

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



MWM



Knorr

ENGELHARD



8

AUGUST 1954



EIN WELTREKORD

der auch uns angeht

Am 21. Februar 1954 erreichte die elektrische Lokomotive CC 7121 der Französischen Staatsbahn, der drei normale Reisezugwagen angehängt waren, auf der Strecke Paris-Lyon mit 243 km/h einen neuen Weltgeschwindigkeitsrekord. Sie überbot damit Rekorde, die bereits 1903 an elektrischen Triebfahrzeugen mit 206,7 km/h auf der Versuchsstrecke Marienheide-Zossen und 1931 mit 230 km/h durch den Schienen-Zeppelin von Krukenberg aufgestellt wurden.

Die bisher auf der Welt erreichte größte monatliche Laufleistung machte im August 1952 die zur selben Gattung gehörende französische Lok CC 7101 mit 46 776 km.

Was uns als KB diese Rekordleistungen der SNCF besonders interessant macht, ist die Tatsache, daß diese Loks auf Isothermos-Achslagern laufen, d. h. also auf Achslagern einer Konstruktion, die seit 1924 auch im Stahlwerk Volmarstein gebaut wird und über die ein Aufsatz im Dezember-Heft 1953 dieser Zeitschrift kurz berichtete.

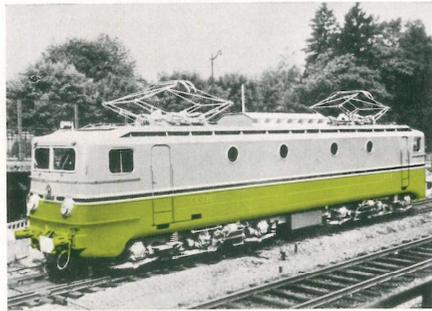
Der SNCF kam es bei diesen Fahrten nicht auf die Gewinnung des „Blauen Bandes“ der Schiene an; sie wollte das Material bewußt überbeanspruchen; sie strebte danach, die Grenze der Belastbarkeit solcher Bauteile zu finden, an denen übliche Berechnungsmethoden versagen. Es ist auch auf eine besondere Vorbereitung einzelner Ausrüstungsteile für diese hohen Geschwindigkeiten verzichtet worden; man nahm die Lok so, wie sie nach einer Laufleistung von 80 000 km war, ohne daß die Maschine vorher etwa überholt oder die Achslager nochmals untersucht worden wären. — Die Achslager haben ohne Zweifel einen nicht geringen Anteil an dem Gelingen dieser Rekordfahrten.

Wir selbst sind an der Entwicklung, die zu diesen beachtlichen Leistungen führte, nicht ganz unbeteiligt und deshalb auch unsererseits mit Recht ein wenig stolz auf die

243 km der CC-Lok 7121: Die frühere Deutsche Reichsbahn ließ in den Jahren 1925–1945 in elektrische Loks so gut wie ausnahmslos Isothermos-Achslager einbauen. Das Beispiel der Deutschen Reichsbahn blieb nicht ohne Einfluß auf die Einstellung der SNCF in Fragen der Ausgestaltung neuer elektrischer Lokomotiven. Da zudem die grundlegenden Untersuchungen über die Vorteile einer Frequenz von 50 Hertz, auf die die SNCF inzwischen übergang, auf der Höllental-Strecke durchgeführt wurden, ist die Behauptung berechtigt, daß die großen Nachkriegs-Verkaufserfolge der Isothermos-Gesellschaft Paris für elektrische Lokomotiven durch die vieljährigen erfolgreichen deutschen Vorarbeiten begünstigt wurden.

Hoffen wir, daß dieser Auslandserfolg wechselwirkend jetzt unser Achslagergeschäft wieder befruchten möge.

Dipl.-Ing. H. A. Reißmann, Volmarstein



Frau oder Fräulein

Wie unlogisch sind doch manche unserer Lebensgewohnheiten! Der Mann heißt von der bedienten Schulzeit bis ins Greisenalter „Herr“, ob er verheiratet ist oder ledig bleibt. Aber er hört sich davor, sich selbst so zu nennen, etwa sich am Fernsprecher zu melden: „Hier spricht Herr Meier!“ Da gilt er gleich als ungebildeter Trottel. Eine Frau hingegen darf antworten: „Hier ist Frau Meier!“ Jeder „nimmt das als selbstverständlich hin. Und dann gibt's noch diese unlogische Einteilung der weiblichen Bürger in „Frauen“ und

„Fräulein“. Nötig wäre das eigentlich auch nicht. Da hat nämlich irgendeine unbekannt „Anna Müller“ ein Amt um Auskunft gebeten. Was soll der Beantworter nun schreiben: Frau oder Fräulein Müller? Er ist in Gewissensnöten. Schreibt er Frau, ist das Fräulein Müller betreten, weil es sich im Alter überschätzt glaubt. Ist's aber eine Frau Müller, dann könnte sie vielleicht geschmeichelt sein, noch als Fräulein angeredet zu werden. Wahrscheinlich aber ist sie beleidigt, weil man ihr anscheinend nicht das ihrer Lebensreife zukommende Prädikat „Frau“ zuerkannt hat. So ist das leider.

Natürlich kommt es nicht allein auf den psychologischen Unterschied an. Amtlich hat die Unterscheidung bestimmte gesetzliche Grundlagen. Man kann sich nicht beliebig „Frau“ oder „Fräulein“ nennen.

Im allgemeinen besagt die Bezeichnung „Frau“ heute mehr, als daß sie verheiratet ist. Mit dem Wort verbindet sich der Begriff von größerer Erfahrung und Reife, und die haben sich die meisten Frauen wohl gerade in den Kriegs- und Nachkriegsjahren erworben. Nun, im **täglichen Leben** hat jede unverheiratete weibliche Person freie Wahl, welche Bezeichnung — Frau oder Fräulein — sie führen will. Sie ist jedenfalls befugt, sich „Frau“ zu nennen, ohne daß es hierzu einer besonderen Genehmigung oder amtlichen Anerkennung bedarf.

Im **amtlichen Verkehr** aber ist die Bezeichnung „Frau“ auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt und an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Im amtlichen Verkehr dürfen sie nur verheiratete Frauen führen; ferner Unverheiratete, die ein (uneheliches) Kind geboren oder ein Kind an Kindes Statt angenommen haben; weiterhin Bräute, denen der Familienname des verstorbenen Verlobten durch öffentlich-rechtliche Namensänderung (nach dem Gesetz von 1938) verliehen worden ist.

Gehört z. B. „Fräulein“ Müller einer dieser Gruppen an, dann muß sie vor dem Standesamt ihres Wohnorts (nur einmal, bei Wohnortwechsel nicht mehr) erklären, sie wolle sich „Frau“ Müller nennen. Die Erklärung bleibt in Kraft, bis sie widerrufen wird. Amtlich ist nun die Berechtigung gegeben, als „Frau“ zu gelten. Die Befugnis wirkt sich aber in keiner Weise auf den Personenstand aus. Die Führung der Bezeichnung „Frau“ wird weder in den Personenstandsbüchern noch Familienregistern vermerkt. „Frau“ Müller ist also nach wie vor ledig und muß sich — obwohl „Frau“ — bei amtlichen Erhebungen über den Familienstand als „ledig“ bezeichnen. — O, wie unlogisch sind doch manche unserer Lebensgewohnheiten!

JHB, Mannheim

DER WEG ZUR OPTIMALEN KONSTRUKTION



Wird ein Konstrukteur vor die Aufgabe gestellt, ein neues Gerät zu entwickeln, so hat er in vielen Fällen mit der Konkurrenz anderer Firmen zu rechnen. Es sind vielleicht schon Geräte auf dem Markt, die an Qualität und Funktion übertroffen werden sollen. Hier wird es erst notwendig sein, Umschau zu halten. Von großem Vorteil wird es für ihn sein, wenn er die Erzeugnisse der Konkurrenz, ihren Aufbau, ihre Wirkungsweise und ihren Preis kennt; in fairem Wettbewerb wird er sich dann bemühen, etwas Besseres zu leisten. Der periodische Besuch von Ausstellungen und auch der Kundschaft kann ihm Anregungen zu neuen Gedanken geben.

Es liegt ein besonderer Reiz in der Arbeit des Konstrukteurs. Es ist das Gefühl, eine Aufgabe konstruktiv besser zu lösen oder sogar etwas Neues zu schaffen. In einer Zeit wirtschaftlichster Anstrengungen fällt ihm besonders die Aufgabe zu, unter vollem Einsatz zum Ziel zu gelangen — zur optimalen Konstruktion.

Man spricht von einer optimalen Konstruktion oder Bestlösung, wenn es der Konstrukteur verstanden hat, unter vielen Lösungen die zweckmäßigste und wirtschaftlichste, unter den verschiedensten Werkstoffen den bestgeeignetsten zu wählen, mit ihm sparsamst hauszuhalten und so zu konstruieren, daß die Konstruktion bei Mengenanfertigung mit möglichst geringem Aufwand an Maschinen- und Lohnstunden und geringstem Ausschuß durchgeführt werden kann.

Durch viele Bedingungen eingeengt, werkstoffgerecht, fertigungsgerecht und normgerecht zu konstruieren, wird das Ergebnis seiner Arbeit, also die Konstruktion, immer ein Kompromiß zwischen der geistigen Vorstellung, dem Fertigungsbetrieb und den Wünschen des Verbrauchers sein. Die widerstreitenden Forderungen, nämlich bester Werkstoff, sauberste Herstellung und niedrigster Preis, müssen vereint werden. Diese Forderungen sind oft verschieden einzustufen, z. B. wenn die absolut sichere Funktion einer Maschine oder eines Gerätes noch wichtiger ist als sein Preis. Ob die Forderungen jeweils richtig gegeneinander abgewogen sind, entscheidet schließlich in jedem Fall der Absatz, der Erfolg auf dem Markt. Erfolg oder Nichterfolg hängen zwar in erster Linie von den Fähigkeiten des Konstrukteurs ab aber auch in hohem Maße von der Organisation seines Werkes, in dem er beschäftigt ist. Je mehr er die Möglichkeit hat, frei zu gestalten, je mehr das Werk darauf bedacht ist, seine Schaffensfreude zu erhalten und zu steigern, um so größer ist die Wahrscheinlichkeit, das erstrebte Ziel zu erreichen.



Foto: Röntgen

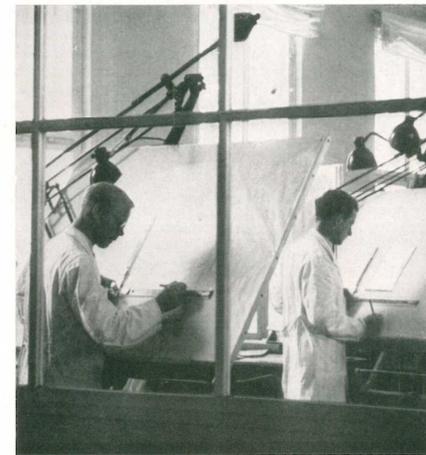


Foto: Birken

Selten wird es dem Konstrukteur gelingen, mit seinem ersten Entwurf das Optimum zu treffen. Er wird zwei, drei evtl. auch mehr Entwürfe anfertigen müssen und sie dann möglichst objektiv und kritisch gegeneinander abwägen. Die vielfältigen, gleichzeitigen Rücksichten und die zu beachtenden Regeln, Normen, Eigenheiten der Werkstoffe und Herstellungsverfahren, die Zusammenhänge zwischen Konstruktion, Herstellungs- und Betriebskosten, Maschinenpark, Marktlage, Abnehmerbedürfnissen und Kundenwünschen bedingen in ständigem Wechsel eine laufende Anpassung. Der dafür notwendige Erfahrungsaustausch darf dabei nicht auf Vereine, Ausschüsse und Tagungen, nicht nur auf die Abnehmerkreise beschränkt bleiben, sondern er muß schon innerhalb des Werkes zwischen dem Konstrukteur, der Arbeitsvorbereitung, den Vor- und Nachkalkulatoren, den Einkäufern und den Korrespondenten mit der Kundschaft bestehen. Dabei ist die menschliche Achtung, die „gute Harmonie“, der Grundstein für eine fruchtbare Arbeit.

Auf solcher Basis entsteht die Bestlösung, die zuletzt der Konstrukteur entscheidet und verantwortet. Sie ist der Anfang allen werktätigen Schaffens, aus dem schließlich Erfolg und Nutzen gezogen werden.

E. Röntgen, München



Bei Hasse und Wrede:

Eine Kantine, wie wir sie uns wünschen!



↑
Freundlich, wie der Speiseraum

und blitzsauber, wie die Küche →

ist Frau Lück, Kantinenwirtin seit 1947



Als auf Berlin während der letzten Kriegsjahre Tausende von Bomben niedergingen und die Habe von Abertausenden von Menschen in Schutt und Asche legten, blieben auch die Werksanlagen von Hasse & Wrede in Berlin-Britz vor dem Feuerregen nicht verschont. Neben einigen Maschinenhallen wurde die Werkkantine stark beschädigt. Sie brannte bis auf die Grundmauern nieder. Bis zum Jahre 1951 war an einen Aufbau nicht zu denken. Währungsreform und Blockade machten Geschäftsleitung und Betriebsrat immer wieder erneut einen Strich durch ihre Pläne, und außer einem heißen Kaffee, der in einer Behelfsküche gebrüht wurde, konnte der Belegschaft nichts Stärkendes geboten werden.

Dann aber kam der Tag, an dem sich Handwerker an die Arbeit machten und innerhalb kurzer Zeit eine neue Kantine entstehen ließen – sie wurde schöner denn je! Mit hellgestrichenen Wänden. Mit Fenstern, die groß genug sind, genügend Licht und Sonne hereinzulassen. Mit Tischen für vier bis fünf Personen, die an den häuslichen Eßtisch und nicht an einen Wartesaal erinnern. Mit weißen Wachtuchdecken darauf und frischen Blumen in einer Vase. Und mit einem Radio – eigentlich nur einem Detektor, denn der RIAS, der „Rundfunk im amerikanischen Sektor“, strahlt ein paar Meter hinter dem Werksgelände sein Programm aus.

Genau so sauber und „geschmackvoll“ wie der Kantinenraum ist das Essen. Es kostet 50 Pfennig und wird von Frau Lück, die seit 1947 „zum Stamm“ gehört und die ehemals Reisende im MITROPA-Speisewagen von ihrer Kochkunst überzeugen konnte, mit Liebe und Fantasie aufs Beste zubereitet. Ostsektoren-Bewohner zahlen die Hälfte, Lehrlinge 15 Pfennig.

Wir gönnen den Berlinern ihre schöne Kantine – aber was hilft? Etwas neidisch sind wir halt doch. Besonders wir in München und Volmarstein.

In diesem Zusammenhang dürften hier auch die Waschräume erwähnt werden, die glücklicherweise den Krieg heil überstanden.

Die Fabrikhallen in Britz sind relativ neu, und als im Jahre 1938 die Hallen zweckentsprechend ausgebaut wurden, installierte man die gesamten sanitären Anlagen neu nach den modernsten Gesichtspunkten. Der Belegschaft – es sind z. Zt. rund 200 Mitarbeiter – stehen 12 Duschen mit gekachelten Zwischenwänden, 8 große runde Becken und etliche kleinere Waschbecken zur Verfügung.



Wir haben im Rahmen unserer Werkzeitschrift bislang über Kantinen- und Waschräume in unseren Werken noch nicht gesprochen – erfreulich aber wäre es, wenn über diese Einrichtungen in München, Mannheim oder Volmarstein auch einmal berichtet werden könnte... aber bis dahin müßte denn doch noch vieles renoviert werden.



Von alters her kämpfen alljährlich die Hamburger Hafengebarkassen in einer Wettfahrt um den Vorzug, die schnellste zu sein. Getreu dem Vorbild der großen Schwestern, die im Überseeverkehr um das „Blaue Band des Ozeans“ ringen, geht es hier um das „Blaue Band des Hamburger Hafens“.

Alles, was in Hamburg an der „Christlichen Binnenschiffahrt“ interessiert ist, nimmt Anteil an dem beruflich-sportlichen Ereignis, und wer in der großen Seestadt wäre nicht irgendwie an allem interessiert, was Schiffe, Wasser und Regatten angeht.

So hatten sich am 27. Juni trotz Regenschauer und Windstärke 6 Tausende von Menschen eingefunden, um von den Kais aus der Wettfahrt von insgesamt 40 Barkassen zuzuschauen. Es fehlte nicht an beachtenswerter Konkurrenz. Trotzdem wurde das Rennen von der Barkasse

„Carl Max“ (unser Bild), ausgerüstet mit dem MWM-Motor RH 235 3-Zylinder, gewonnen. Auch über das Zielband der über 26 Kilometer führenden Zielfernfahrt ging als erste eine Barkasse mit dem MWM-Wimpel am Bug. Es ist die Barkasse „Olex 12“, die einen MWM-Motor RH 422 D 3-Zylinder besitzt.

MWM freut sich über diesen Erfolg, der mit Hilfe von Motoren, die schon ein ansehnliches Alter besitzen und in ihrer Typenreihe längst durch moderne Weiterentwicklungen überholt worden sind, errungen wurde, zumal gegen stärkste Wettbewerber. Herzlichen Glückwunsch den wackeren Fahrzeugführern und nicht zuletzt auch dem Maschinenpersonal für die sorgsame Motorenpflege, die letzten Endes wesentlich zum Erringen des Blauen Bandes beigetragen hat!

JHB, Mannheim



Foto: Birken

„Kiefernngartenstr. 21“



EIN MANN BAUT SICH EIN HAUS

Man nehme eine gute Idee und ein Baugrundstück und vermenge beides gut miteinander. Dann ergreife man einen Spaten, seine ganze Energie ... und in 1½ Jahren ist das Haus fertig!

Nach diesem Rezept hat sich Herr Brunner – seit neun Jahren Schlosser bei der Südbremse – mit eigenen Kräften ein Heim geschaffen. Und wenn er überhaupt darüber spricht, dann in einer so bescheidenen Art, daß der Zuhörer denkt: Naja, klar, warum soll sich da nicht einer allein ein Haus bauen? Ein bißchen Intelligenz und ein bißchen Kraft – und schon ist die Sache gemacht! Wir haben uns aber mit dem neugebackenen Hausbesitzer etwas länger unterhalten und erfahren, welches Abenteuer da zu bestehen war, und hier ist der Bericht:

Als ausgebombter Wohnungsinhaber hatte Herr Brunner eines Tages die Strapazen eines fünfjährigen Barackenlebens satt. Für ihn gab es nur noch ein Problem: Wie kommt man wieder zu einem eigenen Heim? Er zählte seine Ersparnisse, die für einen Wohnungszuschuß reichen würden und dachte nach. Dachte an seine Frau und seinen Buben und kam zu dem Entschluß: besser und auf die Dauer billiger ist ein kleines eigenes Haus! Aber das Geld würde ja nicht einmal für die Materialien reichen, jeder Pfennig würde dreimal herumgedreht werden müssen, ehe man ihn ausgab. Da gab es nur eins: selber bauen!

Ein Bauplatz fand sich schnell. Die Baubehörde war zunächst etwas skeptisch, als der Schlosser Brunner seinen Plan darlegte. Aber schließlich war er nicht der erste, der selbst anpacken wollte. Eine ganze Reihe tatkräftiger Männer bewohnen schon Häuser, die sie selbst gebaut haben. Und also wurde von seiten der Baubehörde mit guten Ratschlägen nicht gespart.

Ausgerüstet mit einem Bauplan der Landesregierung machte er sich im Jahre 1950 an die Arbeit, und in dem Augenblick, in dem er den ersten Spatenstich getan hatte, packte ihn die Leidenschaft zum Bauen. Es gab für ihn keinen Feierabend um 1/5, keinen arbeitsfreien Samstag, keinen Sonntag im Schoße der Familie und keinen Urlaub. Es gab auch keinen Kinobesuch, keinen Feiertagsbraten und darauf keinen Dujardin, denn das Geld mußte zusammengehalten werden. Es gab für ihn nur die Genugtuung, den leisen Triumph, daß der Bau voranging.

Im September 1950, nach neun Monaten schwerster Arbeit, konnte das untere Stockwerk – 2 Zimmer, Küche und Bad – bezogen werden, und der darauf folgende Winter wird nicht so schnell vergessen werden: der Wind pffft durch alle Ritzen, der Regen tropfte durch die provisorische dünne Decke und der Schnee, der darauf lagerte, machte aus der Wohnung einen Eispalast. Aber auch diese Wintermonate waren nicht zum Ausruhen da: die Wasserleitung, die Be- und Entwässerung, mußte angelegt werden.

Wenn Herr Brunner, Bauherr, Architekt, Ingenieur und Maurer zugleich, mit seinen Kenntnissen am Ende war, besuchte er die Nachbarn. Da gab es immer jemand, der sich ein bißchen auskannte und mit nützlichen Hinweisen aushalf. Ein zusätzliches kostenloses Studium im Wohnungsbau bot sich auch durch das Inspizieren fremder, im Bau befindlicher Häuser ... Und die Zeit verstrich. Der Winter ging vorüber, und im Frühjahr wurde der Ausbau des oberen Stockwerkes in Angriff genommen. Oftmals ging zwischendurch das Geld aus, und das hieß: abwarten, zum Nichtstun verurteilt sein – und das war strapazioser als Weiterbauen.

Doch eines Tages war es so weit. Das Haus stand. Vom letzten Geld wurden Zimmermann und Elektriker bezahlt – beides Arbeiten, die Herr Brunner als einziger durch Fachleute ausführen ließ. Der Architekt, der von der Baubehörde geschickt wurde und mal nach dem Rechten sehen wollte, war des Lobes voll. Sein einziger Einwand: „Es ist ja allerdings alles ein bißchen anders geworden, als auf den Bauplänen ...“

Über drei Jahre, bis 1953, haben sich die Bauarbeiten hingezogen – dann erst war die letzte Wand tapeziert, die letzte Lichtleitung gelegt. Und als Herr Brunner Bilanz machte, stellte er fest: Das fertige Haus, 7,5 x 8,5 m groß, hat einen Schätzwert von rund 22.000.— DM. Gekostet hat es ihn rund 12.000 DM, die andere Hälfte ist seine Arbeit wert. Die Arbeit seiner Hände ...

Als wir Herrn Brunner in seinem Häuschen besuchten, baute er schon wieder einmal. An einer Garage. „Bauen Sie sich das Auto auch selbst?“ Herr Brunner lacht: „Vorläufig ist an ein motorisiertes Fahrzeug nicht zu denken, denn wir sind völlig bankerott – aber glücklich!“



WINNETOU KANNT KEINEN LUNGENZUG

Die Indianer, bekannt als starke Raucher, „paffen“ nur, d. h. sie inhalieren den Tabakrauch nicht, denn sie kannten seine schädigende Wirkung. Den Lungenkrebs kannten sie wahrscheinlich noch nicht.

Magen- und Darmkrebs werden bei diesen Naturvölkern nur wenig aufgetreten sein, denn sie bereiten ihre Mahlzeiten anders zu, als die Hausfrauen des 20. Jahrhunderts. Früher war den Ärzten nur der Darmkrebs bekannt. Magen- und Darmkrebs tritt vor allem in Europa, Nordamerika und China auf. Ursache ist oft das hastige Hinunterschlingen von heißen Speisen. Der Hund zum Beispiel, der als Haustier unsere Ernährungsweise teilt, würde ein erhitztes Futter nicht anrühren. Von entscheidender Bedeutung ist die Zubereitung, nicht, wie fälschlich angenommen, die Auswahl der Nahrungsmittel. Der englische Forscher Stocks hat nachgewiesen, daß der Gebrauch der Bratpfanne schädigende Wirkung hat, wenn die Hausfrau immer wieder im selben Fett bäckt. Beim Backen und Braten entwickeln sich Temperaturen von 130° bei Fischfilet, 150–190° bei Kalbsschnitzel, 100–170° bei Krupfen in Palmin und 180° bei Schmalzudeln in Butterschmalz. Fette verändern sich bei Erhitzung an der Luft. Sie oxydieren d. h. bilden chemische Verbindungen mit dem Sauerstoff der Luft. Es entsteht Cholesterin. Der Koch braucht nur einmal nicht aufzupassen und schon steigt die Temperatur auf 300°. Gastwirtschaften, Fischbratküchen und Würstlbuden braten und brutzeln bei solchen Temperaturen immer wieder in demselben Fett, bis unzutragliche Verbindungen entstehen. Sie können zu schweren Zellschädigungen führen.

Auf Grund exakter wissenschaftlicher Untersuchungen in Deutschland, England und Amerika konnten beachtliche Unterlagen geschaffen werden, die erkennen lassen, inwiefern Nahrungs- und Genußmittel die Gesundheit angreifen können. Von 200 Ratten, die 2 Jahre lang von Fett ernährt wurden, das vorher 30 Minuten lang auf 350° erhitzt worden war, blieben nur 40 am Leben. Der Rest starb an Magentumor.

In letzter Zeit sind zum Glück Nahrungs- und Genußmittelinstitute vom bloßen Untersuchen zur Überwachungs- und Erforschungstätigkeit übergegangen.

Erschreckender jedoch ist die Tatsache, daß von Jahr zu Jahr mehr Menschen dem Lungenkrebs zum Opfer fallen. In den letzten 40 Jahren hat sich die Zahl der an Lungenkrebs erkrankten Männer verzehnfacht. Die Frauen (heute sind noch etwa 45% der Kranken Nichtraucherinnen) werden nach Ansicht der Ärzte in 20 Jahren die Männer noch überbieten.

Der deutsche Forscher Schöniger teilte auf Grund seiner Untersuchungen 1943 die an Lungenkrebs Erkrankten in folgende Gruppen ein:

Nichtraucher	3%
mäßige Raucher (bei 5 Zigaretten pro Tag)	12%
mittlere Raucher (bei 10 Zigaretten pro Tag)	33%
starke Raucher (bei 20 Zigaretten pro Tag)	55%



In den Jahren von 1938 bis 1948 stieg das Quantum des verkauften Tabaks um das Doppelte. Gleichzeitig steigerte sich der Anteil des Lungenkrebses vor allen anderen Krebsarten von 4,2 auf 11,3%. Im Jahre 1970 werden 70% aller Krebskranken davon befallen sein. Ein amerikanischer Forscher untersuchte in einem Sanatorium 265 Männer und befragte sie nach ihren Rauchgewohnheiten. Nur fünf der Befragten waren Nichtraucher. Sicherheit über die spezifische Ursache des Krebses gibt es nicht, oder besser: noch nicht. Zweifelloser aber führt chronisches, starkes Rauchen zu schweren Zellschädigungen.

Von Gegnern des Rauchens wird fälschlich oft behauptet, der Arsengehalt des Tabaks sei kreberzeugend. Schädlich ist lediglich der Tabakrauch. Versuche an Mäusen haben anfangs recht unterschiedliche Ergebnisse gezeigt. Als man die Untersuchungen lange genug und mit starken Dosen durchführte, erkrankten nach 56 Wochen 59% an Papylomen (eine Vorstufe zur Krebskrankung). Auf den Menschen übertragen, bei dem eine ähnliche Wirkung durch starkes Rauchen verursacht wird, bedeutet dieser Zeitraum 25–30 Lebensjahre. Im Münchener Institut für Nahrungs- und Genußmittelforschung wurde ein Apparat entwickelt, der das künstliche Abrauchen einer Zigarette unter den



Zeichnungen: Renate Maier-Rothe

Bedingungen wie beim natürlichen Rauchen in 5 bis 8 Minuten mit Pausen von 20 Sekunden zwischen den Zügen bei einer Strömungsgeschwindigkeit von 3,5 Sekunden gestattet. Beim Verrauchen von deutschen Mischungen (80% des Konsums) entsteht eine Glühhitze von 742°. Bei amerikanischen Tabaken liegen die Werte bei 960°. Glücklicherweise wird beim Rauchen immer etwas Luft mit eingesogen. Der Rauch wird verdünnt. Die schädigende Wirkung wird einem klar, wenn man bedenkt, daß die Durchschnittszigarette pro 100 Stück eine Teermenge von 5 g liefert. 98% des Teers bleiben in der Lunge, das bedeutet: bei einem starken Raucher sammeln sich innerhalb von 20 Jahren 2920 g Teer in der Lunge, den diese verarbeiten muß. Das sollte zu denken geben.

Für die Zigarettenraucher gibt es nur einen Ausweg, wenn sie ihre Gesundheit nicht gefährden wollen: Das Filter. Man kann zwar nikotinfreie, aber nicht teerfreie Tabake anbauen. Die Zigaretten- und Pfeifenraucher sind wesentlich weniger gefährdet. Die Teere bleiben im Rückstand. Untersuchungen im Münchener Institut von Professor Seelkopf ergaben, daß die Mehrzahl der umlaufenden Filter trotz aller Anpreisungen überhaupt wirkungslos sind. Ein einziger Filter absorbierte 25% des Teers. Der gute Filter kann 37,8% des Teers absorbieren und die gefährlichsten Stoffe zurückhalten. Bedenkt man, wieviel chemische Wirkstoffe, z. B. Magnesium, organische Säuren, Salpeter, Glycerin zur Haltbarmachung und Erhöhung der Brennbarkeit, wie viele Gewürze, Feigen, Mokka, Zimt, Nelken, Fenchel, Essigsäure usw. zur Verbesserung des Aromas verwendet werden, so kann man kaum daran zweifeln, daß diese Stoffe – durch eine Hitze von 742° chemisch verändert –, beim Inhalieren zellzerstörend wirken.

Gerade bei der Krebsforschung kann man je nach neuer Einstellung alles oder nichts nachweisen. Aber nach wie vor gilt immer noch der Satz des berühmten Arztes Paracelsus: „Die Dosis macht es, ob etwas Gift ist!“

H.-J. Peters

Ein Gang auf den Bahnhof

Sind Sie schon einmal bewußt auf einem Bahnhof gewesen? Haben Sie schon den Geruch von Kohlenrauch und schmier-öhlhaltigem Abdampf gerochen. Der so typisch ist und sich bei manchen Leuten mit dem Begriff „Reisen“ verbindet? Sicherlich sind Sie auch schon an die Spitze der Züge gegangen und haben die schnaufenden und dampfenden Lokomotiven angesehen. So eine Lokomotive ist wie ein lebendes Wesen, sie hat so etwas Urgewaltiges, was den neueren Kindern der Technik nicht mehr eigen ist, die ihre Antriebsmaschinen unter einem glänzenden Äußeren von Lack und Chrom verbergen. Der Anblick einer Lokomotive fesselt immer wieder das Auge des Fachmanns und des technisch interessierten Laien.

Wir wollen heute das gleiche tun und auf dem Bahnsteig, auf dem wir auf unseren Zug warten, einmal eine dort stehende Lokomotive anschauen.

Dort steht eine Gruppe von zwei Männern und einem Jungen, die anscheinend auch zu den Lokomotiventhusiasten gehören. Wir wollen hören was sie sprechen. Der eine der beiden Männer sagt zu dem Jungen: „Heute haben wir den Onkel bei uns, der kann uns sicher alles an der Lok genau erklären. Der ist doch bei der Knorr-Bremse, die haben dort viel mit der Eisenbahn zu tun, da muß er doch sicher ganz genau Bescheid wissen. – Onkel, was bedeuten denn die vielen Aufschriften auf dem Führerhaus der Lok?“ „Da ist ungefähr in der Mitte eine Nummer 38 2017, aus der man schon einiges über die Lok entnehmen



Personenzug-Lok der Baureihe 38 (P 8)

kann. Die Zahl 38 ist die Baureihenbezeichnung und besagt, daß es sich um eine Personenzuglokomotive der Baureihe 38 handelt, der berühmten „P 8“ der ehemals preußisch-hessischen Staatsbahnen. Die Schnellzugslokomotiven haben die Gattungsnummern 01–19, die Personenzuglokomotiven 20–39, die Güterzuglokomotiven 40–59. Diese Nummern gelten nur für Lok mit Schlepptender. Den sogenannten Tenderlokomotiven sind andere Nummern vorbehalten, und zwar 60–79 für Personen-, 80–99 für Güterzugtenderlokomotiven.

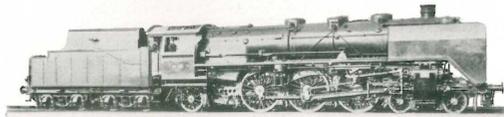
„Warum sagst du, die berühmte P 8? Onkel?“

„Weil es in unserer schnelllebigen Zeit als Wunder anzusehen ist, daß eine Maschine, dazu noch eine Fahrzeugmaschine, nach so langer Zeit noch im täglichen angestrengten Dienst steht. Diese Lok ist dank ihrer ungewöhnlich gelungenen Kesselkonstruktion auch heute noch die leistungsfähigste Personenzuglokomotive ihrer Größe und trägt die Hauptverkehrslast im Berufsverkehr.“

„Was hat das alles mit dem Kessel einer Lok zu tun?“

„Ja mit diesen Kesseln hat es seine eigene Bewandnis. Die Grundform des Kessels ist schon sehr alt. Vor 125 Jahren gestaltete Stephenson den Lokomotivkessel mit einer kastenförmigen Feuerbüchse, den Langkessel mit Rauch- und Heizrohren, durch welche die Heizgase zur Rauchkammer strömen. Es gibt auch heute keinen anderen Dampfkessel, der soviel Dampf pro qm Heizfläche erzeugt und gleichzeitig so anspruchslos in der Wartung ist. Seine lastabhängige Feueranfandung durch den Abdampf, der durch ein Blasrohr in die Rauchkammer strömt, ist in ihrer Einfachheit und Wirksamkeit nicht zu übertreffen. Wenn ein solcher Kessel nicht gut konstruiert ist, dann macht er schlecht Dampf, wie die Eisenbahner sagen und leidet unter Stehbolzenrissen.“

Ja, du mußt mal auf so einer schweren Güterzuglokomotive, sagen wir der Baureihe 44, stehen, wenn ein 1400 t schwerer Güterzug eine lange Steigung heraufdonnert. Da ist ein Brausen und Dröhnen in dem Kessel, so daß die Stehkesselwände unter der Gewalt der stürmischen Dampfbildung erbeben. Der Heizer muß Kohlen schippen wie ein Irrsinniger, bis zu 40 Zentner in der Stunde – und das alles auf der schwankenden, unter der Ungleichförmigkeit des Triebwerkes zuckenden und stampfenden Lok. Wenn der Lokführer die Feuertür kurz aufreißt, damit der Heizer



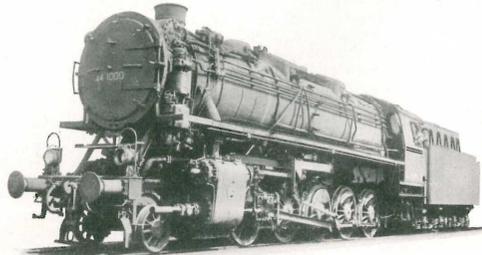
Schnellzug-Lok der Baureihe 44

schnell eine Schaufel Kohle hereinwerfen kann und dann wieder zuklappt, damit keine kalte Luft eindringt, blickst du in eine weißglühende Höhle, die unter dem harten Auspuffschlag der mit großer Füllung arbeitenden Zylinder aufzuckt.

Aber wir kommen ja ganz von unserer Erklärung der Schilder am Führerhaus ab. Da ist noch ein Schild, auf dem steht P 35.17.“

„Was bedeutet das?“

„P bedeutet Personenzuglokomotive mit Schlepptender. An dieser Stelle könnte z. B. auch S=Schnellzuglokomotive oder G=Güterzuglokomotive stehen oder Pt, Gt, wenn es sich um entsprechende Tenderlokomotive handelt. Die nächste Zahl 3 bezeichnet die Anzahl der gekuppelten, d. h. die angetriebenen Achsen, und die Zahl 5 die Gesamtzahl der Achsen. Die 17 nach dem Punkt gibt den Achsdruck in t an. Wie wir sehen, hat unsere Lok drei große Räder, die mit Kuppelstangen verbunden sind. Auch an der Größe dieser Räder erkennt man sofort, um was für eine Lok es sich handelt. Schnellzuglokomotiven haben Räder von 2 m Durchmesser, Personenzuglokomotiven solche von 1,60–1,80 m und Güterzuglokomotiven für den Eildienst solche von 1,60 m, für den normalen Dienst von 1,40 m Durchmesser.“



Güterzug-Lok der Baureihe 44

„Was ist das für ein roter Punkt und für ein Dreieck über dem Schild?“

„Der rote Punkt zeigt an, daß der Kessel mit einer Stahlfeuerbüchse ausgerüstet ist, also sehr vorsichtig angeheizt werden muß. Die älteren Kessel haben weniger empfindliche Kupferbüchsen, die heute unerschwinglich teuer geworden sind. Das Dreieck bedeutet, daß das Schornstein-

oberteil abnehmbar ist, damit die Lok z. B. auch Strecken mit kleinerem Lichtraumprofil, z. B. in Frankreich, befahren kann.“

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnsteiges ist ein D-Zug eingefahren und hat mit knirschenden Bremsen gehalten. „Was ist denn das für ein Ding an der Seite der Lok, Onkel, das so schnauft und stampft?“ „Das ist die Luftpumpe, welche die Druckluft erzeugt, die zum Bremsen gebraucht wird; in diesem Fall eine Doppel-Verbund-Luftpumpe. Sie füllt gerade den großen rotangestrichenen Hauptluftbehälter, der an der Seite der Lok hängt.“



Doppel-Verbund-Luftpumpe

Wir wollen mal näher herangehen und sehen, was der Lokführer und der Heizer tun, die aus dem Führerhaus herabgestiegen sind. Der Heizer, mit einer Ölkanne in der Hand, geht auf dem Umlaufblech neben dem Kessel nach vorne zur Luftpumpe und klappt oben einen Deckel auf. Auf der Dampfzylinderverkleidung der Luftpumpe sind wieder einige Schilder angebracht. Dort stehen außer der Firmenbezeichnung Knorr-Bremse und Angaben über die Auarbeitungszeiten noch die etwas geheimnisvollen Worte „P Steuerung DRP“ und „Hartpackung“. Das erste bezieht sich auf die Steuerung, das sind in diesem Fall zwei zylindrische, mit Kolbenringen besetzte Gebilde, die in entsprechende Schieberbüchsen eingesetzt und gewissermaßen ihrem Schicksal überlassen werden. Kommt der Dampf, dann nehmen sie sozusagen Haltung an und beginnen ihre Arbeit, den beiden Zylinderseiten den Dampf an den Hubenden zuzuteilen.

„Und was bedeutet P-Steuerung?“

„Das P ist von dem Namen des Erfinders Peters abgeleitet und soll dem Bedienungspersonal zeigen, mit welcher der verschiedenen für diese Zwecke verwendeten Steuerungen man es zu tun hat. Diese Pumpen müssen viel leisten, sie laufen dauernd, so lange die Lok im Dienst ist, gleichgültig ob sie steht oder fährt. Wenn die Pumpe ausfällt, ist die ganze mächtige Lok hilflos und darf nicht mehr weiterfahren.“

„Und was bedeutet Hartpackung?“

„Dieses unscheinbare Wort kann eine ganze Geschichte erzählen, von den Schwierigkeiten der Nachkriegsjahre als keine Ersatzteile gab und die Pumpenstopfbüchsen mit allen möglichen Behelfsmitteln abgedichtet werden mußten. Heute ist längst wieder der Normalzustand eingekehrt, die Stopfbüchsen werden mit der altbewährten, lange Zeit dichtenden Packung aus Gußeisensegmenten versehen.“ Inzwischen ist der Heizer weitergegangen, hat eine andere Ölkanne genommen und ist dabei, die Stangenlager mit Öl zu versorgen. Den Lokführer sieht man die Lager sorgfältig abfühlen, ob sie nicht etwa zu heiß sind. Wenn diese Lager reden könnten, so könnte man sie wahrscheinlich folgendermaßen schimpfen hören: „Wir müssen uns wirklich plagen in Hitze und Kälte, Staub und Regen und nur mit einem Öltröpfchen pro Umdrehung, den uns dieses alberne Schmiergefäß auf dem Stangenkopf zubilligt. Habt ihr gehört, da gibt es Motoren-Brüder von uns, die haben es gut. Die werden von einer Ölpumpe überreichlich mit Öl versorgt, das sogar gefiltert und gekühlt ist. Aber an uns Veteranen denkt niemand.“

Das Lokpersonal ist wieder auf den Führerstand geklettert. Den Lokführer sieht man an einem Handrad kurbeln.

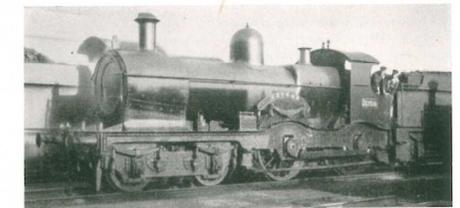
„Was macht der Lokführer da, Onkel?“

„Er verstellt die Steuerung auf Rückwärtsfahrt. Siehst du, wie sich das eine Ende der Steuerstange, das in einer bogenförmigen Kulisse gleitet, verschiebt? Die Stellung dieses Teiles bestimmt, ob die Lok vorwärts oder rückwärts, ob sie mit großer oder kleiner Füllung fährt.“

„Was ist Füllung?“

„Hiermit gibt man den Kolbenweg in Prozenten des Gesamthubes an, auf dem der Dampfzylinder mit Dampf gefüllt wird. Wenn die Lok anfährt, dann wird der Zylinder fast auf dem gesamten Kolbenweg mit Dampf gefüllt. Das ist unwirtschaftlich, hat aber den Vorteil, daß das Anfahren ohne irgendwelche komplizierte Hilfsmittel möglich ist, wie sie z. B. in Form eines Schaltgetriebes beim Auto notwendig sind. Ist die Lok in Fahrt, legt der Lokführer die Steuerung zurück und läßt so die Maschine möglichst wirtschaftlich arbeiten.“

Jetzt fährt der D-Zug wieder aus der Halle. Unsere Lok hilft den Zug anschieben. Kaum hat der Aufsichtsbeamte mit der roten Mütze das Zeichen gegeben, da drückt der Lokführer einen Hebel mit waagrechttem Griff den Reglerhebel zur Seite und öffnet damit die Dampfzufuhr zu den Zylindern. Die Maschine stampft an uns vorbei, und wir haben Gelegenheit, die Nummer zu lesen „01 014“ und die wuchtigen und eleganten Formen zu bewundern. Die hohen Räder, die großen klar geformten, bis auf das Umlaufblech herabreichenden Windleitbleche, die hohe Kessellage, der harmonisch auf der großräumigen Rauchkammer placierte kurze Schornstein und die flache Dome und Sandkästen sind die entscheidenden Einzelmerkmale, die den vorteilhaften Gesamteindruck bestimmen. Auf die äußere Gestalt einer Lok wird nicht wenig Sorgfalt verwendet. Durchaus ernsthafte Ingenieure können sich in der Diskussion über eine Schornsteinform erwärmen. Ähnlich wie sich Damen über einen neuen Frühjahrschuh unterhalten. Heute ist in Deutschland der elegant geschwungene sogenannte bayrische Schornstein modern. In England war man besonders im vorigen Jahrhundert bemüht, das äußere Bild einer Lok so glatt wie möglich zu gestalten.



Schnellzug-Lok „Meteor“ der Great Western Railway, erbaut 1893
Foto: Charles R. G. Stuart/London

Diese, man kann schon sagen, Modetierheit ging so weit, daß die Dampfzylinder und das gesamte Triebwerk, einschließlich der Steuerung, in das Rahmeninnere zwischen die Räder verlegt wurden. Das bedeutet, daß das Personal beim Abschmieren der Lok zwischen das Gestänge kriechen mußte. Daher haben sich in neuerer Zeit die Bauarten mit außenliegendem Triebwerk durchgesetzt. Geblieben als bedauerliche Folge dieser Jugendtorheiten ist das enge englische Lichtraumprofil, das die Konstrukteure der neueren englischen Personenzug- und Güterzuglokomotiven zwingt, die Dampfzylinder schräg anzuordnen, so daß sie das äußere Bild der Lok verschandeln.

Auf der anderen Seite des Bahnsteiges steht noch immer unsere gute alte P 8, der wir uns wieder zuwenden wollen. Gerade hören wir ein schlurfendes Geräusch, das aus dem Inneren des Kessels zu kommen scheint, einige Minuten andauert und mit einem harten Schlag, gefolgt von einem Wasserschwall aus einem Rohr unterhalb des Führerhauses, endet. „Was ist das Onkel?“ „Das ist die Strahlpumpe, auch Injektor genannt, die gerade den Kessel speist. Eine ganz erstaunliche Vorrichtung, die in der Lage ist, dem

Wasser, das sie mittels eines Dampfstrahles ansaugt und in eine Fangdüse schleudert, einen höheren Druck zu verleihen als der benutzte Antriebsdampf besitzt. Außerdem hat sie noch den Vorteil, daß sie dem Kessel etwa 70° heißes Wasser zuführt, wodurch die Gefahr von Wärmespannungen im Kessel vermieden wird.“

„Onkel, hier steht noch einmal ‚Knorr-Bremse‘.“ Der Junge zeigt auf ein auf dem Umlaufblech angebrachtes walzenförmiges Gebilde, auf dem ein Schild mit der Aufschrift ‚Knorr-Bremse A.G. Berlin Lichtenberg‘, umrahmt von verschönernden Jugendstilornamenten, sitzt. „Das ist ein Speisewasservorwärmer, ein sogenannter Oberflächenvorwärmer.“ „Und hier steht noch einmal ‚Knorr-Bremse‘, Onkel, ist das auch eine Luftpumpe?“ „Nein, das ist eine Speisepumpe der Regelbauart 250 l/min, die ebenfalls auf ein ehrwürdiges Alter zurückblicken kann.“



Speisepumpe 250 l/min, Bauart Knorr

„Zu was ist denn noch diese Pumpe da, wenn der Injektor schon den Kessel speist?“ „Leider kann der Injektor, so handlich und praktisch er ist, nichts zur Verbesserung des thermischen Wirkungsgrades, d. h. der bestmöglichen Ausnutzung der Kohle zur Erzeugung mechanischer Arbeit, beitragen. Eine Verbesserung in dieser Hinsicht kann man erzielen, wenn man die im Abdampf der Lok steckende, an sich schon normalerweise verlorene Wärme nutzbringend, d. h. zur Erwärmung des Speisewassers, verwertet. Um dieses Vorhaben einigermaßen wirksam durchzuführen,

braucht man eine Speisepumpe, welche das erwärmte Wasser in den Kessel fördert. Man sieht, daß kein Aufwand gescheut wird, die Lokomotive möglichst sparsam arbeiten zu lassen.“

Man muß alle diese Dinge als Glieder einer langen Kette sehen, die von der atmosphärischen Wasserhaltungsmaschine von Newcomen, deren Wirkungsgrad nur nach Bruchteilen eines Prozentes beziffert werden kann, bis zum hochaufgeladenen Dieselmotor reicht, der 44% der Wärmeenergie des Treibstoffes in mechanische Energie umsetzt. Da die Dampflokomotive auf Grund der durch ihren Fahrzeugcharakter bedingten Raum und Gewichtsbeschränkungen im allgemeinen nicht über 10% gekommen ist, nähert sich ihre Glanzzeit langsam aber sicher dem Ende zu – auch in Deutschland, das allerdings als Kohlenland wahrscheinlich nie ganz auf diese Antriebsart verzichten kann.

Auf dem weiter entfernten Durchfahrtsgeleis für den Güterzugdienst hat gerade eine Lok, Baureihe 44, die einen langen Güterzug zieht, Halt vor einem Ausfahrtsignal bekommen. Da ertönt auch schon ein ohrenbetäubendes Zischen von ausströmendem Dampf. „Was macht denn da so einen Mordskrach, Onkel?“

„Das ist das Kesselsicherheitsventil, das den überschüssigen Dampf abbläst. Auch wenn der Heizer durch Nachspeisen sein möglichstes tut, um das Abblasen zu verhindern, läßt es sich bei einem derartigen unerwarteten Halt nicht immer vermeiden, daß der Kessel, der gerade mit voller Leistung gearbeitet hat, abbläst. Beide Kesselsicherheitsventile, übrigens auch Erzeugnisse der Knorr-Bremse, müssen in der Lage sein, im Notfall die volle Kesselleistung abzublasen. Wenn ein Ventil abbläst, was meist der Fall ist, wird in etwa 3 Minuten die Energie einer Dampfmenge vernichtet, zu deren Erzeugung 1 Zentner Kohle notwendig war. Mit dieser Wärmemenge in Form von Benzin kann ein Volkswagen 400 km weit fahren. Es werden also in kürzester Zeit ganz erhebliche Energiemengen vernichtet, so daß das laute Geräusch verständlich erscheint.“

Unsere kleine Gruppe scheint jetzt genug gesehen und gehört zu haben und man kann im Vorbeigehen den Vater des Jungen sagen hören: „Ich hätte nicht gedacht, daß an einer Lokomotive so viel merkwürdige Dinge sind, und daß die Knorr-Bremse außer mit der Bremse so viel mit der eigentlichen Lokomotive zu tun hat.“

Ingenieur H. Linnenkohl, Mannheim

Die 32. ordentliche Hauptversammlung

der Süddeutschen Bremsen-A.G.

hat am 10. Juni d. J. im Sitzungssaal der Knorr-Bremse A.G., München, stattgefunden.

Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

1. Vorlegung des Jahresabschlusses und des Geschäftsberichtes des Vorstandes für das Jahr 1953.
2. Genehmigung des Jahresabschlusses und Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrates.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes des Geschäftsjahres 1953.
4. Bericht des Vorstandes über die Geschäftsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr.
5. Wahl des Abschlußprüfers.
6. Verschiedenes.

Dem Bericht des Vorstandes entnehmen wir, daß das Geschäftsjahr 1953 eine weitere Steigerung des Umsatzes brachte. Obwohl der Absatz von Auto-Dieselmotoren erheblich zurückging, wurde dieser Ausfall durch die weiterhin günstige Entwicklung im Bremsen- und Dieselmotoren-Geschäft sowie durch die neu aufgenommene Auto-Brem-

sen-Fertigung mehr als ausgeglichen, und es scheint, daß die Beschäftigung im gleichen Umfang auch bis Ende dieses Jahres gesichert ist.

Um den Belegschaftsmitgliedern einen sorgenfreien Lebensabend zu sichern, wurde neben dem weiter bestehenden Unterstützungsverein ein Versorgungswerk errichtet (wir berichteten hierüber ausführlich im Dezember-Heft vorigen Jahres), dem DM 541 000.— zugewandt wurden.

Auf Grund des günstigen Geschäftsergebnisses konnte für das Geschäftsjahr 1953 eine Dividende von 5%, d. s. DM 250 000.—, ausgeschüttet werden.

An Löhnen und Gehältern wurden im Jahre 1953 rund DM 6 853 000.— gezahlt, hierzu kommen soziale Abgaben in Höhe von DM 721 000.—. Die freiwilligen sozialen Leistungen betragen rund DM 1 166 000.—. An Steuern und Abgaben mußten DM 2 090 000.— entrichtet werden.

Einen Überblick über die anderen Werke unseres Konzerns hoffen wir, in unserem nächsten Heft bringen zu können.



VOM RECHTEN URLAUB

Der arbeitende Mensch von heute, ganz gleich welcher Branche oder welcher Gesellschaftsschicht er angehört, braucht wenigstens einmal im Jahr eine Zeit, in der er ausspannt – Urlaub macht.

Der Direktor des Bayerischen Landesamtes für Arbeitsmedizin hat kürzlich geäußert:

„Der Mensch ist keine Maschine. Die Maschine leistet um so mehr, je länger sie arbeitet. Die Leistung des Menschen nimmt aber mit der Dauer der Arbeitszeit ab. Unsere heutige Arbeitsintensität ist die Folge der modernen Rationalisierung. Sie erhöht den Verschleiß an körperlichen und seelischen Kräften, Ermüdungsschäden treten daher häufiger auf. Sie sind gefährlich, weil die normale tägliche und wöchentliche Erholungszeit nicht mehr ausreicht, um die Ermüdung restlos zu beseitigen.“

Wie steht es nun mit dem Urlaub? – In den meisten Ländern der Bundesrepublik ist der Urlaub für Angestellte und Arbeiter durch Gesetz geregelt; außerdem überall in Westdeutschland durch Tarifverträge. Vielfach sind noch günstigere Abmachungen durch Betriebsvereinbarungen abgeschlossen. Die Voraussetzungen sind also gegeben. Aber statt nun für diese Errungenschaft dankbar zu sein und alles auszunutzen, das höchste Gut für den arbeitenden Menschen, die Arbeitskraft, zu erhalten, muß man immer wieder erleben, daß falsche Einstellungen, kleinliche Angst und eingebildete Wichtigkeit die Segnungen des Urlaubs zerrinnen lassen. Die Praxis beweist es doch täglich, daß nur ein zusammenhängender Urlaub von Nutzen für die Gesundheit ist. Den Urlaub umzuwerten in einzelne verlängerte Wochenenden ist zwecklos. Ebenso ist die Ansicht falsch, daß man vor lauter Geschäftstüchtigkeit keine Zeit zum Urlaubnehmen hat. Das Gesetz sagt ausdrücklich: der Urlaubsanspruch ist unabdingbar. Die Freizeit steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Arbeitsleistung, vor allem mit der qualitativen.

Den Urlaub richtig auszunutzen, will auch verstanden sein. Schon in dem Augenblick, da die Urlaubslisten aufgestellt werden, beginnen die Urlaubsfreuden und -leiden. Es gilt zunächst, sich die Zeit zu sichern, die für die eigenen Verhältnisse am günstigsten ist. Das soll selbstverständlich in kameradschaftlicher Weise und tolerant geschehen. Die Freude am Urlaub und damit der praktische Erfolg wird erhöht, wenn man bei Zeiten anfängt, etwas zurückzulegen, um wenigstens einmal im Jahr nicht so genau rechnen zu müssen. Es ist zwar recht schön, weite Reisen zu unternehmen und viele neue Eindrücke zu sammeln, aber das darf nicht auf Kosten seiner Kräfte gehen. Kilometerfresser haben nur scheinbar etwas vom Urlaub. Der letzte Sinn kann doch nur der sein, dem Körper die durch die anstrengende Berufsarbeit verlorengegangenen Kräfte wieder diät aufzufrischen und zu ersetzen. Dazu gehört aber das vernünftige Maß aller Dinge. Ausspannen, sich eine Zeit lang vom Alltag lösen – das muß die Parole sein! Und noch eins ist wichtig: Der schönste Urlaub ist vergeblich gewesen, wenn man nach seiner Beendigung sofort mit Überstunden beginnt.

Überhaupt die Überstunden. Gegen ein gelegentliches Auffangen von Stoßarbeit durch Überstunden ist nichts einzuwenden. Das darf aber nie zu einem Dauerzustand werden. Sonst ist entweder die Abteilung zu schwach besetzt, oder falsch geleitet. Der Mehrverdienst, der so viele lockt, ist meistens ein Raubbau an der Gesundheit. Es dürfte auch kein Geheimnis sein, daß die Steuer hiervon den größten Profit hat. In diesem Zusammenhang ist ein Film erwähnenswert, der den Titel trägt: „Die Gehezeiten.“ Viele Menschen haben den Sinn für den natürlichen Rhythmus ihres Körpers verloren. Sie haben vergessen, daß ihr Körper keine Maschine ist. Und selbst eine Maschine kann nur bis zu einem gewissen Grade überbeansprucht werden. Die sogenannte Managerkrankheit greift um sich, und es ist interessant und sehr bedeutungsvoll, daß diese Krankheit besonders in Amerika und Deutschland ausgeprägt ist.

Arbeit und Freizeit müssen in einem gesunden Verhältnis stehen. Ein falscher Ehrgeiz ist fehl am Platze. Auch die Sorgen müssen gesteuert sein. Ein verlorenes Wochenende gefährdet den Erfolg des Urlaubs. Die Jugend darf ihre Kräfte nicht vergeuden, das rächt sich im Alter. Bedenken wir, daß wir zwei Kriege verloren haben und daß auch das sogenannte Deutsche Wirtschaftswunder nicht verhindern konnte, daß zum Beispiel allein in Bayern eine verhältnismäßig hohe Zahl von Erwerbstätigen über sechzig Jahre alt ist. Von den Sechzigjährigen stehen noch fast die Hälfte, von den Fünfundsiebzehnjährigen noch gut ein Drittel und von den Siebzehnjährigen noch ein Viertel im Beruf.

Wer seinen Urlaub nicht verfallen läßt, ihn geschickt und mit Verstand gestaltet, hat mehr vom Leben.

C.-H. Stolzenburg, München

Neuanschaffung der MWM-Jugendbücherei



Im Zuge unserer Neuanschaffungen erwarben wir für unsere Jugend eine moderne Motorenkunde von Edwin Heinze

„Du und der Motor“, die den Leser in die Geheimnisse des Motors einführt. Alle Fragen, die den Kraftfahrer – mag er nun einen Wagen, ein Motorrad oder ein Motorboot lenken müssen – immer wieder beschäftigen, werden von dem Verfasser, einem erfahrenen Fachmann auf diesem Gebiet, ebenso fesselnd und unterhaltsam wie sachkundig beantwortet. Aber nicht nur der Mann am Steuer, sondern jeder, der technischen Dingen etwas Interesse entgegenbringt, wird von dem Buch gefesselt werden und am Ende überrascht sein, wie leicht es ist, diese für viele so geheimnisvollen Antriebsmittel der modernen Verkehrstechnik kennen und ihre Arbeitsweise verstehen zu lernen. Das Buch beschränkt sich nicht nur auf den Benzin- und Dieselmotor, auch seine Konkurrenten, der Dampf- und der Heißluftmotor sowie der Gasturbinenmotor werden behandelt.

Für unsere erwachsenen Leser haben wir ebenfalls den Bücherbestand wieder um einige Werke bereichert. Besonders erwähnen möchten wir den Roman

„Die grünen Jahre“, von dem schottischen Schriftsteller J. A. Cronin, den wir bereits durch seinen berühmten Arztroman „Die Zitadelle“ kennengelernt haben. In diesem Buch gibt er als reifer Gestalter mit dichterischem Feingefühl das Bild einer Jugend. Er erzählt in diesem Entwicklungsroman, der in seiner schottischen Heimat spielt, die Geschichte des jungen Robert Shannon, der sich bemüht, allen Gewalten zum Trotz den schwersten aller Kämpfe, den Kampf gegen sich selbst, siegreich zu führen. Alle Vorzüge, die Cronins vielgelesene Romane auszeichnen, sind in diesem Buch vereint, vor allem sein mitfühlendes Verständnis für menschliche Schwächen, seine Aufrichtigkeit, wenn es gilt, die Leidenschaften darzustellen, welche die Menschen zu erhabenem und auch zu lächerlichem Streben veranlassen. Die Geschichte Robert Shannons, der sich vom empfindsamen Knaben zum zielbewußten Mann entwickelt, der etwas Großes will, ist ein Meisterwerk, in dem sich innere Spannung, gestaltende Kraft, dramatischer Aufbau und sprachliche Form kunstvoll vereinen.

In seinem weiteren Roman

„Hinter diesen Mauern“ behandelt Cronin eines der kompliziertesten und heikelsten Themen unseres sozialen Lebens: das Problem der Rechtsprechung und der in ihr beschlossenen Möglichkeiten verhängnisvoller Fehlurteile. Ein zum Tode durch den Strang verurteilter Mörder ist zu lebenslänglichem Zuchthaus begnadigt. Nach fünfzehnjähriger Haft nimmt sein eigener, inzwischen erwachsener Sohn, die Spur des Verbrechens wieder auf, die in seine frühe Kindheit zurückführt. In dem Kampf um Wahrheit und Gerechtigkeit hat er alles gegen sich, was Rang und Namen hat, bis es ihm eines Tages endlich gelingt, seinen unschuldig verurteilten Vater zu befreien, den er jedoch in seiner Art und seinem Wesen nicht wiedererkennt. Die ganze Skala menschlicher Größe und menschlicher Schwäche wird von Cronin in einer so meisterhaften Darstellung aufgerollt, daß seine Leser den Eindruck haben, noch nie einen so packenden und das Mitgefühl ansprechenden Roman gelesen zu haben.

Ingeborg Walter, Mannheim

Den nachstehenden Artikel haben wir der „Frankfurter Allgemeinen“ entnommen. Wir glauben, daß er im Zusammenhang mit den augenblicklichen Lohnstreitigkeiten von besonderem Interesse sein dürfte:

Freitag, 21. Mai 1954 / Nr. 117

Stimmen der Anderen

Harte Arbeit

In einem aus Hamburg datierten Bericht des „Daily Express“ heißt es:

„Wieder einmal ist die deutsche Nation nach einem Lebensraum auf dem Marsch. Aber diesmal sucht eine industrielle Armee ihren Lebensraum auf den Exportmärkten der Welt. Es ist eine Armee, die in ihrer Intensität nicht weniger schreckerfüllend ist als die Militärmaschine Hitlers, die Europa überrannte, und Großbritannien ist ihr Hauptziel; denn es ist Englands Anteil auf den Exportmärkten, wo die großen deutschen Siege errungen werden können. Schon ist Westdeutschlands Anteil an den Großmaschinenexporten der Welt auf den Vorkriegsstand zurück – auf Englands Kosten; denn unsere Nachkriegserrungenschaften sind uns von den eifrigen Deutschen abgejagt worden... Westdeutschland erhebt sich wieder aus den Ruinen, um den Handel Großbritanniens und des Empire zu bedrohen. Es hat nicht zu Zaubermitteln gegriffen. Die Erklärung lautet einfach: harte Arbeit. Der britische Arbeiter soll hierüber nicht den Kopf schütteln. Er soll die Tatsachen lesen, wenn sie auch nicht nach seinem Geschmack sein mögen, denn die Auferstehung Deutschlands ist dem Arbeiter zu verdanken und seinem Chef. Sie arbeiten mit einer fast religiösen Inbrunst.“

Der deutsche Arbeiter leistet Überstunden mit einer Begeisterung, wie man sie in Großbritannien gewöhnlich nur für das Ausfüllen der Fußballtotofomulare übrig hat. Bei einem Rundgang durch die Werft (gemeint sind die Howaldtwerke) kann man von dem Geist des Enthusiasmus des deutschen Arbeiters nicht unbeeindruckt bleiben. Nicht ein einziges Mal habe ich einen Mann trödeln sehen. Auch die britischen Chefs können etwas von den deutschen Chefs lernen, die meistens schon um 8 Uhr oder noch früher auf der Arbeitsstätte sind und nicht erst mit einem späten Vormittagszug ankommen. Die Werksbeziehungen im Nachkriegsdeutschland, wo Streiks fast so selten sind wie die Betriebsobmänner, sind bemerkenswert gut. Das Motto Englands war einst: Arbeite oder darbe. In Deutschland arbeitet man mächtig, um mit der Not Schluß zu machen.“

*

Der Schreiber dieses im großen und ganzen für uns recht schmeichelhaften Artikels hat – das muß hier noch angefügt werden – eine nicht unwichtige Ursache der deutschen Exporterfolge übersehen:

Warum ist denn die deutsche Industrie so konkurrenzfähig?

Sie ist konkurrenzfähig, weil sie billiger produzieren kann. Warum lassen viele Ausländer – beispielsweise der Reeder Onassis – ihre Schiffe in deutschen Werften wie der Howaldt-Werft bauen? Weil dort die Herstellungskosten bedeutend niedriger gehalten werden können als in amerikanischen oder englischen Werften. Die Löhne amerikanischer Facharbeiter sind bedeutend höher als die ihrer europäischen Kollegen. Würden wir diese Spitzenlöhne zahlen müssen, wäre es mit unserer Konkurrenzfähigkeit vorbei. Qualität und Preiswürdigkeit sind unsere Waffen im Kampf um die Auslandsmärkte. Es wäre sehr kurzzeitig und töricht zugleich, wollten wir uns auch nur einer dieser Waffen freiwillig entledigen.

VOR DEN WERKSTOREN



der Knorr- und Südbremse in München

mußte eine Hundertschaft der Einsatzpolizei auffahren, um den Arbeitswilligen Zutritt zum Werk zu verschaffen. Nur so konnte der Betrieb notdürftig aufrecht erhalten werden. — Wie weit sich der Metallarbeiter-Streik u. a. auf die deutschen Exporterfolge auswirken wird, bleibt abzuwarten.

UNSERE JUBILARE

25 DIENST-JAHRE

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



FRITZ OPPENLÄNDER
Schmelzmeister
15. 7. 54



WERNER WILKES
Rep.-Schlosser
30. 7. 54



WALTER SEIDEL
Gießereileiter
15. 8. 54



THEODOR MASSMANN
Werkzeugmacher
28. 8. 54

Motoren-Werke Mannheim A.G.



FRITZ SETZER
Vorarbeiter
15. 7. 54



WILLI LISIECKI
Werkmeister
2. 8. 54

Carl Hase & Wrede GmbH.



WILHELM SCHMIDT
Kontrolleur
21. 7. 54

Motoren-Werke
Mannheim A.G.



Am 12. 7. 1954 verstarb nach kurzem schweren Leiden das vor einigen Jahren ausgeschiedene Vorstandsmitglied der Knorr-Bremse A.G.

Herr Dr. Kurt Anhalt

Wer ihn kannte, weiß, daß das Andenken an den Verstorbenen, der durch seine großen Verdienste – besonders um die Entwicklung und Einführung der Kraftfahrzeugbremse – den Weg der Gesellschaft maßgeblich mitgestaltet hat, fortleben und unvergessen bleiben wird. Sein Verständnis für die Arbeit der anderen und sein aufgeschlossenes Wesen schufen ihm viele Freunde, die sein Hinscheiden ganz besonders betrauern.





Fips der Affe im Münchner Tierpark Hellabrunn ist ein recht possierliches Tier: Tag für Tag unterhält das Schimpansen-Kind seine entfernten Verwandten mit artistischen Kunststücken und entfesselt ob dieses Affentheaters wahre Begeisterungstürme. Einen besonderen Gag aber enthält neuerdings die Vorstellung, mit der Fips seine Darbietungen abschließt: eine Kübler-Kugel im Arm, läuft er dicht entlang der Betonbrüstung eine Ehrenrunde und produziert sich als Ballkünstler.

Wie wir von seinem Wärter erfahren, trainiert er mit der ihm eigenen Verbissenheit für die Aufnahme als Stürmer in den 1. AFC München (A wie Affe).

Dem erstaunten Leser sei jedoch mitgeteilt, daß die Spielregeln zur Stunde der Fotoaufnahmen außer acht gelassen wurden – das Thermometer zeigte 30 Grad im Schatten an, und diese Affenhitze war selbst Fips zuviel.

Daß er aber dessen ungeachtet auf dem besten Wege zum Champion ist, davon sind wir überzeugt! Und die Firma Kübler auch.

AFFENTHEATER MIT KÜBLER-KUGELN

