

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



MWM



7

JUNI 1954

UNSER TITELBILD

zeigt einen der Berliner S-Bahn-Züge, die von der Knorr-Bremse neben der gesamten Bremsausrüstung auch mit einer Druckluft-Türbetätigungsrichtung ausgestattet wurden. — Lesen Sie bitte unseren Artikel „Tür zu!“ auf Seite 11.

Seite **INHALT:**

- 3 Die zweite große Arbeitstagung der Knorr-Bremse A.G.
- 4 MWM auf der Deutschen Industrie-Messe
- 6 Unser Gummibaum steht in Berlin!
- 8 Das Geld verwalte ich!
- 9 Vom Schlosserlehrling zum Maschineningenieur
- 10 Die elektromagnetische Schienenbremse
- 11 Tür zu!
- 11 Zur Schärfung des Sprachgefühls
- 12 Vom Pferd zu den Pferdestärken
- 13 Ein Musterbeispiel konzernlicher Zusammenarbeit!
- 14 Die freiwillige Weiterversicherung weiblicher Arbeitnehmer
- 14 Buchbesprechungen (MWM-Jugendbücherei)
- 14 Benachteiligung der steuerbegünstigten Ratensparer aufgehoben
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Ferien von IHR und IHM

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weihenstephaner Straße
Telefon: 448307

WIR VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE · WIR VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE

85 PROZENT!

Eine große Forschungsgesellschaft hatte sich eine sehr interessante Aufgabe gestellt: sie untersuchte in jahrelanger Arbeit, durch was Menschen im allgemeinen und leitende Persönlichkeiten im besonderen erfolgreich waren.

Nun, hier ist das Ergebnis: es zeigt, daß der Erfolg zu 85 Prozent von der richtigen Behandlung der Menschen abhängt! Selbst auf technischem Gebiet fallen nur 15 Prozent des persönlichen Erfolges auf das Konto technisch-fachlicher Kenntnisse. Die höchsten Gehälter – so entnehmen wir den Ausführungen dieses weltbekannten Institutes – werden nicht an die bezahlt, die sich nur auf berufliche Probleme verstehen, sondern an jene, die sich auf die Kunst der Menschenführung verstehen!

Dieses Resultat ist erfreulich und erstaunlich. Es rückt den Menschen wieder an den Platz, der ihm gebührt. Denn der Mensch war es ja schließlich, der die Fräsmaschine und den Büroschemel erfand, den Tintenkülli und den Amboß, die Frankotypmaschine und den Dieselmotor ...

Das Resultat wirkt wie ein Licht, das die Dunkelheit unserer Zeit erhellt, in der die Kobaltbombe Maß aller Dinge zu werden droht und das Herz des Menschen – Anfang und Ende der Dinge auf dieser bewegten Erde – in Vergessenheit zu geraten scheint. Nun also hat wissenschaftliche Forschung bewiesen – allen denen es bewiesen werden mußte – wie enorm wichtig doch noch immer der Mensch ist. Wer ihn mißachtet, sagt die Wissenschaft, wird erfolglos bleiben, wer ihn versteht, wer ihn liebt, der wird auf der Stufenleiter des Erfolges immer höher steigen. Wissen ist Macht, die Liebe aber ist mächtiger als alles Wissen! Die besten Vorgesetzten sind nicht diejenigen, die ihr Über-Soll an Arbeit entrichten und lange nach Büroschluß noch am Schreibtisch kleben, nicht solche, die mit Argusaugen über die Pflichterfüllung ihrer Untergebenen wachen, nein, die besten und erfolgreichsten Vorgesetzten sind ganz schlicht und einfach gütige, weise Menschen. Nicht Spezialisten eines kleinen Fachgebietes, sondern Spezialisten eines wunderbar großen Gebietes: des menschlichen Herzens ...

Die nüchterne Untersuchung ergab weiterhin, daß erfolgreiche Vorgesetzte sich sehr um das persönliche Wohlergehen ihrer Untergebenen kümmern und deren Interessen auch gegenüber der Geschäftsleitung mit Nachdruck vertreten. Wenn sie tadeln mußten, so geschah es in einer Art, die dem Getadelten erlaubte, sein Gesicht zu wahren, seine Eigenliebe nicht kränkte und ihm gestattete, tatsächlich etwas aus seinem Fehler zu lernen. Vorwärtsstrebende aber unterstützten sie mit Rat und Tat bei ihrer Arbeit ...

Wer aber gibt, dem wird gegeben. Wer gütig und weise herrscht – ob in Industrie, Wirtschaft oder Staat, wo immer der Partner ein Mensch ist –, der wird Liebe ernten und wird auf den Schwingen der Zuneigung mit Sicherheit emporgetragen werden.

Die Zuneigung des arbeitenden Menschen aber kann nicht mit leeren Phrasen erkaufte werden. Sie will erworben sein im ehrlichen Bemühen, das große Wort „Liebe deinen Nächsten wie dich selbst“ auch in der Werkshalle und im Büro in die Tat umzusetzen.

Gespräche am grünen Tisch:

Die 2. große Arbeitstagung der Knorr-Bremse A.G.



... einen Horror vor Tagungen:
Frau v. Bandemer, Dir. Vielmetter, Dir. Goerz (AG)

Am 19. Mai, pünktlich um 9.45 Uhr, eröffnete Herr Direktor Vielmetter die 2. Arbeitstagung der Knorr-Bremse A.G. mit den Worten: „Im allgemeinen haben wir alle einen Horror vor Tagungen. Angesichts der Tatsache jedoch, daß die Zeit des großen Booms vorbei ist und die



Essen und Trinken ...
Dir. Holzhäuser, Dir. Waldschmidt (SB)

Tendenz abwärts zeigt, wollen wir bemüht sein, ein Maximum an Leistung zu erreichen, indem die einzelnen Konzernwerke zusammenstehen. Es soll von ihren Erfolgen, aber auch von ihren Sorgen berichtet werden, um so die latenten Kräfte ordnen und richtig einsetzen zu können. ... So wies denn auch das Programm der folgenden drei Tage eine stattliche Reihe von Referaten auf, die – ausgearbeitet und vorgetragen von Vorstandsmitgliedern und Abteilungsleitern der einzelnen Werke – Fragen des Vertriebs, der Werbung und der Vertreter-Organisation behandelten, sich aber auch mit Konstruktion und Forschung sowie Planung, Einkauf und schließlich Material- und Lagerfragen befaßten.

Der Kreis der Teilnehmer wurde in diesem Jahr erweitert, so daß auch eine Reihe von Sachbearbeitern dieser Tagung beiwohnen konnte. Und das Ergebnis dieser dreitägigen Aussprache?

Man war

erstaunt, wieviele Reibungspunkte zwischen den Werken vorhanden sind
interessiert an Einzelheiten über die Sorgen des anderen innerhalb des Werklebens
überrascht von fabrikationstechnischen Schwierigkeiten zu hören, deren Beseitigung in Zukunft manche Mißverständnisse gar nicht erst aufkommen lassen werden
einverstanden mit Vorschlägen und Beschlüssen, zu denen Referate und Diskussionen Anregung gaben
überzeugt, durch verschiedene Maßnahmen Möglichkeiten einer engeren konzernlichen Zusammenarbeit noch mehr als bisher zu schaffen
befriedigt von der umfassenden Themenstellung der einzelnen Referate und erschöpfenden Diskussionen und schließlich auch
erfreut, sich bei diesem großen „Familientreffen“ wieder einmal gesehen und ausgesprochen zu haben.

Am Rande sei noch vermerkt, daß man sich über eine Diskussionsmüdigkeit nicht beklagen konnte, ja, die z.T. recht lebhaften Debatten vielfach mehr Zeit als vorgesehen in Anspruch nahmen. Auch das Tonbandgerät hatte seinen großen Tag. Es lief auf vollen Touren und hielt jedes Wort der Referate und anschließenden Aussprachen fest. Der Erfolg nun dieser 2. Arbeitstagung wird sich in der Zukunft zeigen. Die Möglichkeit jedenfalls, durch persönlichen Erfahrungsaustausch die Voraussetzungen für eine engere Konzernzusammenarbeit zu schaffen, ist gegeben worden.



... hält Leib und Seele zusammen:
Dir. Dr. Timmerbeil, Dir. Vach (Volmarstein)



... Keine Diskussionsmüdigkeit: Techniker unter sich

MWM

AUF DER DEUTSCHEN INDUSTRIE-MESSE

ZEHN WERBLICH WERTVOLLE TAGE

Messe – ein Wort, das schon Monate vor den Ausstellungstagen die großen Fertigungsstätten der deutschen Wirtschaft elektrisiert. Man ist bestrebt, mit Neuem herauszukommen, bemüht sich, es vor jedem unberufenen Auge bis zum Messebeginn geheimzuhalten, um mit dem Überraschungsmoment die gewiß ebenso regsame Konkurrenz und die berühmte Nasenlänge zu schlagen. Riesengroß ist das Aufgebot an Wirtschaftserzeugnissen. Die Messe in Hannover stellt insofern eine Besonderheit im Rahmen vieler Ausstellungsmärkte dar, als sie eine ausgesprochene technische Messe internationalen Charakters ist. Man könnte sagen, Hannover sei das kennzeichnende Merkmal unserer technisch tendierten Zeit. Rund eine Million Quadratmeter umfaßt das Messegelände; in 24 Hallen präsentieren Industriefirmen von Rang und klangvollen Namen ihre Erzeugnisse. Auf dem weitläufigen Freigelände ragen Kräne in den Himmel, und hinter dem Fahnwald dehnen sich weit hinaus Parkplätze für 25 000 Kraftfahrzeuge. Die Maschinen und Geräte verlangen zum Verständnis technischen Sinn des Besuchers. So wird ein Großteil der Gäste durch Ingenieure, Kaufleute, Monteure und Arbeiter aus der Industrie gestellt. Es sind die Fachkräfte, die von den Industriefirmen entsandt werden und die in der Lage sind, das wirklich Besondere und Neue der Messe zu erfassen, zu beurteilen und für die Bestrebungen des eigenen Unternehmens auszuwerten. Natürlich sind – wie überall – „Seh-Leute“ da, die sich vom Reiz des Messemilieus fesseln lassen. Aber es fehlen auch nicht die „Kauf-Leute“, obwohl es für die Industriefirmen nicht in erster Linie um den Abschluß von Verkaufsgeschäften auf der Messe selbst geht. Wertvoller sind die vielen Geschäftsanbahnungen mit neuen Interessenten, ist die Wiederbegegnung mit den vertrauten Gesichtern langjähriger Kunden, ist die Aussprache über das dargebotene Erzeugnis mit Sach- und Fachkundigen. Zum Empfang und zur Besprechung sind die Herren der Geschäftsleitung durchweg überall vertreten.

Auf dem MWM-Ausstellungsstand

So treffen wir auf dem bedeutend vergrößerten MWM-Stand die Direktoren Vielmetter, Holzhäuser und Waldschmidt aus München, die Direktoren Mann, Peters und Wiederhold aus Mannheim



Unser Bild zeigt den Bundeswirtschaftsminister mit Direktor Mann und Dr. Luley vor unserem AKD 9, einer aussichtsreichen Neuentwicklung im Kleinmotorenbau

an. Auch die Verkaufsgruppenleiter widmen sich dem anstrengenden Standdienst. Man sieht es an den abgespannten Gesichtern, insbesondere während der letzten der zehn Messtage, daß diese Aufgabe für Techniker und Verkäufer, Tag für Tag neun Stunden lang über die Vorzüge und Eigenarten der Erzeugnisse Auskunft zu geben, nicht einfach ist. Ein Täfelchen Kaffee, von den MWM-Sekretärinnen serviert, die in einer winzigen kleinen Küche Erfrischungen zubereiten, bringt die Chefs und das Standpersonal wieder „auf Höchsttoure“. Solche Messen machen müde; aber es gilt, in diesen Tagen, an denen aus dem Inland und von den weiten Märkten im Ausland, sogar aus Übersee, das Weltinteresse für MWM-Erzeugnisse sozusagen zusammenfließt, das Eisen zu schmieden. Die Berichtsböcke, auf denen die Besucherwünsche zur weiteren Behandlung im Stammhaus festgehalten werden, füllen sich; besonders eilige Fälle werden aus den Besprechungskabinen schon fernmündlich oder fernschriftlich nach Mannheim durchgegeben ... Es ist eine kleine Filiale von technischer Darbietung, Werbung und Verkauf, von Kundenpflege und sicherlich vom anerkannten Ruf des MWM-Unternehmens. Da liegen in einer Besprechungskabine Zeichnungen auf dem Tisch, um den herum Vertreter der großen Schlepperbau- und Aggregatfertigungsfirmen sitzen. In der anderen werden Pressevertreter informiert und mit Werbeschriften ausgestattet, während in der dritten gerade einer der MWM-Bezirksvertreter, die natürlich auch anwesend sind, einen Kunden aus seinem Arbeitsgebiet begrüßt.

Bundeswirtschaftsminister Erhard besucht den MWM-Stand

Es darf MWM mit berechtigtem Stolz erfüllen, daß Direktor Mann am Eröffnungstag den Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard begrüßen konnte, der in Begleitung des VDMA-Leiters Dr. Luley und von Vertretern niedersächsischer Landesministerien die Halle 3 (Motorenbau) aufsuchte. Er nahm regen Anteil an den Neuerungen, die konstruktiver Geist zur Förderung des Fortschritts im bewährten Fertigungsprogramm für MWM-Motoren geschaffen hat. (Die einzelnen Ausstellungsobjekte von MWM und Südbremse haben wir schon in der letzten Ausgabe unserer Werkzeitung eingehend besprochen).

Durch Messeshallen und durchs Freigelände

Als Messebesucher lassen wir uns von dem breiten Menschenstrom einmal erfassen und von Halle zu Halle, von Stand zu Stand, mittragen. Wir wollen ja nicht einseitig „motoreninteressiert“ sein. Fast alles in der Vielfalt des Gebotenen ist der würdigen Anteilnahme wert. Da sieht der Besucher z. B. eine Weltuhr, auf der die genaue Uhrzeit für sämtliche Länder der Welt abzulesen ist, er bestaunt eine Rollfilmkamera von feinsten Präzision, nicht größer als eine Streichholzschachtel. Er sieht die Fortschritte der Technik an Rundfunk- und Fernsehgeräten, befaßt sich auch einmal mit den modernsten Gerätschaften der Büro-Organisation, läßt sich dann durch die Hallen des Getriebebaues und der Haushaltswirtschaft hindurchtreiben, bis Auge und Ohr ermattet sind. Er sucht sich in einem der 30 Lokale auf dem Messegelände ein Plätzchen. Still allerdings ist es nirgendwo. Das ständige Vorüberwandeln von Menschen, unter denen sich die häufig schon äußerlich an Gesichtsfarbe oder Kleidung erkennbaren Vertreter aus aller Herren Länder befinden, läßt den Blick für diese große Schau internationalen Gepräges nicht zur Ruhe kommen. Hoch in der Luft kreisen Flugzeuge mit wendenden Spruchbändern. Dann und wann wehen Glockentöne vom Glockenspiel herüber. Weit in den Himmel hinein aber ragt ein 120 m hoher Stahlturm als neues Wahrzeichen der Industrie-Messe. Auf dem Freigelände herrscht rege Betriebsamkeit. Wie Wesen aus der Urwelt ragen riesenhafte stählerne Ungeheuer empor, greifen mit mächtigen Klauen nach Waggonladungen Erde, reißen den Boden auf und zeigen den breiten Arbeitsbereich modernster Großgeräte. Am Stand daneben ist alles das aufgebaut, was durch technische Neuerungen den Warentransport und die Warenstapelung erleichtert. Es ist unmöglich, sich in der Kürze der Zeit mit allem vertraut zu machen.

So entdecken wir bald wieder unsere stille Liebe zu den Motoren. Hier im Freigelände finden wir die vielen MWM-Kunden, die MWM-Motoren in ihre Geräte eingebaut haben. Kompressoren werden mit Kleindieseln angetrieben, Planierdrauen, Baumaschinen, Aufladegeräte, Drehkräne, und mit einem gewissen Stolz stehen wir vor der großen Doppel-Lok, die mit 2 RHS 518 A ausgerüstet ist.

Wir glauben, daß es auch im Rahmen unserer Werkzeitung eine Würdigung des guten Einvernehmens mit den MWM-Einbaukunden darstellt, wenn wir hier die Firmen mit den ausgestellten Geräten und MWM-Motoren nennen:

Polyma-Kassel zeigte je ein Drehstrom-Aggregat mit KDW 415 D und RHS 518 A, Baensch-Hamburg eine Winde mit KD 12 Z, Kaiser-Berlin ein Diesel-Aggregat mit AKD 12 V, Hansa (Altmann)-Hamburg eine Lichtschalt-Automatic mit AKD 12 E, Poppe-Kiel einen Kompressor mit KDW 415 Z-Motor.

Die Elektron-Stuttgart hatte eine Drucklufterzeugungsanlage mit AKD 12 E aufgebaut. FMA-Frankfurt ein Kompressor-Aggregat mit AKD 12 Z, Titus-Worms führte eine Planier-Raupe mit RHS 518 Z, Frankenwerke-Marktredwitz einen Kompressor mit RHS 518 D sowie einen Bully III D mit AKD 12 Z, Flottmann-Herne ein Kompressor-Aggregat mit AKD 12 V sowie einen fahrbaren Rotations-Kompressor OM 07 mit RHS 518 D vor.

Bei Jung-Jungenthal sahen wir die schon erwähnte Doppel-Lok mit 2 RHS 518 A, bei Schöma-Diepholz je eine Schmalspur-Lok mit AKD 12 E und KDW 415 Z, bei Bischoff-Recklinghausen die neue Universal-Baummaschine „Polytrak“ und ein Frontlader mit KDW 415 D, bei Waggon-Fuchs, Heidelberg einen Bagger mit 2 KDW 715 Z, beim Hüttenwerk-Sonthofen einen 500-Liter-Betonmischer mit AKD 12 Z. Bei der Weserhütte-Oeynhausen fanden wir unsere Motoren AKD 12 E im Aufladegerät und RHS 518 A in einem Löffelbagger wieder, bei Gottwald-Düsseldorf den KDW 415 D in einem Bagger, bei Vögele-Mannheim im Betonmischer des AKD 12 Z.

Die MIAG-Braunschweig betrieb ihre Kranen MK 5 und MSK 5 mit AKD 12 Z und AKD 12 D, die DEMAG-Zug, Wetter, ihren SKG-Schlepper-Drehkran mit AKD 12 Z. Und schließlich bot uns der Stand der Firma Still-Hamburg in Aggregaten eine ganze Schau von MWM-Motoren, und zwar AKD 12 E, AKD 12 Z, AKD 12 V, KDW 415 D und RHS 526 A.

Man erkennt: nicht nur die technische Schöpfung, auch ihr Beschauen und Bewundern ist anstrengend. Für den, der eine solche Messe noch nicht gesehen hat, ist sie ein unvergeßliches Erlebnis. Und selbst für Techniker und Kaufleute, die das Besondere suchen und finden, ist die größte technische Schau Deutschlands immer wieder eindrucksvoll. JHB, Mannheim



JHB, Mannheim

Unser Gummibaum steht in Berlin

„Gummiwerk Kübler GmbH.“ liest der Besucher, der das Grundstück Auguste-Victoria-Allee 18-20 betritt. Die schwarze Schrift auf der gelben Hauswand ist vom Regen etwas verwaschen. Ein Schornstein bläst kleine Rauchwolken in den blauen Himmel. Hier – weit im Norden von Berlin – verebbt der Großstadtverkehr. Zwischen dunklen Laubbäumen, links und rechts Schrebergärten, führt eine kleine Auffahrt bis vor den Eingang. Sehr ruhig ist es hier – fast ein wenig zu ruhig für eine Fabrik ... aber es scheint nur so.

Eng verknüpft mit dem Schicksal Berlins

Es war ein hartes Schicksal, das dieses jüngste Kind der Knorr-Bremse traf. – Einst ein gut gehendes Unternehmen der Kautschuk-Industrie war Kübler als Tochtergesellschaft unseres Konzerns in erster Linie Zulieferwerk von Gummiwaren für die Knorr-Bremse A.G. und ihrer Gesellschaften. Der stattliche Maschinenpark ermöglichte dem Unternehmen, gut, schnell und preiswert zu produzieren. Selbst vor dem Bombenkrieg blieben die Hallen verschont, so daß das Werk die Kapitulation noch unversehrt überstand und bei Kriegsende über seinen gesamten Maschinenpark verfügte. Doch kaum war der Donner der Geschütze verhallt, der Kampf um Berlin beendet, lernte die Bevölkerung ihre neuen Herren kennen ... Dem Schicksal, dem die gesamte Berliner Industrie zum Opfer fiel, konnte auch Kübler nicht entkommen. – Am 19. Mai 1945 begannen die Sowjets mit der Demontage, und drei Wochen später, am 6. Juni, war auch die letzte Maschine verladen, darunter eine große hydraulische Presse, 120 000 kg Buna und zwei Mischmaschinen modernsten Typs. Zurück blieben leere Hallen und einige langjährige treue Mitarbeiter ...

Bis zur Währungsreform konnte ein kleiner handwerklicher Betrieb wieder aufgebaut werden, aber ohne daß es möglich gewesen wäre, die Maschinenbestände irgendwie nennenswert zu erneuern oder auch nur die Gebäudeschäden zu beheben. Durch laufende Unterstützung der Knorr-Bremse und mit Hilfe von ERP-Geldern (bei Kübler betragen sie etwa 10 Prozent der entfreundeten Maschinen- und Sachwerte), die bevorzugt den schwergeprüften Berliner Betrieben zuflossen, konnten die notwendigsten Maschinen angeschafft werden.

Unter unsagbaren Schwierigkeiten wurde das frühere Produktionsprogramm wieder aufgenommen, nämlich Schläuche, Formartikel und Gummi Fußboden, so daß Kübler auch heute wieder in erster Linie Zulieferwerk für unsere Konzernfirmen sein kann.

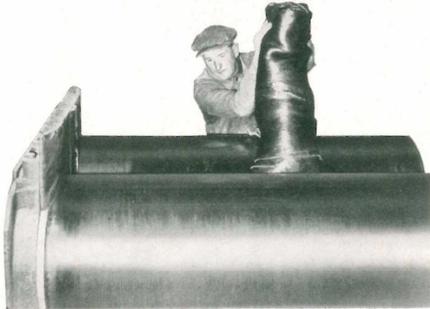
Von „Portionen“ und „Puppen“

Die Mischwalze ist das Sinnbild der Kautschukverarbeitung. Mit ihrer Hilfe entsteht aus Kautschuk und vielen Hilfsstoffen eine lange Reihe von Gummierzeugnissen mit den unterschiedlichsten Eigenschaften ...

Der Mann vor der Maschine setzt mit einem Griff die beiden hintereinanderliegenden Walzen in Bewegung. Sie drehen sich zueinander, die eine etwas schneller als die andere. Der Abstand zwischen den beiden Walzen ist variabel und kann bis auf einen Millimeter verringert werden.

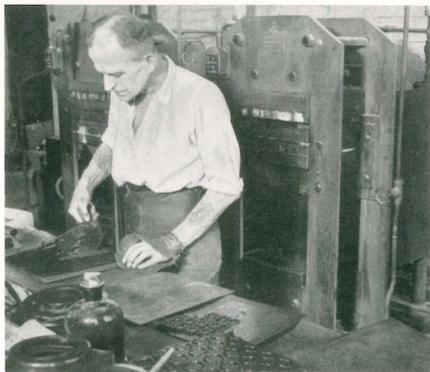
Der Mann wendet sich einem bereitstehenden Behälter zu, in dem die „Portion“, etwa 20 Einzelfolien, aus denen sich das Material für Schläuche, Formartikel oder Fußboden zusammensetzt, abgewogen bereitliegt. Er ergreift als erstes ein großes schwarzes Stück, eine schwarze Masse, und drückt es fest zwischen die sich drehenden Walzen. Dieses Rohmaterial, Gummi oder „Regenerat“ (alter Gummi, den man je nach Qualität der herzustellenden Mischung in mehr oder weniger großen Mengen zusetzt) wird von den Walzen erfaßt und verwandelt sich, nachdem es durch den engen Spalt getrieben wurde, in eine etwa 1 mm dünne Platte. – Dieser Vorgang ist mit mannigfachen Geräuschen und Gerüchen verbunden. Die Luft wird mit großer Gewalt aus der porösen Masse getrieben und dringt

unter kleinen Detonationen nach außen. Da die Walzen auf etwa 80 Grad erwärmt werden und diese Temperatur auf das Mischgut überleiten, geht es natürlich nicht ganz geruchlos zu! Nun hat sich die ausgerollte Schicht um eine der beiden Walzen gelegt. Nacheinander werden jetzt die anderen Einzelstoffe in das Mischwalzwerk geschüttet. Der Behälter leert sich langsam, und die Schicht auf der einen Walze dehnt sich mehr und mehr nach beiden Seiten aus. Doch noch kann von vollzogener Mischung nicht die Rede sein. Die einzelnen Stoffe wie Schwefel, Kreide, Farbzusätze usw. sind noch deutlich erkennbar. Nun schneidet der Mann diese ausgewalzte dünne Schicht herunter, läßt sie zu einer „Puppe“ aufrollen und diesen



Die Mischwalze ist das Sinnbild der Kautschukverarbeitung

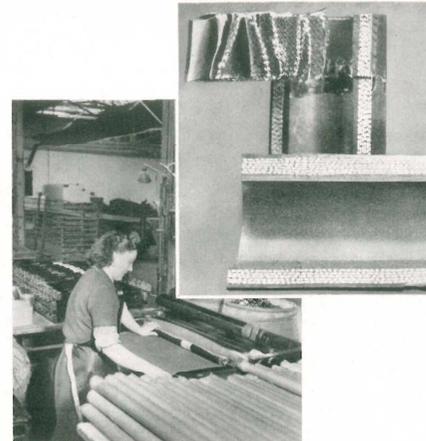
Vorgang sich häufig wiederholen. Die Puppe gerät zwischen die Walzen, so daß sich die Hilfsstoffe immer inniger miteinander verbinden. Die Mischung wird geschmeidiger, die Farbe gleichmäßiger ... das Material für Schlauch, Formartikel oder Fußboden ist bereit.



... keine Mittel zur Verfügung: die Formerei

So ein Schlauch hat es in sich!

Sicher ist es für jedermann interessant zu wissen, daß so ein Gummigartenschlauch aus drei, ein Bremschlauch aber sogar aus sieben Schichten besteht. Zwischen der „Seele“, der innersten Schicht eines jeden Schlauches, und der „Decke“ verhindern fünf einzelne Lagen aus gummiertem Baumwollgewebe leichtes Knicken des Schlauches und geben ihm seine hohe Luftundurchlässigkeit. Bei der Fabrikation von Gartenschläuchen muß ein Arbeiter bei Kübler täglich etwa 10-15 km hin- und herlaufen, und zwar nicht nur vorwärts, sondern manchmal auch rückwärts. Während beim Bremschlauch die Anbringung der



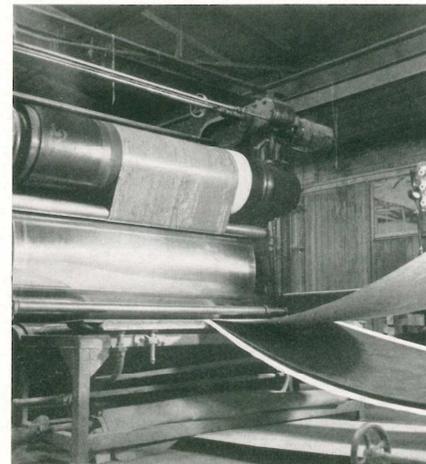
So ein Bremschlauch besteht aus sieben Schichten

einzelnen Einlagen maschinell vorgenommen werden kann, geht das Umwickeln der 40 m langen Gartenschläuche in Ermangelung geeigneter Maschinen an langen Tischen vor sich: die schwarze „Seele“ des Gartenschlauches wird auf einen „Dorn“, ein Metall-Rohr von 40 m Länge, gezogen und erst von einer Einlage, dann von der Decke umkleidet. Dies geschieht ohne Maschine, so daß ununterbrochene Wege von je 40 m Länge zurückzulegen sind!

Wie der Gummi Fußboden entsteht

In allen Konzernwerken fällt den Besuchern der gediegene, trittfeste, elastische Gummi Fußboden auf, der – ganz nach Wahl – grün, rot oder andersfarbig gemustert ist. Mittels Poliermasse auf Hochglanz gebracht, gereicht er voll und ganz den Büros zur Zierde. (Glücklicherweise hört man selten von Betriebsunfällen, wie sie die Chefsekretärin der KB.-A.G. kürzlich erleiden mußte: sie rutschte aus und brach sich einen Zahn ab.)

Auch dieser Fußboden ist ein Kübler-Erzeugnis. Die beiden verschiedenen Kautschukmassen (wir können noch jetzt gut feststellen, daß der Gummi belag aus zwei Schichten be-



Gummi Fußboden: die wichtigste Arbeit fällt der „Auma“ zu

steht) wurden durch das Mischwalzwerk bereit. Das Ausziehen dieser Masse zu Platten übernimmt der Kalandrier, eine Maschine, die im Prinzip dem Mischwalzwerk ähnlich ist, doch stehen hier die drei Walzen übereinander. Die wichtigste Arbeit jedoch fällt der sogenannten „Auma“ zu, einer modernen Vulkanisiermaschine. Diese Auma, deren Walze auf 150 Grad und mehr erhitzt werden kann, fügt in einem Arbeitsgang die Kautschukschichten zusammen und nimmt die Vulkanisierung vor: Der Kautschuk wird durch organische Verbindung mit dem zugesetzten Schwefel zu Gummi.

Kübler und wir – eine Einheit!

Während für die Herstellung dieses Fußbodenbelages wenigstens in der Auma eine moderne Maschine vorhanden ist, standen bislang für eine Neueinrichtung der Formerei noch keine Mittel zur Verfügung. Von den gesamten 12 Pressen werden lediglich 3 elektrisch betrieben, so daß hier durch Handpumpen noch schwere Arbeit geleistet werden muß.

Da jedoch gerade der Formerei bedeutende Aufträge auf Wälzhäute, Steuerventile, Kupplungsringe, Kolbenstulpen usw. von der Südbremse und MWM erteilt werden können, soll diese Abteilung der Kübler GmbH, in Zukunft ebenfalls modernisiert werden. Durch die Aufträge unserer Konzernfirmen liegt die Bedeutung der Formerei für das Werk auf der Hand.

Die Vielfältigkeit der Formartikel stellt das Labor vor große Aufgaben, denn chemische sowohl als auch technische Eigenschaften der Erzeugnisse sind allein von der jeweiligen Kautschuk-Mischung abhängig. Jede durch die Mischwalze bereitete Masse muß sich im Labor einer eingehenden Prüfung unterziehen. Die Grade der Reißfestigkeit, der Dehnung, der Härte und der Elastizität zeigen neuerworbene moderne Prüfmaschinen an. Diese Materialprüfungen durch das Labor sind hier – wie in allen anderen Werken auch – von größter Wichtigkeit.

Der Kunststoff-Ball rollt in die Zukunft

Das jüngste Kübler-Erzeugnis nun haben wir unseren Lesern schon in Heft 1 und Heft 5 vorgestellt: es sind die Kunststoff-Bälle, die sogenannten „Kübler-Kugeln“. – Ein Gummiwerk und Kunststoff-Bälle? Nun, es muß nicht alles Gummi sein, was von Kübler kommt! Der Fortschritt läßt sich nicht aufhalten, und die Rohstoffbasis der gummiarbeitenden Betriebe, die ursprünglich nur Natur-Kautschuk umfaßte, hat sich immer mehr verbreitert. Der synthetische „Buna“ wurde entwickelt, und der Schritt zum reinen Kunststoff war nicht mehr groß. Auf Grund der Tatsache nun, daß keine erheblichen maschinellen Neuananschaffungen vorgenommen zu werden brauchten und der Notwendigkeit, das Programm in Massenverkaufsgütern zu erweitern, wurde vor drei Jahren bei Kübler der erste Kunststoff-Ball entwickelt. Und wenn der Besucher auf seinem Rundgang das oberste Stockwerk betritt, so sieht er, daß die Ball-Fabrikation wirklich eine gute, runde Sache ist.

„Gummiwerk Kübler“ ... die schwarze Schrift auf der Hauswand ist durch die Unbilden der letzten Jahre verwischt. Die Ruhe aber, die diese kleine Fabrik umgibt, ist nur äußerlich:

135 Mitarbeiter, Männer und Frauen, stehen hier an den Maschinen. Und wenn jemals bei Kübler die Produktion wieder auf volle Touren anlaufen kann, so wird dies davon abhängen, ob die Belegschaft dem alten Ruf von dem Willen und der Tüchtigkeit des Berliner Arbeiters erneut Geltung verschafft und sich im Existenzkampf mit der sehr neuzeitlich und rationell arbeitenden westdeutschen Kautschuk-Industrie nicht geschlagen gibt.

Wir von den Werken der Knorr-Bremse wollen auf unsere Berliner stolz sein. Wir können gestrotzt von Kübler, unserem Gummibaum auf der Insel Berlin, sagen: „Klein – aber oho!“ und wir wollen ihn weiterhin pflegen und begießen, damit er der lieben Politik zum Trotz auch im westöstlichen Klima Berlins weiter wächst und gedeiht (um ihn später wieder anzapfen zu können)!



Das Geld verwalte ich!

„Er verdient halt nicht genug“ sagte sich die Frau früher, wenn der Mann am Monatsende den Lohn nach Hause brachte. Und er murkte: „Eine Hausfrau weiß ja gar nicht, wie schwer es ist, Geld zu verdienen. Sie wirft das sauer verdiente Geld zum Fenster hinaus!“ Heute ist es eine Selbstverständlichkeit geworden, daß viele Mädchen und Frauen auch nach der Heirat einem Beruf nachgehen, um gemeinsam mit dem Ehemann zu verdienen.

Wir sind einmal im Betrieb umhergegangen und haben verschiedene Meinungen aufgespürt, wie in einzelnen Ehen, in denen beide Ehepartner berufstätig sind, das Geld verwaltet wird. In Form eines Interviews haben wir Angestellten und Arbeitern beiderlei Geschlechts und verschiedenen Alters 3 Fragen vorgelegt:

1. Wer verwaltet in Ihrer Ehe das Geld,
2. führen Sie Buch über Ihre Ausgaben,
3. kontrolliert der Partner Ihre Buchführung?

Unsere Befragung, die natürlich weder repräsentativ noch umfassend sein konnte, brachte recht aufschlußreiche und zum Teil unerwartete Tatsachen ans Tageslicht. Zuerst waren wir ein wenig skeptisch, denn gleich die erste Befragte, eine jung verheiratete Sekretärin, meinte: „Die Männer brauchen Sie erst gar nicht zu fragen – die lügen doch alle! Hier im Betrieb möchten sie nur als Herren erscheinen, und in Wirklichkeit haben sie bei ihren Frauen – auch in Finanzangelegenheiten – kein Wort mitzureden.“ Aber so schlimm war es um die Herren der Schöpfung gar nicht bestellt, wie sich später herausstellte. Sie tauten recht bald auf und plauderten „aus der Schule des Lebens“.

Im großen und ganzen waren wir überrascht über die Bereitwilligkeit, mit der Auskunft über wirtschaftliche Disponierung in den Ehen gegeben wurde. Schon der erste Befragte, Abteilungsleiter W., machte uns darauf aufmerksam, daß sehr entscheidend für diese Fragestellung das Alter des Befragten an seinem Hochzeitstag sein würde. Erst mit 37 Jahren hatte er geheiratet. „Meine Frau weiß nicht, was ich verdiene. Als wir heirateten, hatte sie keine Ahnung, wie hoch mein Einkommen ist. So lange sie berufstätig war, interessierte ich mich nicht für ihren Verdienst. Noch heute erhält sie das Haushaltsgeld – über den Rest verfüge ich. Auf einem Zettel notiere ich mir die größeren Ausgaben und habe so eine genaue Kontrolle. Anschaffungen haben wir stets gemeinsam besorgt. Da wir beide nicht so große Ansprüche stellen, sind wir stets gut miteinander ausgekommen.“

Eheleute, die schon fünf bis zehn Jahre verheiratet und noch berufstätig sind, bewiesen durch ihre übereinstimmenden Antworten, daß sich den Umweltanforderungen und den persönlichen Bedürfnissen entsprechend gewisse Gesetzmäßigkeiten in den meisten dieser Ehen herauskristallisiert haben. Sie gestatten ein nahezu reibungsloses Auskommen im Wirtschaftsbereich.

Dreher E. R., 42 Jahre, 8 Jahre verheiratet: „Wer das Geld bekommt bei uns? Das ist doch ganz einfach. Am Wochenende bringt meine Frau ihren Lohn, und ich bring halt meine Lohntüte. Und das Geld, das schützen wir dann zusammen. Dann wird das Haushaltsgeld für Lebensmittel, Wohnung, Gas, Licht und Wasser abgezogen, und den Rest legen wir auf die hohe Kante. Wir bauen uns nämlich ein Häuschen. Das kostet eine schöne Stange Geld und viel Schweiß. Da muß man auf andere Annehmlichkeiten verzichten. Kleinliche Kontrolle gibt es nicht. Ein Taschengeld und den Lohn für Überstunden behält jeder für sich.“

Technische Zeichnerin G. W., Heiratsalter 20 Jahre, seit 5 Jahren verheiratet, scheint eine vorbildliche Lösung ge-

funden zu haben: „Wir haben eine gemeinsame Kasse. Beide haben Zugang zu ihr und beide kontrollieren die festen und zusätzlichen Ausgaben. Die großen Anschaffungen trägt mein Mann in einem Kalender ein, und am Jahresende werden sie zusammengezählt. Das Haushaltsgeld zahlt mein Mann, der Rest und mein Gehalt wandern in die Kasse. Geld hat bei uns noch nie zu Streitigkeiten geführt.“

Wenn man den Befragten Glauben schenken darf, und den Eindruck hatten wir, gibt das Geld doch recht selten Anlaß zu Differenzen in der Ehe, jedenfalls bei den sogenannten Doppelverdienern, und man muß erstau in dieser Hinsicht feststellen, daß die Doppelarbeit der Ehepartner sich insofern gegenseitig ausgewirkt hat.

Der leitende Angestellte L. H., seit 6 Jahren verheiratet, wies sofort auf das gegenseitige Vertrauen hin, das nun einmal A und O jeden Zusammenlebens von Menschen sein müßte: „Die Kasse führen wir gemeinsam. Auch mit den großen Anschaffungen halten wir es so. Bisher hatten wir es nicht nötig, Buch über die Ausgaben zu führen, nur die Summe für den Lebensunterhalt überwachen wir ständig, ob sie Schwankungen unterworfen ist.“ Im Noifall bleibt der (erlaubte) Griff in die Ladenkasse, denn seine Frau ist Geschäftsinhaberin.

„Sie werden lachen,“ sagte Inge H., die seit 5 Jahren verheiratet ist, „aber unser Geld verwaltet meine Schwiegermutter. Die kann's am besten. Wir beide liefern unser Geld ab, und sie ist unser Buchhalter und rechnet auf Heller und Pfennig ab. Sie nimmt es so genau, daß in ihrem Kontrollbuch z. B. vermerkt steht: fünf Pfennig an Bettler verschenkt.“ Auch bei Renate S., seit 1 Jahr verheiratet, kommt alles in einen Topf. „Wer Geld braucht, nimmt sich etwas raus. Das ist eine feine Einrichtung – bis das Geld alle ist!“

Zum Schluß haben wir einige Junggesellen zu Wort kommen lassen, die noch nicht die Freuden und Leiden der Ehe genossen haben aber doch recht wacker theoretisieren.

Junggeselle R., 33 Jahre, im Technischen Büro beschäftigt, meint: „Man muß immer zusammen wirtschaften, aber ein ausreichendes Taschengeld muß mir meine Künftige schon lassen.“ Und ein wenig klang noch der Unterton des Herrschers und Gebieters durch, als er mit dem Brustton der Überzeugung hinzufügte: „Letzten Endes ist sie doch auf mein Geld angewiesen, denn arbeiten braucht sie bloß, bis ein Kind kommt.“ Josefa Z., 20jährige Bürogehilfin, ist anderer Meinung: „Das kommt ganz auf meinen zukünftigen Mann an. Wenn er 's Geld ins Wirtshaus trägt, kann ich ihm nicht meins noch dazugeben. Aber wenn er besser sparen kann, kriegt er das ganze Geld!“

H. P., 22 Jahre, Praktikant, hat schon ziemlich genaue Vorstellungen: „Wenn ich einmal heirate, möchte ich eine gesicherte Existenz haben, damit sich meine Frau der Familie widmen kann. Sollte sie aber berufstätig sein wollen oder müssen, dann soll derjenige das Geld verwalten, der mehr Talent dazu hat. Eine Kontrolle halte ich nicht für notwendig, denn gegenseitiges Vertrauen ist die Hauptvoraussetzung für eine gute Ehe.“ Auch G. K., 25 Jahre, kaufm. Angestellte, meint: „Das Geld wird natürlich zusammengelegt!“

Wenn die Ledigen ihre Vorstellungen über diese Frage später einmal annähernd wahr machen, dürfte die vielkritisierte Jugend doch mit wesentlich gesünderen und nüchterneren Überlegungen in die Ehe gehen als ihre ach so vorbildlichen Väter.

Nur in einem einzigen Falle konnten wir ein Kuriosum feststellen. Ein Befragter, Facharbeiter, 38 Jahre alt, seit 8 Jahren verheiratet, berichtete uns: „Bei uns ist strenge Teilung der Finanzen.“ Seine Frau verdient mehr als er (!). „Jeder steuert die Hälfte zum Haushaltsgeld bei, und was darüber ist, verwendet jeder zum persönlichen Bedarf. Wir rechnen auf Heller und Pfennig ab. Augenblicklich zahle ich meiner Frau Schulden ab. Zu Ostern hatte ich mir 50 Mark für einen gemeinsamen Ausflug per Motorrad bei ihr geliehen, da ich schwach bei Kasse war!“

H. J. Peters, z. Zt. München.

Vom Schlosserlehrling zum Maschineningenieur

Über die Möglichkeiten einer Weiterbildung

Viele Wege führen den steilen Weg hinauf, zu Wissen und Erfolg. Sie sind jedoch steinig und hart, erfordern Arbeit und Mühe, Energie und Entsgung. Und gerade hier findet das Sprichwort „Ohne Fleiß kein Preis“ seine volle Berechtigung. Einen dieser Wege möchte ich herausgreifen und beleuchten, einen von vielen: das Fachstudium des Handwerkers.

Der Weg zur akademischen Bildung steht nicht allein Oberschülern offen, vielmehr auch Lehrlingen und fertigen Gesellen, also auch jenen Handwerkern mit „nur“ Volksschulbildung, die zugunsten einer praktischen Lehre auf eine höhere Schulbildung verzichteten mußten. Heute ist es theoretisch und, wie schon Beispiele zeigten, auch in der Praxis durchaus möglich, daß ein Lehrling in derselben Zeit wie ein Oberschüler sogar den Doktor-Titel erringen kann.

Den meisten unter den Lehrlingen und jungen Facharbeitern ist bekannt, daß ihnen eine Chance zur beruflichen Fortbildung geboten wird; doch die wenigsten kennen die Wege, Möglichkeiten und Voraussetzungen zu einer solchen Weiterbildung. Deshalb möchte ich hier versuchen, meinen jungen Kollegen Klarheit zu verschaffen über das Wie einer Fortbildung. Erste Voraussetzung für jedes technische Studium ist leichtes Auffassungsvermögen, logische Denkfähigkeit und, das A und O für jeden angehenden Techniker, die unerläßliche Begabung zur Mathematik.

Ich möchte hier vor allem die Ausbildung am Polytechnikum in München hervorheben, einer höheren technischen Lehranstalt, die als ideal für den vorwärtstrebenden Handwerker anzusprechen ist und sowohl in der Bundesrepublik als auch im Ausland einen guten Ruf besitzt. Das Ziel des Technikums ist es, perfekte Ingenieure für die Industrie heranzubilden, die auf Grund ihrer umfassenden praktischen Ausbildung vorzugsweise als Konstrukteure eingesetzt werden.

Im Normalfall wird zur Aufnahme eine sechsjährige Oberschulbildung (Mittlereife) und eine zweijährige praktische Tätigkeit verlangt. Da die meisten Lehrlinge bzw. Facharbeiter diese erste Forderung nicht erfüllen und man ihnen zu einer höheren Schulbildung verhelfen möchte, hat die Stadt München zwei Möglichkeiten geboten, um diesen Anwärtern das Fachschulstudium zu ermöglichen.

Der erste Weg ist der Besuch der Berufsmittelschule, einer modern eingerichteten Lehranstalt, die in dreijähriger Schulzeit neben der Berufsausbildung dem Handwerker die Mittlereife ermöglicht. Der Unterricht findet jeweils abends und samstags statt, so daß die gesamte Freizeit des arbeitenden Lehrlings oder Handwerkers ausgefüllt wird. Man kann sich leicht ausrechnen, was von jedem Berufsmittelschüler verlangt wird: auf einer Seite muß der ganze Stoff von 6 Klassen Oberschule vorgetragen werden, andererseits stehen aber nur die Abendstunden und der Samstag zum Unterricht zur Verfügung! Diese Anstalt hat den großen Vorteil, die Mittlereife kostenlos und ohne Zeitverlust während der Lehrzeit zu vermitteln und so den Weg für ein weiteres Studium zu ebnen. Der Nachteil liegt aber darin, daß der Berufsmittelschüler genau dieselbe Arbeit zu bewältigen hat wie ein Lehrling und ein Oberschüler zusammen.

Der zweite Weg zur Aufnahme ins Polytechnikum ist der Vorkurs. Er ist dieser Anstalt angeschlossen und dauert insgesamt ein Jahr. Vorgetragen wird ungefähr der gleiche Stoff wie in der Berufsmittelschule, allerdings auf das Wesentlichste zusammengedrängt. Der Vorkurs selbst hat jedoch nichts mit dem späteren Studium gemein, sondern strebt danach, dem zukünftigen Ingenieur eine solide Allgemeinbildung zu vermitteln, die als Grundlage für das Studium unbedingt erforderlich ist.

Die Vorlesungen erstrecken sich auf 40 Stunden wöchentlich und werden halbtags, entweder am Vormittag bis 13 Uhr, oder am Nachmittag von 13 bis 18 Uhr abgehalten; am Samstag vormittag finden gleichfalls Vorträge statt. In den Vorkurs werden ausgereifte Facharbeiter mit achtjähriger Volksschulbildung aufgenommen, wenn sie die Aufnahmeprüfung mit Erfolg abgelegt haben; außerdem muß eine viermonatige Probezeit bestanden werden. Das Bestehen der Vorkurs-Schlußprüfung gilt als Nachweis einer höheren Allgemeinbildung und berechtigt zum Eintritt in eine höhere technische Lehranstalt. Der Vorkurs hat den Vorteil, nur ein Jahr zu dauern, außerdem genießt der Student volle akademische Freiheit. Der Nachteil liegt darin, daß die Studienkosten etwa 240 DM betragen und daß während des Vorkurses eine berufliche Tätigkeit nicht möglich ist.

Es gibt noch eine dritte Möglichkeit, in das erste Semester des Polytechnikums aufgenommen zu werden. Sozusagen eine Hintertür. Im § 6 der Aufnahmebedingungen heißt es: „Die Teilnahme an der Vorkurs-Schlußprüfung steht auch Bewerbern offen, welche die allgemeinen Bedingungen zum Eintritt in den Vorkurs erfüllen, jedoch am Vorkurs selbst nicht teilgenommen haben.“ Diese Möglichkeit birgt große Vorteile in sich. Sie erspart den Besuch einer höheren Schule, bzw. des Vorkurses. Dieser Schritt wäre Facharbeitern zu empfehlen, die vor ihrer Lehrzeit eine Oberschule besucht haben, wenn auch nur bis zur 4. oder 5. Klasse. Voraussetzung ist jedoch in diesem Falle, daß sich der Anwärter durch entsprechende Nachhilfestunden die erforderlichen Kenntnisse (speziell in Mathematik) aneignet. Der Vorteil liegt auf der Hand: Einsparung von einem Jahr Studium und der nicht unbedeutlichen Kosten desselben. Hat man die Vorkurs-Schlußprüfung bzw. die oben erwähnte Aufnahmeprüfung mit Erfolg abgelegt, wird man zum Studium am Polytechnikum zugelassen. Innerhalb dieser Anstalt kann man zwischen mehreren Fachrichtungen wählen: Allgemeiner Maschinenbau, Elektrotechnik, Hochbau, Tiefbau, Feinmechanik und Optik, Papierherstellung und Heizungstechnik. Das Studium jeder dieser Fachrichtungen dauert 6 Semester, das heißt 3 Jahre, und wird mit dem Ingenieurexamen abgeschlossen. Ein Vorexamen findet nach dem 3. Semester statt; wer dies besteht, gilt in der Industrie als Techniker der geprüften Fachrichtung. Dem Metallfacharbeiter stehen z. B. Maschinenbau, Feinmechanik, Heizungstechnik und evtl. auch Elektrotechnik zum Studium offen. Die Hörgebühren betragen pro Semester etwa 150 DM, außerdem muß mit weiteren Kosten von rund 150 DM für Studienmaterial während des Semesters gerechnet werden. Die Vorlesungen finden, wie beim Vorkurs, nur halbtägig statt, so daß die Möglichkeit zu einer beruflichen Tätigkeit während des Hauptstudiums gegeben ist. Tatsächlich finanziert ein hoher Prozentsatz der Studenten so ihr Studium durch eine halbtägige Beschäftigung. Außerdem dienen natürlich auch die Semesterferien im Sommer dazu, den Studenten Gelegenheit zu geben, ihre ohnehin schmale Kasse durch Arbeit als Werkstudent aufzufüllen. Daraus kann man ersehen, daß die Finanzierung des Studiums kein unüberwindliches Hindernis darstellt.

Die Berufsmöglichkeiten eines Maschineningenieurs sind, möchte ich sagen, fast unbegrenzt. Heute wäre ein Leben ohne Technik, d. h. ohne Maschinen undenkbar. Kein anderes Gebiet hat während der letzten 50 Jahre einen derartigen Aufstieg erlebt. Was die Zukunft in dieser Beziehung bringen wird, hängt größtenteils von uns selbst ab, von uns jungen Facharbeitern und Technikern, Ingenieuren und Konstrukteuren.

Robert Bargl, München

Elektromagnetische Schienenbremse

In der Annahme, daß den wenigsten unserer Werksangehörigen die Schienenbremsfertigung in Volmarstein bekannt ist und die meisten sich unter einer Schienenbremse wenig vorstellen können, wurde dieser Artikel geschrieben.

Im Jahre 1931 wurde mit der Entwicklung der Schnelltriebwagen der damaligen Deutschen Reichsbahn die Fabrikation der elektromagnetischen Schienenbremsen im Berliner Werk Lichtenberg aufgenommen. Bis zu diesem Zeitpunkt kamen Schienenbremsen nur im Straßenbahnbetrieb, besonders bei Straßenbahnen in bergigem Gelände, zur Anwendung. Je mehr aber die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge gesteigert wurde, um so mehr gewann sie an Interesse. Allgemein bekannt ist, daß mit den Bremsystemen, die auf die Räder wirken, nur so viel gebremst werden kann, wie dem Haftwert zwischen Rad und Schiene entspricht. Reichen also bei höheren Geschwindigkeiten die Bremswege nicht mehr aus, um einer Gefahr sicher begegnen zu können, so muß man für zusätzliche Bremsen Angriffspunkte suchen, die außerhalb des Rades liegen müssen. Was liegt hierfür bei den Schienenfahrzeugen näher als die Schiene selbst?

Der Name sagt schon, daß die Schienenbremse auf der Schiene bremsen. Sie saugt sich magnetisch auf dem Schienenkopf fest und muß vom Fahrzeug mitgenommen werden. Dadurch entsteht eine Bremskraft, die zusätzlich zur Radbremse wirkt.

fest eingeschlossen sein muß. Dasselbe gilt für die Kabelführung. Die Spule wird mit Gleichstrom erregt, der einer Batterie oder bei Straßenbahnen der Oberleitung entnommen wird. Die Schaltung selbst richtet sich nach den jeweiligen Betriebsverhältnissen. Die Betätigung kann im Vollbahnbetrieb vom Führerbremventil, bei Straßenbahnen mittels Hand- oder Fußschalters vorgenommen werden. Während der Fahrt hängt die Schienenbremse etwa 10 mm über der Schiene an Federn oder wird — besonders bei den Schnelltriebwagen der DB — mittels druckluftgesteuerter Hubzylinder — bis 130 mm hoch gehängt. Im ersten Fall zieht sich der Magnet beim Bremsen selbsttätig an die Schiene, während im zweiten Fall eine Sperre im Hubzylinder gelöst wird, und der Magnet erregt auf die Schiene fällt. Hier saugt er sich magnetisch fest. Die Mitnahme des Magneten erfolgt über einen kräftigen, am Wagen befestigten Mitnehmerarm, der mit entsprechenden Angriffspunkten am Magneten gekuppelt ist.

Straßenbahn-Magnete und Vollbahnmagnete unterscheiden sich in der Breite der Schienenschuhe. Ihr magnetischer Anpreßdruck schwankt je nach der Länge des Magneten zwischen 3000 kg und 12 000 kg.

Nun wird jeder sagen, daß bei derartigen großen Magnetkräften auch große Bremswirkungen erzielt werden müßten. Dem ist leider nicht so, denn der Reibwert von Stahl auf Stahl ist nur gering und nimmt noch mit wachsender Geschwindigkeit ab. Dazu kommt, daß die Berührung



Abb. 1

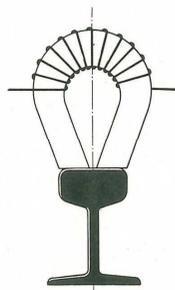


Abb. 2

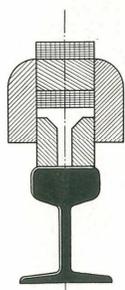


Abb. 3

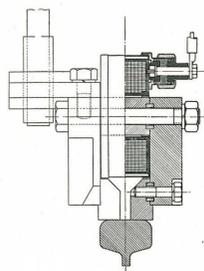


Abb. 4

Nun zum Aufbau der Schienenbremse selbst. Jedem sind die kleinen Hufeisenmagnete bekannt, die aus einem Dauermagneten bestehen, nach Abb. 1. Nehme ich aber statt eines Dauermagneten ein entsprechendes Stück weiches Eisen und verseehe dieses mit einer Spule, wie Abb. 2 zeigt, dann erzeuge ich im Eisen, solange in der Spule ein Strom fließt, Magnetismus, dessen Kraft abhängig ist von der Größe des Stromes und von der Anzahl der Windungen auf der Spule, also von den Ampere-Windungen. Diesem so erhaltenen Elektromagneten nach Abb. 2 gebe ich die für eine Schienenbremse günstige Form, wie sie Abb. 3 und 4 zeigen.

An die Schenkel des U-förmigen Magnetkörpers sind auswechselbare Schleifstücke (Schienenschuhe) geschraubt, mit denen der Magnet in eingeschalteten Zustand auf der Schiene schleift. Besondere Sorgfalt ist der Spule zu widmen, die gut isoliert und unbedingt wasserdicht und stoß-

zwischen Magnet und Schiene infolge der ständig wechselnden Form des Schienenkopfes verhältnismäßig schlecht ist.

Der seit 1 Jahr neu entwickelte Gliedermagnet hat dem Rechnung getragen. Im Gegensatz zu dem bisher üblichen starren Magneten ist sein Körper in viele kurze Stücke unterteilt, die sich in der Spulenöffnung einzeln frei bewegen und sich somit dem Schienenkopf besser anpassen können. Dadurch sind bis 50 Prozent bessere Bremswirkungen erzielt worden.

Zum Schluß noch ein Beispiel, das die Wirkung der Schienenbremse allgemein veranschaulichen soll:

Ein Schienenomnibus von 18 t Gewicht bremsst aus 80 km/h und erreicht 180 m Bremsweg mit Bremsen, die auf die Räder wirken. Bremsst er zusätzlich noch mit 2 Schienenbremsen a 10 000 kg Anpreßdruck, dann ist der Bremsweg nur 110 m.

Ing. R. Fetchenhauer, Volmarstein

TÜR ZU!

Wer von uns hätte sich nicht schon darüber geärgert, daß manche Leute, unbekümmert um die wütenden Blicke ihrer Mitmenschen, die Tür rücksichtslos hinter sich offen lassen. Diese Unsitte muß wohl von jeher verbreitet gewesen sein, sonst wäre man schwerlich darauf verfallen, selbsttätige Türschließer zu bauen. Anfangs begnügte man sich mit primitiven Einrichtungen, die die Kraft gespannter Federn ausnützten, bald tauchten jedoch besser durchgebildete Geräte auf, die durch einen beim Türöffnen in ihnen erzeugten Druckunterschied das Schließen bewirkten. Die steigende Verwendung hochgespannter Druckluft brachte auch für die Türschließvorrichtungen einen neuen Auftrieb.

Bereits um das Jahr 1910 lieferte die Kontinentale Bremsengesellschaft in Berlin-Lankwitz kurz vor ihrer Vereinigung mit der Knorr-Bremse A.G. eine ferngesteuerte Druckluft-einrichtung zum Öffnen und Schließen eines Einfahrttores.

Als einige Jahre später die Vorarbeiten für die Berliner S-Bahn begannen, wurde für deren Wagen eine Druckluft-Türbetätigung in Aussicht genommen, die kurz vor der Abfahrt alle von Hand geöffneten Türen schließen sollte, ihr Wiederöffnen während der Fahrt aber nicht behindern durfte.

Die ersten Wagenentwürfe wiesen auf jeder Wagenseite 7 Türen auf, von denen die geöffneten gemeinsam durch einen doppelwirkenden Zylinder mit Hilfe eines umlaufenden Zugseils geschlossen werden sollten. Ausklübbare Mitnehmer übertrugen die Schließkraft auf die Türen; beim Auftreten eines größeren Widerstandes, z. B. beim Einklemmen von Personen oder Gegenständen, gab der Mitnehmer die Tür augenblicklich frei.

Leider konnte die Vorrichtung ihre Vorzüge nur auf dem eigens dafür geschaffenen Prüfstand beweisen, da die Wagenentwürfe inzwischen grundlegend geändert worden waren.

Die neuen Wagen besaßen auf jeder Seite nur noch drei Doppeltüren, für die je ein einfachwirkender Schließzylinder vorgesehen war. Sämtliche Zylinder wurden kurz vor der Abfahrt mit Druckluft beschickt, wobei die offenen Türen sich schlossen. Erst einige Sekunden nach dem Verlassen des Bahnhofs wurde die Druckluft aus den Zylindern abgelassen, um das unerwünschte Öffnen der Türen bei anfallendem Zuge zu erschweren. Der Triebwagenführer hatte zum Einleiten des Schließens nur einen Schallhebel kurzzeitig anzudrücken; alles übrige veranlaßte ein in jedem Wagen angeordnetes elektrisch beeinflusstes Druckluft-Steuerventil.

Diese Türschließvorrichtung ist noch heute bei der Berliner S-Bahn und anderen Stadtschnellbahnen anstandslos in Betrieb. Ähnliche Einrichtungen, jedoch mit doppelwirkenden Zylindern zum Öffnen und Schließen der Ausgangstüren durch den Fahrer, sind in großer Menge an Omnibussen in Gebrauch.

Besonders interessante Aufgaben bot die Druckluft-Türbetätigungsanordnung für die Fahrstuhlanlage eines Geschäfts-Hochhauses in Berlin, bei der die äußeren Schachttüren vom Fahrstuhlführer durch Niederdrücken eines Schaltknopfs gesteuert wurden, oder das Überwachen des Durchfahrttores einer Eisengießerei, das sich beim Nähern eines das flüssige Eisen heranbringenden Fahrzeugs selbsttätig öffnete und hinter ihm wieder schloß, weil beim Überfahren je eines Kontaktgebers das den Türzylinder speisende Magnetsteuerventil vorübergehend erregt wurde.

So hat sich die Druckluft auch auf dem Gebiet der Türschließeinrichtungen in verhältnismäßig kurzer Zeit siegreich durchgesetzt und ist aus dem heutigen Verkehrsleben kaum noch wegzudenken.

Max Seipel, Berlin

Zur Schätzung des Sprachgefühls

Geschäftliche Schriftstücke stellen in mancher Hinsicht einen Befähigungsnachweis dar. Je kürzer und treffender sie die Ansicht des Verfassers ausdrücken, um so besser wird der Eindruck sein, den sie beim Leser hinterlassen. Also:

Sag' was du meist kurz und bestimm, laß' alle üblen Phrasen fallen.

Wer nutzlos unsre Zeit nimmt Bestiehlt uns und — du sollst nicht stehlen!

Man spricht heute viel von Rationalisieren und klügelt streng wissenschaftlich die bestgeeigneten Mittel aus, um durch geringsten Zeit- und Arbeitsaufwand die Betriebskosten auf ein Mindestmaß zu senken. Wer hat aber schon ernstlich erwogen, wieviel wertvolle Zeit mit dem Diktieren, Schreiben und Lesen von nichtssagenden Redensarten vergeudet wird?

Wenn nützen z. B. die verschrobenern und sprachlich anfechtbaren Briefanfänge: „Mit Gegenwärtigen erlauben wir uns“, „In der Anlage (oder als Anlage) überreichen (I) wir Ihnen“, „Beifolgend (beigeschlossen I) erhalten Sie“ statt „Wir senden Ihnen“ — Was dem „gegenwärtigen“ Schreiben beiliegt, ersieht der Kunde ohnedies aus dem Anlagevermerk, falls die Registratur nicht vergessen hat, die Anlagen beizufügen, was hin und wieder vorkommen mag.

Ebenso gedankenarm ist der oft gebrauchte Briefschluß: „Wir hoffen, Ihnen damit bestens gedient zu haben.“ Schlumm genug, daß man es nur hofft und nicht weiß. Überflüssig ist die Redewendung auf alle Fälle.

In Luftverdichter-Angeboten heißt es häufig: „Der Verdichter arbeitet ... gegen einen Enddruck von ... kg/cm² und hat eine effektive Fördermenge von ... l/min atmosphärischer Luft“ statt: „Der Verdichter fördert je Minute ... l freie Luft gegen einen Druck von ... kg/cm².“ Wirklich ist eine Leistung immer, das braucht nicht besonders betont zu werden. Fer-

ner: „Die Leistungsaufnahme des Motors beläuft sich auf ... kW“ statt „Der Motor verbraucht ... kW“.

Eine Leistung kann er nur abgeben, nicht aufnehmen; deshalb ist es auch falsch von „Ansaugleistung“ zu reden. Die angesaugte Luftmenge ist überdies für den Kunden bedeutungslos, ihn interessieren nur die geförderte Menge und der dafür aufgewendete Kraftbedarf.

Die Saugfilter werden in Angeboten noch häufig „Sauger“ genannt. Das Saugen besorgt der Verdichter, die Saugfilter haben die angesaugte Luft nur zu reinigen.

Abwegig ist es, von „abstufbarer Lösemöglichkeit“ zu sprechen. — Das erinnert an die bekannte „reitende Artilleriekaserne“. Richtig ist die Fassung „Möglichkeit des abgestuften Lösen“ (oder kürzer Stufenlösen).

Viele Verstöße gegen die deutsche Sprache beruhen auf dem Nachahmungstrieb, sie sind „Mode“ geworden, trotzdem aber nicht daseinsberechtigt, z. B. die falsche Verwendung von nachdem, an Stelle, von weil oder da.

„Nachdem Sie uns die verlangten Teile nicht liefern können“, „Nachdem die Mittel dazu nicht bewilligt wurden, wird der Auftrag annulliert“ (rückgängig gemacht), ferner die irriige Anwendung des Begriffs „Spirale“ in Spiralbohrer statt Wendelbohrer (kein Mensch würde eine Wendeltreppe „Spiraltreppe“ nennen), Spiralfeder statt Schrauben- oder Wendelfeder (berechtigt ist der Name Spiralfeder nur bei U-federnden u. ä.).

Das urplötzlich aufgetauchte und von vielen Menschen gedankenlos wiederholte Wort „aufzeigen“ ist auch eine Modetierheit. Die Vorsilbe „auf“ ist überflüssig. Statt „vollständig“ hört man oft „hundertprozentig“, was durchaus nicht besser klingt oder mehr besagt.

Vieľfach verwendet man statt des Zeitwortes be-

weisen fälschlich die Wendung „unter Beweis stellen“. Erprobte Dinge haben ihre Eignung bereits bewiesen, sie brauchen sie also nicht mehr unter Beweis zu stellen.

Auch die leider in Aufnahme gekommene Mehrzahl „Motore“ ist eine unschöne Modeschöpfung. Es würde niemand einfallen „Doktore“, „Professore“, „Transformatore“ zu sagen, weshalb also „Motore“?

Weshalb „Fußpedal“? Das Fremdwort „Pedal“ enthält bereits den Begriff der Fußbedienung. „Fußpedal“ ist ebenso sinnlos, wie „Volksdemokratie“ und „unmagnetische“ Aluminiumleisten.

Zum Schluß noch einige kurze Bemerkungen über die entbehrlichen Fremdwörter. Der Durchschnittsdeutsche neigt, statt stolz auf seine schöne Muttersprache zu sein, von jeher dazu, sich mit fremden Brocken zu durchsetzen und scheut sich häufig nicht, ihnen einen Sinn unterzulegen, den sie in ihrem Ursprungslande nicht haben. Das ist würdelos und durchaus kein Zeichen höherer Geistesbildung. Wo gute deutsche Ausdrücke bestehen, soll man sie nicht durch noch so vornehm anmutende Fremdwörter ersetzen.

Allerdings darf man dabei nicht über das Ziel hinausschießen und international gebräuchliche Begriffe gewaltsam verdeutschen wollen. Wer statt „Motor“, „Treibling“ oder gar anstelle von „Explosionsmotor“, „Zerkalttreibling“ sagt, der macht sich lächerlich und schadet der guten Sache, statt sie zu fördern.

Mit ein wenig Selbsterziehung und etwas liebevollem Versenken in die überreiche Ausdrucksmöglichkeit unserer Sprache wird man bald den richtigen Mittelweg finden, um den eingangs erwähnten Befähigungsnachweis zu erbringen und mit Freude empfinden, welcher unermeßliche Schatz uns in unserer Muttersprache zur richtigen Verwendung anvertraut ist.

M. Seipel, Berlin



Mit 1 PS, nämlich mit der Zugkraft des braven Pferdes, hat der Bauer jahrtausendlang seine Acker bestellt. Der Siegeszug der Technik in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durchbrach dann mit der Allgewalt des Fortschritts diese festverwurzelte Tradition. Bei ihrem allumfassenden Anspruch konnte sie an den Feldrainen nicht haltmachen.

Der Dieselmotor trat seinen Weg in die Landwirtschaft an. Nicht nach dem Motto: „er kam, sah und siegte!“ – dazu war die Verbundenheit des Menschen mit der wackeren Kreatur zu eng, war das Mißtrauen des Bauern in die Kompliziertheit der Maschine zu verständlich und scheute schließlich auch der rechnerisch-bedachtene Sinn des Landwirts zunächst die hohen Aufwendungen. Doch die Mechanisierung in der Landwirtschaft war – wenn auch im Beginn schrittweise – unaufhaltsam. Auf fast allen Ackerböden der Welt muß das Pferd den „Pferdestärken“ des Motors weichen.

Der vielseitig verwendbare Ackerschleppermotor

Bahnbrechend waren die Ausstellungen der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft und der fortschrittliche Sinn großer Gutsverwaltungen. Die Wirtschaftlichkeit der Schlepper mit Antriebs- und Arbeitsleistungen zwischen 8 und 50 PS gegenüber dem „1-PS-Hafermotor“ trat offen zutage und rechtfertigte beim kühl rechnenden, sogar – wie man sagte – beim Pfennig-durchbeißenden Bauern die Anschaffungskosten für den in der Unterhaltung billigen, dabei langlebigen Dieselschlepper. Hinzu kommt die Vielseitigkeit, die Antriebskraft des Dieselmotors für die verschiedensten landwirtschaftlichen Arbeitsvorgänge zu nützen: für Feldbestellung und Ernte, als Anbaumäher, als Mähdrescher, als Grasmäher, zum Roden und zu Transporten in der Forstwirtschaft, zu baulichen Aufgaben, ja schließlich zu derart umfassenden Arbeitsvorgängen des bäuerlichen Alltags, daß man bei vielen Schleppertypen von „Allzweck-Maschinen“ sprechen durfte. Heute versorgt eine große Zahl bedeutender Schlepperbau-Spezialfirmen den Bedarf der Land-, Forst- und Bauwirtschaft an Schleppern in der ganzen Welt.

MWM-Schleppereinbaumotoren in vorderer Reihe

Die meisten Unternehmungen der Schlepperindustrie beschränken sich auf den reinen Fahrzeugbau und beziehen die Antriebsmaschinen von den erfahrenen spezialisierten Motorenbauern. Die MWM, Mannheim, sind einer der Hauptlieferanten von Schleppereinbaumotoren. Alle namhaften Firmen der deutschen Traktorenindustrie, soweit diese auf Fremdbezug von Antriebsmaschinen angewiesen sind, zählen zum Kundenkreis der MWM. Um nur einige zu nennen: Fendt in Markt Oberdorf, Bautz in Saulgau, Lanz in Aulendorf, die Nordtrac in Hamburg, Kramer in Gutmadingen, Fahrer in Gotmadingen, Röhr in Landsthr, Ritscher in Sprötze-Harburg, Wahl in Balingen, Urus in Wiesbaden und viele andere mehr. Über die Landesgrenzen und Meere hinaus gehen MWM-Dieselmotoren als Schlepperantrieb in die Welt. Das umfangreiche Schlepper- und Einbaumotorenprogramm ge-

nügt auch allen Exportzwecken. Die nordischen Staaten – hier seien die Atlas-Diesel in Stockholm als Kunde (für Kompressormotoren, d. h. wohl KD-Motoren, jedoch nicht für Schleppereinbau) hervorgehoben – bevorzugen beispielsweise den Klein- und Mittelschlepper, während das überseeische Ausland vornehmlich den starken Typ und den Raupenschlepper wählt.

Vielartiges MWM-Kleindiesel-Bauprogramm

Vielleicht mag bei dem einen oder anderen Leser unserer Werkszeitung der Eindruck entstanden sein – vor allem hervorgerufen durch das Titelbild von Heft 5 mit dem wichtigen Großdieselmotor – als ob beim Großmotor der Schwerpunkt des Bauprogramms liege. Hier aber darf das vielseitige Kleindiesel-Bauprogramm von MWM nach Umfang, Individualität, Geltung und Produktionskapazität keinesfalls zurückstehen.

Die geschichtliche Entwicklung bei MWM ist auch vom Kleinen zum Großen gegangen, gestützt heute bei der Weiterentwicklung aller Typen auf sieben Jahrzehnte Erfahrungen im Entwurf und Bau von Verbrennungsmotoren. Gerade ihre Anpassung an die besonderen Erfordernisse der verschiedenen Anwendungsgebiete schuf ein gesundes Fundament für den Bau bewährter Antriebsmaschinen für die Landwirtschaft: die Schleppermotoren. Sie zählen zur KD-, d. h. Klein-Diesel-Gruppe des MWM-Fertigungsprogramms:

KD 211 Z(weizylinder) 17 PS
 KD 12 E(in-) bis V(ierzylinder) 12–48 PS/wassergekühlt
 AKD 12 E(in-) bis V(ierzylinder) 12–48 PS/luftgekühlt
 KDW 415 E(in-) bis D(reizylinder) 14–40 PS
 KDW 615 E(inzylinder) mit 20 PS
 KDW 715 Z(weizylinder) mit 32 PS.

Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Antriebskraft sind zumeist ausschlaggebend für die Wahl eines Fabrikats. Nach diesen Grundsätzen sind MWM-Dieselmotoren Spitzenerzeugnisse des deutschen Kraftmaschinenbaus. Kennzeichnende Merkmale sind: bewährte Konstruktionsgrundsätze, beste Werkstoffe, klassische Einfachheit der Bauform, große Verschleißfestigkeit und erprobte Einspritzverfahren. Gerade das letztgenannte Moment stellt beim Wettbewerb um den Absatz von Schleppermotoren einen der wesentlichsten Faktoren dar; denn in der scharfen Kalkulation des Bauern geht es um einen

Kampf um das Gramm an Brennstoffverbrauch

zur Erzielung hochgezüchteter Motorenleistung. Kaufleute und Techniker werden vor äußerst berechnende Aufgaben gestellt. Investitionen in der Landwirtschaft hängen vom Preisindex landwirtschaftlich erzeugter Güter ab. Dieser aber stellte schon von jeher ein politisches Problem dar, nach dem sich der nationale Lebensstandard richten mußte. Die Motorenindustrie mag sich darauf berufen, daß es dem Bauern offenbar nicht einfällt, die von Jahr zu Jahr erkennbare weitere Verbesserung und Vervollkommnung landwirtschaftlicher Maschinen als qualitative Preisverbesserung gelten zu lassen. Der Bauer jedoch richtet sich nur

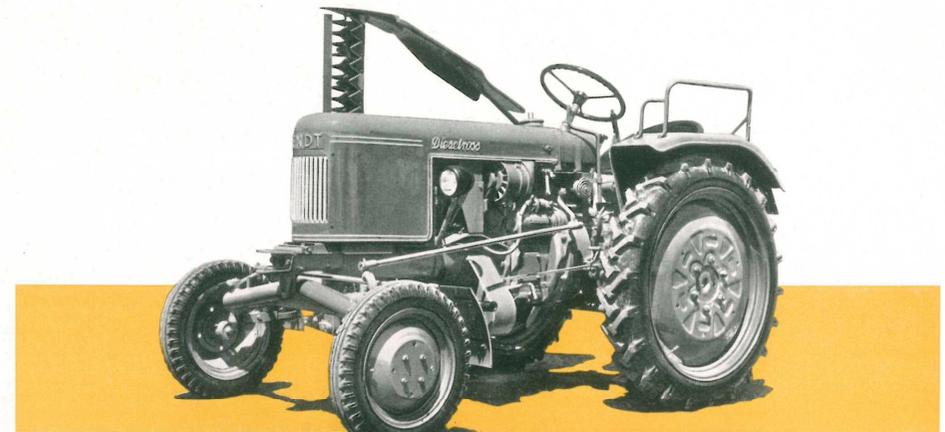
nach dem Nominalpreis; für ihn stellt die Anschaffung eines Dieselschleppers eine meist einmalige bedeutende Investition dar, die er niedrigstmöglich ansetzen will. Die Konkurrenz unter den Schlepper- und Motorenlieferfirmen muß unter diesen Umständen scharf werden und zu feinstempfindlicher Kalkulation zwingen.

Der rechnende Kaufmann und der zeichnende Konstrukteur sehen sich gerade beim Schleppermotoren-Bau- und -absatz vor täglich neue Aufgaben gestellt. Neue Kundschaft bedeutet zugleich die Erfüllung individueller Einbauwünsche in die so verschiedenartigen Schleppertypen. Man versucht immer wieder seitens der Maschinenbauverbände, die Schlepper- und die Motorenindustrie zur „Typenbereinigung“, d. h. zur Normung und Angleichung der unterschiedlichen Bauprogramme anzuregen. Bislang aber hat sich immer noch gezeigt, daß die Typenzersplitterung doch wesentlich überschätzt zu sein scheint. Im marktwirtschaftlichen Leistungswettbewerb wird sich die gesunde Typenbereinigung von selbst anbahnen und auch wohl durchsetzen.

Die Kenntnis des Bauern von der Technik ist immerhin mit der fortschrittlichen Entwicklung mitgegangen. Er weiß um die Vorzüge der Schleppermotoren, ob sie wirtschaftlich im Brennstoffverbrauch sind, kennt die Begriffe Standfestigkeit, Massenausgleich und weiß die Stabilität und die vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten seiner Hauptmaschine zu schätzen.

Wenn er sich aber im Frühjahr vor dem Beginn der Feldbestellung oder im Herbst, wenn die Erträge seines fleißigen Schaffens hereinfließen, zum Kauf eines Dieselschleppers entschließt, dann darf er bei der Anschaffung eines Traktors mit MWM-Motor die Überzeugung gewinnen, daß erfindungsreiche Technik, erfahrene Maschinenbaukenntnis und verständnisbereites Kaufmannstum für ihn ein Werk schufen, dem er vertrauen kann.

Bei MWM wird der Schleppermotorenbau groß geschrieben, aus der Überzeugung heraus, daß die Ackerschlepperindustrie – und in ihr wiederum die Bereitstellung des besten Motors als Antriebsmoment – den Angelpunkt der landwirtschaftlichen Mechanisierung und Rationalisierung darstellen. JHB, Mannheim



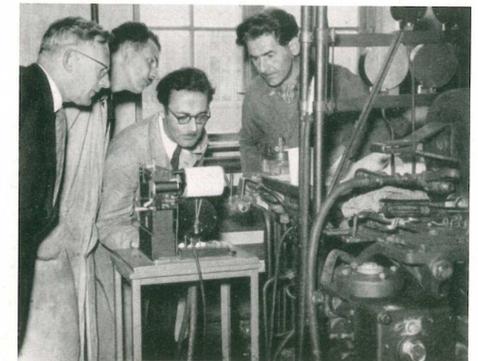
Die KE-Ventil-Fertigung:

Ein Musterbeispiel konzernlicher Zusammenarbeit!

Die neue KE-Fertigungsstraße in der Südbremse ist in Betrieb genommen. Spezialmaschinen und vielspindelige Bohrköpfe sind in Zusammenarbeit von Südbremse und Hasse & Wrede entwickelt worden, um das Ventil in großen Serien wirtschaftlich fertigen zu können.

Hier begutachten Ingenieure der Knorr-Bremse GmbH das erste Ventil von dieser Straße in einer scharfen Kontrolle. Sie sind mit dem Ergebnis zufrieden. Der Guß der Knorr-Bremse Vollmarstein ist in Ordnung, die Vorrichtungen und die Bearbeitung sind einwandfrei. Die Funktionen des Ventils beweisen es. Der Ausstoß kann beginnen.

Die Deutsche Bundesbahn hat sich schon vor längerer Zeit auf Grund eingehender Versuche und Ermittlungen endgültig für die allgemeine Einführung der KE-Bremse entschieden. Unter den Maßnahmen, die den Eisenbahnbetrieb wirtschaftlicher machen sollen, ist der Einsatz der KE-Bremse ein bedeutsamer Faktor. Sie ist weniger wartungsbedürftig, sie vereinfacht die Vorratswirtschaft, sie erleichtert den Rangierdienst und die Zugförderung und gibt bremsstechnisch neue Wege für die Zukunft frei.



Die freiwillige Weiterversicherung weiblicher Arbeitnehmer

Beim Ausscheiden weiblicher Arbeitnehmer aus dem Arbeitsverhältnis wird häufig die Frage gestellt, was mit dem Versicherungsverhältnis aus der Invaliden- und Angestelltenversicherung geschehen soll. Dazu ist folgendes zu sagen:

1. Die ausscheidende Arbeitnehmerin kann sich freiwillig weiterversichern lassen. Wer aus einer versicherungspflichtigen Beschäftigung ausscheidet und mindestens sechsundzwanzig Wochenbeiträge auf Grund der Versicherungspflicht nachweist, kann die Versicherung freiwillig fortsetzen oder später erneuern. Dabei werden die Beiträge zur Invaliden- oder zur Angestelltenversicherung zusammengerechnet. Für die freiwillige Weiterversicherung ist es nicht erforderlich, daß die Anwartschaft aus den früheren Beiträgen noch erhalten ist. Vielmehr ist es möglich, selbst nach langjähriger Unterbrechung die Beitragszahlung wieder aufzunehmen. Auch ist die Weiterversicherung (im Gegensatz zur Selbstversicherung) an kein Höchstalter gebunden.

Bei der Weiterversicherung und Selbstversicherung sind Beiträge in der dem jeweiligen Einkommen (also nicht nur Arbeitseinkommen, sondern Gesamteinkommen) entsprechenden Beitragsklasse, mindestens aber der II. Beitragsklasse (Invalidenversicherung: Wochenbeitrag 1.— DM; Angestelltenversicherung: Monatsbeitrag 4,50 DM) zu entrichten. Die Versicherte muß die Beitragsmarken selbst kaufen, in die Quittungskarte einkleben und mit Tinte durch Datumsaufschrift entwerfen.

2. Früher gab es für weibliche Versicherte eine Beitragsersatzung bei Heirat. Nach Erstattung der Beiträge an die weibliche Versicherte infolge Heirat war eine Weiterversicherung nicht möglich, wohl aber der Beginn einer neuen Pflichtversicherung.

Infolge der schwierigen Finanzlage der Rentenversicherungen nach dem Kriege wurde jedoch jegliche Beitragsersatzung an weibliche Versicherte im Falle der Verheiratung abgeschafft. In der britischen Zone ist dies durch die SVD. Nr. 3 vom 14. 10. 1945 geschehen, in den Ländern der amerikanischen Zone etwas später in den Jahren 1947 und 1948. Nach dem Wortlaut der SVD. Nr. 3 handelt es sich jedoch nur um eine „vorläufige Maßnahme“. Die die Beitragsersatzung regelnden Gesetzesvorschriften (§ 47 AVG., § 1309 a RVO.) wurden nicht gestrichen, sondern lediglich „suspendiert“. Nachdem die Finanz-

lage der Versicherungsträger sich nun allmählich gebessert hat, sind Bestrebungen im Gange, die Beitragsersatzung in der früheren Weise wieder einzuführen. Es werden dafür überzeugende Argumente angeführt, so daß es durchaus möglich erscheint, daß die Vorschriften demnächst wieder in Kraft treten. Indessen sei hier bemerkt, daß die Ansichten darüber, ob die Beitragsersatzung wieder eingeführt werden soll, in den Kreisen der Versicherten und der Gewerkschaften durchaus nicht einheitlich sind.

Man wird sich deshalb überlegen müssen, ob man sich nicht freiwillig weiterversichern läßt, bis die Suspendierung dieser Vorschriften wieder aufgehoben wird.

3. Zu beachten ist ganz allgemein, daß
- jeder deutsche Staatsangehörige, ganz gleich ob versicherungspflichtig oder nicht, bis zur Vollendung des vierzigsten Lebensjahres das gesetzliche Recht hat, zur Begründung von Rentenansprüchen nach freier Wahl in der Invalidenversicherung oder in der Angestelltenversicherung oder auch gleichzeitig in beiden freiwillige Beiträge zu entrichten (Selbstversicherung, freiwillige Höherversicherung);
 - auch nach dem vierzigsten Lebensjahre dieses Recht noch erworben werden kann durch eine Pflichtversicherung von mindestens einem halben Jahr (freiwillige Weiterversicherung);
 - soweit die Mehrzahl der Versicherten für die Entrichtung freiwilliger Beiträge die freie Wahl hat: Invalidenversicherung oder Angestelltenversicherung oder auch beide zugleich.

Dr. K. Markmiller, München

DIE JUGENDBÜCHEREI MWM

Unsere Werks-Bibliothek hat durch eine Reihe von Neuanschaffungen weiteren Zuwachs erfahren. J. D. Solingers Roman

„Der Mann im Roggen“ ist ein gut geeignetes Buch für unsere Jugend. In dem unpersönlichen Jargon der amerikanischen High School erzählt, pakt es seltsamerweise durch seine tief empfundenen, feinen und oft fast quälend ergreifenden Schilderungen der Gemütsstimmungen des jungen Helden, der, zwischen Kindheit und Mannsein balancierend, unfertig und unordentlich, aber von eigenem Charme umgeben, bald Mitleid, bald Lachen erweckt. Der Verfasser kennt die Art der Kinder, ihr Denken und Handeln, er weiß aber auch, wie die Erwachsenen oft von der unvorangenen Art zutiefst getroffen und gerührt werden. Ein ungewöhnliches Buch, das der Leser nie vergessen wird.

Da von den Büchern der Nordländer immer ein besonderer Reiz ausgeht, sind wir bemüht, auch hier unseren Bestand zu vergrößern.

So haben wir wiederum ein sehr nettes Buch erworben von Stina Lindeberg:

„Frühnebel“ Dieser 1951 mit dem schwedischen Literaturpreis ausgezeichnete Roman beschreibt eine Mutter, die eines Tages mit Erschütterung feststellt, daß ihr kleines, liebebedürftiges, zärtliches Kind sich in ein störrisches, unzugängliches Wesen verwandelt hat. Auch die Agnes im „Frühnebel“ steht in der kritischen Übergangszeit vom Kind zur jungen Dame. Mit erwachendem Blick sieht sie plötzlich Vater und Mutter in einem neuen nüchtern-herben Licht, wird in die tragischen Schicksale fremder Menschen hineingezogen und begegnet zum ersten Male der Liebe.

Dieses Buch ist zwar für die Jugend geschrieben, zugleich möchte man es aber recht vielen Eltern empfehlen. Es lehrt sie viel Verborgenes sehen und - was am wichtigsten ist - besser verstehen.

Für unsere reiferen Leser haben wir ebenfalls eine Anzahl Neuerwerbungen zu verzeichnen. Herauszugreifen wäre hier ein Roman aus Nordafrika,

„Terra Magna“, von John Knittel. Mit diesem hervorragenden Schriftsteller sind unsere Leser schon durch sein Buch „Abd el Kader“ bekannt geworden. Hier schildert er die Menschen und Ereignisse romantisch und realistisch zugleich. Das Geschehen ist abenteuerlich. Im Mittelpunkt des Romans, der zeitlich die zwanzig Jahre vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges umfaßt, steht Roderic Cornay, Adoptivsohn eines angesehenen Schweizer Arztes in Ägypten, ein junger Künstler, der allem Guten und Schönen, aber auch den Schattenseiten der „großen“ Welt begegnet. Ingeborg Walter, Mannheim

BENACHTEILIGUNG DER STEUERBEGÜNSTIGTEN RATENSPARER AUFGEHOBEN

Wer einen Sparvertrag mit festgelegten Sparraten abgeschlossen hat, mußte bei der Eintragung der Steuerfreibeträge Anfang dieses Jahres unter Umständen erfahren, daß die kleine Steuerreform vom Sommer 1953 den Lohnsteuerpflichtigen eine bemerkenswerte Verschlechterung gebracht hatte:

Die Sparverträge wurden ab 1. 1. 1954 nicht mehr in jedem Falle voll als Steuerfreibeträge anerkannt, sondern nur noch dann, wenn der Pflichtige andere Sonderausgaben in Höhe von mehr als DM 624.— der Jahrespauschale geltend machen konnte. War ihm das nicht möglich, so wurden die Sparbeträge zwar als Sonderausgaben anerkannt; Sonderausgaben aber werden bekanntlich nur so weit als Steuerfreibeträge berücksichtigt, als ihr Jahresbetrag die Jahrespauschale von DM 624.— übersteigt.

Diese ungerechte Benachteiligung der kleinen Ratenparer ist in der Öffentlichkeit auf so hef-

tige Kritik gestoßen, daß sich der Bundestag genötigt sah, sie jetzt durch ein Gesetz vom 24. 4. 1954 rückwirkend wieder aufzuheben. Wer daher im Frühjahr einen Steuerfreibetrag wegen erhöhter Sonderausgaben beantragt und erhalten hat, sollte, wenn er Ratenparer ist, nachprüfen, ob bei der Errechnung des Freibetrages seine Sparraten voll oder nur teilweise zum Zuge gekommen sind. Im letzteren Falle kann er durch einen schriftlichen Antrag an sein Wohnsitz-Finanzamt (unter Beifügung der Lohnsteuerkarte) die nachträgliche Berücksichtigung des im Frühjahr unberücksichtigt gebliebenen Sparraten-Teilbetrages erreichen. Wer aus seinen Unterlagen nicht klar erkennen kann, ob seine Sparraten im Frühjahr voll berücksichtigt wurden oder nicht, kann sich Gewißheit verschaffen, indem er den erwähnten Antrag vorsorglich stellt.

Scha.

UNSERE JUBILARE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH. Mannheim



FRANZ ORTMANN
Kaufm. Angestellter
25. 5. 54



GEORG WELZEL
Kaufm. Angestellter
22. 6. 54

Knorr-Bremse GmbH. Volmarstein



WILH. AUFERMANN
Ofenarbeiter
21. 5. 54



ADOLF KÖSTER
Handformer
24. 5. 54



WILH. HUFEISEN
Rep.-Schlosser
1. 6. 54



RUDOLF HELHAMMER
Vorarbeiter
6. 6. 54

Südd. Bremsen AG.



MATHIAS SCHOPPNER
Vorrichtungs konstrukteur
13. 5. 54

Es wurde bestellt:
Herr Otto Hirsch zum Handlungsbevollmächtigten der Motoren - Werke Mannheim AG.



Ein seltenes Jubiläum

Ein verdienstvoller Ingenieur der Knorr-Bremse, einer der Männer aus der Pionierzeit der Druckluftbremse feierte sein 50jähriges Jubiläum. Am 2. Mai 1904 trat er in die Dienste von Georg Knorr, dem Gründer unseres Unternehmens, jenes Mannes, mit dem der Start der Druckluftbremse im europäischen Raum eng verbunden ist. **WILHELM KONZE** hat damit die Entwicklung der Vollbahnbremse aus den ersten Anfängen der einlössigen Bremse miterlebt. Seine verdienstvolle Mitarbeit bei der Durchbildung und internationalen Vorführung der Kunze-Knorr-Bremse und der Hildebrand-Knorr-Bremse, d. h. den mehrlössigen Bremsensystemen, ist in den Fachkreisen bestens bekannt. Wilhelm Konze lebt jetzt im Ruhestand in Paderborn, Kasseler Str. 43. Er nimmt noch jetzt an dem technischen Geschehen in unserem Werk freudig Anteil. Alle seine Mitarbeiter erinnern sich gerne seines ruhigen, aufrichtigen und gütigen Wesens. Wir wünschen ihm für die Zukunft von Herzen noch alles Gute!

