbungskosten gehören auch Beiträge zu Berufsständen, Berufsverbänden und Gewerkschaften, die von der Lohnsteuer abgesetzt werden können.

2) Doppelte Haushaltführung.

Bei doppelter Haushaltführung werden berücksichtigt: Bis DM 3.— täglich für Verpflegung, Kosten für notwendige Unterbringung (Miete, Heizung, Reinigungskosten) am Beschäftigungsort, Fahrtkosten (III. Klasse) für eine Fahrt zur Familie im Monat.

3) Kosten für Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Es handelt sich hier um Kosten durch Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, aber auch um Kosten, die durch Benutzung eines eigenen Verkehrsmittels, etwa eines Fahrrades, entstehen.

4) Verlorene Wohnungsbauzuschüsse.

Falls ein verlorener Wohnungsbauzuschuß gegeben worden ist, um in den Besitz einer Wohnung zu gelangen, können diese von der Lohnsteuer abgesetzt werden.

5) Umzugskosten.

Allerdings nur ausnahmsweise, soweit diese nicht vom Arbeitgeber ersetzt werden und von Vertriebenen und Ausgebombten vorgelegt werden, die bisher nur behelfsmäßig untergebracht waren.

B. Sonderausgaben.

Dies sind Kosten der Lebensführung, die aus sozialen oder wirtschaftlichen Gründen für abzugsfähig erklärt worden sind. Sie sind teils in voller Höhe, teils begrenzt anrechenbar.

1) Kirchensteuer.

2) Verpflichtungen aus Bürgschaften.

3) Renten, usw.

(Diese Ausgaben sind voll abzugsfähig.)

4) Spenden für gemeinnützige mildtätige Zwecke, auch in Form von laufenden Beiträgen.

5) Beiträge und Aufnahmegebühren für alle Arten von Versicherungen. Besonders zu beachten sind in diesem Zusammenhang Beiträge zu Bausparkassen.

6) Unterhalt an bedürftige Angehörige. Bis zu DM 60.— bzw. DM 100.— monatlich, je nach dem, ob der Unterhaltsempfänger zum Haushalt des Steuer-

zahlers gehört oder nicht. Eigene Einkünfte des Bedürftigen werden nur angerechnet, soweit sie DM 30.— monatlich übersteigen.

7) Ausbildung von Kindern.

Zwangsläufige Unterbringung außerhalb des elterlichen Wohnsitzes, z. B. in Internaten, Fahrt- und Mehrverpflegungskosten beim Besuch auswärtiger Schulen. Kosten für Hochschulstudium nur unter besonderen Umständen und bei Kindern, für die Kinderermäßigung nicht mehr gewährt wird, nur bis zu DM 600.— jährlich.

8) Aussteuer.

Nur in besonderen Ausnahmefällen, wenn z. B. die Tochter, die heiratet, nicht die erste ist, oder wenn die Tochter sehr frühzeitig heiratet und noch keine eigenen Ersparnisse besitzt.

C. Freibeträge von der Lohnsteuer in besonderen Fällen.

Für folgende Gruppen werden Freibeträge in Form von Pauschalbeträgen gewährt: 1. Versehrte. 2. Flüchtlinge. 3. Vertriebene. 4. Totalgeschädigte. 5. Spätheimkehrer. 6. Politisch Verfolgte.

Wer schickt uns Fotos? Wer schickt uns Fotos? Wer schickt uns Fotos?

Schnappschüsse, aber keine gestellten Gruppenaufnahmen!



Es wird der Schriftleitung der Werkzeitschrift der Knorr-Bremse nur recht sein, wenn die Belegschaftsmitglieder möglichst viele Bilder und auch Artikel zur Veröffentlichung in der Werkzeitschrift einsenden. Wir müssen uns allerdings vorbehalten, daß wir Bilder und Beiträge kritisch sichten.

Zunächst zu den Artikeln: möglichst keine Gedichte! Am besten ist es, man schreibt so, wie einem der Schnabel gewachsen ist, und wie man es selbst am liebsten lesen möchte. Das Dichten dagegen sollte man denen überlassen, die davon etwas verstehen. Schiller etwa, denn er hatte ein gewisses Talent dazu. Wenn wir ehrlich sind, müssen wir sogar zugeben, daß selbst seine Gedichte nicht immer gelesen werden. Wer von Euch wäre also so vermessen, anzunehmen, daß gerade sein Gedicht der Mit- und Nachwelt in gedruckter Form erhalten bleiben müßte. Also bitte, möglichst nur Prosa!



Bei den Fotos achtet darauf, daß Eure Bilder das wirkliche Leben einfangen. Bitte keine gestellten Aufnahmen! Auf solchen Bildern machen die meisten Leute ein Gesicht, als ob Ostern und Pfingsten zusammenfielen. Fotografiert dafür lieber den Kollegen Wilhelm, wie er sich gerade den Bauch vor Lachen hält über

Heinrichs neuesten Witz. Fotografiert den Fritz, weil er das gerade nicht bemerkt hat, wenn er etwa an der Drehbank eine knifflige Reparatur ausführt. Das sind die Bilder, die wir brauchen. Schnappschüsse nennt man sie mit Recht und nicht gestellte Aufnahmen. Solche echten Bilder, die ein Spiegelbild des wirklichen Werkslebens sind, werden veröffentlicht. Die besten dieser Bilder sollen prämiert werden, und die Namen der Einsender werden wir in der Werkzeitschrift, den anderen zum Vorbild und zur Nachahmung, veröffentlichen. Ihr werdet sehen, daß dadurch die Werkzeitschrift interessanter wird.

Der Gummi-Erdball ist kinderleicht

Aus dem Werkleben der Kübler G.m.b.H. Berlin.

Bei der Kübler G.m.b.H. Berlin, die zur Knorr-Bremse A.G. gehört, wird ein Gummiball gefertigt, der im Kleinformat die Erdkugel darstellt. Der kinderleichte Ball, als Kinderspielzeug gedacht, soll gleichsam in einer lustigen Art den Kindern etwas über unsere Erde erzählen.

Auch dieses Fertigungsstück neben vielen anderen Arten von Bällen ist ein Teil jener Bemühungen, den Absatz von Gummiwaren zu vergrößern. Der erste Zweck der Produktion der Kübler G.m.b.H. ist natürlich die Herstellung technischer Gummiwaren. Das Werk, in Reinickendorf gelegen, wurde bereits 1885 gegründet. 1930 erfolgte die Verbindung mit der Knorr-Bremse G.m.b.H. Das „Verbindungsstück“ war der Bremsschlauch, der die Druckluft der Knorr-Bremse von Waggon zu Waggon weiterführt. Die Herstellung dieser Bremsschläuche bildet auch heute einen großen Teil der Produktion dieses Werkes.

Aus Gummi läßt sich vielerlei herstellen. Sogar Gummi-Fußböden, die kurz vor Beginn des Krieges für deutsche Schiffe in Auftrag gegeben wurden. Als nach dem Zusammenbruch auch die Belegschaft der Kübler G.m.b.H. vor ausgeräumten und ausgeräuberten Hallen stand, fing man zunächst mit einer verminderten Belegschaft von 40 Mann wieder recht bescheiden an. Zunächst wurden Schuhsohlen hergestellt, bis man nach und nach wieder zu anderen, mehr technischen Gummiwaren kam.

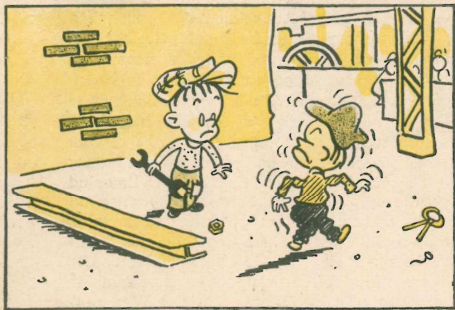
In den „Lustigen Weibern von Windsor“ singt der beleibte Falstaff das bekannte Trinklied: „... füll mir



den Schlauch!“ Von diesem Schlauch ist allerdings bei der Kübler G.m.b.H. nicht die Rede, dafür aber von Preßluftschläuchen, Autobremsschläuchen, Luftpumpenschläuchen, Autogenschläuchen, Kompressorschläuchen. Setzen wir die Liste noch etwas fort (zur Kenntnisnahme für die anderen Belegschaftsmitglieder): Kühlerschläuche, Farbspritzenschläuche, Spiralschläuche, Wasserschläuche, Weinschläuche, Biererschläuche, Dampfschläuche, Säureschläuche, Isolierschläuche, Gasschläuche und Laboratoriumsschläuche. Dazu kommen: Fußbodenbeläge, Absatzplatten, Preßplatten, Klappen, Stopfen, Schlauchringe, Buffer und Radbezüge.

Scharf gebrannt!

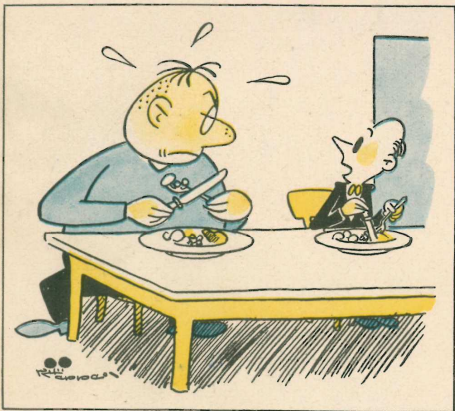
TEXT UND ZEICHNUNG WILLI KLEPPE



„Der Meister hat mich rufen lassen! Ich kann gar nicht so schnell zittern, wie ich Angst habe!“



„Hier! Weil Sie immer so gut zu meinem Mann sind — und ihm so regelmäßig Geld geben!“



„Verzeihung! Essen Sie schon länger in der Werkskantine?“



In der Personalabteilung: „Ich möchte Sie bitten, den Kleinen hier schon als Laufburschen vorzumerken!“



„Das bißchen Anziehen mache ich unterwegs — Unpünktlichkeit gibt es bei mir nicht!“

Hier ausschneiden und umbiegen,
an den Kreuzen lochen.



HEFTFLASCHE