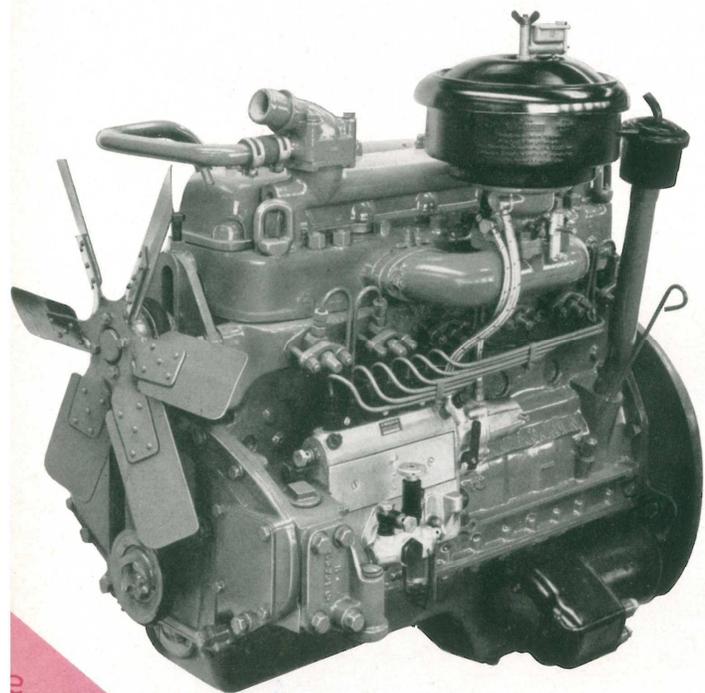


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



MWM



6
APRIL
1954

UNDELITARO

Bei den Affen . . .

UNSER TITELBILD

zeigt einen von der Süddeutschen Bremsen AG hergestellten Hercules - Dieselmotor, dessen technische Daten Sie auf Seite 11 finden.

Seite **INHALT:**

- 3 Ein Schaufenster der Welt
- 4 Endstation Neufahrn Solidarität
- 5 Bremsen, Brillen und Beleuchter
- 6 Aus der Arbeit einer Werbeabteilung
- 7 Kübler auf der Frankfurter Messe
- 8 Ein Urlaub auf der Hüttn
- 9 Det fiel mir uff!
- 10 Wissenswertes über Luftkühlung von Dieselmotoren
- 11 Kurznachrichten
- 12 Erfinder unter uns
- 13 Briefe an die Redaktion Fremde Länder - fremde Sitten MWM-Jugendbücherei
- 14 Die Steuer des Arbeitnehmers im Aufsichtsrat
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Sommersonne über Schweden

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLICHTUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weißenstephaner Straße
Telefon: 448307

Neulich war ich im Tierpark. Über eine Stunde stand ich an der großen Betonbrüstung, die das Affenfreigehege umschließt. Jedem, der Schwierigkeiten im Leben hat, seien sie familiärer oder geschäftlicher Natur, dem sei dringend empfohlen, sich eine Stunde lang das Verhalten der Affen anzusehen. Er wird dort einen höchst vergnüglichen Anschauungsunterricht erhalten. Nehmen wir einmal den dicken alten Pavian, den König der Herde. Er ist eisengrau und vom vielen Kämpfen um Futter und Frauen arg zerzaust. Der geschäftliche Ärger hat Falten in sein Gesicht gegraben. Er knurrt schon gefährlich, wenn ihn bloß ein junger Affe streift. Und wenn sich gar ein Untergebener erdreistet, eine Erdnuß, die in seiner, des Königs Nähe, zu Boden fiel, zu knacken, dann rollt er die Augen und fletscht die Zähne. Doch das ist alles nur Affentheater, denn so böse, wie er aussieht, ist der Alte gar nicht! Wenn eine seiner drei oder fünf Frauen ihm die kleinen Krabbeltierchen aus dem Pelz sucht - ihm also einen Liebesdienst erweist - dann grunzt er vor Wohlbehagen und zerschmilzt schier vor Wonne. Ja, der alte Pavian ist halt auch nur ein Mensch, wollt sagen ein Affe und reagiert auf Freundlichkeiten freundlich. Wie man in den Wald hineinschreit, so schallts heraus . . . Einer seiner vielen Söhne ist ein rechter Lebenskünstler - auch ohne das Buch „Wie man Freunde gewinnt“ gelesen zu haben. Er hockt am äußersten Rand des künstlich aufgetürmten bizarren Felsengebirges, schneidet Grimassen und schlägt Purzelbäume. Seine entfernten Verwandten, die vor der Betonmauer stehen, sind darob sehr ergötzt, so daß sie ihn mit Erdnüssen und Bananen geradezu bombardieren. Der Sohn des alten Pavians kennt wohl kaum einen englischen Dichter namens Oscar Wilde, aber er handelt trotzdem nach dessen Wahlspruch: Lachen ist der beste Anfang für eine Freundschaft. So schlägt er denn seine Purzelbäume, bringt die Menschen zum Lachen, gewinnt so ihr Herz und erhält als Dank Futter in Hülle und Fülle. (Wer jemals, nachdem er den klugen Sohn des alten Pavians im Tierpark beobachtet hat, irgendeinen Menschen im Zorn als „dummen Affen“ bezeichnet, der gehört in einen Käfig!)

Im Tierpark gibt es auch Affenmütter, die ihre kleinen Kinder, die wie nackte Mäuse aussehen, mit Engelsgeduld auf ihrem Rücken spazierentragen. Und wehe dem Affenmännchen, das sich untersteht, ihren Kindern auch nur ein Haar zu krümme! Mit wütendem Gekreisch stürzen sie sich auf ihn, so daß er die Flucht ergreift. Selbst bei dem äußersten Umsicht erfordernden Geschäft des Flöhens lassen sie das Kleine nicht aus den Augen. Wenn es in jugendlichem Übermut versucht, einen Felsen zu erklimmen, so ist die Mutter sogleich zur Stelle, packt es am Schwanz und zieht es auf den Boden der Tatsachen zurück. Eine Affenmutter würde ihren Sprößling nicht um alles in der Welt einem fremden Kindermädchen anvertrauen. Für sie gehört ein kleines Kind in den warmen Dunstkreis der Mütter. Ja, die Affen haben kein Familien-Ministerium aber trotzdem einen festausgeprägten Familiensinn . . . Allerdings, in manchen Dingen verhalten sie sich doch leider allzu menschlich. Kreischt in der äußersten Ecke des Freigeheges plötzlich ein rüder Affenbursche laut auf und vollführt kriegerische Sprünge, so gerät urplötzlich die ganze Horde in maßlose Erregung und gebärdet sich wie toll. Alles springt schreiend durcheinander und sogar der eisengraue Chef, sein lebenskluger Sohn und die liebevolle Mutter werden von dem Massenwahn angesteckt. Ganz ohne jeden Grund herrscht nun Krieg im Freigehege - wie dies ja auch in unserer Welt ähnlich zu sein pflegt. Jedoch, und das sei zum Lobe der klugen Affen gesagt, verlischt dieser Streit genau so plötzlich wie er begonnen hat, ohne daß auch nur einer der Affen ernstlich Schaden genommen hätte. Und wo man eben noch vermeinte, blutdürstige Dschungeltiere im wilden Kampfe zu sehen, kann man schon Minuten später sich emsig flühende, harmlose Äffchen beobachten, die sich an der warmen Sonne wohlfühlen, an jener Sonne, die seit ziemlich langer Zeit für Affen und Menschen gleichermaßen scheint.

Ein Schaufenster der Welt:

MWM MIT NEUEN KLEIN-DIESEL-ENTWICKLUNGEN AUF DER INDUSTRIE-MESSE IN HANNOVER

Messen sind die großen Schaustellungen der Weltwirtschaft. Für die Erzeugnisse der Technik bedeutet die Technische Messe in Hannover in diesem Rahmen eines der bedeutendsten und anerkannten Schaufenster des Weltmarktes. Es versteht sich, daß MWM dort nicht fehlt. Nur noch wenige Tage trennen uns vom Beginn dieser großen Schau, auf der die wettbewerbenden Motorenhersteller in der Halle 3 ihre bewährten weiter- und neuentwickelten Leistungen darbieten. Gegenüber dem Vorjahr ist der MWM-Stand auf fast das doppelte des Raumes vergrößert worden. Auch in seiner Ausgestaltung und insbesondere in der Vielseitigkeit der ausgestellten Motoren wird er Interessenten und Käufern Anreiz zur Betrachtung und - wie man hoffen möchte - zum Kauf bieten. Der eine oder andere aus dem Leserkreis unserer Werkzeitung wird vielleicht Gelegenheit haben, die Messe in Hannover und dann auch den Stand 100 der Motorenwerke in Halle 3 zu sehen. Neben bewährten Großmotoren findet er dort eine Reihe von neuen Klein-Diesel-Entwicklungen, die in diesem Zusammenhang herausgestellt werden mögen: Mit einer Serie neuer Klein-Diesel-Motoren ergänzen die Motoren-Werke Mannheim A.G. ihr Bauprogramm der luftgekühlten Klein-Diesel in den Leistungen von 6,5 bis 17 PS. Die Entwicklung dieser neuen Motortypen stützt sich

haben ihm in kurzer Zeit auch dank seiner Wirtschaftlichkeit, Betriebssicherheit und Verschleißfestigkeit ein fast unbegrenztes Anwendungsgebiet erschlossen.

Type AKD 211 Z

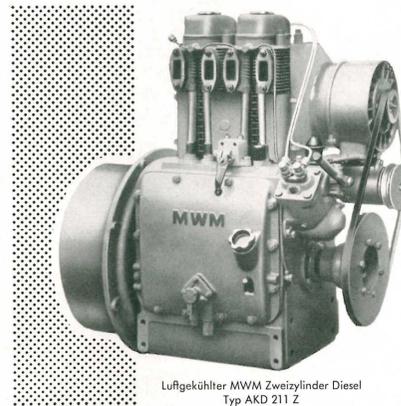
als Fortschrittentwicklung des bekannten leichten wassergekühlten KD 211 Z. Viertakt-Zweizylinder-Ausführung mit einem Leistungsbereich bis 17 PS bei 2200 UpM. Der Universal-Antriebsmotor für alle Anwendungsgebiete.

Type AKD 12 A

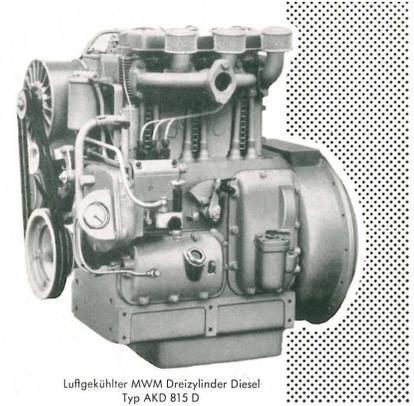
Achtzylinder-Viertakt-V-Motor mit allen Vorteilen der in kurzer Zeit bestens eingeführten AKD-12-Motoren. Es ist der ideale raumparende Einbaumotor für schwerere Arbeitsmaschinen, Boote und Aggregate jeder Art. Sein geringes Leistungsgewicht macht ihn besonders geeignet für schwere Straßenfahrzeuge und ortsbewegliche Antriebe aller Art.

Type AKD 815

ist eine Weiterentwicklung des bewährten und in mehr als 60 000 Maschinen verbreiteten Klein-Diesels. Sie zeichnet sich durch ihre Wirtschaftlichkeit vor allem aus und ist gleichermaßen in ortsfester und fahrbarer, in Einbau- und Bootsausführung lieferbar. Die Type wird als Ein- bis Vierzylinder in Reihenanordnung mit einem Leistungsbereich von 15/18 PS je Zylinder bei 1500/1800 UpM gebaut.



Luftgekühlter MWM Zweizylinder Diesel
Typ AKD 211 Z

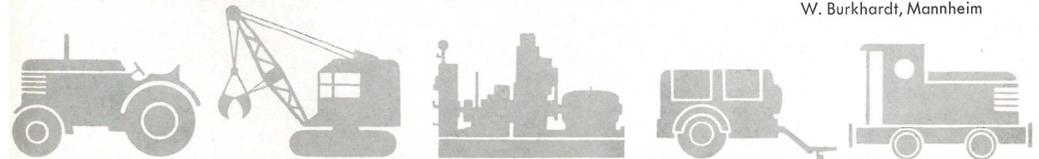


Luftgekühlter MWM Dreizylinder Diesel
Typ AKD 815 D

im wesentlichen auf die seitherigen guten Erfahrungen mit den bewährten Klein-Dieseln der Baureihen KD 211 Z, KDW 415 und KD 12, die seit Jahren, insbesondere auch im Schlepperbetrieb, unter schwierigsten Bedingungen ihre Bewährungsprobe aufs beste bestanden haben. Die in vielen Anwendungsgebieten unbestrittenen Vorteile der Luftkühlung werden dadurch ergänzt, daß die wesentlichen Triebwerkteile von den wassergekühlten Bauarten übernommen werden konnten und somit die Ersatzteil-Lagerhaltung keine wesentliche Erschwernis bedeutet. Das relativ niedrige Leistungsgewicht des luftgekühlten Motors sowie seine Unabhängigkeit von der Außentemperatur

Type AKD 9

stellt eine Neuentwicklung dar. Der Motor wird in Ein- und Zweizylinder-Ausführung, letzterer in Boxerform mit einer Zylinderleistung von 7 PS bei 3000 UpM gebaut. Das Schwungrad ist als Ventilator für die Erzeugung der Kühlluft ausgebildet. Dieser Klein-Diesel wird vornehmlich als Einbaumotor für kleinere bis mittlere Spezialmaschinen Interesse erwarten dürfen. Nach Leistung und Ruf nehmen die Motoren-Werke Mannheim A.G. auf der Hannover-Messe den ihnen gebührenden Raum ein. Messen sind Werbung und Leistungsschau zugleich. Hoffen wir in der Verbundenheit mit MWM, daß die Hannover-Messe den erwarteten Erfolg zeitigt.
W. Burkhardt, Mannheim





Endstation Neufahrn

Sie kamen aus dem Sudetenland und der Tschechoslowakei, aus Schlesien und dem Böhmerwald. Sie waren Vertriebene und Heimatlos, auf der Suche nach einem Fleckchen Erde, das ihnen Arbeit und Brot – eine neue Heimat – geben könnte. Sie haben sie gefunden.

In den letzten Kriegsjahren wurde von einem Mann, der „Meyer“ heißen wollte, wenn es auch nur einem einzigen feindlichen Flugzeug glücken würde, Bomben über deutschen Städten abzuwerfen, eine Behelfsheimaktion in die Wege geleitet. Jedem größeren Betrieb wurde ein kleines Stück Land am Stadtrand zugeteilt, auf dem Behelfsheim für fliegergeschädigte Betriebsangehörige errichtet werden sollten.

Die Südbremse schloß sich dieser Aktion an und pachtete ein 5311 qm großes Gelände in Neufahrn, einem beschaulichen Dörfchen, 25 km vor den Toren Münchens. Und während die Wohnhäuser der großen Stadt unter dem Bombenregen zusammenstürzten, griff man in Neufahrn zu Hammer und Spaten um aufzubauen. Das war im Jahre 1944.

Das Bauprogramm umfaßte die Erstellung von 9 Doppelhäusern, insgesamt 18 Wohnungen. Doch bis zur völligen Durchführung der Bauarbeiten sollten Jahre darüber vergehen. Es kam die Kapitulation, die jede Arbeit stilllegte. Es kamen die Jahre der Kompensationen, in denen jeder Nagel ein Vermögen wert war, und es kam das Jahr der Währungsreform, ein neuer Anfang für alle. Erst jetzt konnten die letzten Bauarbeiten beendet werden. Bombengeschädigte fanden dort Unterschlupf. Sie zahlten 17 Mark Miete im Monat.

Doch es gab zu viele Wohnungssuchende. Die Direktion der Südbremse versuchte, der Not Einhalt zu gebieten

und baute Werkwohnungen in der Froshammerstraße. Dadurch wurde der größte Teil der Behelfsheimen frei. Für Flüchtlinge. Das war im Jahre 1950.

Inzwischen sind wiederum vier Jahre vergangen. Heimatlose Menschen haben in dieser Zeit versucht, ein neues Zuhause in dem kleinen Dörfchen Neufahrn zu finden. – Doch eine eigentliche Heimat wurde es erst jetzt, als sich die Direktion auf Anraten des Betriebsrates entschloß, die Häuser zu verkaufen.

„Wir haben die einzelnen Wohnungen für DM 500.—, ganze Häuser für DM 1000.— verkauft. Dieser Preis ist außerordentlich günstig, denn sämtliche Behelfsheimen verfügen über solide Bauweise. Da keiner der Bewerber diesen Betrag aufbringen konnte, kann diese Summe in 20 Monatsraten abbezahlt werden.

Die einzelnen Wohnungen umfassen 28,45 qm, dazu kommt ein Gartengelände von etwa 180 qm. Die Fundamente sind betoniert. Von den Eigentümern sind lediglich laufend die Grundstückssteuern aufzubringen, die sich aber nur auf ein paar Mark monatlich belaufen.“

Und wie fühlen sich die neugebackenen „Hausbesitzer“? Karl Trieb, Reparatur-Schlosser aus Komotau, Sudetenland, sagt: „1946 sind wir ausgewiesen worden. Ich, meine Frau und die beiden Kinder. Wir gingen nach Neuburg an der Donau. Ich suchte Arbeit. 1947 fing ich bei der Südbremse an und wohnte vier Jahre lang in einem Barackenlager. Meine Frau habe ich zweimal im Monat gesehen. 1951 wurde eine Wohnung in Neufahrn frei, und wir zogen gern dort hinaus, denn ich bin vom Lande. Mir gefällt es sehr gut dort. Eine besondere Freude ist der Garten. Früher, in meiner Heimat, habe ich in meiner Freizeit Blumen gezüchtet: Gladiolen, Rosen, Tulpen ... und jetzt, wo ich in Neufahrn zu Hause bin, stehe ich wieder jeden Sonntag im Garten!“

Sein Nachbar ist Franz Kübelbäck aus Humwald, Sudeten. Sein Schicksal ist ähnlich: Flucht, Suche nach einem Arbeitsplatz, 1947 Eintritt bei der Südbremse, Barackenlager. Seit 1951 wohnt er in Neufahrn. Er, seine Frau und seine beiden Buben kennen keine Sehnsucht nach der Großstadt. Nur Sehnsucht nach dem Rauschen der großen Wälder. – In seinem Gärtchen wachsen Obst und Gemüse. Fünf Hühner beliefern die Familie mit frischen Eiern. Und für einen Festtagsbraten sorgen die gut genährten Kaninchen.

SOLIDARITÄT

Solidarität – ein großes und verpflichtendes Wort! Es verlangt zunächst den guten Willen, die Achtung vor dem gleichen Recht des anderen. Recht ist wohl ausschließlich, jedoch nicht einseitig. Es kommt auf die Achtung des anderen Standpunkts an.

Solidarität, richtig verstanden, verlangt in den eigenen Reihen, daß man seinen Willen dem der Gemeinschaft ein- und unterordnet; aber sie verlangt auch, den Willen unserer Gemeinschaft mit den Bedürfnissen anderer Gemeinschaftsgruppen – z. B. denen in einer Konzerngemeinschaft –, und sogar mit der Einheit des ganzen Volkes abzustimmen. Nicht immer nur aus der Solidarität heraus etwas wollen und verlangen! Das Wort bedeutet auch, gemeinsam auf etwas verzichten zu können, auch dem anderen das ihm Gebührende zu gönnen, ihm zu helfen.

Darum lieben wir das Wort „Solidarität“ so sehr, weil in ihm nicht die kämpferische Tat, das gemeinsame Erben oder gar Vernichten liegt, sondern weil es eine Haltung ausdrückt, aus der heraus man einander

gegenseitig etwas Gutes tun soll. Es ist etwas so Erhabenes, daß wir darauf achten sollten, diesen Wert nicht zu mißbrauchen, wie so viele edle Begriffe schon zu Kampf und gegenseitigem Schadenwollen mißbraucht worden sind.

In der Familie fängt die Solidarität an. Sie setzt sich im Beruf, in den Werken der Arbeit fort und erreicht ihre höchste Stufe im solidarischen Empfinden als menschliche Lebensgemeinschaft. Nirgendwo aber sollte sie sich im rücksichtslosen Erkämpfen von Forderungen ausdrücken.

Unsere Solidarität – und darum sagen wir ja: „WIR von den Werken der Knorr-Bremse“ – ist die Liebe zu unseren Angehörigen und Schaffenskameraden, ist die Achtung vor unseren Mitmenschen, die enge Verbundenheit mit unserem Werk, im tiefsten Sinn mit unserer Arbeit, die als Grundlage und ihrer vom Betrieb gesicherten Form unser Dasein ermöglicht. In Lebensreife und im gegenseitigen Verständnis erweist sich das tiefe Begreifen eines edlen Worts: Solidarität!

JHB, Mannheim

Bremsen, Brillen und Beleuchter

RANDGLOSSEN IM JUPITERLICHT

„Der Leo ist beim Film!“ schwirrten die Stimmen aufgeregt im Verwaltungsgebäude der Knorr-Bremse in München durcheinander. Der Armste! Für die nächsten Tage sollte er nichts zu lachen haben. Dabei hatte er nur Arbeit und Mühe mit den Filmfritzen. Er mußte die Verhandlungen wegen Krankheit seines Chefs führen. Er mußte die Vorbereitungen treffen und schließlich am Drehtag mit Rat und Tat zur Stelle sein. Ja, wer die Arbeit hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen.

Europ. 800011 ist ein Dokumentarfilm von 15 Minuten Spieldauer, der in Zusammenarbeit mit der Bundesbahn ausblicklich von einer Düsseldorf Kurzfilm-Gesellschaft fertiggestellt wird. Dieser Streifen soll die Bedeutung des deutschen Güterwagens im internationalen Handelsverkehr veranschaulichen und im Ausland für die neuesten Waggontypen werben. Unter dem Titel „Die ersten Europäer sind Güterwagen“ werden Kopien demnächst als Lehrfilme der Bundesbahn verwandt. Zu den Werken, die einen finanziellen Beitrag leisteten, gehört auch die Firma Knorr-Bremse GmbH. Für Darstellung der Bremsung und der Bremse bekam sie von insgesamt 420 m 30 m eingeräumt.

Für die Aufnahmen waren die Hauptdarsteller besonders in Form gebracht worden. Sie wurden gepulzt, geölt, gestrichen – und was man halt noch so alles mit einem Schauspieler anstell,

damit er schön ist. Allüren und künstlerische Intuitionen hatten sie zur Freude aller Beteiligten nicht. Auch die Presse mußte auf ein Interview über intimste Familienangelegenheiten und bevorstehende Scheidungsprozesse verzichten. Die stars blieben stumm. Sie wußten, was sie ihrem Ruf schuldig waren. Unter den prominenten Mitwirkenden befanden sich: das KE-Ventil, das modernste Europas, der international geprüfte und anerkannte Selbstregler D, der größte Reibungsprüfstand Europas, und der Groß-Prüfstand für Bremsversuche, dessen Ausstattung der eines Güterzuges mit 104 Waggons entspricht (Bild unten).

„Ich bin noch nie gefilmt worden“ begrüßte Abteilungsleiter A. die Ankömmlinge bei Aufnahmebeginn. Auch dieses Mal wurde nichts aus seinen Träumen von hohen Gagen und schönen Verehrerinnen. Für die Nebenrollen wurden andere auserwählt, die vor Freude strahlten. Die auserkorenen Mimen, Werksangehörige, zeigten sich während der Dreharbeiten sichtlich nervös.

Als Schauspieler von Format jedoch entpuppten sich die beiden Filmfritzen, der Regisseur und der Kameramann. Blaubebrillt rückten die beiden – mit 10 Tagen Verspätung –, die Kamera unterm Arm, an. Der Berichterstatter hatte Gelegenheit, als stellvertretender Regieassistent in die „Geheimnisse der Filmkunst“ eingeweiht zu werden. Und



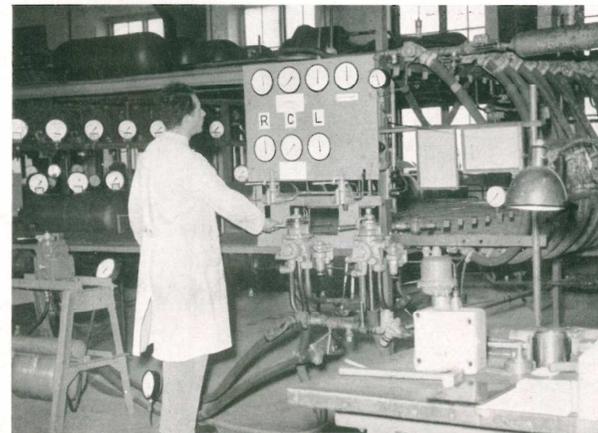
manchem Laien wird es wie Zauberei erschienen sein, was in Wirklichkeit Routine und Gewohnheit war. Die drei Beleuchter, drei Elektriker, zehn Scheinwerfer, ja selbst Zuschauer und Werkmeister wurden bunt durcheinandergewirbelt, umgruppiert und herumkommandiert, daß manchem braven Arbeiter, der zufällig vorbeiging, „die Spucke weg blieb“. „Kopf weg! Den Fünfer (Scheinwerfer) in die Ecke. Bitte notieren: Halbtotale mit Schwenk über alle. Achtung Kamera, Aufnahme!“ Der Regisseur zog alle Register seines theatralischen Gebarens und spielte Film-mann, wie ihn sich Klein-Fritzchen vorzustellen pflegt.

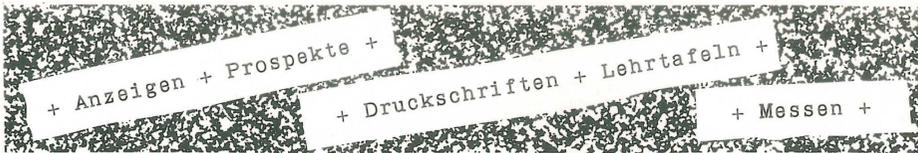
Die Aufnahmen selbst waren lediglich das Resultat gründlicher Vorbereitungen. Tage vorher mußten Fenster entfernt werden, der Reibungsprüfstand erhielt einen neuen Anstrich. – Jede verkorkste Einstellung, jeder überflüssige Meter sind verlorenes Geld. Die Aufnahmetechnik richtet sich nach Zweckmäßigkeit und Billigkeit. Als Groß- oder Nahaufnahme, als Totale oder Halbtotale – im Schwenk, starr oder diagonal werden die Aufnahmen gefahren. Aus dem scheinbar zusammenhanglosen Nebeneinander der aufeinanderfolgenden Einzeleinstellungen wird später mit Hilfe von Überblendungen und Schneiden durch die Kunstfertigkeit des Cutters ein Rhythmus sinnvoll aufeinanderfolgender Bilder ... ein Film.

Eine gute Portion Können und Kenntnis der filmischen Gesetzmäßigkeiten gehören schon dazu, einen solchen Film, der sich mit technischen Dingen beschäftigt, zustande zu bringen. Die Hast, mit der die Umräumungen vollzogen werden mußten, und die Hitze der strahlenden Jupiterpersonen reizten ein wenig die ermüdeten Gemüter zum Widerspruch, wenn der Filmmann gar zu laut brüllte: „Aus der Sicht gehen, Platz da!“ Und wenn das arme Opfer nicht schnell genug den Anordnungen Folge leistete, „Mensch leg Dich auf den Bauch“.

Bemerkte ein Arbeitskollege trocken: „Der hat ja gar keinen Bauch, den bekommt man erst beim Film!“ –

H. J. Peters, z. Zt. München





Vor Jahren sprach man allgemein nur von Reklame; der Volksmund tut es heute noch. Werbeleute unterscheiden jedoch ziemlich genau zwischen „Werbung“ und „Reklame“. Das Wort Reklame hat eine etwas anrüchliche Färbung bekommen. Man nennt so ein lautes, marktschreierisches Anpreisen der Waren, welches nicht immer mit ehrlichen Argumenten zu operieren pflegt.

Werbung andererseits ist ein Begriff für alle Tätigkeiten, die dazu dienen, einem Unternehmen die Wege zu ebnet für seine Beziehungen zum Kunden.

Man spricht von verkaufsfördernder Werbung und von solcher, die nicht unbedingt als verkaufswirksam angesehen wird. In diese zweite Gruppe z. B. fällt die sogenannte Repräsentationswerbung, während die Hauptgebiete der „verkaufenden“ die Einführungswerbung und die Erinnerungswerbung sind. Letzten Endes jedoch fließen alle werblichen Anstrengungen zusammen in dem einen lebenswichtigen Ziel jedes Unternehmens: zu verkaufen, den Absatz und damit den Umsatz zu halten oder zu steigern. Soll die Wirkung einer Werbung von Dauer sein, so muß sich diese vor allem der Wahrheit bedienen, sie muß mit ehrlichen Argumenten arbeiten, darf ihre Ware nur mit den Versprechungen anpreisen, welche diese Ware dann auch erfüllt.

Eine immer mehr sich ausbreitende Randgruppe der Werbung bilden die „Public Relations“. Man nennt so alle Anstrengungen innerhalb und außerhalb des Betriebes zur Verbesserung des sogenannten Betriebsklimas und zur Hebung der öffentlichen Meinung über diesen Betrieb. Eine eigentlich werbliche Absicht ist diesen Anstrengungen nicht anzusehen. Und doch können sie in ganz erheblichem Maße die Werbung unterstützen und ergänzen, sie bilden vielleicht sogar die Wurzel jeder dauerhaften Werbung.

Die Arbeit der Werbe-Abteilung der Knorr-Bremse GmbH. gliedert sich in folgende Hauptgruppen:

Planung und Herstellung von Druckschriften, Katalogen, Lehrtafeln usw.

Planung und Anfertigung von Anzeigen
Planung und Aufbau von Ausstellungsständen
Beschaffung von Unterlagen für Artikel in Zeitschriften
Beschaffung von Diapositiven für Lichtbild-Vorträge
Beschaffung und Verteilung von Werbegeschenken und Kalendern

Versand, Streuung, Verteilung von Druckschriften, Katalogblättern und Kalendern.

Diese eigentlichen werblichen Gebiete ziehen eine Reihe unerläßlicher Verwaltungsarbeiten nach sich. Da müssen die Bildklischees und die Anzeigendruckstöcke gelagert und karteisiert werden, ebenso die Retuschen und Fotos. Es gibt ein Archiv der Druckschriften wie auch sämtlicher vorhandener Fotoaufnahmen. Nicht zu vergessen die übersichtliche Lagerung sämtlicher Druckschriften- und Lehrtafel-Vorräte.

Die anzuwendenden Mittel einer Werbung werden da-

durch bestimmt, welchen Empfängerkreis die Werbung für ein bestimmtes Erzeugnis erreichen und ansprechen soll. Man spricht von einer „gestreuten“ Werbung, wenn es sich um einen Kreis handelt, der nicht genau zu bestimmen ist, wenn die zu verkaufende Ware beispielsweise für eine ganze Reihe von Berufsgruppen oder Bevölkerungsschichten erstrebenswert erscheint (z. B. ein Markenartikel). Dabei kann die Breite der Streuung sehr unterschiedlich sein.

Wir sind in der glücklichen Lage, zumindest im Sektor Schienenbremsen eine ausgesprochene „gezielte“ Werbung anwenden zu können. Das bedeutet u. a., daß das Werbemittel Plakat für uns keinen Wert haben würde, ebenso – um ein anderes Streumittel zu nennen – der Werbefunk. Wir können für die Schienenbremse die kühn erscheinende Behauptung aufstellen: „Alle für uns als Kunden in Betracht kommenden Stellen sind uns bekannt.“ Unser sicherstes Werbemittel für dieses Erzeugnis sind deshalb unsere persönlichen Vertreter.

Etwas anders liegt der Fall auf dem Sektor Kraftfahrzeugbremsen. Hier ist schon etwas Streuung notwendig. Und hier hat neben der Druckschrift auch die Anzeige mehr verkaufswerbende Arbeit zu leisten, während unsere Anzeigen für die Eisenbahnbremse fast ausschließlich repräsentativen Charakter haben.

Unsere Druckschriften sind nur in wenigen Fällen eigentliche Werbeschriften. Der Hauptzweck unserer Druckschriften ist die Unterrichtung über Verwendung, Funktion und Bedienung einzelner Apparate und Ventile oder ganzer Bremsausrüstungen.

Die Knorr-Bremse hat mit dem Werk in Berlin auch den gesamten Vorrat an Werbendrucksaachen und Lehrtafeln verloren. Wir besitzen von den Berliner Druckschriften nur einen kleinen Teil in einzelnen Exemplaren, die dadurch ins Nachkriegsleben gerettet werden konnten, daß sie sich im Privatbesitz von Knorrianern befanden und beim Neubeginn in München zusammengetragen werden konnten zu einem Häuflein von Erinnerungstücken. Sie dienen unseren Technikern als willkommene Nachschlagewerke. Für einen Versand an Kunden als werbende Broschüren können sie jedoch wegen ihrer Einmaligkeit nicht in Frage kommen.

Die Herstellung neuer Druckschriften und Lehrtafeln für die verschiedensten Erzeugnisse sowohl für die Schienen- als auch für Kraftfahrzeugbremsen nimmt den breitesten Raum der Münchner Werbearbeit ein. Der Begriff „Druckschrift“ gilt für alles, was in zusammenhängender gedruckter Form an Werbesachen hergestellt wird: Prospekte in einem Blatt oder zu mehreren Seiten gefalzt, Broschüren kleineren oder größeren Umfangs mit 8, 12, 16, 20 Seiten und mehr. Die „Kbr VI“ – eine Druckschrift über Triebwagenbremsen der Bauart VI – hat z. B. eine Seitenzahl von 64, unsere Druckschriften der Kraftfahrzeugbremse – K 420, K 422 – ein paar Seiten weniger.

Eine Sonderstellung neben den Druckschriften nehmen die Ersatzteilkataloge ein. Sie bestehen aus einer Anzahl loser Blätter, zusammengefaßt in Mappen und werden laufend ergänzt.

Neben den instruierenden Druckschriften dienen auch unsere großformatigen Lehrtafeln – etwa 60×84 cm – der

Unterrichtung über Anordnung und Funktion verschiedener Bremsbauarten und Ventile.

Die Werbeabteilung in München bearbeitet und überwacht die Herstellung des Werbematerials für sämtliche Erzeugnisse der Knorr-Bremse GmbH. München und Mannheim. Das Werk Volmarstein sorgt für seinen Bedarf selbst, natürlich ebenso MWM, Hasse & Wrede und Kübler.

Für folgende Erzeugnisse ist demnach von der Werbeabteilung in München Werbung zu treiben:
Schiene: Lokomotiv- und Tenderbremse mit Zusatzbremse
Dampfluftpumpen, Motorluftverdichter

Vorwärmanlagen, Kesselspeisepumpen
Triebwagenbremsen, Güterzug- und Reisezugbremsen (hier jetzt vordringlich für das neue KE-Steuerventil)
Bremsen für Klein-, Neben- und Grubenbahnen
Bremsen für Schnell- und Straßenbahnen
Magnetschienenbremsen
Straße: Bremsen für Lastkraftwagen, Lastzüge, Omnibusse und Anhänger.
Kein Unternehmen, und sei es noch so bekannt und seine Ware noch so gut eingeführt, könnte es sich auf die Dauer leisten, keinerlei Werbung zu treiben.

Leonhard Hoibl, München

Kübler auf der Frankfurter Messe

Das Titelblatt unserer modernen Illustrierten ist im allgemeinen schönen Frauen oder nicht immer gleich schönen Diplomaten vorbehalten. Die „Münchner Illustrierte“ brachte im vorigen Jahr, in Bestätigung dieser Regel, zwei nette junge Mädchen, die durch eifrigen Gebrauch der „Kübler-Kugel“ dafür sorgen, daß sie gesund und gelenkig bleiben.

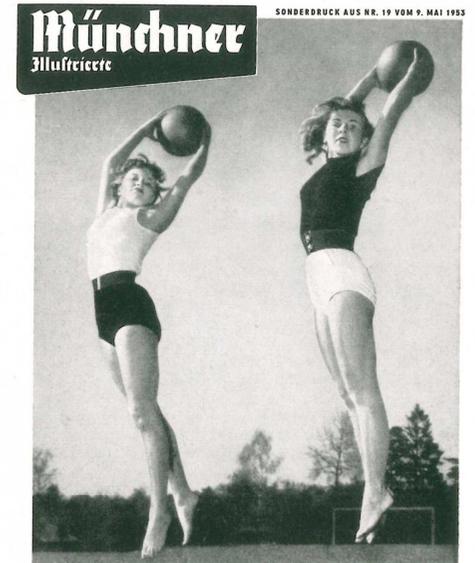
Die „Kübler-Kugel“ ist ein vom Gummiwerk Kübler GmbH. in mühevoller, systematischer Arbeit entwickeltes erstklassiges Sportgerät beachtlicher Qualität.

Bekanntlich werden Bälle im allgemeinen aus Gummi hergestellt, doch wurde im Gummiwerk Kübler einmal vom Althergebrachten abgewichen und Kunststoff als Ausgangsbasis für Sportbälle verwendet. Heute ist die „Kübler-Kugel“ als Trainingsball überall eingeführt; sie findet, teilweise von München aus, ihren Weg in alle Sportvereine, Schulen und Betriebe.

Ihre Beliebtheit wurde kürzlich durch die Frankfurter Messe unterstrichen, auf der das Gummiwerk Kübler in der Sporthalle einen geschmackvollen Ausstellungsstand errichtet hatte.

Nicht nur von inländischen, sondern auch von vielen ausländischen Einkäufern wurde der „Kübler-Kugel“ lebhaftes Interesse entgegengebracht.

Übrigens hat die „Kübler-Kugel“, die in ihren Abmessungen und Gewichten genau den internationalen sportlichen Vorschriften entspricht, jetzt kleinere Brüder bekommen. Diese sollen unter dem Namen „Junior“ in bunten Farben – die „Kübler-Kugel“ wird nur gold-transparent geliefert – bald ihren Weg in die Waren- und Kaufhäuser nehmen, um unserem sportlichen Nachwuchs, den „Junioren zwischen 10–17“, als preiswertes Sportgerät zu dienen.



„Bitte, Herr Direktor, kann ich wohl morgen einen Tag Urlaub bekommen? Meine Frau hat große Wäsche!“ –
„Unmöglich! Völlig ausgeschlossen! Sagen Sie das Ihrer Frau.“ –
„Besten Dank auch, Herr Direktor, ich würde ja, daß ich mich auf Sie verlassen kann!“
Zeichnung: M. Brahm, München



Zum Thema Lohnsteuer-Freibeträge:
„Aber, Herr Finanzbeamter, den Posten für diese Werbungskosten können Sie unmöglich streichen! Sie gefährden sonst mein berufliches Fortkommen!“
Zeichnung: G. Köck, München

Ein Urlaub auf der Hütt'n!

Wenn in Norddeutschland ein Urlaubsgieriger – nach seinem Reiseziel befragt – erklärt, daß er auf eine Hütte gehen wolle, so wird er auf ein geradezu erschütterndes Unverständnis stoßen. Eine Hütte? fragt jedermann ungläubig ... da kann man doch nicht wohnen, geschweige denn einen ganzen Urlaub verbringen! Der Münchner aber erklärt dann überlegen, daß eine Hütte in den Bergen liegt, daß sie bewirtschaftet oder nicht bewirtschaftet ist, daß sie zwar kein Wasserklosett, aber doch ein verschwiegenes Orichen hat, daß sie zwar kein elektrisches Licht, wohl aber eine Petroleumlampe besitzt, daß sie auch über einen großen Ofen verfügt, auf dem man Skistiefel und anderes braten kann, daß es dort zwar kein fließendes warmes Wasser, wohl aber an einer Quelle fließendes kaltes Wasser in Hülle und Fülle gibt, daß ...



Aber nachdem der brave Münchner auch nach langatmigen Erklärungen des Fremdwortes „Hütte“ feststellen muß, daß der Preuße noch immer an eine Hundehütte denkt, läßt er ihn kurzentschlossen zum Urlaub ein und sagt ausdrücklich: „Aber nicht mit Koffer und Regenschirm, sondern zünftig mit Rucksack und Brettern.“ Worauf der Fremde, ein rüstiger Enddreißiger, zu seiner Frau sagt: „Mutta, ick gloobe, die ham mit uns Alten eene Jewaltkur vor!“

Indessen, am ersten Ferientage stellen sich die Urlauber doch ein, entsteigen dem Gefährt, da sie bis an den Fuß der Berge gebracht hat und begeben sich zum Dorfkrämer, um dort ihre Rucksäcke mit Proviant zu füllen. „Solls auch Gemüse sein?“ – „Um Gottes Willen, das ist ja viel zu schwer, wer soll denn die vielen Dosen auf dem Buckel schleppen!“ – „Kartoffeln?“ – Eisige Ablehnung. Auch Kartoffeln tragen sich schlecht. Außerdem müßten sie auch selbst geschält werden ... „Nein, keine Kartoffeln, aber zwei Flaschen Kirschwasser, denn da oben wirts bitter kalt sein!“ – Der Einkauf dauert seine Zeit, da jedes Produkt sorgfältig gewogen wird, bevor es in den unersättlichen Schlund des Rucksackes fällt, denn die Hütte liegt ja immerhin rund drei Stunden in den Bergen ... Aber schließlich ist man doch mit allem Möglichen (einschließlich weichem Klosettpapier) ausgerüstet und begibt sich auf die Wanderung.

Schon nach zehn Minuten – man hat gerade das Dorf mit den ersten Wiesen hinter sich gebracht – drücken die Rucksäcke barbarisch. Die Rindfleischdosen sind so intelligent verstaubt worden, daß sie bei jedem Schritt ins Kreuz schlagen. Also umpacken. Ja, es ist halt schon eine Zeit her, daß man auf dem Kasernenhof Gepäckmarsch übte! – Weiter gehts. Der Schnee ist feucht, und die Bretter rutschen absolut nicht. Kein Wunder, denn man hat das Wachsen vergessen. Da keine Hilfe in der Nähe ist außer den Füchsen, die sich in dieser Gegend Gutnacht zu sagen pflegen, werden die Bretter abgeschnallt, zusam-

menge bunden und hinterhergeschleift. Jetzt aber versinkt man ab und zu bis zum Nabel in Schneewehen.

Uff ... warum sind wir denn nicht ins Hotel nach Tegernsee gefahren? Die ersten Schweißtropfen und die ersten Flüche fallen. Jetzt gehts ziemlich steil bergan. Der Weg ist völlig vereist. Wer nun fällt, der fällt sehr unsanft und kommt schlecht wieder auf die Beinen, denn im Rucksack ist ja die Nahrung für eine Woche, und die zieht zu Boden. Durch Aufbietung aller Kräfte und auf allen Vieren erreicht man endlich die Höhe. Große Pause ... völlig durchgeschwitzt.

Nun, der Mensch kann vieles, wenn er muß, und so gelangen die Wanderer schließlich doch nach einigen Stunden an ihr Ziel: die Hütte. Jedoch diese Hütte ist nicht bewirtschaftet. – Wissen Sie, verehrter Leser, was das bedeutet? 1. Holz sägen, 2. Holz hacken, 3. Wasser schleppen, 4. Kochen und 5. Frieren. Ja, natürlich ist das Arbeit, aber man muß diese eben als Sport, als zünftigen Hütten-sport betrachten, und dann hat man bald seinen Spaß daran. – Weniger Spaß allerdings bereitet das Schlafen in einer ungeheizten Hütte zur Winterszeit. Da wird man nämlich zu Gefrierfleisch – und das trotz wollener Unterhosen, trotz Pullover und trotz Schal, den man sich zum Schutze der Kopfhaut wie einen Turban ums Haupt gewunden hat. Diese Hüttennächte sind unumschlichlich kalt, und trotzdem will frühmorgens niemand der erste sein, der das Feuer amachen und das Wasser aus der nahen Quelle schöpfen muß!

Auch das Waschen ist natürlich ein Problem, d. h. eigentlich ist es kein Problem, denn man wäscht sich im allgemeinen nicht allzu häufig und intensiv auf der Hütte, weil der Platz beschränkt ist. Es gibt allerdings ganz Mutige, die mit nacktem Oberkörper unter die Quelle treten, auch wenn draußen Eiszapfen hängen. Diese Sportsleute werden dann vom Fenster aus von der Hütten-damenwelt bewundernd angestaunt. Nächtliches Husten und Niesen pflegt dann die Folge von solch sträfflichem Leichtsinns zu sein.



Zeichnungen: Renate Maier-Rothe

Gelobt sei, was hart macht! An diesen Spruch muß besonders der denken, der dann nach einigen Tagen hinunter ins Dorf geschickt wird, um neuen Proviant zu holen. – Mir ist ein Fall bekannt, wo eine Hüttengemeinde beschloß, als diese Proviantfrage wieder akut wurde, ins nächste Hotel zu übersiedeln, wo es warmes und kaltes Wasser, ja sogar ein Bad, regelmäßige Mahlzeiten ohne Schlepperei, ein zentralgeheiztes Schlafzimmer mit Schlafformatratzen usw. gab. – Allerdings handelt es sich in diesem Fall um „Zuagroaste“, denn ein waschechter Münchner hält schon einen ganzen Urlaub auf seiner Hütte durch!

Und wenn er dann wieder, etwas hagerer und matter geworden, zu seinem Arbeitsplatz hinkt und sich vor Muskelkater und Rheuma kaum noch bewegen kann, dann stoßen sich die Kollegen an und flüstern grinsend: „Schau, der war auf der Hütten!“



Det fiell mic üff!

ZWEI STÄDTE
ZWEI WELTEN



Alles, was ich unter dem Begriff „Knorr“ kannte, waren Suppen, als ich im Februar erfuhr, ich könnte durch Vermittlung der DAG für die kommenden Semesterferien bei der Firma Knorr-Bremse volontieren. Erwartungsfroh packte ich meine Koffer, voller Freude, daß es „wieder einmal geklappt hätte“. Über 70% der Studenten arbeiten heute in den Ferienmonaten, um ihr Studium zum Teil oder völlig finanzieren zu können. – Berlin, die Stadt, die ich in den Jahren meines Studiums an der „Freien Universität“ ins Herz geschlossen hatte, blieb zurück ...

Diese Stadt hat ein ganz besonderes Fluidum. Sechs außerordentliche Komponenten sind es, die das jetzige geistige Antlitz Berlins bestimmen: Die Frontlage gegen den totalitären Osten; die Spaltung in zwei Städte, welche den einander entgegengesetzten Welthälften angehören; die Verinselung; die gleichzeitige Anwesenheit der vier Besatzungsmächte; die wirtschaftliche Not und schließlich der unzerstörbare Fundus des berlinischen Volkstums.

Diese Stadt ist ein Organismus mit eigenem Lebensrhythmus, besonderem Tempo und unbeschreiblicher Anziehungskraft. Die gemeinsame Not und Bedrohung haben einen charakterisierenden Gesamtwillen, ein ausgeprägtes „Berlin-Bewußtsein“ geschaffen.

München ist eine andere, bessere Welt. Frei und froh wird hier gearbeitet – ein Gefühl der Angst gibt es nicht.

In einem Punkt vor allem unterscheiden sich in München und Berlin der sogenannte „kleine Mann von der Straße“. Ersterer wird, wenn er die Wahl hat, immer nach dem alten englischen Grundsatz „safety first“ zuerst um die Sicherheit, dann um die Freiheit besorgt sein. Nicht so der Berliner. Auf Grund der andersartigen Lebensvoraussetzungen muß der Berliner in jedem Falle leidenschaftlich die Freiheit für sich und alle Deutschen fordern. Dieser zähe, nüchterne, aktive, disziplinierte, humorige, überaus empfindliche und kritische Geist ist durch den Terror gewitzigt worden. Der Berliner Arbeiter ist – im Gegensatz zum westdeutschen – ein durch und durch politischer Mensch. Kommen der Gießler in Volmarstein oder der Dreher in Milberthofen abgespannt vom Tagwerk heim, gönnen sie sich die wohlverdiente Pfeife, das Rundfunkprogramm und einen Kriminalroman. Ungern hören oder lesen sie die Nachrichten. „Mei Ruh“ will i.“ Sie zahlen ihre Steuern – nicht zu knapp – und ihr „Notopfer Berlin“, unfreiwillig, aber sie zahlen. Der Wochenlohn schmilzt schnell genug dahin bei all den Ausgaben. Der Baukostenzuschuß und die Rate für das neue Motorrad sind zu zahlen, ungeachtet der Ausgaben für die Kinder und den Haushalt. Der tägliche Kleinram ermüdet.

Der Berliner Arbeiter, mehr als der freiberuflich Tätige, ist jedoch wachsam geblieben für die kleinen und großen Schachzüge der Politik. Er weiß, er sitzt auf einer entschärften Granate, die allzu schnell schußbereit gemacht werden kann. Auf dem Weg zur Arbeitsstätte und zurück zur Wohnung studiert er die Zeitungen, zwei bis drei Stück am Tage, und nicht nur den Sportteil. Mechanisch verrichten seine Hände die gewohnten Handgriffe an der Maschine. Aber seine Gedanken kreisen um die neuesten Schikanen der Sowjets und der „demokratischen Regierung“.

„Was wird Tante Frieda in Pankow nur anfangen, wenn man ihr das kleine Lebensmittelgeschäft wegnimmt ... ob sie in einem „volkseigenen“ Betrieb eine Beschäftigung

finden wird? Sie ist doch „politisch nicht zuverlässig“, weil sie einmal bei einer Stichkontrolle ein Constanze-Modeheft bei sich hatte – aus dem Westen natürlich. Diese Unverschämtheit, so eine imperialistische, kriegshetzerische, lügnische, kapitalistische Zeitschrift in die klare Luft der DDR wie einen ansteckenden Bazillus einzuschleppen!“ – Doch sonst ist unser Berliner Arbeiter ein Mensch unserer Tage, wie wir ihn überall finden können. Er spielt im Toto wie sein Arbeitskamerad in Bayern, und am Sonntag „macht er entweder piekflein in Familie“ mit Onkel Otto an der Krummen Lanke oder er begeistert sich auf dem Fußballplatz. Aber in der Arbeitspause berät er seinen Kollegen aus Zittau, der sich als Flüchtling noch nicht richtig in das normale Leben hineinfindet. Zu groß war die Unmündigkeit der letzten Jahre. Er kann von Glück reden, daß er überhaupt Arbeit und Brot gefunden hat. Westberlin zählt zeitweilig 300 000 Arbeitslose auf 2¼ Millionen Einwohner, die Sozialrentner ungerechnet. Die Stadt, die auf Bundeshilfe angewiesen ist, ist ihr eigener Mäzen. (Aufträge für ihre Wirtschaft wären für beide Teile förderlicher als Subventionen.)

Politik ist in dieser Stadt nicht nur eine Angelegenheit des Senats und der Parteien. Sie ist ein dringliches Anliegen für jeden am Schraubstock, im Büro und im Hörsaal. Aus den Veröffentlichungen von Presse und Rundfunk, von beiden Seiten sucht sich der Leser das Echte, das Bedeutungs-volle, die nackte, ungeschminkte Wahrheit heraus. Hier richtet auch die Flut der Sensations- und Boulevardblätter, die zahlreich vorhanden sind, wenig Unheil an. Die subventionierte Presse hat ein beachtliches Niveau.

In Süddeutschland kann man häufig die Ansicht antreffen, die Besatzung sei lediglich das kleinere von zwei notwendigen Ubeln. Man denkt an Amerika und gleichzeitig an Manöverschäden und volle Kasernen. – In Berlin gibt es kein Ressentiment gegen die Besatzungsmächte, keine restaurativen Ambitionen, keine Anfälligkeit für Sirengesänge sentimentaler Brückenbauer.

Tatkräftig leistet der Westberliner dem Bewohner des Ostsektors und der Sowjet-Zone wirtschaftliche und vor allem geistige Hilfe. Nichts ist in Mitteleuropa so kostbar wie Zuversicht. Sie ist wertvoller als Westzeitungen und Pakete. Sonst hat das Leben keinen Sinn mehr.

Und wenn die Stunde reif ist, die Last unerträglich wird, dann macht der Arbeiter auch Geschichte. Nie werde ich den 17. Juni vergessen! Wir alle dürfen stolz darauf sein, daß es vor allem die deutschen Arbeiter gewesen sind, die mit einem Aufschrei versucht haben, sich Luft zu verschaffen. Ihre spontane, scheinbar sinn- und ziellose Tat war ein Urteil von politischer Tragweite: gegen den Bolschewismus, für die Einheit Deutschlands in Freiheit. Der Juni-Aufstand war eine Erhebung gegen die Lüge vom „Arbeiterstaat“ und vom „Klassenkampf“.

Aller Mut, aller verzweifelter Widerstand wären umsonst, stünde nicht Westdeutschland und die westliche Welt hinter dieser Stadt. Das weiß ein jeder dort. Und er ist dankbar dafür, wenn er auch nicht viel Aufhebungs macht.

Das Leben ist schöner hier, friedfertiger. Unwillkürlich tritt man ein wenig langsamer. Man besinnt sich wieder mehr auf sich selbst. Unsere eigentliche Zwangslage, die Teilung unseres Vaterlandes und was damit zusammenhängt – fast sind sie vergessen.

H. J. Peters, z. Zt. München

Wissenswertes über die Luftkühlung von Dieselmotoren

Wie in früher erschienenen Nummern der Werkzeitschrift berichtet wurde, hat MWM vor etwa einem Jahr die ersten luftgekühlten Dieselmotoren herausgebracht, die sich seither gut eingeführt und bewährt haben und sich einer ständig wachsenden Nachfrage erfreuen.

Warum überhaupt Luftkühlung, und warum ist ihre Einführung als Fortschritt anzusehen?

Die Luftkühlung von Motoren ist ein Schritt in dem unablässigen Bemühen der Konstrukteure, die Motoren einfacher, robuster und leistungsfähiger zu machen. Die Luftkühlung schaltet lediglich das Wasser als Wärmeüberträger aus. Eigentlich ist jeder Motor luftgekühlt, denn die Wärme des Kühlwassers wird letzten Endes an die umgebende Luft übertragen. In der englischen Literatur findet man daher für die Luftkühlung die sehr treffende Bezeichnung „direkte Kühlung“. Als die bekanntesten Vorteile der Luftkühlung sind die Vermeidung der Einfriergefahr und das Fortfallen der Kühlwasserpumpe, des Kühlers mit seinem Zubehör und jeglicher Abhängigkeit von der Güte und dem Vorkommen von Kühlwasser anzusehen. Der weniger bekannte Vorteil ist der geringere Laufbuchsenverschleiß zu nennen. Diese Erscheinung hängt damit zusammen, daß der im Brennstoff, besonders in den Erdölen aus dem mittleren Osten, enthaltene Schwefel sich mit dem bei der Verbrennung entstehenden Wasserdampf zu schwefeliger Säure verbindet, welche

die Wandungen der Laufbüchse anätzt und damit den Verschleiß ungemein fördert. Man hat festgestellt, daß dieser chemische Angriff um so schwächer ist, je höher die Temperatur der Laufbüchse liegt. Es ist beim wassergekühlten Motor nicht ganz leicht, die Temperatur der Laufbüchse genügend hoch zu halten, während dies beim luftgekühlten Motor überhaupt keine Schwierigkeiten bereitet. Auch erreicht der luftgekühlte Motor viel schneller seine richtige Betriebstemperatur. Aus diesem Grunde sind die Laufbüchsen der wassergekühlten MWM-Motoren mit einer Chromschicht versehen, welche praktisch säurefest ist. Die Laufbüchsen der luftgekühlten Motoren benötigen diesen Schutz aus den oben angegebenen Gründen nicht.

Hier könnte man nun fragen: Ja, wenn die Vorteile der Luftkühlung so offensichtlich sind, warum hat man nicht schon lange die Luftkühlung bei Dieselmotoren eingeführt, so wie das bei Motorrädern schon von Anbeginn ihres Daseins der Fall war?

Zur Erklärung dieser Frage ist zunächst einiges über die Geschichte der Luftkühlung von Motoren zu sagen. Es ist hier, wie überall in der Technik, daß sich eine vorteilhafte Neuerung dort am schnellsten einführt, wo am wenigsten Schwierigkeiten zu überwinden sind. Zu diesem Gebiet gehören die schon erwähnten Motorradmotoren und die Flugzeugmotoren. Vereinfachend wirkt hier die Tatsache, daß der Fahrtwind in beiden Fällen zur Kühlung genügt, und zwar bei Motorradmotoren trotz der nicht sehr hohen Luftgeschwindigkeiten. weil bei dem dort vorkommenden kleinen Zylindervolumen das Verhältnis von Kühlfläche zu Wärmeanfall sehr günstig ist. Bei Flugzeugmotoren, die mit größerem Hubvolumen arbeiten, ist die Luftgeschwindigkeit dagegen so groß, daß die Wärmeabfuhr keine Schwierigkeiten bereitet. Die Entstehung dieser ersten Entwicklungsstufe fiel daher schon in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg. In den dreißiger Jahren folgten dann Vergasermotoren für Kraftfahrzeuge, als man in-

zwischen gelernt hatte, Kühlluftgebläse mit gutem Wirkungsgrad zu bauen. Als markante Vertreter dieser zweiten Entwicklungsstufe sind die Motoren von Tatra, Steyr, Phänomen und der Volkswagenmotor zu nennen. Man versuchte in dieser Zeit auch, die Luftkühlung beim Dieselmotor anzuwenden, doch ergaben sich hier ganz erhebliche Schwierigkeiten, so daß den aus dieser Zeit stammenden Versuchen kein großer Erfolg beschieden war. Der Krieg als Vater, zwar nicht aller, aber doch vieler Dinge, besonders in der Technik, in diesem Fall der zweite Weltkrieg, schuf hier Wandel.

Im Jahre 1942 setzten sowohl in Deutschland als auch bei der Gegenseite in England zwei von verschiedenen Voraussetzungen ausgehende Entwicklungen ein, welche die Grundlagen für den heutigen luftgekühlten Dieselmotor schufen.

In Deutschland gaben die ungünstigen Erfahrungen mit wassergekühlten Motoren während des Rußlandfeldzuges den Anstoß zu einem Entwicklungsauftrag für einen luftgekühlten Fahrzeugdieselmotor. Die Firmen Klöckner-Humboldt-Deutz, Daimler-Benz und Tatra konnten für diesen Zweck Versuchsmotoren erstellen, von denen der Deutz-Motor die günstigsten Ergebnisse zeigte und demzufolge in Vierzylinder-Ausführung in Fahrzeuge eingebaut wurde.

In England führte die kriegsbedingte Forderung nach einem wartungsfreien Stromaggregat für Leuchttfeuer und Flug-

platzbeleuchtungen und andere Hilfseinrichtungen für die Luftwaffe zur Entwicklung eines einzylindrigen luftgekühlten Kleindieselmotors von weniger PS-Leistung.

Während in Deutschland ein ausgesprochener Fahrzeugmotor mit hoher Leistung verlangt wurde, war bei dem englischen Motor das Hauptaugenmerk auf geringe Beanspruchung aller Teile gerichtet.

Nach dieser Schilderung der Entwicklungsgeschichte läßt sich die Frage nach dem Grund der späten Einführung der Luftkühlung beim Dieselmotor besser beantworten. Eine der größten Schwierigkeiten liegt beim Dieselmotor darin, daß die Drücke im Verbrennungsraum ein Vielfaches der beim Vergasermotor üblichen Werte aufweisen, während gleichzeitig die für Zylinderköpfe in Frage kommenden Leichtmetalllegierungen bei den dort herrschenden Temperaturen sehr an Festigkeit verlieren.

Diese hohe Zylinderkopftemperatur ist bei den am meisten in Deutschland verbreiteten Motoren zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß der Verbrennungsraum, in dem die stärkste Wärmeentwicklung auftritt, in diesem Falle eine Wirbelkammer, im Zylinderkopf liegt, und es bedurfte einer langen, mühevollen, von vielen Rückschlägen begleiteten Entwicklung, um diese Zylinderköpfe wirklich betriebsreif zu machen.

In England vermied man bei fast allen Typen diese Schwierigkeiten dadurch, daß man mit einem im Kolben liegenden Brennraum in Form einer flachen, offenen Mulde in Verbindung mit einem wirbelerzeugenden Einlaßkanal bzw. Einlaßventil und einer Mehrloch-Einspritzdüse arbeitete. Eine solche Düse ist teuer und empfindlich. Dies war im wesentlichen der Stand der Technik, als die Motorenwerke Mannheim im Jahre 1949 die Entwicklung von luftgekühlten Dieselmotoren aufnahmen.

Aus dem obenstehend Gesagten läßt sich erkennen, daß die Wahl des richtigen Verbrennungssystems das Kernproblem des luftgekühlten Motors dar-

stellt und daß Erfolg und Mißerfolg von dieser Entscheidung abhängen. Da es für MWM aus naheliegenden Gründen darum ging, in möglichst kurzer Zeit mit einem luftgekühlten Motor auf dem Markt zu erscheinen, kam nur ein Viertaktmotor in Frage, da hier die Schwierigkeiten infolge des halb so großen Wärmeanfalls pro Zeiteinheit gegenüber dem Zweitakter relativ am kleinsten sind. Es wurde ein Motor mit Wirbelkammer im Zylinderkopf und etwas später ein solcher mit Kolbenbrennraum erprobt. Die Entscheidung fiel eindeutig zugunsten des Kolbenbrennraumes aus, zumal hier eine Ausföhrung zur Verfügung stand, welche die Verwendung einer normalen unempfindlichen Einlochdüse, einer sogenannten Drosselzapfendüse, ermöglichte. Es hätte unter keinen Umständen eine größere Anfälligkeit an diesem wichtigen Bauteil gegenüber den bestehenden wassergekühlten Bauarten in Kauf genommen werden können.

Der Erfolg des Motors, der sich unter anderem in einer beachtlichen Ausweitung des Abnehmerkreises zeigte, hat die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges bewiesen. Die Vorteile des Kolbenbrennraumes gegenüber einer Wirbelkammer liegen dabei nicht nur in der geringeren Wärmebeanspruchung des Zylinderkopfes, sondern auch in einem geringeren Brennstoffverbrauch und der Möglichkeit, den Motor ohne Vorglühen starten zu können. Bei der Konstruktion

Eine Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und ihrer Stellvertreter fand in Mannheim am 5. und 6. April statt. Anwesend waren die Kollegen Kurz und Kalinke (MWM), Scherer und Edenhofer (SB), Vohmann und Schmied (KB Volmarstein), Stolzenburg und Eckert (KB München), Borsdorf und Riewe (H & W), Wald und Blume (Kübler).

Tagesordnung:

1. Bericht der Betriebsräte über ihre Tätigkeit in den Werken.
2. Soziale Fragen.
3. Aussprache zwischen Herrn Direktor Vielmetter und den Betriebsräten.
4. Verschiedenes.

Alle Tagesordnungspunkte wurden eingehend besprochen und teilweise sehr lebhaft diskutiert. Sämtliche durchgeführten Abstimmungen ergaben Einstimmigkeit. Einen sehr breiten Raum in der Besprechung nahmen folgende Punkte ein: Altersversorgung; Dreierausschuß; Kinderverschickung, und hierbei insbesondere die Frage der Transportbegleitung.

Sehr interessant waren die Ausführungen von Herrn Direktor Vielmetter und die hierzu gestellten Fragen seitens der Betriebsräte.

Die nächste Tagung findet in München am 28. und 29. September 1954 statt.

Frau Oberin Elka Rochler, Leiterin des Kinderheims in Nieblum, erhielt anlässlich ihres dreißigjährigen Dienstjubiläums vom Herrn Bundespräsidenten Heuß das Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Sie schied am 1. April 1954 aus der Knorrbremse aus. Als neue Heimleiterin wurde Frl. Irma Ried eingeföhrt.

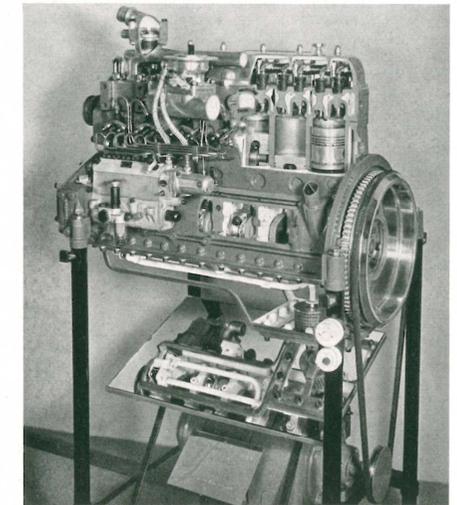
des Zylinderkopfes gelang es, die Kühlluftwege so zweckmäßig auszubilden, daß die Temperaturen weit vom Erweichungspunkt des Werkstoffes entfernt liegen, und gleichzeitig den Zylinderabstand so klein zu halten, daß Triebwerk und Hauptschlaußmaß der neuen Baureihe AKD 12 die gleichen wie bei der wassergekühlten KD-12-Reihe sind.

Eine derartige Übereinstimmung mit der wassergekühlten Baureihe ist von großer Wichtigkeit, und zwar aus folgenden Gründen:

Diese Motoren müssen einer sehr großen Anzahl der verschiedensten Einbaubedingungen genügen. Sie kommen für Fahrzeuge und Geräte in Frage, die im Freien sowohl bei tropischer Hitze als auch bei strengem Frost in den nördlichen Ländern betriebs sicher arbeiten müssen. Andere werden auf Schiffen und innerhalb von Gebäuden aufgestellt. Man kann diese sehr voneinander abweichenden Bedingungen am besten erfüllen, wenn man über einen Typ verfügt, der mit gleichen Leistungsdaten und Einbaumaßen sowohl in luftgekühlter als auch in wassergekühlter Ausführung zur Verfügung steht und bei dem eine große Zahl wichtiger Teile untereinander austauschbar ist.

Mit der Baureihe AKD 12 luftgekühlt und KD 12 wassergekühlt in 1—8 Zylinder-Ausführungen können die Motorenwerke Mannheim allen Wünschen gerecht werden.

Ing. H. Linnenkohl, Mannheim



Nach Ablieferung von 6000 Hercules-Motoren für den 3,5-to-Diesellastwagen der Ford-Werke Köln in den Jahren 1951 bis 1953 wurde ein bewegliches Schnittmodell von den Lehrlingen der Südbremse unter Anleitung von Meister Grünmüller gefertigt und im Treppenhaus des Verwaltungsgebäudes ausgestellt:

Hub: 101,72 mm
Bohrung: 92,069 mm
Zylinderinhalt: 4,1 l
Leistung: 90 PS bei 3000 Upm
Guß: Halberg-Ludwigshafen
Kurbelwelle: Maschinenfabrik Alfing
Lager: Glyco
Kolben: Mahle

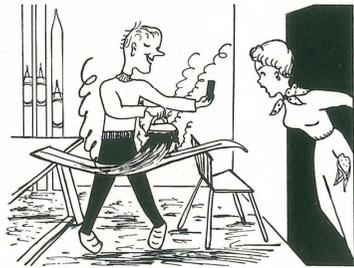


ERFINDER UNTER UNS

Gute Nachrichten
für unsere Skifahrer

Wir leben im Zeitalter der Kunststoffe, und die Namen einer ganzen Reihe dieser epochemachenden Werkstoffe sind uns in den letzten Jahrzehnten bekannt geworden: Polystyrol, Polyäthylen, Polyvinylchlorid, Polyamide . . . aber haben Sie schon einmal etwas von „Polyester“ gehört? Nun, um die Verbreitung dieses Kunststoffes auf einem Spezialgebiet hat sich Herr Schlott von der Autobremse-Versuchs-Abteilung der Knorr-Bremse München bemüht. Aber lassen wir ihn selbst erzählen: „Die Verarbeitung von Kunststoffen hat mich als Techniker schon immer stark interessiert. Bedeutenden Chemikern gelang es, zahlreiche Kunststoffe zu entwickeln, die aber auf Grund ihrer Eigenschaften von der Industrie als Werkstoff noch nicht oder nur sehr schwierig verarbeitet werden konnten. Das hatte vor allen Dingen seine Ursache darin, daß gerade in den letzten Jahren die chemische Industrie eine Fülle von neuen Kunststoffen auf den Markt brachte, um so teils die im Kriege gewonnenen Erfahrungen auszuwerten, teils den Anschluß an die amerikanische Entwicklung zu bekommen. Diese Kunststoffe konnten von der verarbeitenden Industrie einfach nicht „verdaut“ werden. Zum Beispiel Polyester, eine Mischung aus Glas und Kunstharz. Polyester ist in Deutschland schon seit langem bekannt, jedoch erst die Amerikaner haben die Voraussetzungen geschaffen, das Material auf breiter Basis für Großformteile einzusetzen. Die Preßteile, die mit Glas gefüllt sind, zeichnen sich durch außerordentliche Festigkeit und Elastizität aus. Sehen Sie selbst!“ Herr Schlott holt aus einem Schrank eine große, runde, durchsichtige Scheibe hervor, innen gewölbt wie ein Teller. Er legt sie umgedreht auf die Erde, so daß über dem Erdboden ein großer Hohlraum entsteht, nimmt einen Anlauf und springt voller Wucht mitten drauf. Was geschieht? Nichts geschieht. Kein Splintern, kein Knackern, gar nichts. Der Teller bleibt unverseht. „Nachdem ich die hervorragenden Eigenschaften dieses Kunststoffes kennengelernt hatte, stellte ich mir die Auf-

gabe, in Zusammenarbeit mit der Badischen Anilin- und Sodafabrik Ludwigshafen und den Bayerwerken Leverkusen eine Verarbeitungsmethode hierfür herauszufinden. Ein eigenes Labor war vorhanden. Ein kleines Vermögen auch. Zwei Jahre vergingen, ausgefüllt mit Versuchen und angestrengter Arbeit. Doch dann war es so weit: das Vermögen war dahin – aber der Kunststoff ließ sich pressen und formen – das Ziel war erreicht. Ich wußte schon lange vorher genau, was ich aus Polyester herstellen würde: Skier. Das Material ist wie kein anderes dafür geschaffen. Eine württembergische Firma interessierte sich für meine Pläne, und nach 8 Monaten war das erste Paar Ski fertig. Es wog 1750 Gramm. (Die üblichen Bretter wiegen fast fünf Pfund!) Nach diesem ersten geglückten Versuch stellten wir eine Reihe von Musterexemplaren her und schickten anerkannte Skikanonen damit auf die Berge. Auf das Resultat waren wir alle gespannt. – Es wurde ein großer Erfolg! Die Skier sind außerordentlich elastisch und nahezu bruchfest (und wenn sie brechen, splintern sie nicht!). Gewacht brauchen sie nicht zu werden, sie sind ein reiner Abfahrtski. Zur Zeit werden sie von Experten in allen bedeutenden Skigebieten Europas geprüft, und vor dem Ergebnis brauche ich keine Angst zu haben . . .“ Wir sehen ihn an und sind davon überzeugt. Aber uns interessiert noch etwas anderes: „Es ist ja nun nicht jeder ein Toni Brutscher oder Miri Buchner . . . wann werden wir „Kleinen“ denn mal die Skier prüfen können?“ „Zum nächsten Winter können Sie sie in jedem guten Fachgeschäft finden. Allerdings werden sie nicht gerade billig sein. So etwa 190.— DM werden Sie schon anlegen müssen . . .“ Wir schnappen hörbar nach Luft – da kann nur ein Totogewinn helfen. „Aber zum Schluß noch eine Frage, Herr Schlott: Was machen Sie eigentlich bei der Knorr-Bremse?“ „Dreimal dürfen Sie raten – und dann sage ich es Ihnen immer noch nicht! – Aber vielleicht schreibe ich mal später etwas darüber in der Werkzeitschrift!“



„Ja, Hansi, ich hab dir doch g'sagt, du brauchst meine neuen Kunststoff-Ski net wachseln!“

Zeichnung: G. Köck, München



Da flatterte uns kürzlich ein Brief auf den Schreibtisch, der von dem Abenteurer des Feuerschiffes „Norderney“ berichtet. Das Schiff verließ nach einjähriger Instandsetzungszeit den Hafen der Staatswerft Rendsburg-Saatsee. Völlig umgebaut und versehen mit einem nagelneuen MWM-Dieselmotor (310 PS bei 500 UpM) startete die „Norderney“ zu einer Probefahrt. Alles wäre glatt gegangen, wenn der Nebel nicht gewesen wäre . . . Ein Augenzeuge, Herr Wilksen, schreibt darüber: „Auf der Probefahrt am 12. 3. 1954 hatten wir in dichtem Nebel in der Ostsee mit einem 8000 to großen Panamadampfer, der auf Route Kiel-Stockholm fuhr, Schiffsberührung. 8000 to gegen unsere 600 to – da wäre kein Auge trocken geblieben! So riß uns der Ozeanriesen nur die Raa ab und machte die Erneuerung der Back notwendig. Daß wir mit ungeheurer viel Glück das Feuerschiff wieder nach Rendsburg bringen konnten, ließ uns alle froh stimmen. 60 Gäste an Bord, ob Frau oder Mann, jeder hatte das Verlangen, einen „Scharfen“ hinter die Binde zu gießen. Sogar unser RH 335 Su wurde nicht vergessen und bekam einen großen Doornkaat über sein Haupt geschüttet, was gleichzusetzen ist mit einer Taufe oder besonderen Belobigung, wenn einer seine Sache gut gemacht hat. Mit den besten Grüßen
Monteur Wilksen, V. B. Bremen.“

Fremde Länder — fremde Sitten

oder

„Wo bleibt die Einkommensteuererklärung, Herr Direktor?“

„Ihre Papiere bitte!“ sagte höflich der argentinische Beamte zu den Fluggästen, die von dem Flugplatz Buenos Aires aus ihre Rückreise in den Alten Kontinent antreten wollten. Brieftaschen wurden gezückt und die nicht nur in Deutschland so lebensnotwendigen Ausweise vor den kritischen Augen des Kontrolleurs ausgebreitet. „Gracia – danke sehr – alright . . .“ lächelte dieser verbindlich, als er die Reihen abschrift. Plötzlich stutzte er. Der kamelhaarbemantelte Herr, dessen Papiere er jetzt in den Händen hielt, schien ahnungslos. „Ihre Dokumente sind nicht vollständig, mein Herr“ stellte sachlich der Beamte fest. – „Das ist nicht möglich! Hier ist der Reisepaß, hier das Visum, hier die Karte für den Rückflug. Was fehlt noch?“ – Die Amtsperson setzte ein höfliches Lächeln auf: „Ihre Einkommensteuererklärung, Señor!“ Der also Beschuldigte schnappte hörbar nach Luft. „Hören Sie: mein Name ist Joachim Vielmetter, und meine Einkommensteuererklärung liegt auf dem Münchner Finanzamt, drüben in Old-Germany. Ich befinde mich auf einer kurzen Geschäftsreise durch Argentinien und möchte wissen, was den argentinischen Staat mein Einkommen in Deutschland interessiert!“ Und wieder ein entschuldigendes Lächeln: „Nicht Ihr Einkommen in Deutschland – Ihr Einkommen in Argentinien!“ – „? ?“ – „Es ist nur eine kleine Vorsichtsmaßregel unseres Landes. Da manche Ausländer in kurzer Zeit bei uns viel Geld verdienen – Künstler zum Beispiel – möchten wir gern über diese Summen unterrichtet sein . . . Und wenn ich Sie nun bitten darf: dort ist das Finanzamt.“ Die Passagiere nahmen in dem Flugzeug über Lissabon, Genf, Zürich, Platz. Die Propeller wurden angeworfen und die Türen geschlossen. Der Flugdienstleiter erhob die rote Flagge, um das Startzeichen zu geben. Noch einmal überblickte er das Rollfeld. Da – was war das? Mit fliegendem Mantel, links einen Koffer in der Hand, rechts ein beschriebenes Papier schwenkend, eilte atemlos ein Herr auf das Flugzeug zu. Hilfreiche Hände halfen ihm über die Treppe an Bord, und Sekunden später rollte die Maschine zum Startplatz. Und während er sich den Schweiß von der Stirne tupfte, fiel sein Blick auf die Durchschrift der Steuererklärung, so daß er erleichtert aufseufzte.

MWM Jugendbücherei MWM

Der Gedanke zur Wiedererrichtung unserer Werkbücherei, die durch die Kriegseinwirkungen restlos verlorengeworfen, war schon lange das Steckenpferd einiger lesefreudiger Werksangehöriger. Dank ihrem Idealismus und der finanziellen Hilfe unserer Geschäftsleitung wurde der erste Schritt zum Neuaufbau im Jahre 1952 getan. Der Anfang wurde mit der Schaffung einer Jugend-Bücherei gemacht, die mit viel Liebe und Sorgfalt und uneigennützigem Tatkraft erstellt wurde. Heute haben wir bereits eine beachtliche Schar junger Leser zu verzeichnen, deren Zahl ständig zunimmt. Die Bücherei ist zunächst für Jugendliche bis zu 25 Jahren gedacht und soll den jungen Menschen ihr Wissen erweitern und nach vollbrachter Tagesarbeit Entspannung geben. Wir hoffen, daß die Bücherei auch bald den reiferen Leseberechtigten zugänglich gemacht werden kann, wenn sie den notwendigen Stand erreicht hat. Unsere jungen Leser aber finden heute schon immer etwas, das sie anspricht, und selbst die zahlreichen Viel- und Schnell-Leser konnten stets befriedigt werden.

Viele und schöne Gebiete guter Literatur umfaßt unsere Bücherei. Anfangs mußte man annehmen, die abenteuerlichen Schriften seien am begehrtesten, was sich nun doch etwas geändert hat. Der Großteil der Leser findet Gefallen an guter Unterhaltungsliteratur, Romanen und Erzählungen, die zur Entspannung dienen, oder zum Nachdenken anregen, beruhigen und ausgleichen. Ein weiterer Teil der Leser sucht im Buch das spannende Erleben, sei es im phantastischen Zukunftsroman oder in abenteuerlichen Erzählungen aus allen Erdteilen. Viel gelesen werden Reisebeschreibungen, die dem Leser Einblick in ferne, unbekannte Länder geben und ihn in das Leben fremder Menschen einführen. Biographien bedeutender Menschen, interessante wissenschaftliche Bücher sowie auch heitere Lektüren bereichern unseren Bestand und behalten nur selten ihren Platz im Bücherschrank. Selbstverständlich bedarf die Bücherei nach vieler Anschaffungen, um sie bis zur Werkbibliothek zu vervollständigen, aber dieser kurze Überblick zeigt, daß sie doch in einem guten Anfang steht und bei weiteren wohlw-

lenden Unterstützungen wieder zu dem werden wird, was sie einst war. Für alle Jugendlichen, die von dieser schönen Einrichtung noch keinen Gebrauch gemacht haben, geben wir auch an dieser Stelle bekannt, daß die Bücherausgabe jeweils samstags von 9–11 Uhr und mittwochs von 17–18 Uhr im Büro des Herrn Kalinke, Abteilung A III, stattfindet. Eine Auswahl unserer Neuanschaffungen:
„Tiefer Süden“ Gwen Bristow
„Die noble Straße“ Gwen Bristow
„An den Ufern des Ruhms“ Gwen Bristow
„Transhimalaja“ Sven Hedin
„Unter den Gipfeln der Anden“ Werner Hopp
„Fischer vor Island“ Brustat-Naval
„Bei IG. Farben“ Karl Lois Schenzinger
„Kautschuk“ Hans Dominik
„Befehl aus dem Dunkel“ Hans Dominik
„Die Abenteuer des braven Soldaten Schweik“ Jaroslav Hasek
„Amber der Herr“ Franz Schmidt
„Ritter ohne Furcht mit Tadel“ Roy Campbell
Ingeborg Walter, Mannheim

Das repräsentative Verwaltungsgebäude in der Moosacherstraße mußte eine kleine Schönheitsoperation über sich ergehen lassen und sieht nun stattlicher denn je aus. Der Stein des Anstoßes war ein massiv verkleideter Fachwerkbau mit häßlichen kleinen Holzschuppen davor, der seit Bestehen des Werkes als Materiallager diente, mit der Zeit jedoch reparaturbedürftig wurde und – langsam aber sicher – verwahrloste. Da er genau neben dem Hauptportal des Werkes sein Leben fristete, stellte er einen nicht zu übersehenden Schönheitsfehler dar. Also wurde beschlossen, ihn abzureißen. Der Neubau, der an seiner Stelle errichtet wurde und Anfang Februar bezugsfertig war, ist 40x40 qm groß in moderner Eisenbetonkonstruktion. An der Südseite haben in einem Zwischengeschos sechs Büroräume einen neuen Platz gefunden (Einkauf, Kundenreklamation, Auftragsbüros und Oberlagerverwaltung). Die Halle selbst dient als Lager und ist durch eine Gleisanlage mit der Außenwelt verbunden. Durch leichten Farbwechsel der Konstruktionsteile wurde das Innere der Halle lebhafter gestaltet.





Knorr-Bremse A.G., München und Berlin

Vorstandsmitglieder:
 Direktor Dr. Friedrich Hildebrand
 Direktor Joachim Vielmetter

Prokuristen (Abtlg. Direktoren):
 Direktor Hellmuth Goerz
 Direktor Friedrich Hansel

Prokuristen:
 Reinhard Burkhardt
 Hans Peters
 Max Seipel

Bev. Direktor der KB-AG Berlin:
 Prof. Dr. Otto Leibrock

Knorr-Bremse GmbH., Volmarstein, München und Mannheim

Geschäftsführer:
 Direktor Reinhard Burkhardt
 Direktor Dr. Friedrich Hildebrand
 Direktor Hans Peters
 Direktor Joachim Vielmetter

Prokuristen (Abtlg. Direktoren):
 Direktor Dieter von Bandemer, München
 Direktor Friedrich Hansel, München
 Direktor Dr. Ernst Möller, München
 Direktor Otto Neuhaus, München
 Direktor Dr. Helmut Timmerbeil, Volmarstein
 Direktor August Vach, Volmarstein

Prokuristen:
 Carl J. Baszel, München
 Heinz Lischke, Mannheim
 Wilhelm Pott, Volmarstein
 Hanns Reißmann, Volmarstein
 Albert Sueß, München

Handlungsbevollmächtigte:
 Eugen Gruber, München
 Erich Müller, Volmarstein
 Paul Stanowsky, Mannheim
 Max Wegener, München
 Max Zimmermann, München
 Erich Zoltmann, Mannheim

Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim

Vorstandsmitglieder:
 Direktor Georg Mann
 Direktor Hans Günther Meyer
 Direktor Hans Peters

Prokuristen (Abtlg. Direktoren):
 Direktor Fritz Breittel
 Direktor Paul Roegler
 Direktor Otto Wiederhold

Prokuristen:
 Joseph Bischel
 Bernhard Kutschbach
 Dr.-Ing. Kurt Willer
 Karl Würth

Handlungsbevollmächtigte:
 Heinrich Hofmann
 Gerd Kipper
 Philipp Rathley
 Philipp Sauer

Süddeutsche Bremsen A.G., München

Vorstandsmitglieder:
 Direktor Wilhelm Holzhäuser
 Direktor Julius Memmler
 Direktor Herbert Waldschmidt

Prokuristen:
 Josef Chorus
 Josef Oberpriller
 Wilhelm Wolf

Handlungsbevollmächtigte:
 Hans Amend
 Walter Hinkel
 Franz Hüttinger
 Josef Reiser

Hasse & Wrede GmbH., Mannheim und Berlin:

Geschäftsführer:
 Direktor Karl Neumann
 Direktor Alfons Graf Pacht
 Direktor Ernst Studinger

Prokuristen:
 Johann Wiest

Handlungsbevollmächtigte:
 Karl Korwelsühr
 Robert Luedike
 Erich Zoltmann

Gummiwerk Kübler GmbH., Berlin

Geschäftsführer:
 Direktor Paul Berthold

Prokuristen:
 Erich Bartsch

Handlungsbevollmächtigte:
 Erich Kröll

Die Steuer des Arbeitnehmers im Aufsichtsrat

Nach § 76 des Betriebsverfassungsgesetzes werden Vertreter der Arbeitnehmer durch die Angehörigen des Betriebes auf Grund von Vorschlägen des Betriebsrats sowie von anderen Arbeitnehmern in den Aufsichtsrat gewählt. Die Tätigkeit des Arbeitnehmers als Angehöriger des Betriebes in diesem Aufsichtsrat ist eine selbständige und seine Aufgaben sind durch die Bestimmungen des Aktienrechtes umrissen.

Erhält der Arbeitnehmer in dieser Eigenschaft als Aufsichtsratsmitglied Tantiemen, so sind diese der Aufsichtsratssteuer mit **50%** der Bezüge unterworfen. Aus dem Umstand, daß er Arbeitnehmer ist, ergibt sich aber nicht, daß die Tantiemen der Lohnsteuer unterliegen.

Auch beim Lohnsteuer-Jahresausgleich 1953 dürfen die Tantiemen sowie die einbehaltene Aufsichtsratssteuer nicht angesetzt werden; der Lohnsteuer-Jahresausgleich berücksichtigt nur die lohnsteuerpflichtigen Einkünfte.

Die Bezüge aus der Aufsichtsratsstätigkeit werden lediglich bei der Einkommensteuerveranlagung erfaßt, die von dem betreffenden Aufsichtsrat beim Finanzamt **beantragt** werden muß. Unterläßt ein Aufsichtsrat diesen Antrag, so ergeben sich für ihn regelmäßig größere finanzielle Nachteile. Bei der Einkommensteuerveranlagung werden nun alle Einkünfte, nämlich Lohn oder Gehalt und die Tantieme zusammen versteuert. Dadurch ergibt sich eine niedrigere Gesamtsteuer. Der Aufsichtsrat hat daher ein berechtigtes Interesse an einer Veranlagung zur Einkommensteuer und damit einen Rechtsanspruch auf Veranlagung. Er muß dann in den ersten Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres unter Berufung auf § 46 Abs. 1 Ziff. 4 einen Antrag auf Veranlagung zur Einkommensteuer an das Finanzamt stellen und dieses berechnete Einkünfte nachweisen; dabei ist die Höhe dieser beiden Einkünfte zu belegen (Lohnnachweis und Bescheinigung der Firma über die Aufsichtsratsvergütung).

Bei der Lohnsteuerberechnung sind Pauschalbeträge für Werbungskosten in Höhe von 312.— DM und für Sonderausgaben von 624.— DM als lohnsteuerfrei in die Lohnsteuertabelle eingearbeitet. Die Lohnsteuer lt. Tabelle ist also von vornherein niedriger als die Einkommensteuer lt. Tabelle. Bei der Einkommensteuerveranlagung werden jedoch auch Pauschalbeträge als frei abgesetzt, jedoch vor Anwendung der Einkommensteuertabelle und außerdem nicht in solcher Höhe wie bei der Lohnsteuer. Die pauschal anerkannten Werbungskosten betragen hier für die Einkünfte aus Lohn und Gehalt zwar auch 312.— DM, die Sonderausgaben aber nur 468.— DM, zusammen 780.— DM. Wenn ein Arbeitnehmer-Aufsichtsrat höhere Sonderausgaben oder Werbungskosten nachweisen kann, so erhöht sich der steuerfreie Betrag entsprechend § 10 EStG.

Beispiel:

Wir nehmen an, ein verheiratetes Aufsichtsratsmitglied mit einem Kind (Steuerklasse III/1) hat im Jahre 1953 neben seinem Lohn von 6000.— DM eine Tantieme von 3000.— DM erhalten. Dann ergibt sich

1. wenn der Antrag beim Finanzamt nicht gestellt wird, also bei getrennter Besteuerung der beiden Einkunftsarten, Lohn- und Aufsichtsratsvergütung:

Einkünfte 9000.—	DM
Lohnsteuer aus 6000.—	462.—
Aufsichtsratssteuer aus 3000.—	1500.—
Gesamtbelastung	1962.—

2. wenn beim Finanzamt Antrag auf Veranlagung zur Einkommensteuer gestellt wird:

	DM
Einkünfte	9000.—
ab Sonderausgaben und Werbungskosten	780.—
steuerpflichtiges Einkommen	8220.—
Einkommensteuerschuld (Steuerklasse III/1)	1328.—
bereits bezahlt	1962.—
Rückvergütungsanspruch	634.—

Das Beispiel ist nach den Steuersätzen berechnet, die 1953 gegolten haben. Nicht berücksichtigt wurde, daß auch noch ein Anspruch auf Rückvergütung von Kirchensteuer und Notopfer Berlin besteht, vorausgesetzt daß der Aufsichtsrat die vor der Veranlagung vorgeschriebenen Vorauszahlungen geleistet hat. Die im Beispiel errechnete Überzahlung von 634.— DM ist der **Mindestbetrag**, den der Aufsichtsrat zurückerhalten muß. Dr. Karl Markmiller, München

JUBILÄRE
 UNSERER WERKE

40 JAHRE

Motoren-Werke
Mannheim A.G.

Gummiwerk
Kübler G.m.b.H.



JOHANN LUTZ
Kontrollleur
26. 3. 1954



HERMANN LYCK
Vorarbeiter
16. 4. 1954

25 DIENST-JAHRE

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



WILHELM RATH
Schweißer
29. 3. 1954



FRIEDRICH SCHULER
Hilfsarbeiter
8. 3. 1954



WALTER REINHARD
Schlosser
7. 4. 1954

Süddeutsche Bremsen A.G.



MATHIAS GEYER
Bohrwerkdreher
4. 3. 1954



RUDOLF SCHEUERECKER
Verandleiter
4. 3. 1954



JOSEF HAMBERGER
Motorenschlosser
8. 4. 1954



THOMAS STAMPFL
Gruppenführer
in der Lehrabteilung
8. 4. 1954



Frau Oberin Elka Rochler, die am 1. April 1924 die Leitung unseres Kinderheimes in Nieblum/Föhr übernahm, scheidet am Tage ihres dreißigjährigen Jubiläums aus unserem Arbeitskreis aus. Ein Leben voller Arbeit und Sorge liegt hinter ihr. Durch alle Wirrnisse, insbesondere die schweren Kriegs- und Nachkriegsjahre, hat sie stets ihre Pläne zu verteidigen gewußt und der Kinderfürsorge ihren Platz gesichert. Die Arbeit war nicht immer leicht, der Weg manchmal dornenvoll; aber letzten Endes entscheidet der Erfolg, und der war auf ihrer Seite.

Die Direktion der Knorr-Bremse A.G. dankte ihrer Oberin für die treue Fürsorge, mit der sie jahrzehntelang um die Kinder der Werksangehörigen bemüht war und überreichte ihr anläßlich einer kleinen Feier als äußeres Zeichen ihrer Anerkennung die nebenstehend abgebildete Geschenkkurnde.

Wir wünschen Frau Oberin Rochler für die Zukunft auch auf diesem Wege alles Gute. Mögen ihr noch viele Jahre in Gesundheit und Zufriedenheit beschieden sein.





Sommersonne über Schweden

Einmal ausspannen, einmal aus der Büroluft herauskommen und Urlaub machen!... Die Sehnsucht nach der Ferne, nach fremden Ländern, liegt den Menschen im Blut. Ferien wollte ich machen, Ferien vom Ich. Eine Einladung nach Stockholm sollte einen alten Wunschtraum Wirklichkeit werden lassen.

„Bitte, komme sofort“, telegraphierte meine Freundin Edith. Stunden später rolle ich im LKW durch Norddeutschland der Hansestadt Hamburg entgegen. Meine blendende Stimmung und der Sonnenschein verschöner die Landschaft und die Städte, die vorüberziehen. Das Leben kann doch herrlich sein! Die bunt zusammengewürfelte Reisegesellschaft ist wie ich in Ferienlaune. Hamburg ist das erste eindrucksvolle Erlebnis für mich. Die Außenalster mit den blinkenden Booten und Segeln, den Weltstadtverkehr an der Lombardbrücke, den Jungfernstieg, all' die Sehenswürdigkeiten der fremden Stadt entdeckte ich neu. –

Mit dem Nordexpress starte ich am nächsten Morgen nach Stockholm. In meinem Abteil reist eine internationale Gesellschaft: zwei Kieler Sprotten, zwei Jünglinge aus Kopenhagen, zwei „Mannemer“ Studentinnen, die auf dem Wege zur Semesterferienarbeit nach Finnland sind – und ich. Draußen zieht eine freundliche, flache Landschaft vorbei, Getreidefelder, Weideflächen, kleine Seen. Das Auge kann ausruhen, ohne Langeweile zu empfinden. In der Grenzstation Rendsburg ist zum erstenmal Paßkontrolle. Dieser Vorgang sollte sich noch öfter wiederholen.

In Nyborg wird der Zug in Dreierreihen auf die Fähre verfrachtet. „Ulla“ ist die erste Schwedin, die ich kenne. Sie spricht mit ihren 15 Jahren fünf Sprachen, und ihre mädchenhaft-selbstsichere Art, die vornehme Kleidung, ihre Natürlichkeit erwecken Bewunderung. Auf Deck summt ein Sprachgewirr durcheinander, über uns der blaue Himmel, unter uns das schillernde Wasser – und weiße Möwen als ständige Wegbegleiter.

Es wird Nacht. Vereinzelt Blinklichter leuchten auf, sonst nur das dunkle Tuch des Wassers vor unsern Augen, gleiten wir an Bojen vorüber. Dann tauchen die ersten Lichter von Malmö auf. Auf dem Schienenwege erreiche ich das Endziel: Schweden!

150 Jahre hat dieses Land seinen Frieden erhalten können. Der Lebensstandard der Bewohner liegt im Durchschnitt höher als in Deutschland. Mich interessieren besonders die Arbeits- und Verdienstverhältnisse. Ein Laufbursche verdient mit 400 Kr. doppelt soviel wie eine Hausangestellte. Eine qualifizierte Bürokräft mit guten Sprachkenntnissen kann 1000 bis 1200 Kr. (0,81 Kr. = 1 DM) am Lohtag einstreichen. Die Lebensunterhaltskosten sind höher als bei uns. Ein Zimmer kostet im Monat rund 150 Kr. Häuser und Haushaltungen sind modernisiert. Die praktischen Öl- und Kaminheizungen überwiegen.

Der Alltag ist nicht so aufreibend wie bei uns. Staatliche Büros arbeiten nur von 1/29–15 Uhr. Die Hausangestellte kommt nach 19 Uhr zu ihrer verdienten Ruhe. Der Werk-tätige hat mehr Zeit für sich.

Der Schwede ist kunst- und naturliebend. Zu Freunden und Fremden verhält er sich taktvoll, offen, herzlich, einfach und natürlich. Er erwartet Höflichkeit und Form im Umgang mit dem Nächsten. Die schwedische Hausfrau ist sehr gern berufstätig, ohne das Heim und die Familie zu vernachlässigen.

Jedoch nicht nur die Sprache ist fremd; in Stockholm herrscht Linksverkehr. Das Fahrzeug des Kleinen Mannes ist das Fahrrad. Überall sind Ständer angebracht. Anschließend ist überflüssig! In Schweden werden herrenlose Stücke nicht gestohlen. Beim Bummel durch die Stadt erledige ich meine Einkäufe – und suche das Kaufhaus, in dem einst Greta Garbo Verkäuferin war. Im Stadtbad Vanadisbaden,

auf einer Anhöhe mitten im Zentrum gelegen, aale ich mich in der warmen Septembersonne. Das Wochenende erleben wir im Landhaus auf der Insel Värmdö.

Als Frau finde ich die Ernährung beachtenswert. Die schwedische Küche ist gehaltvoll und gut, für unsern Geschmack aber zu süß. Ehrlich gesagt sehne ich mich ein bißchen nach der soliden deutschen Hausmannskost. Geschäfte und Lokale sind teilweise auf Selbstbedienung eingestellt. Das ist für den Berufstätigen praktisch und preiswert. Nicht alle Restaurants dürfen unbeschränkt Alkohol ausschenken, zum Kummer aller Alkoholfreunde. Einen „Rohkosteller“ habe ich mir nur einmal bestellt. In Schweden faßt man diesen Wunsch nämlich wörtlich auf.



Zeichnungen: Renate Maier-Rothe

Im Kino fällt mir auf, daß die Zuschauer ihr Mißfallen bzw. ihre Begeisterung laut äußern. Den jungen Nachbarn mit der roten Schleife (Fliege) finde ich sehr fesch. – In den weiträumigen Parks sind die Kinderspielplätze das Paradies der Jüngsten – und der Großen. Sandkästen, Klettervorrichtungen – ja, sogar richtige Holzautos sind da. Jeder darf darin „fahren“ und „lenken“. Kinderfeste und Spenden decken einen Teil der Auslagen.

Besonders am Abend, wenn die Stadt in einem warmen Lichterglanz – ohne irritierende bunte Leuchtreklame – erstrahlt, bekommen die Springbrunnen, Parks, die antiken Gebäude und Schiffe einen malerischen, unwirklichen Anstrich. Das „Venedig des Nordens“ ist auf vielen Inseln erbaut, Kanäle und Gewässer durchziehen die Stadt. Sie wirkt festlich und ruhig.

Ein beliebter Ausflugsort ist Skansen. In einem Freilichtmuseum sind vollständige Bauernhöfe und Handwerksbetriebe rekonstruiert. Mühlen, Glockentürme und Kirchen, aus Holzgebaut, lassen alte nordische Wohnkultur lebendig werden. Abends beim Tanz trifft sich die Jugend. Da geht es lustig zu. Vom Volkstanz bis zum Jitterbug wird alles geboten. Die Herren bezahlen für jeden einzelnen Tanz.

Ein Tip für alle „Nachtschwärmer“: Komme nie nach 21 Uhr heim! Du findest verschlossene Türen vor. Auch die Nachtlöke im Tivoli, dem Vergnügungspark, schließen um 24 Uhr. Ein Nachtleben scheint es nicht zu geben.

Die 700-Jahr-Feier und die St. Eriksmesse haben einen internationalen Besucherstrom angelockt. Überall promenierte ein elegantes Publikum. – Vor meiner Abfahrt besuche ich meine Reisebekanntschaft, Ulla. Die Aufnahme ist herzlich. Mir zur Freude singt man ein lustiges Trinklied, das ich leider nicht verstehen kann. Die Unterhaltung wird in deutscher Sprache geführt. Nett finde ich die Sitte, der Hausfrau nach jeder Mahlzeit „Tak for Maten“ (Dank für die Mahlzeit) zu sagen. Sicher freut sich die Hausfrau, wenn man ihr Anerkennung für ihre Mühe zollt. –

Ich fahre noch einmal zum Restaurant hinauf. Von der Plattform hat man einen herrlichen Rundblick. Schade, daß die schöne Zeit vorbei ist – und es gäbe noch so viel zu entdecken! ... Aber ich komme ja wieder.

Auf Wiedersehen!

Erika Berg, Mannheim

