

# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



---

**2**  
**AUGUST**  
1953

Seite **INHALT:**

- 2 Leitartikel
- 3 Kleiner Bericht von der großen Deutschen Verkehrsausstellung
- 5 Die neue KE-Bremse bestand vor dem Internationalen Eisenbahnverband ihr Examen
- 6 Volmarsteiner Lehrlinge auf froher Fahrt
- 6 Eine Handvoll Männer
- 7 Der MWM-Diesel auf der Kölner Landwirtschaftlichen Ausstellung
- 8 Knorr-Bremsen in aller Welt (Märchenland Jugoslawien)
- 10 Unser Kinderheim an der Nordsee auf der Insel Föhr
- 13 Rheinfahrt einer Landratte
- 14 Man müßte Handballspielen können
- 15 Unsere Jubilare

**HERAUSGEBER:**

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

**SCHRIFTFLEITUNG:**

Renate Stapf  
München 13, Moosacher Straße 80  
Telefon: 36741

**GRAFIK:**

Will G. Engelhard, München,  
Äußere Prinzregentenstraße 52  
Telefon: 41064

**DRUCK:**

Kastner & Callwey  
München 13, Moosacher Straße 25  
Telefon: 33886

Jede Tageszeitung hat ihren Leitartikel. Von einer höheren Warte aus werden dort Fragen des Tages behandelt. Eine Werkzeitschrift ist keine Tageszeitung, aber auf einen anleitenden Artikel, einen Leitartikel, wollen wir doch nicht verzichten. Aus der Fülle der Fragen, die sich aus dem Zusammenleben vieler verschiedenartiger Menschen in einem Werk ergeben, wollen wir stets eine herausgreifen und hier be- und durchleuchten . . . von einer höheren Warte aus.

Wir wollen uns ehrlich um die Lösung jeder Frage bemühen. Wir wollen dabei jegliche Phrasendrescherei vermeiden. Wir wollen stets - wie man so schön sagt - der Wahrheit die Ehre geben.

In diesem Sinne sei hiermit unser erster Leitartikel gestartet.  
Ihre Schriftleitung!

## Ein Geschenk, das wirklich nichts kostet . . .

In Neapel lebte einst ein kleiner Junge. Er arbeitete in einer Fabrik, obwohl er erst zehn Jahre alt war. Manchmal sang er leise bei der Arbeit vor sich hin. Das fiel in Neapel, wo ja jedermann eine gute Singstimme hat, nicht sehr auf. Der kleine Junge aber hatte mehr als nur eine gute Singstimme. Er hatte einen brennenden Ehrgeiz, und in seinem mageren Körperchen wohnte ein harter Wille. Sein Ziel war es, ein wirklich großer Sänger zu werden. Deshalb nahm er bei einem Lehrer Gesangstunde. Das Geld dafür mußte er sich vom Munde absparen. Der Lehrer war jedoch kein guter Lehrer. Er zerstörte dem Jungen jede Hoffnung. „Deine Stimme taugt absolut nichts“, sagte er, „aus Dir wird nie im Leben ein guter Sänger.“ Für den kleinen Jungen stürzte eine Welt zusammen. Wenn das der „erfahrene Lehrer“ sagte, dann mußte es doch stimmen . . .

So wäre durch das harte und ungerechte Wort eines Lehrers aus dem kleinen Caruso nie der große Caruso geworden — jener weltberühmte Sänger, der durch seine Kunst Millionen Menschen erfreute. Doch seine Mutter, eine ganz einfache Frau, glaubte an den kleinen Caruso und sagte ihm die Worte, die er brauchte, um sich wieder aufrichten zu können:

„Du wirst es bestimmt schaffen. Du hast das Zeug zu einem großen Sänger. Ich glaube an Dich.“ Gewiß, es waren nur Worte, aber sie wirkten mächtig in dem Kinde. Und solche Worte der Anerkennung wirken mächtig in jedem von uns. Es sind — wie Dale Carnegie sagt — „Worte, die ein Leben neu gestalten können“.

Warum also loben wir nicht häufiger und herzlicher? Gewiß, es ist selbstverständlich, daß einer seine Arbeit zur Zufriedenheit seiner Auftraggeber verrichtet — aber das schließt doch nicht aus, daß wir ihm dafür ein anerkennendes Wort sagen. Das Lob kostet uns doch nichts, und es macht sich stets für uns bezahlt. Viel mehr als der Tadel, der „Anranzer“, der „Anpfeiff“, die „Zigarre“ oder wie wir es nennen wollen. Der Tadel weckt stets in dem, der ihn empfängt, ein unbehagliches Gefühl — gelinde gesagt. Der Gefadelte fühlt sich gekränkt und trägt unter Umständen diesen Tadel noch lange nach. So entstehen durch ein unbedachtes, heftiges Wort des Tadels oftmals Feindschaften, die lange währen und viel Unheil anrichten können.

Wenn also unbedingt getadelte werden muß — und mitunter muß der Meister seinen Lehrling, der Vorgesetzte seinen Untergebenen tadeln — dann so, daß man den anderen nicht verletzt. Dies aber ist der Fall, wenn es am Arbeitsplatz in Gegenwart anderer oder in unsachlicher und heftiger Weise geschieht. Das läßt sich vermeiden. Niemals aber sollte man es vermeiden, die Leistungen eines anderen ehrlich und herzlich anzuerkennen. Denke doch ein jeder von uns an sich selber, wie ihn das aufrichtige Lob freut, wie es ihn besser arbeiten läßt, ja, wie ein solches Lob, wenn es wirklich von Herzen kommt, den ganzen Tag durchwärmt. Man erinnert sich unter Umständen noch sehr lange an solche anerkennenden Worte — und an den natürlich, der sie uns schenkte.

## Kleiner Bericht von der großen

### DEUTSCHEN VERKEHRS-AUSSTELLUNG



Gleich der erste Eindruck ist überwältigend: die Architekten und Grafiker haben diese Ausstellung zu der modernsten der Nachkriegszeit gemacht. Grünanlagen und künstliche Seen wurden geschaffen, große moderne Plastiken und Reliefs vermitteln uns den ersten Eindruck von der großzügigen Gestaltung dieser bedeutenden Ausstellung.

In den ersten drei Hallen residiert die Deutsche Bundespost. Ein Hauptanziehungspunkt für Kinder und Erwachsene ist der Telefonapparat, durch den man kostenlos eine Minute lang mit Angehörigen und Freunden in irgendeiner westdeutschen Großstadt sprechen kann. Daß die meisten Besucher von dieser Einrichtung Gebrauch machen, versteht sich von selber.

Wir gehen weiter, vorbei an Straßenbahnen und Omnibussen. Ein Bus fällt uns besonders auf. Er kann nämlich an bestimmten Zapfstellen Elektrizität „tanken“ und fährt ohne Oberleitung. Ob dieser „Gyrobuss“ sich durchsetzt? Die Zukunft wird es beweisen.

Ebenso neuartig wie interessant ist der Motor der „Alweg-Bahn“, den viele Besucher bestaunen. Im Herbst des letzten Jahres wurde diese Bahn versuchsweise in Fühlungen bei Köln eingesetzt und machte viel von sich reden. Die Alweg-Bahn nämlich läuft nicht mehr auf zwei Schienen, sondern auf einem hochgelegten Balken aus Eisenbeton. Man verspricht sich davon eine schnellere und sichere Beförderung. Selbstverständlich gewinnt bei einem solchen Projekt das Problem der Bremsmöglichkeit besondere Bedeutung.



Herr Dir. J. Vielmetter (links) besichtigt mit Herrn Hardy, Wien, auf der Verkehrsausstellung die mit der Knorr-Bremse ausgerüstete Diesellok V 200 der DBB



Quer durch die Ausstellung können die Besucher mit dieser Liliputbahn fahren

Und während sich unsere Gedanken noch mit diesem Alweg-System beschäftigen, spazieren wir weiter und stehen plötzlich vor einer Lok. Eigentlich ist sie ja keine besondere Lok, denn sie fährt noch ganz „altväterlich“ mit Dampf . . . und doch läßt es sich keiner der Besucher nehmen, sich einmal die Welt aus der Lokführerperspektive anzusehen. Von dem 6jährigen Peter bis zur 70jährigen Oma klettert alles munter in den Heizraum. Ein waschechter Lokführer, der seit 23 Jahren im Dienst ist, beantwortet bis ins Kleinste alle Fragen, die wir ihm stellen. Wir erfahren, daß die Lok bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h einen Zug von 1000 t befördern kann, daß sie 25,6 m lang ist und ein Gesamtgewicht von 192 t hat. Dann fragen wir ganz einfältig, was für eine Bremse eingebaut ist. Antwort: „Das ist natürlich 'ne Knorr-Bremse. Da draußen stehts doch dran, und auch das Bremsgewicht: P 188 t, G 130 t.“ Natürlich wollen wir uns die Bremse mal näher ansehen. Aber das wird eine Enttäuschung — das meiste kann man nicht sehen, lediglich die Luftpumpe, den Luftbehälter, die Bremsklötze, das Gestänge und die Luftleitungen. Als wir den Bremszylinder betrachten, geraten wir schon mit der Nase zwischen die geölten Räder.

Der Lokführer steht daneben und wundert sich: „Daß Sie sich so für die Bremsen interessieren . . .“ Nichts Böses ahnend sagen wir: „Ja, wir sind nämlich von der Knorr-Bremse!“ und was nun folgt, ist ein Fachgespräch, in dem es von Ausdrücken wie „mehrlosig“ und „selbstabschließendes Führerbremventil“ nur so wimmelt. Unser Techniker ist in seinem Element, und der Lokführer erhält eine kostenlose fachmännische Beratung . . . die übrigen Zuschauer stauen nur.

# DIE NEUE KE-BREMSE

BESTAND VOR DEM INTERNATIONALEN EISENBahn-Verband IHR EXAMEN!

Doch wir wollen uns hier nicht allzu lange aufhalten, denn tatsächlich erwartet uns noch etwas ganz Besonderes. Der Clou der Ausstellung nämlich sind zwei sieben-teilige Gliedertriebzüge aus Leichtmetall (siehe auch Titel-bild). Es handelt sich hier um einen Schlafwagenzug und einen Reisezug, die beide gerade die Fabrik verlassen haben und jetzt auf der Strecke Hamburg-Base! eingesetzt werden sollen. Beide sind 96 m lang, beide können eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen — und beide sind die besten Pferde im Stall der DBB! Die Ausstattung der beiden Züge genügt höchsten internationalen Ansprüchen. Den Reisenden im Schlafwagenzug stehen eigene Wasch- und Toilettenräume zur Verfügung

In den Tagen vom 14. bis zum 27. Juni 1953 wurde eine langjährige mühevoll und opferreiche Entwicklung von Erfolg gekrönt, und zwar die unserer neuen Vollbahn-bremsen KE.

Nachdem die Hildebrand-Knorr-Bremse in Deutschland und in einer großen Anzahl europäischer Länder, der Türkei und Iran, vor vielen Jahren Eingang gefunden hatte und sich bestens bewährte, tauchten nach dem Kriege zwei Schweizer Konkurrenz-Bremser auf. Die Knorr-Bremse war lange Zeit durch den Wiederaufbau der Fabrikation so in Anspruch genommen, daß Entwicklungsarbeiten nicht durchgeführt werden konnten. Erst im Jahre 1950 wurde die Arbeit an einer neuen Bremse für Vollbahnen mit Energie begonnen. Schwere Rückschläge erhielten wir durch eine unerwartete Verschärfung der Internationalen Bedingungen im Jahre 1951; doch in stetiger mühevoller Arbeit gelang es schließlich, aller Schwierigkeiten Herr zu werden. Im Herbst 1952 wurden die Versuchszüge der Deutschen Bundesbahn mit der neuen Bremse ausgerüstet, die Standversuche und Versuchsfahrten wurden unter z. T. sehr ungünstigen Witterungsverhältnissen mit größter Beschleunigung durchgeführt. Zu Weihnachten entschloß sich die Deutsche Bundesbahn, die neue Bremse dem Internationalen Eisenbahn-Verband (IEV) zur Vorführung anzumelden.

Der IEV sorgt dafür, daß alle Wagen, die von einem Land ins andere übergehen, so ausgerüstet sind, daß sie sich ohne weiteres in die Züge aller Länder einstellen lassen. So wird auch verlangt, daß neue Bremsen mit allem Vorhandenen einwandfrei zusammenarbeiten. Um dies zu erreichen, sind 33 Bedingungen für Güterzugbremsen und 29 Bedingungen für Personenzugbremsen aufgestellt worden. Um nun die Erfüllung der Bedingungen zu prüfen, muß die Bremse ein ausgedehntes Examen

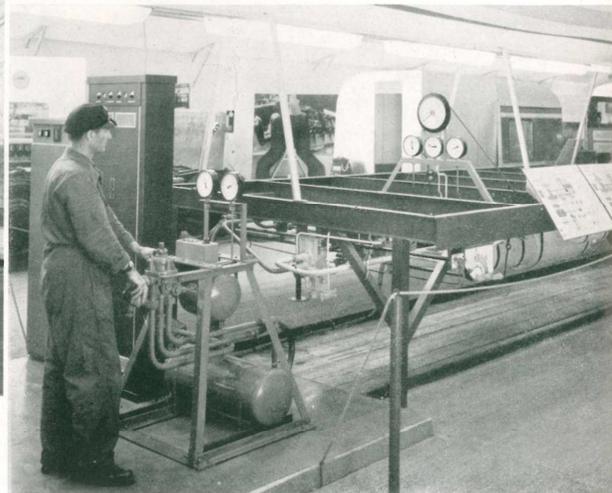
bestehen, das sich auf Standversuche und Fahrversuche in der Ebene und im Gefälle erstreckt.

Im Februar 1953, nach der Anmeldung durch die Deutsche Bundesbahn, besuchte uns in München der sogenannte Bremsunterausschuß, bestehend aus den Sachverständigen von 7 Nationen unter Vorsitz von Frankreich, um erst einmal zu prüfen, ob es sich überhaupt lohnt, den großen Apparat der eigentlichen Vorführung in Bewegung zu setzen. Im Anschluß daran wurde sofort, da die Prüfung sehr positiv ausfiel, der Termin für die eigentliche Vorführung für die Zeit vom 14.—27. 6. festgesetzt. Die Versuche wurden begonnen mit Standversuchen, dann folgten die Fahrversuche in der Ebene und schließlich die im Gefälle. Die Untersuchung unserer Bremse war außerordentlich gründlich. Einer der Herren erklärte, es sei noch nie eine Bremse so auf „Herz und Nieren“ geprüft worden. Ein reges Interesse bestand an der Untersuchung aller Grenzfragen, die sich bei einer neuen Bremse zeigen können. Schließlich erklärte dann aber der Unterausschuß für Bremsen in einer abschließenden Sitzung, daß unsere neue KE-Bremse alle bisherigen Bedingungen erfüllt, ja auch solche, über deren Festsetzung für die Zukunft noch beraten wird. Am 27. 6. fanden dann die abschließenden Vorführungen vor den höheren Instanzen des Internationalen Eisenbahn-Verbandes und vor den Regierungen statt. 15 Nationen waren bei diesen Vorführungen vertreten, die Versuche verliefen glänzend. Bei einem festlichen Bankett im Insel-Hotel in Konstanz am Abend des 27. Juni brachte dann der Präsident des V. Ausschusses des IEV, Herr Parmantier, zum Ausdruck, daß die neue Bremse alle Bedingungen, die gestellt wurden, in bestem Maße erfüllt habe, und er beglückwünschte die Deutsche Bundesbahn und die Knorr-Bremse zu dem großen Erfolg.

Die neue Bremse hat gegenüber den bisherigen einige bemerkenswerte Merkmale funktioneller und konstruktiver Art. Sie zeichnet sich durch besonders hohe Durchschlaggeschwindigkeiten und völlige Unerschöpflichkeit aus, sie hat eine sog. Einheitswirkung, d. h. ein Einheitsventil läßt sich für alle Wagengattungen und Bremszylindergrößen verwenden. Das Ventil ist nach dem Baukastenprinzip aufgebaut, so daß man durch Hinzufügung einzelner geschlossener Elemente vom einfachsten Triebwagenventil bis zum Ventil für Hochleistungsbremse gelangen kann. Sämtliche Bauteile, die der Unterhaltung bedürfen, sind in einem geschlossenen Ganzen untergebracht, das ohne Lösen von Rohrleitungen vom Wagen abgebaut und in die Werkstatt gebracht werden kann. In dem Ventil sind keine einzuschleifenden Teile mehr wie Schieber, Hähne, Küken und Kolbenringe, daher können die Unterhaltungsperioden des Ventils ganz beträchtlich erhöht werden, was zur Verbilligung des Betriebes und zur größeren Sicherheit wesentlich beiträgt.



Herr Dr. Hildebrand freut sich mit Herrn Dr. Möller über die großartigen Erfolge der neuen KE-Bremse.



Der Knorrbremsprüfstand in Betrieb

Großrelief „Mensch und Arbeit“ am Haupteingang

Einer der Besucher aber hat gut zugehört. Er will wissen, wie man bremst, wenn zum Beispiel ein Kind auf den Schienen in Gefahr ist. Der Lokführer erklärt es ihm: „Wenn das Kind noch etwa 700 m entfernt ist, reiße ich diesen Hebel hier ganz herum. Dann kommt der Zug etwa 500 m später zu stehen. Läuft aber das Kind schon 100 m vor dem Zug über die Schienen... ja, dann bleibt uns halt nichts anderes übrig, als weiter zu fahren. Eine Lok ist ja leider kein Auto oder Fahrrad! — Aber wenn Sie sich so für Bremsen interessieren, gehen Sie doch mal in Halle P. Dort kommen Sie auf Ihre Kosten!“

Wir gehen in Halle P. Und da sehen wir ihn auch schon: einen richtigen Knorr-Bremsen-Prüfstand mit allen Schikanen: rollenden Rädern, Manometern und natürlich dem Führer-Bremshebel.

Einmal eine Bremse ziehen dürfen... das hat sich wohl jeder schon gewünscht! Und da es hier nicht gleich Strafe kostet wie im Zug, wenn man die Notbremse zieht, nehmen wir die Gelegenheit wahr, ergreifen den Hebel, ziehen an... und halten uns die Ohren zu. Das schrille Quietschen der gestoppten Räder zerrt gewaltig an den Nerven. Beim zweitenmal gehts schon besser — wir bremsen „mit Gefühl“, und jeder Lokführer hätte seine helle Freude daran gehabt!

sowie eine kleine gemütliche Bar (damit niemand auf sein Betthupferl zu verzichten braucht!), während wir im Reisezug einen Konferenzraum, ein Schreibabteil und eine Telefonkabine finden. Ein Speisewagen allerdings fehlt hier. In diesem Luxuszug, der seinen Gästen allen nur erdenklichen Komfort bieten will, werden die Speisen (wie im Flugzeug) am Sitzplatz serviert. Und bitte, versuchen Sie nicht, die Fenster herunterzudrehen, es wird Ihnen nicht gelingen! Für frische Luft sorgt die Klimaanlage — die Fenster sind nur zum Ausschauen da!

Ja, man könnte mehrere Seiten füllen, wollte man den Leser mit allen interessanten Einzelheiten bekanntmachen...

Wir aber wollen die Ausstellung nun verlassen, jedoch nicht ohne uns über die Bremsvorrichtung informiert zu haben: beide Züge sind mit einer Druckluft-Scheibenbremse mit elektrischer Steuerung ausgerüstet, die in unserm Münchner Werk angefertigt wurde. —

Die Sonne verschwindet hinter den großen Hallen, und auf dem Ausstellungsgelände wird es stiller. Hoch über unseren Köpfen surrt die Seilbahn, von der aus die letzten Besucher noch einen Blick nach unten werfen — auf die große Deutsche Verkehrsausstellung.

# VOLMARSTEINER LEHRLINGE

## auf froher Fahrt

Der 18. Juni war für die Lehrlinge der Knorr-Bremse GmbH. Volmarstein ein erlebnisreicher Tag...

Das erste Erlebnis waren die beiden großen blitzblanken Reisebusse, die morgens vor dem Fabriktor auf die Lehrlinge warteten. Der lang ersehnte Tag des traditionellen Jahres-Ausflugs war gekommen! Kein Wunder, daß sich an diesem Morgen sämtliche Lehrlinge gut gekleidet und gut gelaunt und natürlich auf die Minute pünktlich einfanden.

Herr Ingenieur Brinkmann und Betriebsratsvorsitzender Herr Vohmann schmunzelten, als sie in die erwartungsvollen Gesichter schauten. Der Himmel allerdings schmunzelte nicht — ja, er sah sogar ziemlich trübe aus! So begann also der 18. Juni...

Die Busse rollten in Richtung Autobahn. Einige Jungens nahmen nun ihre Musikinstrumente zur Hand. Sofort stieg die gute Laune um einige Grade, und selbst die bis dahin hinter den Wolken verborgene Sonne ließ sich durch die Volmarsteiner Musikanten hervorlocken und lächelte.

Das zweite Erlebnis und der Höhepunkt dieses Tages war der Besuch in den Opel-Werken, Rüsselsheim. — Viele Vorgänge, die bei der Werkbesichtigung gezeigt wurden, waren den Lehrlingen auch aus ihrer täglichen Arbeitswelt vertraut. So blieben sie an manchen Werkzeugmaschinen stehen und fachsimpelten ein wenig. Überall versuchten sie, aus der Art der Herstellung herauszubekommen, um welche Teile des Wagens es sich handelte. Natürlich war es die Fertigungsmontage, die das größte Interesse fand. Die Zahl der hier bei Opel jeden Tag fertig vom Band rollenden Wagen verblüffte alle Lehrlinge außerordentlich. 400 Wagen pro Tag — wirklich eine achtunggebietende Leistung!

Doch bald ging es wieder in flotter Fahrt weiter und zwar in den Rheingau hinein. Als Endziel des ersten Tages lockte Bingen. In der Jugendherberge wurde übernachtet. Daß von einigen älteren Semestern, die als Begleitkommando fungierten, auch am Abend in Bingen ein guter Tropfen probiert wurde, versteht sich von selber...

Am anderen Tag wurde in Bingen die Fahrt per Schiff fortgesetzt. Durch die herrliche Felsenstrecke des Rheins ging es nach Boppard. Auch wer die malerische Rhein-strecke schon öfters gefahren ist, wird doch immer wieder von der Schönheit dieser Landschaft bezaubert.

Am Ufer des Rheins in Boppard standen die beiden Autobusse bereit und brachten die Lehrlinge bis nach Andernach, wo das wohlverdiente Mittagessen eingenommen wurde. Danach spielte das wackere Volmarsteiner Hausorchester „Pack die Badehose ein...“, und die gesamte Reisegesellschaft stürzte sich Hals über Kopf in die Fluten des Godesberger Freibades.

Erfrischt stieg danach alles in die Busse, die nach einer Abendbrotpause im „Lindenhof“ über Engelskirchen und



Wipperfürth wieder zurück nach Hause rollten. Es war sehr spät, als die Reisegesellschaft in Volmarstein landete. Müde, aber zufrieden stiegen die Passagiere aus. Und wieder ging ein schöner Tag zu Ende... ein Tag, an den sich alle gern erinnern werden.

*Nach einem Bericht von Dr. Klösters*



## Eine Handvoll Männer....

### VOM SCHWIERIGEN AUFBAU BEI DEN MWM

In der ersten Werkzeitung haben wir von der Aufbauleistung unserer Schwesterwerke nach Kriegsende gelesen. Es war eine achtunggebietende Leistung. — Aber auch wir hier in Mannheim standen in jenen Tagen vor völlig zerstörten Hallen...

Anfang April 1945, nach dem Abzug und der Freigabe unseres stark fliegergeschädigten Werkes durch die Amerikaner, waren es etwa 70—80 Männer, die unter einer tatkräftigen Leitung an den Aufbau unseres Werkes gingen. Trotz knapper Lebensmittelzuteilungen und mit unzureichenden technischen Hilfsmitteln begann diese Handvoll Menschen, ein ganzes großes Werk aus den Trümmern neu erstehen zu lassen. Es war selbstverständlich, daß auch die Angestellten den Federhalter mit Pickel und Schaufel vertauschten, um aus den Trümmern zu retten,

was noch zu retten war... Nun, heute können wir mit Stolz sagen: die Arbeit hat sich gelohnt! Es gelang den vereinten Anstrengungen aller schon in kurzer Zeit unseren ersten zurückgekehrten Kriegsgefangenen Arbeit und Brot zu geben. Von Monat zu Monat wuchs unsere Belegschaft. Diesen Fortschritt verdanken wir neben der Energie von Werksleitung und Betriebsrat und der Arbeitsleistung unserer Facharbeiter nicht zuletzt der Initiative unserer Konstrukteure. Ihre Erfindungen und Neukonstruktionen halfen den MWM das zu werden, was sie heute wieder sind: eines der ersten Werke der Motoren-Industrie!

Mögen diese erinnernden Zeilen als ein kleines Zeichen des Dankes an jene tapferen Männer gewertet werden, denen wir schließlich ja alle unsere Existenz verdanken!

*J. Jost, Mannheim*

# MWM

ZWEI NEUKONSTRUKTIONEN

## DER MOTORENWERKE MANNHEIM A.G.

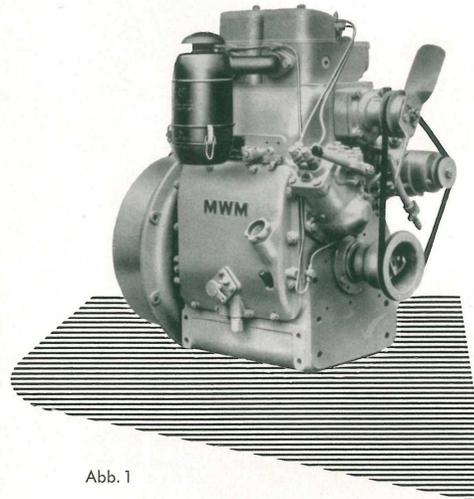


Abb. 1

Die Motoren-Werke Mannheim A.G. können in diesem Jahre auf ihr 70jähriges Bestehen zurückblicken. Das Werk hat sich in den letzten drei Jahrzehnten ausschließlich auf den Bau von Dieselmotoren spezialisiert und hat wesentlich dazu beigetragen, dem Dieselmotor immer neue Anwendungsgebiete zu erschließen.

In den Nachkriegsjahren wurde das Diesel-Bauprogramm durch Aufnahme neuer Modelle und durch Modernisierung bereits bewährter Baumuster erheblich bereichert. So konnten in jüngster Zeit anlässlich der 42. DLG-Landmaschinen-schau in Köln zwei neu entwickelte Klein-Dieselmotoren der Baureihe KD 12 (Abb. 1) und AKD 12 (Abb. 2) der Öffentlichkeit gezeigt werden. Mit der Baureihe AKD 12 bringen die Motoren-Werke Mannheim A.G. nach sorgfältiger Erprobung erstmalig einen Dieselmotor mit Luftkühlung auf den Markt und begegnen damit der immer mehr ansteigenden Nachfrage nach luftgekühlten Dieselmotoren. Beide Motortypen werden bei gleichen Zylinderabmessungen zunächst in 1- bis 4-Zylinder-Reihen-anordnung mit einem Leistungsbereich von 6 bis 48 PS bei 1000 bis 2000 UpM in Serien gebaut. Die luftgekühlten Maschinen arbeiten mit direkter Einspritzung mit einem Verbrennungsraum im Kolben, die wassergekühlten Maschinen nach dem Wirbelkammerverfahren. Es ist vor

allem in Bezug auf Austauschbarkeit und vereinfachte Ersatzteilhaltung interessant, daß sowohl die luft- als auch die wassergekühlten Motoren mit den gleichen Triebwerksteilen ausgerüstet sind. Die Fundament- und Getriebeanschlußmaße sind ebenfalls gleich. Die neuen MWM Klein-Dieselmotoren sind in ihrem Aufbau sehr einfach und formschön. Sie sind universell verwendbar für den Antrieb beweglicher und ortsfester Arbeitsmaschinen in Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft sowie

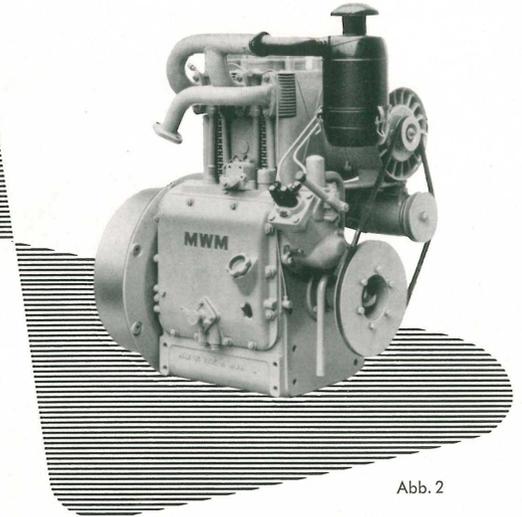


Abb. 2

zum Einbau in Schiffe als Aggregatmotoren oder als Antriebskraft für leichte Wasserfahrzeuge.

Der Ausstellungsstand der MWM war ständig das Ziel vieler Motorenfachleute und Interessenten, die auch aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Schweden und der Schweiz gekommen waren.

Mit diesen Neukonstruktionen ist die Entwicklungsarbeit der MWM noch nicht abgeschlossen, und man kann mit Interesse darauf warten, was das in aller Welt bekannte Dieselmotorenwerk der Industrie künftig zu bieten hat.

*W. Panitz, Mannheim*

## KNORR-BREMSEN IN ALLER WELT!

Knorr-Bremser werden in viele Länder exportiert. Eines dieser Länder, mit dem unsere Firma gute Geschäftsverbindungen anknüpfen konnte, ist Jugoslawien. Bremsausrüstungen und Waggonzubehör werden laufend dorthin geliefert — aber nur der Fachmann weiß, wieviel Mühe und Arbeit unserer Herren vom Export sich hinter diesen Zahlen verborgen . . . Genaue Kenntnis eines fremden Marktes, strapaziöse Reisen, Fingerspitzengefühl und Verhandlungsgeschick im Umgang mit ausländischen Geschäftspartnern und oftmals eine Engelsgeduld bei langwierigen Besprechungen. Wir ändern aber, die vom Export nach Jugoslawien lesen, denken ein wenig sehnsüchtig an das romantische Land in der Fremde . . .

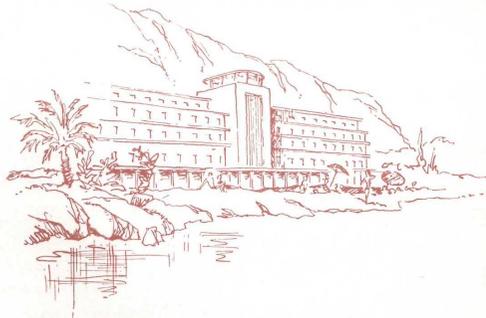


## Märchenland JUGOSLAWIEN

Jugoslawien mit seiner Adriaküste, die man gern als dalmatinische Riviera bezeichnet, gilt als billigstes Reise-land Europas.

Also bitte einsteigen — die Fahrt geht los! Zuerst durch Österreich, denn das liegt zwischen uns und Jugoslawien. Wir rollen am Wörther See vorbei und hinter Villach über die Grenze nach Slowenien hinein. Ausländer haben auf der jugoslawischen Bahn 25% Fahrpreismäßigung. Der Zustand der Züge läßt mitunter noch ein wenig zu wünschen übrig . . . beschädigte Polster, nicht funktionierende Lichtanlagen . . . Aber für die Ausländer sind 2.-Klasse-Abteile reserviert. Die Lokomotiven sind mit Ausnahme der auf den Hauptstrecken eingesetzten von älterer Bauart, und ihre Feuerung besteht aus Kohlen minderer Qualität. Etwas echt jugoslawischen Ruß müssen also die Passagiere als Beigabe in Kauf nehmen. Daß die Züge im allgemeinen keine atemberaubende Geschwindigkeit entwickeln, fällt wegen der abwechslungsreichen Schönheit der Landschaft kaum ins Gewicht: hohe Berge, Nadelwälder, Schluchten, Wasserfälle, stille Bergseen und im Südwesten Sloweniens dann die eigenartig reizvolle dürre Karstlandschaft.

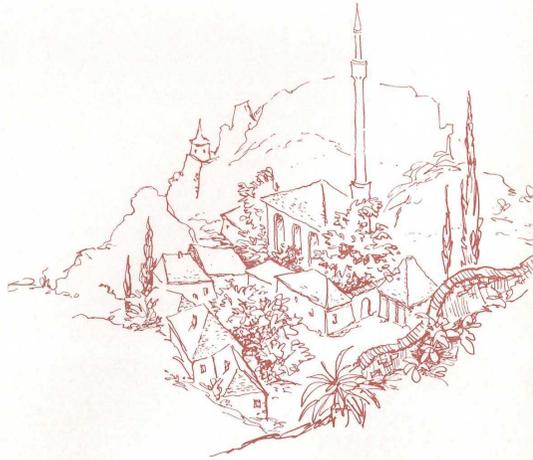
Von der Hauptstadt Sloweniens, Ljubljana, dem früheren Laibach, sind es nur wenige Stunden bis an die blaue Adria. Dort erwartet uns Rijeka (Fiume), der größte Hafen Jugoslawiens. Wir können aber auch von Ljubljana aus



die Route über Zagreb (Agram), die Hauptstadt Kroatiens, nehmen.

Zagreb trägt, wie viele andere jugoslawische Städte, in seinem Gesicht noch deutlich die Spuren der alten Donaumonarchie. Doch neben den alt-österreichischen Bauten finden wir in Zagreb auch moderne Hochhäuser aus Beton und Glas. Mitten in der Stadt ragt als erstes Zeichen des Orients der schlanke Turm der mohammedanischen Moschee auf. Abendland und Morgenland vermischen sich hier. Männer und Frauen in bunten Trachten spazieren auf dem abendlichen Korso neben eleganten Ausländern und Offizieren der jugoslawischen Armee. Die schwarzhaarigen Kroatinnen sind berühmt wegen ihrer rässigen Schönheit. An der Straße aber, die in die Berge führt, sitzen Händler und bieten geröstetes Lammfleisch an. In kleinen Speiselokalen kann man den goldgelben oder wasserklaren Slibowitz trinken und dazu süß-saure Paprika-Schoten essen.

Doch nun verlassen wir Zagreb wieder. Wir überqueren den Sava-Fluß, der die Grenze zwischen Kroatien und Bosnien bildet und wählen die wild-romantische Strecke nach Sarajewo.



Hohe Berge mit tiefen Wäldern, in denen Gamsen, Rehe, Wildschweine und Bären hausen, liegen nicht weit von unserer Strecke. Die Menschen, die wir im Zuge antreffen, sehen zumeist recht ärmlich aus. Zerrissene Schuhe und geflickte Kleidung sind keine Seltenheit.

Die Preise für Textilien sind ja sehr hoch. Der Lebensstandard der Durchschnittsbevölkerung ist niedrig. Aber das Volk ist zäh und genügsam. Überall treffen wir auf Spuren eines starken Aufbauwillens. Industrieanlagen wachsen aus dem Boden. In Truzla zum Beispiel befindet sich das Zentrum eines großen Industriereviere mit Werken der chemischen Industrie, Kohle- und Salzbergwerken . . . in Zenica das größte jugoslawische Kombinat der Schwerindustrie.

Wenn man bedenkt, daß Jugoslawien trotz seiner beträchtlichen Kriegszerstörungen keine Marshallplan-Gelder angenommen hat und alles aus eigener Kraft ohne größere technische Hilfsmittel aufgebaut hat, so empfindet man Hochachtung vor diesem Volk. Es ist verständlich, daß die Anstrengungen, ein reines Agrarland zu industrialisieren, verbunden mit den hohen Kosten der Aufrüstung zu Lasten des Lebensstandards der Bevölkerung gehen mußten . . . Aber der junge Staat scheint diese Gewaltkur heil überstanden zu haben.

Nun endlich haben wir das Herz Jugoslawiens, Sarajewo, die Hauptstadt Bosniens-Herzegowinas, erreicht. Wieder treffen wir auf modernste Bauten und nicht weit davon auf winklige Gäßchen mit orientalischen Häusern. Hunderte von schlanken Minaretten, bronzenen Kuppeln und Kirchtürmen stehen neben hohen Fabriksschlotten. Das ehemalige Rathaus ist ganz im maurischen Stil erbaut.

Wer Appetit auf einen echt türkischen Kaffee verspürt, der kann ihn in Sarajewo, auf echtem Orient-Teppich sitzend, behaglich schlürfen . . .

Hier in Sarajewo liegt auch das Grabmal von Gavrilo Prinzip, dessen Schüsse auf den österreichischen Thronfolger 1914 den ersten Weltkrieg auslösten. Er gilt noch heute als Nationalheld. Stets liegen auf seinem Grabe frische Blumen . . .

Von der malerischen Hauptstadt Bosniens führt uns nun die schmalspurige Zahnradbahn über das in der Sonne glühende Karstgebirge. Im Tal des Neretva-Flusses rollen wir dann allmählich wieder der Adria entgegen.

In fruchtbaren Talkesseln gedeihen Feigen, Mandeln und Oliven. Das erstaunte Auge findet Baumwollpflan-



zungen und weite Felder mit dem berühmten herzegowinischen Tabak — jenem goldgelben aromatischen Tabak, der für viele unserer Zigaretten Verwendung findet . . .

Bald erreichen wir am Fuße der felsigen Berge Mostar, die heißeste Stadt Jugoslawiens. Große Moscheen, eine alte türkische Brücke, Burgruinen, Föhrenhaine — und alles dies umgeben von einer üppigen Vegetation. Weiter durch das Neretva-Tal gelangen wir dann an das Endziel unserer Reise: Dubrownik (Ragusa), die Perle der Adria. Blendend weiß steigen die alten Festungswerke Ragusas mit Türmen und Wällen aus der tiefblauen Adria . . . Lange Palmenalleen, schöne Villen, internationale Hotels und viele Paläste, Kirchen und Klöster . . . Der beste dalmatinische Rotwein kostet hier zwei Mark pro Liter. Für einen Pensionstag in den ersten Häusern am Meer bezahlt man zwischen neun und sechzehn D-Mark.

Nun, es wäre natürlich noch sehr viel mehr über Jugoslawien zu sagen, aber wir wollten Ihnen hier ja lediglich einen kleinen Eindruck von diesem märchenhaften Land vermitteln . . . einem Lande, in dem deutsche Wertarbeit hochgeschätzt wird und auch die Erzeugnisse unserer Werke guten Ruf genießen.





## UNSER KINDERERHOLUNGSHEIM

AN DER NORDSEE  
AUF DER INSEL FÖHR

Leuchtende Kinderaugen, frohe glückliche Herzen und ungezügelter Lebensfreude, dabei tiefe Dankbarkeit für das große einmalige Erlebnis, das Meer mit seinem vielseitigen Wechsel gesehen und kennengelernt zu haben — das ist der erste Eindruck, den man erhält, wenn man unser Kinderheim überraschend besucht. Und nimmt man dann so einen kleinen Lockenkopf auf den Arm und fragt ihn, ob es ihm hier gefällt, dann nickt er erst ein wenig verträumt, noch ganz unter den großen Gesehnissen stehend, aber dann sprudelt es nur so hervor von all dem Neuen und Schönen, das er erlebt hat. Dabei stehen die Größeren ungeduldig und wollen auch erzählen, was sie an Interessantem aufgenommen haben. Wie ein roter Faden taucht da immer wieder in den Erzählungen „Mutter Elka“ auf. Mutter Elka, die es seit einer Generation verstanden hat, mit den Kindern und für die Kinder zu leben und ihnen das zu geben, was Kinderherzen brauchen: ein gütiges Verstehen und ein Eingehen auf ihre Welt.

Wer das einmal miterlebt hat, der spürt das Verlangen, die vergangenen dreißig Jahre, die das Kinderheim besteht, in einer trauten Aussprache vorüberziehen zu lassen. So habe ich kürzlich die Gelegenheit benutzt, und hier ist mein Bericht.

1924 kam in die Sozialabteilung der Knorr-Bremse A.G. in Berlin eine junge Schwester mit dem herzlichen Verlangen, für die Kinder unserer Arbeiter — den Nachwuchs — etwas Grundlegendes zu tun. Sie schlug dem damaligen Generaldirektor die Schaffung eines Erholungsheims für die Lehrlinge vor und erhielt den Auftrag, sich nach einem geeigneten Objekt umzusehen. Sie reiste mit ihrem Töchterchen umher, und am Strande von Nieblum, auf der Insel Föhr, sagte plötzlich das kleine Mädchlein altklug: „Du, Mutti, hier mußst Du das Heim bauen lassen, hier gefällt es mir!“ Diese kleine Episode war der Anlaß, das jetzige Heim zu schaffen. In der Nähe des Strandes stand ein Haus, das sich als geeignet erwies, und das zuerst probeweise auf ein halbes Jahr gemietet wurde. Am 1. Oktober 1924 kaufte die Knorr-Bremse das Haus, und nun begann Schwester Elka als junge Oberin mit der ihr eigenen Energie etwas zu schaffen, das heute einzigartig dasteht. Sie sagte sich nämlich, daß ein Haus an der See allein nicht genügt. Es muß unbedingt dafür gesorgt werden, daß das Heim so geschützt dasteht, daß auch schwächliche und empfindliche Kinder sich bei jedem Wetter im Freien in dieser reinen und heilsamen Luft aufhalten können. Denn man schrieb das Jahr 1924/25, und diese Zeit stand noch schwer unter den Nachwirkungen des ersten Weltkrieges.

Das ganze Grundstück war noch Ödland und nur mit Riedgras bewachsen. Mit Genehmigung der Direktion kaufte die Oberin 20 000 Pflanzen Nadelwald, von der Douglaslastane bis zur Fichte, und pflanzte sie selbst mit

Hilfe der anwesenden 22 Lehrlinge an. Nun begann ein heißes Ringen mit dem Wind und dem Dünenand. Jeder Tag brachte Verwehungen, und jeden Tag mußten die jungen Pflanzen, die nur etwa 45 cm groß waren, freigelegt werden. Dreimal war die junge Anpflanzung vollständig zugeweht. Man stelle sich diese Energie vor, trotz aller Arbeit, die das Heim erforderte, auch noch unermüdlich und mit so geringer Hilfe für den frisch gesetzten Wald zu sorgen! Doch kaum war nach ein paar Jahren das erste Aufforsten geglückt, kamen noch weitere 25 000 Pflanzen hinzu, so daß das Heim heute von einem schönen Nadelwald von ca. 45 000 Bäumen 10—12 m hoch umgeben ist.

Bei meinem letzten Besuch traf ich einen Mann, der asthmalidend war und jeden Tag ein paar Stunden am Waldrand sitzt, den würzigen Tannenduft einatmet und so eine Erleichterung für sein Leiden hat. Als ich vor einigen Jahren mit der Oberin beim Essen saß, sprang sie plötzlich auf und sagte zu mir „Kommen Sie mit, es ist jemand im Walde und bricht Zweige ab“. Und richtig, so war es auch. Sie war sehr böse darüber. —

Gleich nach dem Kriege ist ein ziemliches Stück Gemeindewald aus Holzmangel dem Diebstahl zum Opfer gefallen, aber der Wald um das Heim herum ist nicht angerührt worden, aus Angst, mit der Oberin in Konflikt zu kommen. So ist dieser Wald zum Nutzen unserer Kinder mit unsäglicher Mühe aufgebaut worden.

Und noch etwas muß bei dieser Gelegenheit erwähnt werden. Während und nach dem letzten Kriege hat die Oberin, ganz allein auf sich gestellt, es verstanden, das Heim mit allem Drum und Dran dem Zugriff der Wehrmacht und vor allen Dingen der Besatzungsmächte zu entziehen, um es uns und unseren Kindern zu erhalten. 1948 konnten dann die Kinder unserer Werksangehörigen wieder in den Genuß eines Kuraufenthaltes kommen. Vierzig Tage kann jeder Transport dort oben bleiben. Besonders Kinder, die ein Reizklima benötigen, sowie solche, die an Drüsenstörungen und Asthma leiden, finden hier Besserung und Heilung. Da zu dem Heim auch Landwirtschaft gehört, ist die Verpflegung sehr gut, und durchschnittlich nehmen die Kinder 2½ Kilo zu.

Die Kinder werden im Alter von 6 bis 12 Jahren, sowohl Buben wie Mädchen, von besonderen Ärzten der einzelnen Werke ausgesucht und stets aus Volmarsteinern, Mannheimern, Münchnern und Berlinern zusammengestellt, damit die Kinder unserer sämtlichen Werke sich kennenlernen und gegenseitig verstehen lernen. Schon nach wenigen Tagen ihres Zusammenseins werden neue Freundschaften geschlossen, die häufig nach Abschluß der Kur fortgesetzt werden. Es wird besonders Wert darauf gelegt, daß die Kinder nicht nur rein gesundheitlich betreut werden, sondern daß sie auch von den Nachkriegswehen befreit werden und ihnen etwas für das kommende

Leben mitgegeben wird. Im Laufe der dreißig Jahre sind ca. 3 600 Kinder so in den Genuß eines Aufenthaltes gekommen. Die Transporte werden von geeigneten Kollegen unserer Betriebsräte hin und her begleitet.

Neben der Oberin, der Seele des Ganzen, stehen noch zwei Praktikantinnen und die Tante Lene, die eine geprüfte und erfahrene Kindergärtnerin ist, und nun auch schon 25 Jahre dem Heim angehört, zur Verfügung. Beide, Mutter Elka und Tante Lene, zeigt nebenstehendes Bild. Ein Tagesablauf im Frühjahr, Sommer und Herbst spielt sich etwa wie folgt ab:

7 Uhr früh: Aufstehen der größeren Kinder. Die Kleineren schlafen so lange, bis sie von selbst aufwachen. Sofort nach dem Aufstehen wird nüchtern ein Strandlauf durchgeführt oder Atemgymnastik getrieben. Dabei erfolgt eine vorsichtige Abhärtung. Dann geht es zum Frühstück. Hieran schließt sich ein Hausdienst nach Wahl. Die größeren Mädels wischen Staub. Einige bringen den Kaninchen, den Tauben oder den Schweinen ihr Futter. Manche vergnügen sich mit den Gänsen oder den Schäfchen. Diejenigen, die keine Arbeit gefunden haben, gehen gemeinsam in den naheliegenden Ort, um die Post zu holen. Um 9 Uhr geht alles an den Strand, und um hier umherzutollen, Burgen zu bauen und Bewegungsspiele auszuführen. Gegen 10 Uhr gibt es ein sogenanntes kleines Frühstück, das aus Obst und Brot oder besonderen Zulagen nach Vorschrift des Arztes besteht.

Bis zum Mittag verbleiben die Kinder dann am Strande und spielen. Ist Flutzeit, wird gebadet und anschließend ein Dauerlauf gemacht. Gegen 12 Uhr gibt es Mittagessen. Von 13 bis 15 Uhr wird eine Liegekur durchgeführt. Anschließend gibt es Butterbrote mit Marmelade nach Wunsch und Milch. Danach geht es wieder an den Strand oder in den Wald. Je nach der Verordnung des Arztes können sich die Kinder an den Spielen beteiligen oder müssen weiter der Ruhe pflegen. Um 18.15 Uhr wird zu Abend gegessen. Nach dem Essen, das etwa bis 19.15 Uhr dauert, findet das große Zähneputzen statt. Hernach können sich die Kinder noch ca. 1 Stunde vor dem Hause tummeln. Um 20 Uhr geht alles zu Bett. Die größeren Kinder dürfen bis 20.30 Uhr lesen.

Im Winter verändert sich selbstverständlich, entsprechend der Witterung, der Tagesablauf. Es wird auch im Hause gespielt und gebastelt. Sehr viel Freude bereitet während der Frostperiode den Kindern das Schlittschuhlaufen und die Schneeballschlachten. Wenn es das Wetter erlaubt, werden selbstverständlich Strandläufe ausgeführt, sonst müssen sich die Kinder täglich mehrere Stunden im Walde aufhalten. Auch während dieser Winterkuren sind sehr gute Erfolge erzielt worden. Für Bronchitis sind das Frühjahr und der Herbst die beste Zeit. Nicht zu vergessen bleibt während der Winterperiode das Theaterspiel, das immer sehr große Freude auslöst.

Für den Aufenthalt im Hause stehen ein großer Eßraum, ein Spielzimmer und fünf Schlafzimmer, die je nach ihrer Größe mit 2, 3 und 6 Betten ausgerüstet sind, zur Verfügung. Buben und Mädchen schlafen getrennt. Während der Sommerzeit wird das Heim etwas stärker belegt, und dann wird die große und schöne Liegehalle für die größeren Kinder zusätzlich zum Schlafen benutzt. Der Waschraum ist, außer mit einer größeren Anzahl von Waschbecken, auch mit einer Badeeinrichtung versehen, zu der das Seewasser mittels einer Spezialpumpe gefördert wird, damit die kleinen Kurgäste, für die es der Arzt vorschreibt, warme Seebäder nehmen können.

An besonders schönen Tagen werden Wattenfahrten oder Dampferfahrten unternommen. Ein beliebtes Ausflugsziel





ist hier die Insel Amrum, und der dortige Leuchtturmwärter hält sich stets für unsere kleinen Besucher zur Verfügung. Es gibt jedesmal ein großes Hallo, wenn die Kinder den Turm besteigen dürfen. Mit großem Interesse werden die riesigen Reflektoren und die Lampen bewundert. Sehr viel Freude bereitet auch der Besuch des Heimatmuseums. Ab und zu führt der Spazierweg nach Wyk, und hier gibt es zur größten Freude der ganzen Schar Torte, Eis und Schlagrahm. Ein wesentlicher Punkt für die guten Erfolge im Heim ist auch die ärztliche Betreuung durch Herrn Prof. Haerberlin, einem rüstigen älteren Herrn, der sich aber immer noch mit warmem Herzen und großer Sachkenntnis um die Kinder bemüht. Seinem fachkundigen Auge entgeht nichts, und oft genug konnte er durch seine vorbeugenden Maßnahmen aufkommende Krankheiten verhüten und so dem betreffenden Kinde die ungestörte Freude an seinem Aufenthalt an der Nordsee erhalten.

Viel zu schnell gehen die schönen Tage zu Ende, und dann heißt es wieder heimfahren. Aber damit ist das Erlebnis für die Kinder nicht abgeschlossen, denn manches Briefchen flattert nach kurzer Zeit auf den Tisch der Oberin. Mehr als tausend Briefe bewahrt die Oberin auf, und ich habe eine große Anzahl davon gelesen. Eins fiel mir auf, fast jeder Brief begann: „Liebe Mutter Elka.“ Ist es nicht ein sehr schönes Zeichen, wenn die Kinder, ja selbst die Lehrlinge, diese Anrede benutzen? Muß es nicht die Oberin stolz und glücklich machen, wenn sie sich als Mutter von 3 600 Kindern fühlen darf? Und ist es für uns, die wir die Kinderverschickung betreuen, nicht wunderschön, wenn wir die Überzeugung haben dürfen, daß die aufgewendete Arbeit sich so herrlich belohnt?

Von den Dünen blick ich nieder  
auf der See bewegte Weiten,  
meine Augen schauen wieder  
trunken alle Herrlichkeiten.

Brausend singen breite Wogen  
Brandungslieder: einst wie heute —  
Möwen kommen still gezogen,  
spähn gelassen nach der Beute.

Herrscher ist der Wind am Strande,  
jagt der Wellen Schaum in Flocken,  
wühlt im losen Dünensande,  
wühlt zerzausend in den Locken.

Unsre Kinder seh ich scherzen  
froh dort unten im Gelände,  
und aus übervollem Herzen  
reiche jedem ich die Hände.

C.-H. Stolzenburg, München

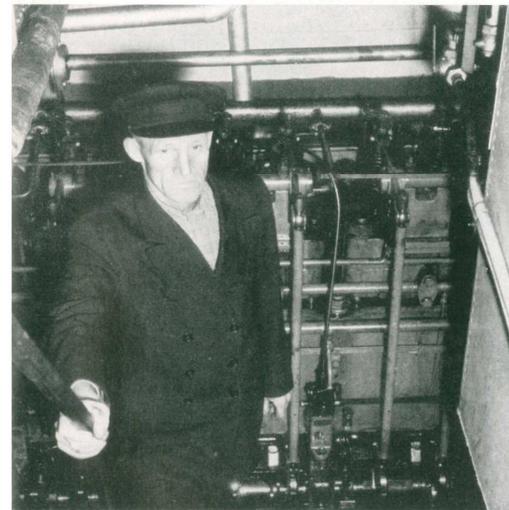
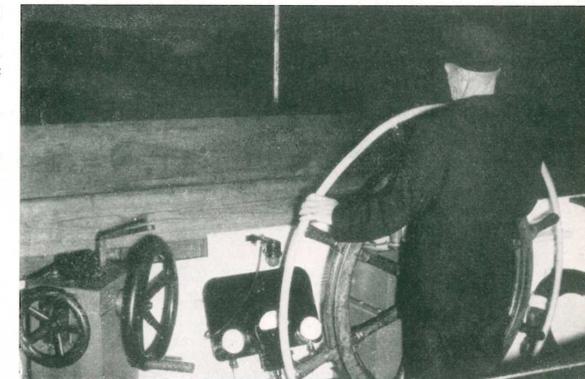


## Rheinfahrt einer Landratte

... UNTER DEM BLAU-WEISSEN MWM-WIMPEL

Der Schiffshund kläffte wild, als ich in Mannheim an Bord kletterte. Er witterte in mir sofort die Landratte, die ja auch eigentlich auf den Planken eines ehrbaren Frachtschiffes nichts zu suchen hat. Als der kleine Hund auf mich losfuhr, machte ich einen erschreckten Satz und hätte um ein Haar nähere Bekanntschaft mit dem Vater Rhein gemacht.

„Es ist doch noch nicht warm genug zum Baden,“ rief der Kapitän, als er mich sah. Schließlich aber erbat er sich meiner und lotste mich sicher an dem Hund vorbei in die Kajüte. „Hier bringe ich unsern blinden Passagier, Mutter“, stellte er mich seiner Frau vor. Herzlich wurde ich begrüßt und mußte gleich Kaffee trinken. „Also Sie wollen über meinen Kahn einen Roman schreiben“, fing der Kapitän an und blinzelte verschmitzt seiner Frau über die Kaffeetasse hinweg zu. „Nun, es soll nur ein kleiner Bericht für unsere Werkzeitschrift werden“,



„Tja, das Bild auf unserm alten Vater Rhein hat sich gewaltig verändert“, erklärte der Kapitän und wies mit dem Stiel seiner Tabakspfeife auf Schleppzüge und Frachtmotorschiffe, die an uns vorbeistrebten. „Das moderne Motorschiff ist dabei, sich den alten Rheinstrom zu erobern. Die Rauchfahne der Dampfschiffe, die früher allein den Frachtdienst auf dem Strom versahen, werden immer seltener.“ Und verschmitzt fügte er hinzu: „Meine Frau begrüßt das natürlich sehr, denn nun kann sie gestrost ihre weiße Wäsche hier oben an der Leine trocknen lassen.“

Der Käpten wandte sich wieder seiner Arbeit im Ruderstuhl zu, und ich blieb mir selbst überlassen. Nun, es gab genug zu sehen. Was für ein buntes Völkergemisch auf dem Strom!

Die Schweizerflagge neben der holländischen, die französische Tricolore neben der belgischen, der Union Jack neben der Flagge Dänemarks. „Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die auf dem Rhein zusammenkamen.“ An die bunten Flaggen, die auf den Tankschiffen und den Fracht- und Passagierschiffen wehen, erkennt man so recht, wie international der Rhein ist. Eine Hauptverkehrsader Europas. Und hier auf dem mächtigen Strom finden wir im friedlichen Fahrwasser alle Nationen, die sich auf dem festen Lande doch nur so schwer unter einen Hut bringen lassen...

Der Kapitän paffte gleichmütig vor sich hin. Für ihn war das bunte Bild etwas Alltägliches. Ich beobachtete ihn bei seiner Tätigkeit. Wie sicher und ruhig er sein Schiff dirigierte! Ja, so ein Rheinschiffkapitän hat schon eine verantwortungsvolle Aufgabe! Er muß den Fluß mit all seinen Tücken und Gefahren genau kennen. Und sage keiner, daß der Rhein ein harmloses Flüßchen ist! In den Zeiten des Hochwassers zum Beispiel ist er unberechenbar und auch dann, wenn die dichten Nebelschwaden über

entgegnete ich bescheiden. „Das ist in Ordnung“, meinte der Kapitän, „die Leute von MWM, die meinen braven Diesel herstellten, haben wirklich ein Recht darauf, etwas von seinem weiteren Schicksal zu erfahren.“ Und nachdenklich fügte er hinzu, „Ja, solch ein zuverlässiger Diesel ist halt wirklich das Herz des Schiffes.“ An diese Worte wurde ich noch oft während meiner Rheinfahrt erinnert, wenn ich unter den Planken den Diesel spürte und mein Blick auf den blau-weißen MWM-Wimpel fiel, der am Vordermast fröhlich flatterte...

dem Strom liegen und nur die Töne der Nebelhörner die geisterhafte Stille durchdringen... Aber auch an einem ganz gewöhnlichen Tage voller Sonnenschein hat der Rhein seine Tücken. Als wir über die schmale Fahrtrinne des Binger Lochs fuhren, wurde dies besonders deutlich. „Schauen Sie nur,“ meint der Kapitän, „hier fließt das Wasser keineswegs friedlich, nein, hier stürzt es förmlich die Felsentreppen herab!“

Und als wir später in der blitzblanken Kajüte sitzen, verrät uns die Frau Kapitän, daß sie immer an bestimmten Stellen — besonders bei der Bergfahrt — sehr erleichtert ist, wenn das Schiff über diese Stellen wieder hinweg ist.

Ein erfahrener Kapitän kennt natürlich auch die Schiffe, die ihm auf seinem Kurs begegnen. Blaue Fahne backbord oder steuerbord voraus, dann weiß jeder, an welcher Stelle er das andere Schiff vorbeifahren sehen möchte. Flagge und Bauart verrät dem Kapitän, wen er vor sich hat. Da sprechen schon die Kinder auf dem Schiff sachverständig mit. „Meine Rabauken wußten eher, was steuerbord und backbord ist, ehe sie lernten, was rechts und links ist,“ sagt die Mutter und weist auf die spielenden Kinder. Daß sogar schon in den kleinen Köpfen Schiffer-Sachkenntnisse vorhanden sind, beweist das kleine Mädchen, als es beim Anblick eines Schleppkannes im rheinischen Dialekt ein wenig verächtlich feststellt: „Dat is ne Schlapp.“

Weiter zieht das Schiff. — Es ist ein unvergeßliches Erlebnis, von ihm aus die Schönheit des Rheintales mit

seinen Felsengebirgen und den malerischen kleinen Städten und Dörfern zu erleben. Bacharach, Lorch, Aßmannshausen, Boppard. Jeder dieser Namen hat Weltruf durch die edlen Tropfen, die an den Hängen oberhalb dieser Orte reifen. — Und während die Landschaft an unserem Auge vorübergleitet, berechnet der Kapitän schon die Fahrzeit bis zur nächsten Anlegestelle. Wir aber klettern unter Deck, um unseren „alten Freund Diesel“ zu besuchen.

Ja, dieser Dieselmotor ist wirklich das Herz des Schiffes! Mit einem einfachen Hebel oder dem Steuerrad gibt der Kapitän dem Motor die Anweisung, vorwärts oder rückwärts, langsam oder schnell zu fahren. — Längere Zeit blieb ich bei dem Motor und staunte über die exakte Zusammenarbeit von Hebeln und Stangen, die ja die Drehbewegung des Motors auf die Schiffsschraube übertragen. Ich sah an dem Dieselmotor die Zeichen „MWM“ und vergegenwärtigte mir den Artikel der ersten Nummer der Werkzeitschrift „Von Carl Benz bis zum MWM-Diesel“.

Auf unserer weiteren Reise kamen wir noch an manchem Passagierschiff und Frachtmotorschiff vorüber, das den blau-weißen MWM-Wimpel führte. Ich dachte daran, daß es der gleiche Wimpel ist, der auch auf fremden Meeren von deutscher Qualitätsarbeit kündigt... Ich hörte das gleichmäßige Arbeiten des Dieselmotors und spürte seine dynamische Kraft, die das Rheinschiff unaufhaltsam vorwärts trieb — dem Ziele entgegen.

Nach einem Bericht von Dr. Klösters



## Man müßte Handballspielen können....

Markus Bernhard ist Werkzeugmacher bei der Südbremse. Seit 17 Jahren steht er für gewöhnlich von morgens bis abends an seiner Maschine. Nur manchmal ist sein Platz leer. Dann wandert in der Mittagspause bei seinen Kollegen der letzte Sportbericht von Hand zu Hand, denn „der Bernhard nimmt mal wieder irgendwo“ an einem Länderspiel teil, und alle sind im Geiste dabei. Markus Bernhard ist jetzt 32 Jahre alt. Als Lehrling kam er 1936 zu uns. Aber lassen wir ihn selbst



erzählen: „Eigentlich ist der Lehrlings-sport schuld daran. Wenn Handball gespielt wurde, war ich dabei. Etwas Schlimmeres als einen verregneten Sonntag konnte es für mich nicht geben. Meine Sportbegeisterung ging so weit, daß ich 1936 dem MTV Schwabing beitrage und mich 1939 der Basketballmannschaft des FC Bayern, München, anschloß.“ Er lächelt und fährt sich mit der Hand durch sein dunkles Haar. Damals glaubte ich selbst nicht daran, aber ein paar Jahre später war es dann so weit: Ich hatte meinen Platz in der Nationalmannschaft. Bis jetzt habe ich an 32 Länderspielen teilgenommen. 14 davon waren Handballspiele.“ „Dann müssen Sie sich aber in der Welt ziemlich gut auskennen“, meinen wir, und es klingt fast ein wenig neidisch.

„Ja, in Europa gibt es kein Land, in dem wir nicht schon gespielt haben. Überall wurden wir gut aufgenommen, obwohl wir zumeist die Lorbeeren mit nach Deutschland nahmen, wie z. B. im Juni vorigen Jahres, als Deutschland in der Schweiz im Handball den Weltmeistertitel

errang. — Aber das Interessanteste war jetzt im Mai der Aufenthalt in Moskau. Wir kamen gerade aus Schweden und fuhren dann über Berlin in die rote Hauptstadt. Dort sollten die Europameisterschaften im Basketball ausgetragen werden. 52 Stunden dauerte die Fahrt Berlin-Moskau. Der Kampf war heiß, und wenn auch andere gesiegt haben, so ließen wir uns dennoch nicht die Laune verderben und sahen uns in Muße Rußlands Hauptstadt an. Wir gingen ins Kino und in die Oper. Dort war ich dreimal. Durch den Kremel sind wir auch geführt worden. Das ist ja eine ganze Stadt für sich, mit Mauern, Gebäuden und vielen Türmen. 19 große und kleine Türme habe ich gezählt. Der alles überragende Glockenturm „Iwan der Große“ ist immerhin 82 m hoch. Er birgt über 30 Glocken. Auf den höchsten Gebäuden sind riesige Sowjetsterne angebracht, die nachts angestrahlt werden.

Ja, es ist schon recht eindrucksvoll, dort im Kremel spazieren zu gehen!“ Er lacht. „Aber ein bißchen komisch war uns doch zumute! Aber jedesmal freut man sich, wenn man wieder zu Hause ist — in München gefällt's mir eben doch am besten!“

„Haben Sie eigentlich auch noch ein Privatleben?“ fragen wir ganz vorsichtig. „Ja mei, was glauben denn Sie — wenn ich daheim bin, gehen wir alle drei, meine Frau und meine Tochter, ganz privat auf den Sportplatz!“ Wir verabschieden uns von Herrn Bernhard, dem Werkzeugmacher, Sportler und — Weltreisenden... Ach ja, man müßte Handballspielen können!

# JUBILÄRE

## UNSERER WERKE



50 JAHRE

AUGUST WEISS  
Motoren-Werke Mannheim  
23. 6. 1953

25 JAHRE

KNORR-BREMSE GMBH  
Mannheim  
Volmarstein



ROBERT OESTERLING  
Kernmacher  
9. 7. 1953



WERNER OERTEL  
kaufm. Angest.  
16. 7. 1953

MOTOREN-WERKE MANNHEIM



HEINRICH HENNINGS  
kaufm. Angest.  
8. 6. 1953



ALFRED HUBER  
Lehrlingsausbilder  
2. 6. 1953



FRITZ KEES  
kaufm. Angest.  
13. 7. 1953

SÜDDEUTSCHE BREMSEN AG



ALBERT KEMPTER  
Gruppenführer  
31. 7. 1953



MARTIN MANNEL  
Werkzeugmacher  
10. 6. 1953



ALFRED H. SCHULZ  
Betriebsingenieur  
4. 7. 1953

GUMMIWERK KUBLER GMBH



KARL MÜLLER  
Schlauchspritzer  
18. 7. 1953

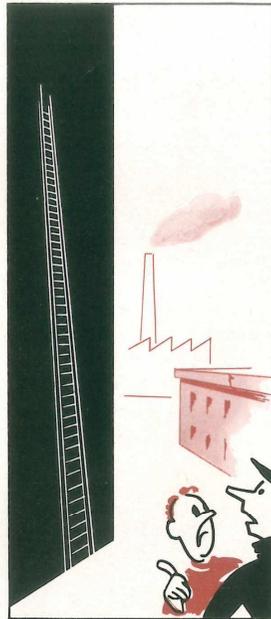


JOHANN ROSKOSCH  
Fußbodenverleger  
25. 7. 1953

# Scharf gebremst!



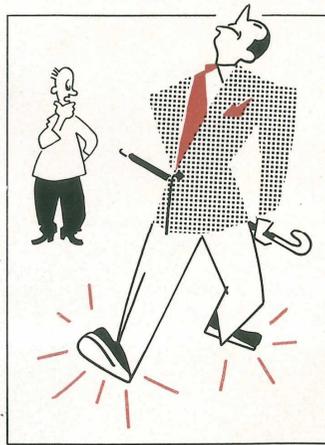
„Müller, Sie gähnen und schlafen ja während der Arbeit!“  
„Aber Herr Direktor, ich habe ja noch gar nicht gearbeitet!“



„Gestern bin ich von dieser Leiter gestürzt!“  
„Und da lebst Du noch ???“  
„Hatte Glück - bin schon auf der zweiten Sprosse ausgerutscht!“



Verkehrsausstellung  
„Kannst Du Dir vorstellen, wie es im Mittelalter die Menschen ohne all' das aushalten konnten?“  
„Konnten Sie doch nicht . . . alle sind sie tot!“



„Der Schmidt hat sich aber herausgemacht in den letzten zwei Jahren! Früher glänzte sein Hosenboden, und heute tun es die Schuhe!“