

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



MWM



9 OKTOBER 1954

KEIN MENSCH IST EINE INSEL

UNSER TITELBILD

zeigt Männer des Stahlwerkes Volmarstein beim Vergießen von Stahlguß aus der Stopfenpfanne. — Lesen Sie bitte unseren Artikel „Trilexräder für Lastkraftwagen und Omnibusse“ auf Seite 4.

Seite **INHALT:**

- 3 Hasse & Wrede auf der Werkzeugmaschinen-Ausstellung in Mailand
- 4 Trilexräder für Lastkraftwagen und Omnibusse
- 5 MWM auf dem Zentral-Landwirtschaftsfest
- 5 Facharbeiter – Kapital unserer Wirtschaft
- 6 Flug in die Wolken
- 7 Unsere Ahnengalerie
- 8 Utopia 2222
- 9 Kundendienst
- 10 Die Südbremse bei Nacht
- 12 Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und ihrer Stellvertreter
- 12 Unsere Betriebsräte
- 13 Die Druckluft im elektrisch betriebenen Zugverkehr
- 14 Neuerwerbungen der MWM-Jugendbücherei
- 14 Lok-Führer, gib acht!
- 14 Das Verkehrsproblem ein Bremsproblem
- 15 Unsere Jubilare
- 15 Briefe an die Redaktion
- 16 Der Dresdener Zwinger im Wiederaufbau

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapp
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

Es war einmal ein Korbmacher. Der hatte viele Kinder aber wenig Geld. Und obgleich er vom frühen Morgen bis in die späte Nacht hinein arbeitete, war doch stets bei ihm Schmalhans Küchenmeister. Denn an den Ufern des Flusses, allwo der Familie ihr Arbeitsmaterial zuwuchs, standen viele Weidenbäume, und in der kleinen Stadt wohnten schon einige Korbmacher, so daß das Angebot an Korbwaren größer war als die Nachfrage. Da sprach der alte Korbmacher zu seinen Söhnen: „Zieht hinaus in die Welt und seht zu, daß ihr dort das Glück findet!“ Und die Söhne wanderten als Handwerksburschen durch viele Länder – und einer von ihnen fand tatsächlich das Glück. Es war kein Goldklumpen und auch keine reiche Amerikanerin, sondern nur eine Idee, die Idee, für seine Korbwaren einen neuen Abnehmerkreis zu schaffen, an den bisher niemand gedacht hatte.

Aus kleinen Anfängen entwickelte nun der junge Korbmacher ein Werk, dessen Erzeugnisse in der ganzen Welt als gediegene deutsche Wertarbeit geschätzt wurden. Und als der Korbmacher nach vielen Jahren als hochangesehener Mann und Kommerzienrat starb, hinterließ er seinen Kindern einige Millionen, einen schloßähnlichen Besitz und nicht zuletzt ein großes Werk, in dem Tausende von Menschen Arbeit und Brot fanden.

Warum ich Ihnen diese Geschichte erzähle? Nun, es ist die Lebensgeschichte eines deutschen Unternehmers, eines Mannes, der sein Leben lang ein einfacher, anständiger Arbeiter geblieben ist, obwohl er als Fabrikant natürlich in vieler Menschen Augen ein Kapitalist und Ausbeuter war ...

Ist es nicht unsinnig, einen Menschen, nur weil er durch Glück oder Fleiß oder durch beides zusammen zum Arbeitgeber – zu einem Menschen, der anderen Arbeit und Brot gibt – aufgestiegen ist, zum Ausbeuter und Kapitalisten zu stempeln? Natürlich verdient jemand an der Spitze eines Unternehmens mehr Geld – dafür trägt er aber auch mehr Verantwortung. Die schöne Villa und den dicken Wagen möchte jeder gern dem Unternehmer abnehmen – die Verantwortung bis zur letzten Konsequenz aber nicht.

Wenn man heute diese Geschichte aufschlägt und die Berichte von ärztlichen Kongressen verfolgt, liest man immer wieder vom bedrohlichen Ansteigen der „Manager-Krankheit“ (Kreislaufstörungen usw.). Dies ist eine Krankheit der Verantwortlichen, der Unternehmer – nicht der Arbeiter. Die Todesanzeigen von Männern aus Industrie und Wirtschaft, von Männern in den besten Jahren, erzählen vom Ausgang dieser Krankheit. Ihre Ursachen sind in der Arbeit des Unternehmers, der ja keine genormte Arbeitszeit kennt, zu suchen. Die Arbeit mit dem schweren Gedankenballast der Verantwortung begleitet ihn, wohin er auch immer reisen mag. Sie läßt ihn nicht los – er kann die Gedanken an sein Unternehmen höchstens in die untersten Fächer seines Gehirns, ins Unterbewußtsein, zurückschieben. Er kann nicht abschalten und nicht einfach Feierabend machen. Die Gedanken und Sorgen eines Mannes, der eine große Familie hat, sind immer wach. Ob sich die Mitglieder dieser Familie als Familienmitglieder fühlen, spielt dabei gar keine Rolle. Sie wollen am Lohntag ihr Geld haben, und wenn sie alt und krank sind, wollen sie nicht hungern. Eine Familie aber sollte mehr als bloß eine einseitige Versicherung gegen Not sein!

Was ist denn schließlich der oft angefeindete Arbeitgeber anderes als ein Mensch, Fleisch vom Fleisch der Arbeiter, Blut von ihrem Blut? In unwesentlichen Dingen mögen sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer voneinander unterscheiden – der eine fährt mit dem Wagen, der andere mit dem Fahrrad ... aber mit den niedrigen Instinkten des Neides sollte man heute wirklich nicht mehr spekulieren. In unwesentlichen Dingen gibt es immer Unterschiede – sie sind so alt wie die Menschheit – in den wesentlichen Dingen aber sind sich alle Menschen gleich: in der Sehnsucht nach Liebe, in dem Hunger nach Glück.

„Kein Mensch ist eine Insel ganz für sich allein. Jedermann ist ein Teil des festen Landes.“ sagt John Donne, der ein großer Prediger war. Und die kleine Lebensgeschichte des Korbmakers, was besagt sie? Sie besagt, daß jedermann in einem freien Land seine Chance hat, und daß Arbeitgeber und Arbeitnehmer keine „Inseln“ für sich sind, sondern alle „Teile des festen Landes“ – des großen Landes der ganzen Menschheit, das wir alle schützen und erhalten müssen – für uns und unsere Kinder – gegen Ströme, die es zerreißen wollen, zertrennen in viele kleine, einzelne, hilflose und einsame Inseln.

HASSE & WREDE

AUF DER WERKZEUGMASCHINEN-AUSSTELLUNG IN MAILAND



Hasse & Wrede Revolverbank mit automatischer Gewindeeinrichtung auf der Mailänder Messe

Zum vierten Male nach dem Kriege fand wieder eine Europäische Werkzeugmaschinen-Ausstellung statt, diesmal in Mailand, Italiens Industrie- und Handelszentrum. Wie Herr Heller, Nürtingen, der bei der Eröffnung der Messe als Präsident des Ausstellerrates sprach, ausführte, hat sich die Zahl der Aussteller und ausgestellten Maschinen ständig gesteigert; Mailand war mit 861 Ausstellern die größte der bisherigen Europäischen Ausstellungen. Von diesen 861 Ausstellern entfielen auf die

| | |
|----------------|----------------------------------|
| Bundesrepublik | 303 (mit 16 500 m ²) |
| Italien | 254 (mit 10 000 m ²) |
| Frankreich | 79 (mit 3 800 m ²) |
| Schweiz | 74 (mit 2 600 m ²) |
| Großbritannien | 45 (mit 2 100 m ²) |
| übrige Länder | 106. |

Daß sich diesmal auf 32 große US-Firmen beteiligten, ist ein besonderes Zeichen dafür, welche Bedeutung dieser Werkzeugmaschinen - Ausstellung beigemessen wird. Deutschlands Wiederaufbau bzw. sein starker Anteil am Werkzeugmaschinenbau wurde sehr beachtet. Die für Großbritannien notierte Teilnehmerzahl kann bei Uneingeweihten vielleicht zu einem falschen Schluß führen; es ist zu beachten, daß Großbritannien alle 4 Jahre in London eine große Werkzeugmaschinen-Ausstellung abhält für das gesamte britische Commonwealth, auf welcher der ebenfalls bedeutende britische Werkzeugmaschinenbau voll in Erscheinung tritt. Wieder war es eine eindrucksvolle Schau, die einen internationalen Strom von Kunden und Interessenten anzog,

die wieder Gelegenheit gab zu einem Zusammentreffen mit den Vertretern des In- und Auslandes, und die zugleich den Herstellern selbst wieder einen Überblick verschaffte über die Entwicklung und die Neuheiten dieses Industriezweiges.

Hervorragend organisiert wickelte sich alles in schon fast gewohnter Weise ab: die Einbringung der Maschinen, unter denen sich wahre Kolosse befanden; die Unterbringung der Aussteller und Besucher in Hotels und Privatquartieren, zu einem beträchtlichen Teil in näherer und weiterer Umgebung von Mailand, wobei sich oft amüsante Situationen zwischen nicht italienisch sprechenden „Untermiethern“ und ihren nur italienisch sprechenden Wirtinnen ergaben.

Zehn Tage lang, vom 14.–23. September, war Messedienst zu tun, meist bei Hochsommerhitze, die wir dieses Jahr in Deutschland ja gar nicht erlebt hatten. Dann war man abends um 1/27 Uhr recht froh, das Messegelände verlassen und irgendwo im Freien sitzen zu können.

Mailand soll nun den Abschluß des 1. Zyklus Europäischer Werkzeugmaschinen-Ausstellungen bilden, der in Paris 1951 begann und über Hannover und Brüssel nach Italien führte. Erst 1957 soll wieder eine Europäische Ausstellung in Paris stattfinden und dann die weiteren alle 2 Jahre im gleichen Zyklus. Wie Herr Heller in seiner Ansprache betonte, werde der Werkzeugmaschinenbau, Rationalisator für die übrige Industrie, nach einer so imponierenden Entwicklung jetzt selbst zu einer Rationalisierung schreiten.

K. Neumann, Mannheim



FÜR LASTWAGEN UND OMNIBUSSE

Eine über 5000 Jahre alte Erfindung ist das Speichenrad. Seine geniale Konstruktion von einst wird jetzt noch in neuer Gestalt verwendet. Schon die ältesten bekannten Darstellungen von Wagen aus der Zeit 3500 v. Chr. – entdeckt durch den englischen Forscher J. C. Woolley – beweisen, daß das Urrad nicht eine vom Stamm abgeschnittene Scheibe, sondern eine geniale und technisch logisch zusammengefügte Konstruktion war. Das Urrad bestand aus drei Grundelementen:

- einer die Achse hülsenförmig umschließenden Radnabe,
- einem Zweispeichenstück mit zwei daran anliegenden Füllstücken und
- einem das Ganze umschließenden Radreifen.

Diese markanten Merkmale der Grundidee sind kennzeichnend für die vielen im Laufe von mehr als 5000 Jahren entstandenen Formen von Rädern. Immer war man bestrebt, die Teile so zusammenzufügen, daß sie durch den Reifen auch während der Fahrt fest mit der Radnabe verspannt wurden.

1862 hat der Pfahlbauforscher Oberst Schwab von Biel in einer Pfahlbausiedlung bei Cortaillod am Neuenburgersee/Schweiz die Reste eines sehr interessanten Bronzerades gefunden. Andere in unmittelbarer Nähe ausgegrabene Gegenstände lassen darauf schließen, daß das Bronzerad aus dem 8. Jahrhundert v. Chr. stammt. Man muß jedoch annehmen, daß es nicht in Cortaillod gegossen

wurde, sondern in die Gruppe besonders schöner Bronzeräder von kultischen Fahrzeugen jener Epoche gehört, wie sie in Frankreich, Ungarn und Deutschland entdeckt wurden. Unsere Abbildung zeigt unten die teilweise geschmolzenen Reste des Fundes und darüber die hiernach angefertigte Rekonstruktion des Rades. Der Radkörper ist dem zeitgemäßen Typ eines Vierspeichenrades mit langer Nabe nachgebildet. Das ganze Rad ist in einem Guß hergestellt und in allen Teilen hohl gegossen. Es ist ein hervorragendes Dokument für die hochentwickelte Gießkunst jener Zeit. Als besonders interessantes und einmaliges Merkmal gilt die nach außen offene U-förmige Felge, in welcher ein aus Eichenholzsegmenten zusammengesetzter Reifen eingebettet und mit acht Nägeln befestigt war.

Die alten Grundgesetze sind auch für die neuzeitlichen Konstruktionen nach wie vor verbindlich und haben sich gerade bei den Rädern für schwere Lastkraftwagen und Omnibusse immer wieder als richtig erwiesen. Für diese höchsten Beanspruchungen zeigten die Speichenräder ihre überlegene Bauform.

Es ist kein Zufall, daß das Werk Volmarstein seit mehr als 20 Jahren Fahrzeugräder für Lastkraftwagen und Omnibusse herstellt. In klarer Erkenntnis des zu erwartenden Wettbewerbes zwischen Schiene und Straße wurde die Räderfabrikation zielbewußt in Angriff genommen. Gleichzeitig wurden Maßnahmen eingeleitet, die dazu dienen sollten, eine Vereinigung der Räderfabrikanten zu ermöglichen, um den Verbrauchern ein Einheitsrad liefern zu können. Im Zuge dieser Bestrebung entstand das TRILEX-Rad.

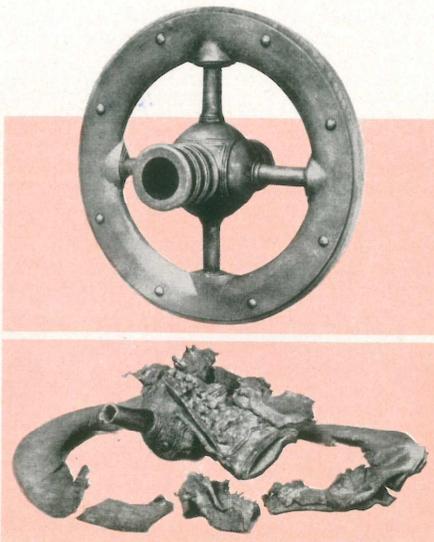
Eine kaum zu überbietende Vollkommenheit wurde durch die Konstruktion des TRILEX-Rades erreicht. Das kennzeichnende Merkmal des TRILEX-Rades ist die TRILEX-Felge. Diese besteht aus drei bogenförmigen Segmenten von ungeteiltem Profil. Dieses ungeteilte Felgenprofil ist besonders geeignet, die enormen Kräfte des Luftreifens zuverlässig aufzunehmen. Der Reifendruck wird dazu benutzt, die dreigeteilte Felge zu zentrieren und auf den Radstern zu pressen. Durch die Verschraubung mittels Klemmstücken wird eine schraubstockartige Verspannung der Felge mit dem Radstern erreicht.

Die Speichen des TRILEX-Radkörpers sind hohl gegossen, so daß die Räder trotz ihres geringen Gewichtes größte Tragfähigkeit gewährleisten. Das normale TRILEX-Rad für Riesenluftreifen wird genau wie das Urrad durch die Spannung des Reifens konzentrisch zusammengehalten, so daß alle von außen wirkenden Kräfte und die inneren Spannungen stets in gleicher Richtung wirken. Deshalb ist dieses Rad für höchste Beanspruchung eine ideale Wiedergeburt jener genialen Urfindung des menschlichen Geistes in neuer Form.

Im Stahlwerk Volmarstein werden TRILEX-Räder nach modernen Arbeitsverfahren serienmäßig hergestellt. Die dünnwandigen Radsterne aus Stahlguß erfahren eine exakte mechanische Bearbeitung und durchlaufen eine gewissenhafte Kontrolle.

Qualitätsarbeit gewährleistet nicht nur erhöhte Leistung und Betriebssicherheit im Fahrbetrieb, sondern bildet eine Basis des Vertrauens in der Zusammenarbeit mit der Kraftfahrzeug-Industrie.

Obering. F. Pesarese, Volmarstein



MWM

Auf dem Zentral-Landwirtschaftsfest

In Verbindung mit Europas größtem Volksfest, dem Münchner Oktoberfest, fand vom 18. September bis 3. Oktober das 106. Bayerische Zentral-Landwirtschaftsfest statt, dessen Tradition bis auf das Jahr 1811 zurückgeht.



Unter der Schirmherrschaft von Ministerpräsident Dr. Hans Ehard fanden sich auf der Münchner Theresienwiese rund 300 Firmen ein, deren Maschinen und landwirtschaftliche Erzeugnisse in diesen Tagen einen Hauptanziehungspunkt für die ländliche Bevölkerung Bayerns bedeuteten.

Auf dieser großen Leistungsschau war auch MWM vertreten und zwar mit den bewährten Klein-Dieseln der Bauweisen KDW 415, KD 12, AKD 12, KD 211 Z, sowie dem RL 11 und dem RHS 518 Z.

Beachtliches Interesse fanden neben diesen bereits bekannten MWM-Dieselschleppermotoren die beiden Neuentwicklungen der MWM: die Motortypen AKD 9 1-Zylinder- und AKD 9 ZB 2-Zylinder-Boxerausführung, die erstmalig auf der Industrie-Messe in Hannover ausgestellt wurden. (Wir berichteten darüber in Heft 6 unserer Werkzeitschrift.)

Da beide Motortypen für die verschiedensten Antriebsgebiete verwendet werden können und in der Absicht geschaffen wurden, die schwere bäuerliche Arbeit zu erleichtern und zu rationalisieren, dürfen wir hoffen, daß bei serienmäßiger Lieferung diese Motoren zu einem bedeutenden geschäftlichen Erfolg werden.

Folgende Firmen, die zum Kundenkreis der MWM gehören, durften wir auf den Ausstellungsständen begrüßen: Bautz A.G., Großauheim; Fahr A.G., Gutmadingen; Fendt & Co., Markt Oberdorf; Hummel, Heiterheim; Gebrüder Kramer GmbH., Gutmadingen; Lanz, Aulendorf; Nordtrak, Hamburg; Primus, Miesbach; Röhr GmbH., Landshut; Sulzer, Harthausen.

FACHARBEITER



KAPITAL
UNSERER
WIRTSCHAFT

Trotz aller Technisierung bestimmt der Mensch wesentlich den technischen Fortschritt. Die Erhöhung der Erzeugungskraft beschränkt sich eben nicht nur auf eine Verbesserung der Herstellungsverfahren und ihre technischen Wirkungsgrade. Ebenso große Leistungsfortschritte sind vom Menschen her möglich.

Bestausgebildete Fachkräfte müssen nachwachsen

Das Ausmaß der Arbeitskraft muß von unten, von der Jugend her, dauernd erweitert und aufgefrischt werden. Der Altersaufbau der Bevölkerung ist durch die Verluste zweier Weltkriege empfindlich gestört worden. In einzelnen Industriezweigen ist die Zahl der Facharbeiter über 40 Jahre dreimal so groß wie die zwischen 25 und 40 Jahren. Schon in wenigen Jahren müssen Ausfälle eintreten. Qualifizierte Nachwuchskräfte werden ihnen dann nicht in genügender Zahl gegenüberstehen. Um die Lücke zu schließen, werden zwangsläufig und früher, als dies herkömmlich war, befähigte und gut ausgebildete Jugendliche die Verantwortung für die Sicherung der Qualitätsarbeit übernehmen müssen.

Berufsnot der Jugend nur vorübergehend

Unsere Wirtschaft kennt die Auswirkungen einer Erscheinung, die unter dem Namen „Berufsnot der Jugend“ verbreitet ist. Infolge der hohen Geburtenziffern der Jahre 1934-1941 erlebten wir ein überdurchschnittliches Anwachs-

sen der Schulentlassungsziffern. Nur ein Teil der Jugendlichen konnte daher in Lehrstellen vermittelt werden. Bis etwa 1955 wird diese Entwicklung anhalten. Dann aber wird ein starker Rückgang der Schulentlassungszahlen einsetzen, und 1959 wird voraussichtlich der Tiefstand der Bewegung erreicht sein. Nur noch halb soviel Schulentlassene werden sich um Lehrstellen bemühen. Ihre Nachfrage wird um so leichter zu befriedigen sein, als zugleich maßgebliche Träger der heutigen Wirtschaft wegen Erreichung der Altersgrenze aus dem Arbeitsprozeß ausscheiden. Es bedeutet jedenfalls, daß die deutsche Wirtschaft schon nach 1955 einen starken Mangel an geeignetem Facharbeiternachwuchs aufweisen muß. Für

Facharbeiter auf Vorrat

wird man also zu sorgen haben. Mit der Berufstüchtigkeit der Facharbeiter steht und fällt schließlich unsere Wirtschaft. Sie betrachtet es daher als Verpflichtung und als Gebot der Klugheit, immer mehr Lehrlings- und Berufsausbildungsstätten zu schaffen, wie es ja bei MWM durch die neue Lehrlingswerkstatt großzügig und für die Zukunft planend geschehen ist.

Unser Wohlstand in der Zukunft wird von rechtzeitiger Heranbildung einer möglichst großen Zahl Facharbeiter abhängen. Sie sind das echte, ertragreichste Kapital unserer Wirtschaft.

JHB, Mannheim



Bayern mit seinen hohen Bergen und tiefen Seen ist schon von jeher das ideale Ziel für Urlaubsfreudige gewesen. Ob im Sommer – ob im Winter; der Strom der Reisenden, die jährlich zu Tausenden auf der Suche nach einem malerischen Platz an der bayerischen Höhensonne sind, reißt nie ab. Das freut die wackeren Bajuwaren, denn die Preußen bringen Geld. Natürlich muß ihnen dafür auch etwas geboten werden: Die Burschen steigen in ihre Krachledernen, die schon von der dritten Generation getragen werden (sagen sie), die drallen Madeln legen ein schmuckes Trachtengewand an, und abends wird im „Kurhaus“ gejodelt und geschuhplattelt. Jedes Dorf hat seinen Anton Karras, der die beliebten Schnadahüpfeln mit Zitherklang begleitet, während der Huber Sepp die Schauer-geschichte von jener Bergbesteigung erzählt, bei der das Seil riß, an dem er hing... und die Fremden staunen stumm, wobei ihnen als Folgeerscheinung dieses Nervenkitzels eine Gänsehaut über den Rücken läuft.

Doch diese und noch viele andere original-bayerischen Darbietungen verblissen gegen ein Vergnügen ganz besonderer Art: die Schwebbahn. Durch sie kann jeder zum Gipfelstürmer werden, ob Kind, ob Greis: man bezahlt einen Taler, steigt in eine Gondel und läßt sich auf den nächst höchsten Berg schweben (die eigentliche Gipfelbesteigung kann immer noch zu Fuß vorgenommen werden, denn das Gipfelkreuz steht meist 2 m oberhalb der Bergstation!). Diese herrliche Einrichtung nun hat sich bezahlt gemacht, da man gar bald feststellen konnte, daß sich Preußen nur noch in der Nähe einer solchen Bahn erholen wollten. Seitdem heißt die Parole: Jedem Dorf seine Schwebbahn! – und für die rückständigen Bergsteiger mit ihren Nagelschuhen hat man nur noch ein mittelmäßiges Lächeln!

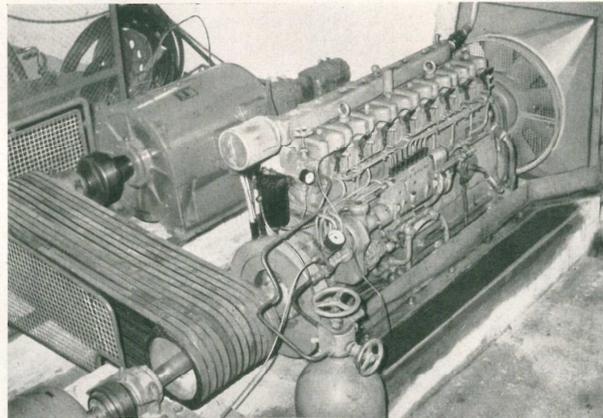
Zur Hebung des Fremdenverkehrs nun und auch, um den Anschluß nicht zu verpassen – denn wir leben ja im Zeitalter der Schwebbahnen – hat sich das einstmals beschauliche Dörfchen Ruhpolding, idyllisch südlich des Chiemsees gelegen, auch ein solches Transportmittel zugelegt. Allerdings wurde

FLUG IN DIE WOLKEN

es gleich eine Bahn, von der man spricht, eine Bahn der Superlative: Ruhpoldings Seilschwebbahn zum Rauschberg ist die schnellste Bahn ihrer Art in Europa, die steilste Bahn im Bundesgebiet (und ganz nebenbei auch noch die billigste Großkabinenbahn!) Und so etwas muß man erlebt haben.

* * *

Es ist ein prächtiger Herbsttag: strahlende Sonne – wolkenloser Himmel, und so ist es kein Wunder, daß in dem kleinen Warteraum der Talstation reger Betrieb herrscht. Ein junges Paar vor uns löst gerade die Fahrkarten. „Ob man die Zugspitze von oben aus sehen kann?“ fragt sie ihn. „Nicht nur die Zugspitze – Du wirst sogar den Großglockner erkennen können!“ Die beiden müssen noch ein wenig warten, denn die zwei Kabinen, die zwischen Berg- und Talstation hin- und herpendeln, können nur jeweils 20 Personen befördern... Gerade fährt wieder eine



Fotos: W. Panitz

Kabine vollbesetzt ab. Das Mädchen blickt ihr durch das Fenster nach, wie sie schnell an dem Seil steil nach oben schwebt. Nun ja, schließlich fährt diese Bahn mit einer Stundengeschwindigkeit von 32 km und überwindet auf der 1650 m langen Fahrbahnlänge einen Höhenunterschied von 972 m! (Wem diese Zahlen nichts sagen, dem sagen es seine Ohren – infolge des wechselnden Luftdruckes ist man während der kurzen Reise fast taub.) Plötzlich wendet sich das Mädchen um und stellt mit ängstlichem Gesicht eine Frage, die wohl jeden Schwebbahnreisenden schon be-

schäftigt hat: „Was passiert, wenn jetzt der Strom ausfällt?“ Man sollte mehr Proviant mitnehmen, denkt sie, auch einen Fallschirm oder eine Strickleiter... es ist entsetzlich! Der junge Mann lacht: „Selbstverständlich kann die Bahn an ein Notstromaggregat angeschlossen werden. Es kommt schon einmal vor, daß plötzlich der reguläre Strom aussetzt, z. B. bei Kurzschluß, Netzstörungen oder auch Blitzeinschlägen. Aber die Tatsache, daß die Kabinen dann bei diesen unvorhergesehenen Störungen plötzlich für einige Minuten hoch in der Luft – vielleicht 120 m über der Erde – hängen bleiben, sollte die Fahrgäste nicht beunruhigen! Nach kurzer Zeit schon geht der Verkehr weiter – das Notstromaggregat, in diesem Fall durch einen MWM-Diesel angetrieben, wird dann eingesetzt. Da aber nicht jeden Tag der Blitz einschlägt und Kurzschlüsse auch nicht gerade an der Tagesordnung sind, brauchst Du keine Angst

zu haben – die Strickleiter laß nur ruhig unten!“ Und so ist es auch. Ständig steht die Verwaltung der Seilbahn mit dem E-Werk in Verbindung und ist auf diese Weise immer rechtzeitig über eventuelle Stromabschaltungen informiert. Und wenn dann aus irgendwelchen Gründen Stromsperrungen angesetzt oder Reparaturen vorgenommen werden müssen, dann ist der große Augenblick für unseren MWM-Diesel gekommen: während die Feriengäste auf den Rauschberg schweben, tut er seine Arbeit – zuverlässig wie immer.

UNSERE AHNENGALERIE

Kleine Reise in die Vergangenheit

In alten Schlössern hausen nicht nur Gespenster, die zur Geisterstunde in lange Gewänder gehüllt und mit Ketten klirrend die Wendeltreppen hinauf- und hinunterirren, wobei sie grabestiefe Seufzer oder hämisch-spitze Schreie von sich geben... oh nein, alte Schlösser haben auch schauerliche Burgverließe, in denen säuberlich abgenagte Knöchelchen bleichen. – Und natürlich beherbergen sie auch eine Ahnengalerie.

Aus mehr oder weniger wurmstichigen Rahmen blicken einen dort mehr oder weniger edle Ahnherren und -frauen so hochmütig an, daß dem Beschauer eine Gänsehaut über den Rücken läuft und er einen tiefen Kratzfuß macht vor diesen Zeichen einer großen Vergangenheit. Die Zeitschrift „WIR von den Werken der Knorr-Bremse“ ist zwar relativ jung – 9 Nummern alt – auch sind wir keine Schloßherren, aber eine Ahnengalerie können wir trotzdem auf die Beine stellen. Die Bilder unserer Ahnen sind die bunten Titelblätter unserer Zeitschrift.

Das Titelblatt ist das Make-up einer Zeitschrift. Unser Titelblatt nun steht unter dem Gesetz der drei Fälle: es soll auffallen, gefallen und einfallen. – Es soll in München, Mannheim, Volmarstein und Berlin allen unseren Mitarbeitern auffallen. Damit sie es auch bestimmt nicht übersehen, ist es regelmäßig in einer anderen Farbe gehalten, einmal grün, einmal rot, einmal blau...

Natürlich muß ein Titelblatt auch gefallen. Es müssen eben Dinge auf ihm abgebildet sein, an denen der Betrachter Gefallen findet, Dinge, die ihn irgendwie sympathisch berühren. (Schreiben Sie uns aber bitte nicht, daß wir ab morgen nur noch nette Mädchen aufs Titelfoto bringen sollen!) Für einen Mann und für eine Frau, die ihre Arbeit gern tun, die sich mit ihrem Betrieb ein klein wenig verbunden fühlen, wird ein Symbol ihres Betriebes, ihrer Arbeit, inhalts- und beziehungsreich, also interessant und ansprechend sein. Ob es nun die Abbildung einer Revolverbank von Hasse & Wrede, eines MWM-Diesels oder einer mit einer Knorr-Bremse ausgerüsteten Lok ist – ein Werkstück, an dem mit Liebe gearbeitet wurde, wird Gefallen finden bei seinem Bearbeiter, und er wird sich über sein Arbeitsstück freuen, wenn es ihm auf der Titelseite unserer Zeitschrift begegnet.

Und nun zum dritten und letzten „Fall“: Ein Titelblatt soll dem Gedächtnis wieder einfallen. Man soll sich daran erinnern. Aus diesem Grund schufen wir unverkennbare Erinnerungsmerkmale, gewissermaßen als Gedächtnisstützen. Z. B. der immer gleichbleibende Titelsatz „WIR von den Werken der Knorr-Bremse“, der stets in markanten Großbuchstaben am Kopf des Blattes zu stehen kommt, die untereinander gereihten Marken unserer Werke – und vor allem aber die originelle Kombination von Foto und Zeichnung, in der wir das jeweilige Titelblatt-Motiv bringen. Daß sich das Titelblatt unserer Zeitschrift durch diese moderne Art der Gestaltung von anderen nicht unwesentlich unterscheidet, wissen wir, daß es ein wohlthuender Unterschied ist – dies hoffen wir...

Und damit hätten wir wohl genug über unsere neun Titelblätter gesagt und kommen am Ende nun mit einer Bitte und Aufforderung an Sie, unser Publikum, diese „Ahnengalerie“ kritisch zu betrachten!

Schreiben Sie uns bitte doch einmal:

1. Gefallen Ihnen unsere Titelblätter?
2. Wenn ja – warum? Wenn nicht – warum?
3. Welches Titelblatt hat Ihnen bislang am besten gefallen?
4. Welches Titelblatt glauben Sie, findet den meisten Anklang? Ein paar treffende Worte genügen – es kann natürlich auch ein kleines Gedicht sein! Für die besten Antworten auf die ersten drei Fragen setzen wir drei Geldpreise aus (DM 20.—, DM 10.— und DM 5.—) sowie eine Reihe von Sachpreisen. – Für die richtige Beantwortung der Frage 4 wird ein Sonderpreis von DM 10.— ausgesetzt. Im Falle mehrerer richtiger Einsendungen wird der Gewinner durch das Los ermittelt. Die Einsendungen bitten wir an die Redaktion der Werkzeitschrift, München 13, Moosacher Straße 80, zu richten. Einsendeschluß ist der 15. November 1954.

Wir danken Ihnen schon jetzt für Ihre Mühe und hoffen, daß Sie uns, die wir ja diese Titelblätter für Sie erdachten, mit Ihrer Kritik belohnen werden! Denn es gibt ja nichts Schöneres für uns als die Gewißheit, daß unsere Zeitschrift wirklich bei Ihnen „ankommt“ – wobei eben die Titelblätter eine nicht unwichtige Rolle spielen.



UTOPIA 2222

oder: TRAÜME SIND SCHAUME

Ich bin ein Gegner der Arbeitszeitverkürzung. Warum? Schuld daran sind meine Zukunftssträume oder meine Frau, oder ... hören Sie selbst.

Ich schlafe so unruhig und träume so viel – und meistens so nervenaufreibende Sachen. Gestern Nacht träumte mir, ich lebte im Jahre 2222. Im ersten Augenblick schien mir alles so ähnlich zu sein wie heute. Von bewundernswertem Arbeitseifer getrieben rasten die Menschen zu ihren Arbeitsstätten, nein, sie rasten nicht – sie fuhren zu Fuß auf rolltreppenartigen Straßen. Enttäuscht sah ich mich gezwungen, meinen funkelneulernen Motorroller bei einem Schrotthändler zu versetzen.

Ich begab mich in mein Büro, befragte aber neugierig, ob sich die Methoden der Bürokratie indessen gewandelt hätten. Ein rotversiegelter Brief prangte mir auf meinem Schreibtisch entgegen.

Er enthielt eine Benachrichtigung meines Chefs: „Ihre Arbeitsorganisation ABO hat ihre letzte Forderung nach der 0-Stunden-Woche bei unserer Betriebsleitung durchsetzen können. Sie als leidenschaftlicher Verfechter dieser Parole erhalten als erster versuchsweise die Möglichkeit, von dieser Errungenschaft Gebrauch zu machen.“ Das war eine himmlische Mitteilung – mein Traum (mein Wachtraum) auf Erden seit meiner Geburt hatte sich erfüllt.

Zur Feier des Tages wollte ich mich mit dem Wehu (Werkschraubener) nach Hause fliegen lassen, der für einige freundliche Worte uns Angestellten zur Verfügung stand. So ein Pech! Der Fahrer hatte ja nur alle drei Tage Dienst. Unsere Stadt hatte seit jeher eine Schwäche für Altertümer, deshalb war bei uns auch die U-Bahn noch in Betrieb, die mich in mein Stammcafé brachte. Ich war ein wenig abgespant von der Aufregung, die mir der Brief gebracht hatte. Und während ich mich selbst an der Theke bediente (laut Bundesgesetz war es den Oberrn streng verboten, sich von ihrem Hocker hinter der Kasse zu erheben), tröstete ich mich damit, daß mir eine endlose Zeit der Erholung und Muße bevorstand. Der Trank, es war ABC, ein Bohnenkaffee ähnliches schwarzes Getränk, das jeder fortschrittliche Staatsbürger zu sich nahm, belebte mich. Ich zahlte durch ein freundliches Kopfnicken und trat auf die Straße. Ja, Höflichkeit war das kostbare Kleingeld dieses Zukunftsstaates. Nur Rücksicht war noch wertvoller, vergleichsweise so wertvoll wie Goldmark in der Kaiserzeit.

Ich mußte unbedingt etwas unternehmen, sofort. Ein guter Gedanke kam mir: spielte heut nicht „Dynamo Veto“ gegen „Luna Capital“? Vor dem Stadion drängten sich die Menschenmassen, wie bei allen Veranstaltungen, die keine anstrengende Mitarbeit verlangten. Es waren vor allem die Halbtagslöhner, bedauernswerte Menschen, die noch sechs Stunden pro Tag zu schuffen hatten. Ihnen galt die besondere Sorge des Staates, denn infolge ihrer geistlosen Arbeit waren sie, die bloße Funktionen an elektrischen

Robotern verrichteten, vollends unfähig geworden, sich mit sich selbst zu beschäftigen. Die meisten lenkten ihre Unbefriedigtheit ab, indem sie sich mit Surrogaten der Vergnügungsindustrie vollstopften. „Die Duftstoff-Zeitung, nur 10 Pfennige“ riefen auch vor dem Stadion die Zeitungsverkäufer von der „Öffentlichen Gewerkschaft Duft und Dünger“ aus.

Die unübersehbare Menschenmenge wurde immer unruhiger und aufgeregter. Ich hatte zuerst gedacht, daß dies nur die übliche Unruhe wäre. Wir waren Unordnung gewohnt, seit mit den Steuern auch die Verkehrspolizei abgeschafft worden war. Aber heute war ein anderer Grund schuld an dem Aufruhr. Ein Lautsprecher verkündete schallend: „Die Stars von Dynamo haben von ihrem Streikrecht Gebrauch gemacht und weigern sich zu spielen, bis ihre Freizeit verdoppelt wird.“ Das war doch ein starkes Stück! Dabei spielten sie ohnehin nur einmal monatlich.

Der Drang nach freier Zeit war das Problem unserer Großeltern gewesen. Wir aber hatten ein weit schwierigeres obendrein zu lösen: Wie gestalte ich meine freie Zeit nutzbringend? Beschäftigung und Ablenkung gerade für mich gab es genug, ich denke bloß an meinen Plastro-Fernsehapparat, an die Gemeinschaftserlebnisse im Kino und bei den Aufmärschen der Organisation „Freude durch Freizeit.“ Aber heimlich sehnte ich mich nach einer Beschäftigung, wie sie mein Ahne als Gärtner und Kaninchenzüchter nach Feierabend zur Erholung geübt hatte. Schade, daß die Kaninchen vor 80 Jahren an der Pest ausgestorben waren. – Abendschulen und Fernkurse vermittelten Anweisungen, wie man seine Eigenart, seine Persönlichkeit durch wahre innere Entspannung und Erhöhung entwickeln könnte. Ja, wir hatten es doch herrlich weit gebracht!

Eine Plakatschrift zog mich plötzlich an: „Lerne wieder zu spielen.“ Der von Natur aus betriebsame und geschäftige Mensch braucht Bewegung seelischer, geistiger und körperlicher Art. Bewegung schützt vor Vermassung. Bewegung löst Verkrampfung. Menschen, die sich nicht entspannen können, sind seelisch krank ... Der Schreiber hatte eigentlich recht. Ein Blick um die Litfaßsäule überzeugte mich, daß kein Bekannter in der Nähe war. Und los ging's mit einigen gymnastischen Übungen, wie sie uns unser Altertumsforscher von unseren Vorfahren gezeigt hatte.

Rumpf beugt, Arm streckt, ... Bewegung löst Verkrampfung ... Arme kräftig nach seitwärts stoßen! Huch, woher kam denn das eiskalte Wasser? Ein kräftiger Rippentriller beförderte mich unsanft aber nachdrücklich in die raue aber angenehmere Wirklichkeit zurück. Meine Frau stand lachend mit einem Wasserkrug vor mir. „Traum nicht – steh auf, es ist Zeit zum Arbeiten.“ Sie hätten mich fluchen hören sollen, als ich mich umkleidete. Und ich habe nicht nur auf die 0-Stunden-Woche geschimpft. Seit damals treibe ich Frühspor-



Hans-Joachim Peters

Kündendienst

Ein kräftiger Händedruck besiegelt das Geschäft. „Gute Fahrt!“ wünscht der Verkäufer und drückt dem frischgebackenen LKW-Besitzer freundlich lächelnd in die Hand die Autoschlüssel, in die andere einen kleinen Stoß Druckschriften. „Lektüre für mindestens eine Woche...“ überlegt der also Bedachte und beugt ein wenig skeptisch das viele Papier. Am Abend nimmt er dann die Sichtung des Schriftenmaterials vor und findet auf einem erheblichen Teil der vielen Bedienungsanleitungen, Prospekte und Handzettel immer wieder das rote „K“ im blauen Ring. Das eingehende Studium der Lektüre wird mit einem zufriedenen Aufatmen abgeschlossen. „Einen guten Kundendienst hat die Knorr-Bremse –“ denkt er. „Wenn da mal etwas passiert, weiß man immer gleich, an wen man sich zu wenden hat... 350 Bremsendienststellen in Westdeutschland, und jede verfügt über ein gut sortiertes Ersatzteilager!“



Getreu der Erkenntnis, daß der Ausbau eines zuverlässigen Kundendienstes zu den wichtigsten und notwendigsten Aufgaben des Verkaufs gehört, begann man bei der Knorr-Bremse nach dem Kriege wieder durch intensive Arbeit die Hauptvoraussetzung hierfür – nämlich einen Stab von tüchtigen Fachleuten – zu schaffen. Tüchtige Fachleute aber bedeutet Personal, das auf dem Gebiet der Druckluftbremse bis ins einzelste genau Bescheid weiß und darüber hinaus ständig über alle brems-technischen Neuerungen informiert ist. Um nun dieses Ziel zu erreichen, kann sich der Kundendienst verschiedener Mittel bedienen:

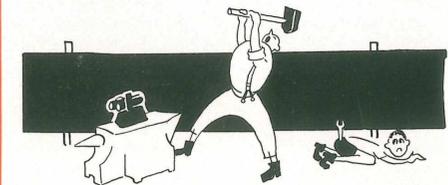
Da sind die Rundschreiben, die monatlich erscheinen und über neue Geräte, ihren Aufbau und ihre Anwendung unterrichten. Da sind die Bedienungsvorschriften mit ihren ausführlichen Anweisungen und allen technischen Daten. Da sind die Lehrtafeln und das Lehrmaterial, und da sind die unzähligen Handzettel... Durch all diese Druckschriften erhält das Personal unserer Bremsendienststellen die notwendigen Informationen.

Der erfolgreichste, wenn auch mühevollste Weg aber zur Unterrichtung dieses Personenkreises, ist der Kundendienst-Lehrgang.

Da erhält eines Tages der Chef einer dieser Bremsendienstwerkstätten ein Schreiben mit der Nachricht, daß der Kundendienst der Knorr-Bremse in München einen sechstägigen Lehrgang abhält. Bei der Quartierbeschaffung ist man behilflich, das tägliche Mittagessen gibt es gratis in der Werkskantine, und die Bundesbahn ermöglicht eine Fahrpreismäßigung von 50%. Der Chef überlegt nicht lange. Tüchtige Fachkräfte machen sich bezahlt. Also wird einer seiner zuverlässigsten Leute nach München abkommandiert.

Dem ist diese Abwechslung sehr recht. In einem Kreis von 18 bis 20 Kollegen aus allen Teilen der Bundesrepublik findet er sich dann am Tag in einem Unterrichtsraum wieder. Als er sich umsieht, läßt sich die heftige Erinnerung an seine Schulzeit nicht unterdrücken... und mit gemisch-

ten Gefühlen sieht er dem ersten Schul(ungs)tag entgegen. Aber schon nach einer kurzen Zeit stellt er fest, daß er hier vor dem „Herrn Lehrer“ keine Angst zu haben braucht. Auch ist der Unterricht interessant und gar nicht langweilig. Die theoretische Schulung wird am Vormittag erteilt – der Nachmittag ist für die Praxis da, für die Arbeiten an der Werkbank und dem Prüfstand, und die Aufgaben, die dann zu lösen sind, machen selbst manchem „alten Hasen“ Schwierigkeiten. Da heißt es z. B. Luftpresser oder Bremsventile auseinanderzunehmen, die – welche Raffinesse – vorher absichtlich verstellt wurden. Aber die Schadenfreude ist nicht immer nur dem Unterrichtenden vorbehalten – manchmal ist es auch umgekehrt. Da wird dann aus der Praxis erzählt, und mancher Kursteilnehmer berichtet von „Fällen“, mit denen er auf der Bremsendienststelle fertig werden mußte. Überhaupt ist es erstaunlich, auf welche

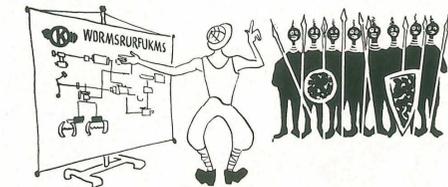


Weise sich mancher bei den schwierigsten Situationen zu helfen wußte. Diese Gespräche aus der Praxis werden natürlich besonders lebhaft diskutiert.

Lichtbildervorträge und Werksbesichtigungen werden vorgenommen, und, da sehr viele Teilnehmer die Stadt München nicht kennen, findet ein gemeinsamer Stadtbummel mit abschließendem Besuch des bekannten Deutschen Museums (hier ist ein Modell unserer Autobremse zu besichtigen) viel Anklang.

Diese Lehrgänge nun werden mit großem Erfolg durchgeführt. Die Teilnehmer erhalten nach Beendigung der Schulung eine Bescheinigung, auf der zu lesen steht, daß Herr X. ... in der Lage ist, anfallende Reparaturen an Druckluftbremsen unseres Fabrikates sachgemäß auszuführen“. Darauf legen auch viele staatlichen Stellen Wert, und so wird ein großer Teil der Lehrgänge von dem Kraftfahrzeug-Personal der Deutschen Bundesbahn, der Bundespost und der Polizei besucht.

Für viele kleinere Werkstätten aber sind die Anreisekosten – trotz Fahrpreismäßigung – immer noch zu hoch. Deshalb wurde vor etwa einem halben Jahr in Hamburg eine „Ausweichschule“ geschaffen. Auch in Köln finden regelmäßig für die Mitarbeiter von Ford Lehrgänge statt und neuerdings auch erfreulicherweise in Berlin.



Zur Zeit weilt der Organisator dieser Lehrgänge in Belgien, um auch dort, wie schon in Holland und Österreich, den Kundendienst auszubauen.

Denn unsere Arbeit endet ja nicht mit dem einmaligen Verkauf. Wir wären schlechte Geschäftsleute, wenn wir nicht versuchen würden, aus Käufers Kunden zu gewinnen, Kunden, die uns vertrauen, weil sie wissen, daß unsere Fabrikate unbedingt zuverlässig sind. Der beste Weg, das Vertrauen des Kunden zu behalten, ist, ihm etwas über den reinen Verkauf hinaus zu bieten: Informationen, die ihm von Nutzen sind, Dienstleistungen, die ihm helfen. Der Kunde dankt dafür durch Vertrauen – und neue Aufträge. So schlägt der Kundendienst feste Brücken in die Zukunft.

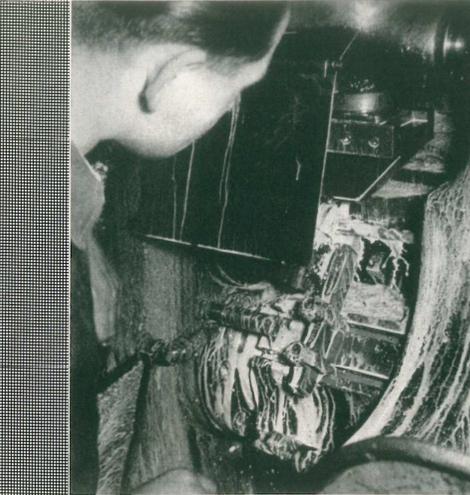


Die SÜDBREMSE bei Nacht

Rund zwei Drittel des Tages verbringen wir an unserem Arbeitsplatz. Wir kommen früh um 7 Uhr, mehr oder weniger gut ausgeschlafen und dementsprechend arbeitsfreudig, um dann neun Stunden lang unserer gewohnten Arbeit nachzugehen. Punkt halb fünf mit dem Sirenenton ergreifen wir Hut und Aktentasche und verlassen das Fabriktor – mit allen Gedanken schon bei Mutters Fleischtopfen ... mit keinem Gedanken mehr bei unserem Arbeitsplatz. Der ist bis zum nächsten Morgen vergessen.

Hin und wieder begegnen uns am Tor Arbeitskollegen. Sie gehen an uns vorbei, der Halle zu, die wir gerade verlassen haben. Sie kommen – wir gehen. Die Nachtschicht beginnt ...

Die Gesichter der Männer, die wir kurz vor Mitternacht bei der Arbeit an den Maschinen antreffen, wirken bleich und angespannt durch das fahle Licht der Neonbeleuchtung. Ihre Augen sind müde, denn die Arbeit bei Nacht ist ungleich anstrengender als die Arbeit bei Tag. Aber was hilft's? Die Nachtschicht ist ein notwendiges Übel, denn die Aufträge stellen sich nicht in der Reihenfolge

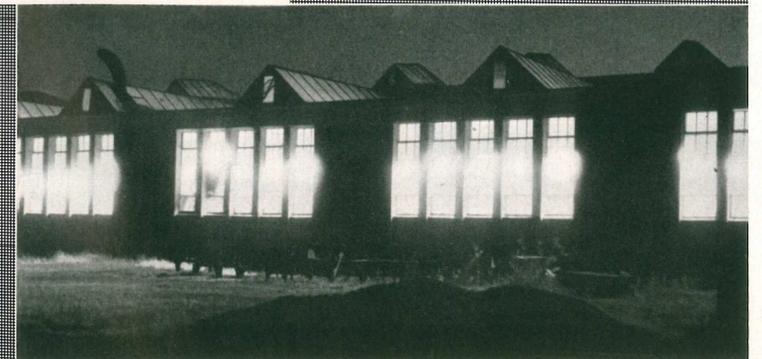
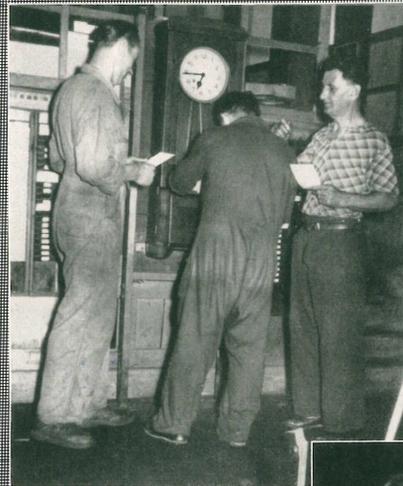


ein, wie man sie gerade brauchen kann. Und so ist es häufig genug der Fall, daß tagsüber die Maschinen nicht ausreichen und die Arbeit liegenbleiben müßte ... würde man nicht die „Nacht zum Tage“ machen und die Männer der „zweiten Schicht“ auf den Plan rufen.

Es gibt wohl keinen von ihnen, der nicht lieber bei Tage arbeiten würde – trotz Nachttarif, trotz der Aussicht, am nächsten Tag bis zum Mittag ausschlafen zu können. Und doch: wenn die Reihe an ihnen ist – und das ist ungefähr jede zweite Woche der Fall – dann verrichten sie ihre Arbeit in den Stunden um Mitternacht genau so zuverlässig wie ihre Kollegen bei Tage.

Um diese Stunden ist es auch auf dem Fabrikhof still. Nur gedämpft dringt der Maschinenlärm ins Freie. Durch einen Türspalt fällt ein gespenstisches Licht in die Nacht. Eine Gestalt löst sich aus dem Dunkel – der Nachtwächter macht seinen Rundgang. Von Zeit zu Zeit blinkt das Licht seiner Taschenlampe auf. Dann drückt er wohl eine Türklinke nieder um nachzuprüfen, ob auch alle Gebäude verschlossen sind oder er passiert auf seiner vorgeschriebenen Runde eine der Kontrolluhren, die von ihm bedient werden müssen. Ganz einsam ist es hier draußen um ihn, und uns, denen uns das Gelände tagsüber so vertraut ist, erscheint es fast ein wenig unheimlich – bei Nacht sieht eben alles anders aus.

Fotos: Birken





Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und ihrer Stellvertreter sämtlicher Konzernwerke am 28. und 29. September 1954 in München

Anwesend waren: die Herren Kurz und Kalinke (MWM), Scherer und Edenhofer (SB), Vohmann und Schmied (KB-Volmarstein), Stolzenburg und Eckert (KB-München), Borsdorf und Riewe (H&W), Wald (Kübler Berlin), Albrecht (AG Berlin); Herr Direktor Vielmetter bei Punkt 4 der Tagesordnung.

Tagesordnung:

1. Bericht der Betriebsräte der einzelnen Werke
2. Vorschlagswesen
3. Soziale Fragen
4. Bericht des Herrn Direktor Vielmetter über die Lage des Gesamtunternehmens und Aussprache
5. Verschiedenes.

Die abgegebenen Berichte über die einzelnen Werke zeigten auf, daß bei den größeren Werken die Geschäftslage gut und aussichtsreich ist. Bei H&W kommt nunmehr der Beschluß, die Mannheimer Niederlassung nach Berlin zu legen, zur Ausführung. Kübler hat nach wie vor erhebliche Schwierigkeiten, die hauptsächlich auf dem Fabrikationssektor liegen, zu überwinden. Bei Punkt 4 der Tagesordnung gab dann Herr Direktor Vielmetter einen ausführlichen Bericht und ging auf die wirtschaftliche Situation der einzelnen Werke ein.

Bei der Aussprache über Punkt 2 der Tagesordnung kam man einhellig zu der Ansicht, daß man sich in der jetzigen Form von der Einführung des Vorschlagswesens nichts verspricht.

Bei den „sozialen Fragen“ — Punkt 3 der Tagesordnung — wurden drei Probleme, die stets besonders eingehend auf den Tagungen behandelt wurden, zur Diskussion gestellt:

Werkzeitung: Besonders die letzte Nummer der Werkzeitung bildete den Anlaß zu sehr lebhaften und langen Diskussionen.

Altersversorgung: Bei der Weihnachten 1953 ins Leben gerufenen Altersversorgung haben sich in der Praxis Felle herausgestellt, die geklärt und überbrückt werden müssen.

Lohn- und Gehaltsbewegung: Sehr interessant waren hier die Ausführungen der einzelnen Betriebsräte, gegliedert in die vier großen Tarifgebiete Württemberg-Baden, Berlin, Bayern und Nordrhein-Westfalen. Dabei wurden auch die Streittage in München eingehend behandelt.

Kinderversicherung: Die in diesem Jahre durchgeführte Kinderversicherung ist reibungslos verlaufen. Die letzten Transporte befinden sich in Nieblum und in Kohlgrub. Ein neues Heim bei St. Blasien ist erworben worden und wird zur Zeit ausgebaut und hergerichtet, damit in den Frühlingstagen des neuen Jahres die Kindertransporte wieder anlaufen können. Schon die vorgelegten Pläne ließen erkennen, daß das neue Heim unter dem Protektorat von Frau von Bondamer großzügig die gesamte Kinderversicherung auf ein anderes, besseres Niveau stellt. Sobald die Bauarbeiten genügend weit fortgeschritten sind, soll ein Prospekt herausge-

geben werden, der bildliche Einzelheiten über die schöne Lage und die gute Einrichtung bringt.

Unter Punkt 5 der Tagesordnung „Verschiedenes“ wurden noch eine Reihe von Problemen angeschnitten, die für die Allgemeinheit wichtig sind. Unter anderem wurde die Wandergesellen-Frage berührt. Mit großer Begeisterung wurde der Vorschlag, innerhalb unseres Konzerns einen Austausch von Jungesellen vorzunehmen, aufgegriffen. Auch Herr Direktor Vielmetter stimmte dieser Einrichtung zu, da auch er sich sehr viel Gutes hiervon verspricht. Kollege Kurz konnte bereits Erfahrungen zum besten geben, weil diese Einrichtung in Mannheim mit befreundeten Werken bereits angefallen ist. Es hat sich gezeigt, daß die jungen Leute dadurch, daß sie verschiedene Gegenden und verschiedene Arbeitsmethoden kennenlernten, einen viel weiteren Blick und größere Aufgeschlossenheit bekommen haben.

Auch die Frage der diesjährigen Weihnachtsgratifikation wurde erörtert und diesbezügliche Wünsche Herr Direktor Vielmetter vorgelegt. Einstimmig wurde festgelegt, daß die nächste Tagung in Berlin am 29. und 30. 3. 1955 stattfinden soll.

Die Leitung der Tagung lag in Händen des Vorsitzenden des Dreierausschusses, Kollegen Kurz. Die Tagung klang aus in einem gemütlichen Beisammensein, in dem durch persönliche Fühlungnahme einzelne Punkte weiter erörtert wurden.

Stolzenburg, Schriftführer

UNSERE BETRIEBSRÄTE



Friedrich Kurz, Schlosler, geb. am 1. August 1905 in Mannheim, trat im Jahre 1932 in die MWM ein. Als Arbeiter-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1949 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Auf Grund des BVG wurde Herr Kurz Mitglied des Aufsichtsrates.



Heinrich Kalinke, Maschinling, geb. am 9. Februar 1910 in Mannheim, trat im Jahre 1924 in die MWM ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1949 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Auf Grund des BVG wurde Herr Kalinke Mitglied des Aufsichtsrates.



Eduard Scherer, Werkzeugmacher, geb. am 6. März 1906 in München, trat im Jahre 1933 in die Südbremse ein. Als Arbeiter-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1947 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Auf Grund des BVG wurde Herr Scherer Mitglied des Aufsichtsrates.



Ferdinand Edenhofer, Werkmeister, geb. am 30. Januar 1905 in Starnberg, trat im Jahre 1921 in die Südbremse ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1952 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Auf Grund des BVG wurde Herr Edenhofer Mitglied des Aufsichtsrates.



Karl Vohmann, Schlosler, geb. am 15. September 1901 in Volmarstein, trat im Jahre 1921 in die KB-Volmarstein ein. Als Arbeiter-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1945 das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Auf Grund des BVG wurde Herr Vohmann Mitglied des Aufsichtsrates.



Günter Schmied, Techniker, geb. am 9. Sept. 1920 in Dortmund, trat im Jahre 1934 in die KB-Volmarstein ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1952 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden.



Curt-Herb. Stolzenburg, Ingenieur, geb. am 8. Juli 1890 in Berlin, trat im Jahre 1925 in die Knorr-Bremse Berlin ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1950 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden.



Alfred Eckert, Konstrukteur, geb. am 23. Sept. 1902 in Kirchzarten-Freiburg, trat im Jahre 1948 in die KB. GmbH. München ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1950 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden.



Herm. Borsdorf, Werkzeugmacher, geboren am 30. Oktober 1909 in Rixdorf, trat im Jahre 1936 in die Hasse & Wrede GmbH. ein. Als Arbeiter-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1948 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden.



Willi Riewe, Ingenieur, geb. am 23. Juli 1901 in Berlin, trat im Jahre 1930 in die Hasse & Wrede GmbH. ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1951 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden.



Wilhelm Wald, Schlosser, geb. am 21. November 1905 in Berlin-Neukölln, trat im Jahre 1945 in die Kübler GmbH. ein. Als Arbeiter-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1952 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden.



Hans Blume, Expedient, geb. am 21. Juni 1906 in Berlin, trat im Jahre 1923 in die Kübler GmbH. ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit Anfang dieses Jahres das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden.



Carl Albrecht, Oberger, geb. am 26. Januar 1886 in Adrianopel / Türkei, trat im Jahre 1920 in die Knorr-Bremse A.G. ein. Als Angestellten-Vertreter wurde er in den Betriebsrat gewählt und bekleidet seit 1952 das Amt des stellvertr. Vorsitzenden der KB. A.G. Berlin.

Die Druckluft im elektrisch betriebenen Zugverkehr

Die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der schlesischen Gebirgsstrecke Görlitz – Hirschberg – Breslau stellte die Knorr-Bremse A.G. in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg vor neue Aufgaben bei der Druckluftausrüstung von elektrischen Lokomotiven.

Auf der langen steilen Gefällstrecke Hirschberg – Dittersbach, auf der die Züge durch eigene Schwerkraft abwärts rollten, sollten die Stromabnehmer zur Vermeidung überflüssiger Abnutzung an Fahrdrähten und Schleifsteinen niedergelegt werden. Damit entfiel die Möglichkeit, die Motorluftverdichter während der Talfahrt in Gang zu halten. Zum Aufrechterhalten des Hauptbehälterdruckes mußten zusätzliche, vom Fahrwerk der Lokomotiven angetriebene Fahrflüppumpen vorgesehen werden, die gleichzeitig mitbremsend wirkten, weil sie ihre Antriebsenergie der lebendigen Kraft des Zuges entnahmen.

Am Umlaufrahmen der Lokomotiven befestigt, waren sie dem kühlenden Fahrwind ausgesetzt und verdichteten die angesaugte Luft einstufig in zwei gleichachsigen Zylindern auf 8 kg/cm².

Ein im Gehäuse staubdicht gelagerter Schwinghebel setzte ihre Kolben in Bewegung.

Für das Steuern der Bügelstromabnehmer wurde eine Reihe neuer Geräte entwickelt, deren Arbeitsweise nachstehend kurz geschildert wird.

Die Stromabnehmer führten den hochgespannten Fahrstrom über einen in der verschlossenen Hochspannungskammer untergebrachten Ölschalter dem Transformator zu, der die Spannung auf den für die Bügelsteuerung und die Luftverdichtermotoren festgelegten Wert herabsetzte. Im Regelbetrieb wurde die Steuerluft dem Hauptluftbehälter entnommen; bei Betriebsbeginn mußte, so lange der Behälterdruck nicht genügte, einer der beiden Bügel mit Hilfe einer Handluftpumpe aufgerichtet und so lange hochgehalten werden, bis der Motorluftverdichter die fehlende Luft gefördert hatte.

Auf jedem Führerstand befand sich ein Führerbügelventil zum Steuern der Bügelzylinder. Für beide Bügelventile war nur ein Handgriff vorhanden. Außerdem war jede Loko-

omotive mit einem Einstellventil versehen, das einesteihs das Umschalten der Steuerluftlieferung von Handluftpumpe auf Hauptluftbehälter verriehete (Pumpeneinstellventil) und andererseits erlaubte, wahlweise den einen, den anderen oder beide Bügel aufzurichten und niederzuziehen (Bügel-einstellventil).

Der nur bei niedergelegten Bügeln abziehbare Knebelgriff der Bügeleinsteilseite diente gleichzeitig zum Öffnen der dann stromlosen Hochspannungskammer.

Der Ölschalter ließ sich bei Betriebsbeginn von Hand schließen, bei aufgeladenem Hauptluftbehälter wurde er durch einen kurzen Druckluftstoß auf den Kolben seines Anstellzylinders eingelegt.

In beiden Fällen wurde er in der Einschaltlage mechanisch verriegelt. Durch Erregen eines kleinen Elektromagneten konnte die Verriegelung ausgelöst und der Schalter geöffnet werden.

Das Führerbügelventil enthielt außer einem Drehschieber zum Überwachen der Luftwege einen Walzenschalter zum Steuern des Hilfsstromkreises für den Auslösemagneten. Sein Bedienungsriff ließ sich in beiden Drehrichtungen um volle 360° bewegen.

Bei Fahrten in der Ebene oder auf Steigungen waren bei ordnungsmäßigem Zustand der Anlage beide Bügel aufgerichtet. Sollten sie beim Befahren einer längeren Gefällstrecke niedergeholt werden, so wurde beim Umlegen des Bügelventilhebels in die Stellung „Bügel nieder“ vor dem Entlüften der Bügelzylinder der Ölschalter zwangsläufig geöffnet. Umgekehrt konnte der Ölschalter erst nach dem Aufrichten der Bügel wieder geschlossen werden.

Abziehen und Anlegen der Bügel erfolgte daher bei unterbrochener Transformatorspeisung funkenfrei. Bei nächtlichem Führerstandwechsel konnte durch geeignete Bedienung des Bügelventiles dem Verlöschen der Lokomotivebeleuchtung vorgebeugt werden.

Mit dem Verzicht auf das Abziehen der Stromabnehmer bei Talfahrt wurden die Fahrflüppumpen später überflüssig, die Druckluft-Bügelsteuerung ist jedoch noch heute bei elektrischen Triebfahrzeugen unverändert in Gebrauch.

Max Seipel, Berlin

NEUERWERBUNGEN

DER MWM- JUGENDBÜCHEREI

Der ferne Osten hat für uns immer etwas Fremdes, Geheimnisumwittertes, und vielen von uns bleiben die Sitten und Gebräuche, wie überhaupt das Leben der Menschen dieses Erdteils, trotz Film und Rundfunk beinahe ganz verschlossen.

Albert Gervais will uns in seinen China-büchern mit den Gepflogenheiten dieses Landes vertraut machen, was ihm mit seinem Buch

„Ein Arzt erlebt China“

auch gelingen wird. In liebevoller Schilderung wird diese fremde Welt uns nahegebracht, so vieles auch der Wesensart des westlichen Menschen ungründlich bleiben muß. Man kann es geradezu das Buch der „asiatischen Seele“ nennen. Jeder Leser wird von dem eigenartigen Reiz dieses Werkes auf das Tiefste beeindruckt sein. Ein kleines bißchen Verständnis und Liebe für die uralte asiatische Kultur wird in jedem nachschwingen.

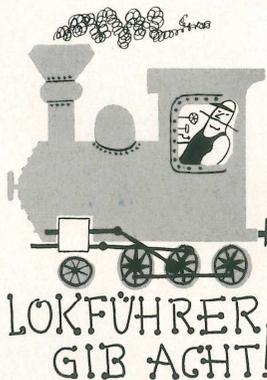
Im Gegensatz steht dazu das weitere Werk dieses großen Schriftstellers mit dem Titel

„Malven auf weißer Seide“.

Hier versucht der Autor den heiteren Ernst und die lachende Beschaulichkeit der Asiaten uns nahezubringen und das fast keusche und doch so packende Zeitbild des modernen Reiches der Mitte uns zu vermitteln. In einer fließenden Sprache, die das Gefühl für schlichte Demut der Form ausdrückt, ersteht hier der Zauber des echten chinesischen Lebens.

Zwei Werke, die auch dem reiferen Menschen alles geben, was man von einem guten Buch erwartet.

Ingeborg Walter, Mannheim.



Beim Fahren brauchst Du nicht zu lenken, beim Bremsen aber sollst Du Danken. Schau auf den Zeiger auch mal hin, ob 5 Atü in der Leitung drin. Der Hauptdruck, drauf besonders acht', muß stehen zwischen 6 und 8. Steht tiefer er, hat's keinen Zweck, mit diesem Zug kommst Du nicht weg. Beim Lösen merke, — das ist wichtig. — Bei 5 fahr an, dann fährst Du richtig. Brems kurz, es führt genau so weit, bei etwas kürz'rer Wartezeit. Und, — ob beladen oder leer, — bedien' den Hebel, er geht nicht schwer. Wenn Du für alles hast Kopf und Sinn, sind keine Löcher in der Bandage drin.

Blaal, Roddergrube, Abt. Frimmersdorf

Das Verkehrsproblem ein Bremsproblem

Für Chrom- und Zierleisten, für Blumenvasen und großvolumige Aschbecher gibt jeder Kraftfahrer Geld aus. Auch Lkw-Fahrer. Kommt der Wagen aber einmal in die Werkstatt — dann hat er mit Isolierband geflickte Druckluft-Bremsschläuche, dann quietschen die Bremsbacken.

Bremsen sieht man nicht. Deshalb werden sie meist vernachlässigt. Aber wenn man sie braucht und sie funktionieren nicht — dann brauchen sie nie wieder zu funktionieren. Das ist ein Slogan, der über der Werbung der Bremsen bauenden Industrie ebenso stehen sollte wie über der Eingangstür jeder Werkstatt, die sich auf Bremsen spezialisiert hat. Denn unser Verkehrsproblem ist ein Bremsproblem.

Der Verkehrsrichter sagt: Die Fahrgeschwindigkeit — auch auf der Autobahn — darf nur so schnell sein, wie die Sichtweite und der Bremsweg sind. Das ist eine Formulierung, die man, wie den § 1 der StVO, wie Gummi ziehen kann. Aber von 80 befragten Autofahrern kennen nur 20 den wirklichen Bremsweg ihres Fahrzeuges. Ja, sie haben oft noch niemals die „Betriebsbremsung“, wie man es bei der Straßenbahn nennt, versucht. Selbst „alte Kutscher“ sagten prompt: „Mein Wagen steht wie 'ne Eins.“ Und das auch bei 60, 80 oder 100 „Sachen“? Eine der beliebtesten Formulierungen bei Verkehrsunfällen ist dann der Satz: „Die Bremse versagte!“ Versagte sie wirklich? Versagt nicht der Mensch, der auf sie tritt?!

Die Knorr-Bremse GmbH. München hatte in Berlin zu einer Besprechung über Verkehrs- und Bremssicherheit geladen. Es war ein umfassender Kreis, der hier zusammenkam, um dieses Problem zu erörtern. Zum ersten Male hatte man aber auch Fachjournalisten nicht nur zum „Nachrichtenempfang“, sondern zur Diskussion eingeladen. Das Ergebnis war dann auch eine fruchtbringende Aussprache.

Streckenweise war diese Aussprache sogar recht offen; so, als Vertreter der Berliner Anhänger bauenden Industrie, wie auch die Vertreter der anerkannten Bremsendienste, die angeblich über-spitzte Forderung des TÜV kritisierten. Es hieß, daß von Beamten des technischen Überwachungsvereins ein Blockieren der Anhängerbremse bis zum Schleifen der Räder auf dem Asphalt gefordert wurde. Von der TÜV wurde diese Forderung als absurd bezeichnet, und man versprach ähnliche Beanstandungen abzustellen und die Abnahme-beamten des TÜV daraufhin belehren zu wollen.

Vertreter der Presse betonten, daß man das ganze Problem der schärferen Bremsüberwachung wie das der Bremspflege nicht ohne den unmittelbaren „Bremsenverbraucher“, den Fahrer und Halter, lösen könne. Denn, gleiches sagten die Inhaber der Bremsendienste, macht man die Fahrer auf Mängel an der Bremsanlage aufmerksam, geben

sie meist zur Antwort: „Das ist dem Alten zu teuer.“ Und „der Alte“ selbst? Der versucht mit Rechnungen für das Nachziehen einer Schraube bei eventueller Kontrolle oder beim „Vorstellen-müssen“ zu belegen, daß er „gerade vom Bremsendienst kommt“.

Um den Mißbrauch der Rechnungen zu unterbinden, sollen jetzt von jeder Bremsendienstwerkstatt auf den Rechnungen festgestellte und nicht ausgeführte Mängel vermerkt werden. Die Knorr-Bremse-GmbH. hat aber zusätzlich jetzt auch ein „Kundendienst-Scheckheft“ herausgebracht, um die Kontrolle der Bremsanlagen in regelmäßigem Abstand durchführen zu können. Während die erste Kontrolle kostenlos ist, wird jede weitere, im Durchschnitt alle 5000 km, zu einem festen Preis in allen 320 anerkannten Knorr-Bremsendiensten Deutschlands durchgeführt. Der Festpreis umfaßt auch eine festgesetzte Kontrolleleistung.

Daß die Kontrolle unbedingt von Wert ist, zeigen Vergleichszahlen, die der Münchener Verkaufsleiter der Knorr-Bremse bekanntgab. Beispielsweise waren von 60 geprüften Lkw im vergangenen Winter bei 8 Grad minus 59 ohne Gefrierschutzmittel in der Bremsanlage! Auch bei den lastabhängigen Bremsen muß auf den Einbau geachtet werden. Oft sind diese Bremsen um 180 Grad verstellt. Und als man in westdeutschen Städten, in Schulungskursen Angehörige der Verkehrspolizei auf unbedingt zu vermeidende Bremsfehlerquellen aufmerksam machte, stieg die Zahl der beanstandeten Bremsrichtungen bei Lkw allein in Hamburg um mehr als 350 Prozent!

Vertreter der Fachpresse betonten jedoch, daß diese Kontrollen illusorisch sein werden, wenn die zulassende Behörde nicht mit harten Maßnahmen gegen verkehrgefährdende Lkw vorgeht. Das GüKG bietet ja beim gewerblichen Verkehr die Handhabe gegen jene notorischen und unverbesserlichen Sünder, die chronisch gegen die Sorgfaltspflicht verstießen. Auch der „Berliner Verkehrsspiegel“ hat bereits mehrfach ein energisches Durchgreifen gefordert. Dieses Durchgreifen darf sich aber nicht darauf beschränken, daß man am Teufelssee ein Massenaufgebot „Weißer Mäuse“ stationiert, die das Einhalten der 20-km-Vorschrift kontrollieren (möglichst noch aus dem Gebüsch heraus), sondern man solle beanstandete Fahrzeuge rigoros an Ort und Stelle stilllegen. Diese Maßnahmen zur Auslese würde von allen ordentlichen Unternehmern nur begrüßt, trüfe man doch dabei gleichzeitig jene unlautere Konkurrenz, die mit Wracks von Fahrzeugen glauben, die Preise unterbieten zu können. Scheiden diese aber aus, reduziert sich das Überangebot an Laderraum, wird man zwangsläufig bessere Fahrpreise akzeptieren — und die Fahrzeughalter in die Lage versetzen, ihr Fahrzeug und speziell die Bremsen im verkehrssicheren Stand zu halten. (Aus „Berliner Verkehrs-Spiegel“, Oktober-Heft.)



Knorr-Bremse GmbH, Mannheim

40 JAHRE

PAUL STANOWSKY
Handlungsbevollmächtigter
6. 10. 54

25 DIENSTJAHRE



FERDINAND ROTH
Verbandsmeister
16. 9. 54



GUSTAV RESCHOP
Schmied
24. 9. 54

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



ERNST UECKERT
Schlosser
22. 9. 54



ARTHUR MENNINGER
Kaufm. Angestellter
27. 9. 54



JOSEF BISCHEL
Prokurist
15. 10. 54

Motoren-Werke Mannheim A.G.



JOHANN ROTHMAYER
Schlosser
27. 10. 54

Südd. Bremsen-A.G.



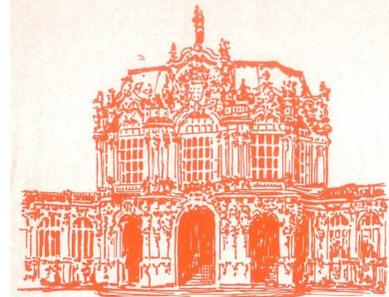
Mit Interesse las ich in Ihrer Juni-Nummer den Beitrag „Zur Schärfung des Sprachgefühls“ und möchte hier von Brasilien aus noch einiges hinzufügen:

Die Worte „limao“ und „Zitrone“ bedeuten dasselbe, man sollte also nicht „Zitronenlimonade“ sagen, und alle anderen nicht aus Zitronen hergestellten „Limonaden“ sollten einen anderen Namen erhalten. „Marmello“ heißt Quitte. Marmelade sollte also sinngemäß nur aus Quitten gemacht werden, und alle anderen „Marmeladen“ sind im Grunde genommen eine Fälschung.

In der hiesigen portugiesisch/brasilianischen Sprache haben sich einige Fremdwörter deutschen Ursprungs eingeführt. Man spricht hier z.B. „Malzbier“, „Hinterland“, „Weltanschauung“, „Lebens-

raum“, „Kindergarten“, „Blitzkrieg“ usw. Interessant mag auch sein, daß man hier häufig die Zunamen bedeutender Persönlichkeiten anderer Länder als Vornamen verwendet. So trifft man häufig die Vornamen „Mozart“, „Wagner“, „Rossini“, „Nelson“, „Washington“, „Wilson“, „Ibsen“ etc. Auch die Namen „Cäsar“ und „Kaiser“ werden gebraucht. Kürzlich traf ich jemanden, der den Vornamen „Hitler“ hatte. Andererseits gibt es auch Leute, die den Vornamen „Deus“ (Gott) haben.

Mit den besten Grüßen
Erich Otto
Sao Paulo, Brasilien



Zeichnung: R. Maier-Rothe

Der Dresdener Zwinger im Wiederaufbau

Dem aus dem heutigen Dresden Kommenden wird keine Frage, zuversichtlich oder skeptisch, so oft gestellt wie die nach einem möglichen Wiederaufbau der Stadt, vor allem aber ihrer weltberühmten klassischen Bauwerke. Wenn auch – abgesehen von einer Reihe von Propagandabauten wie diejenigen in der satzsam bekannten „Stalinallee“ in Ost-Berlin oder der „Aktivistenvohnungen“, die in jeder größeren Stadt der Sowjetzone zu finden sind – von einem wirklichen, systematischen Wiederaufbau in dem Gebiet jenseits des Eisernen Vorhanges keine Rede sein kann, so darf doch der gewissenhafte Chronist die Wahrheit nicht verschweigen: auch drüben gibt es einige „Bauvorhaben“, die, natürlich auch aus propagandistischen Gründen, mit allem denkbaren Aufwand und in betonter Eile vorangetrieben werden. Zu ihnen zählt – als „Bauvorhaben Nummer eins“ – die Wiedererrichtung des bedeutendsten Dresdener Bauwerkes, des **Zwingers**. Durch Bomben aller Kaliber und wahre Phosphorströme in jener unvergeßbaren Schreckensnacht des 13./14. Februar 1945 nahezu völlig vernichtet, war von seiner weltweit gerühmten Schönheit so gut wie nichts übriggeblieben. Dem westdeutschen Reisenden, der den „Mut“ besitzt, eine notwendig gewordene Reise nach der Sowjetzone mit einem Besuche Dresdens zu verbinden, sei es auch nur aus Bewunderung für die Eigenart und Anmut, mit der die Stadt sich einst dem Gast präsentierte, bietet sich bei der Ankunft ein seltsamer und erschütternder Anblick dar: das großangelegte Stadtzentrum mit seinen breiten und eleganten Ladenstraßen ist so gut wie vollständig verschwunden. Während noch Jahre nach dem Luftangriff wenigstens Ruinen dem Kenner der Stadt anzeigten, wo einstmals das Leben in seiner größten Dichte anzutreffen war, sieht man heute, so weit das Auge reicht, kaum etwas anderes als unbebaute Fläche, sauber mit Rasen und hin und wieder mit Blumenbeeten verziert. Nirgendwo wirkt diese allesbeherrschende Fläche so deprimierend auf den Betrachter wie dort; denn sie ist unnatürlich, wenn ihr Vorhanden-

sein auch Zeugnis ablegt von einer der gewaltigsten Arbeitsleistungen, die jemals eine Gemeinschaft von Bürgern hervorgebracht hat. Will man heute Dresden noch einen Superlativ an Bewunderung zollen, dann den, daß man die Stadt als die „aufgeräumteste“ Deutschlands bezeichnen darf! Überwindet sich der Reisende so weit, daß er auf die Gefahr einer ständig zunehmenden Enttäuschung eine Wanderung durch dieses ehemalige Stadtzentrum antritt, so wird er – vorüber am wiederaufgebauten Neuen Rathaus und der unmittelbar neben ihm zum Himmel ragenden Ruine der Kreuzkirche – Heimstatt des vielgeliebten Kreuzchores – nach etwa zehn Minuten Weges plötzlich wie vor einer Fata Morgana Halt machen: vor ihm erhebt sich, in alter, nie vernichteter Schönheit scheinbar, in Wahrheit neu erstanden, die vollkommene Front des Zwingers, in ihrer Mitte das „Kronentor“, – so, wie wir es in Langewiesches „Blauem Buch“ finden.

Das Rätsel löst sich dem Betrachter, wenn er, das königliche Tor durchschreitend, den Riesenhof des inneren Zwingers erreicht: eine gewaltige Baustelle liegt vor ihm, und ein kleines Heer von Bauarbeitern, Zimmerleuten und Architekten ist am Werk, eine Aufgabe zu erfüllen, die sich der Staat selber gestellt hat: den Zwinger in völliger Anlehnung an die Originalpläne des genialen Daniel Pöppelmann und seines kongenialen Helfers Balthasar Permoser, der den Figuren- und ornamentalen Schmuck schuf, wiederaufzubauen. Diese Pläne, Zeichnungen und Entwürfe sind wie durch ein Wunder erhalten geblieben – nach ihnen erbauten einst unter dem schirmenden Mäzenatentum des Königs und Kurfürsten August des Starken (1711–1722) die beiden Meister dieses Wunderwerk des Barocks.

Steinmetze mit ergrauten Schläfen schlugen mit liebevoller und feinfühli-ger Hand jeden Putto, jeden Faunen- und Nymphenleib, das gesamte Ornamentwerk, das in seiner Fülle, Pracht und Vielfältigkeit geradezu verwirrend wirkt, aus dem spröden, gelb-grauen Elbsandstein heraus. Willkommene Hilfestellung leisten dabei die wenigstens in Teilen da und dort erhalten gebliebenen Reste der Originale, die man wie kostbare Juwelen hütet.

Wie einst, vor 200 Jahren, bringen Lastkähne das spröde Material, eben diesen Sandstein, aus dem unerschöpflichen Gebiet der „Sächsischen Schweiz“ – dem Elbsandsteingebirge – auf dem naturgegebenen Wege bis unmittelbar an die Baustelle heran: auf dem Elbestrom. Es ist der billigste, kürzeste und beste Weg!

Das gesamte Aufbauwerk wird geleitet von bewährten Architekten, unter ihnen befinden sich Schüler des bedeutenden Zwinger-Restaurators Prof. Ermisch, der schon in den zwanziger Jahren die umfangreichen Erneuerungsarbeiten am Zwinger leitete; er starb im Jahre 1951. Der Staat stellt die Mittel für dieses „Vorhaben“ zur Verfügung, auch soll

eine vor Jahren schon großzügig eingeleitete „Zwinger-Aufbaulotterie“ die Mithilfe der Bevölkerung mobilmachen. Der Aufbau soll bis zum Jahre 1955 vollendet sein, – so jedenfalls ist es den Verantwortlichen vorgeschrieben worden.

Man plant auch, nach Vollendung dieses Zwingeraufbaues, die vielgerühmten „Zwinger-Serenaden“ wieder aufleben zu lassen, – jene weltweit bekanntgewordenen Konzerte, die einst in Friedenstag das Dresdener Philharmonische Orchester unter dem sommerlichen Abendhimmel vor dem scheinwerferbestrahlten Rahmen des schönsten Zwingerpavillons, des Wallpavillons, veranstaltete. Sie waren musikalische Ereignisse, bei denen einem internationalen Publikum Werke Mozarts, Beethovens, Schuberts und anderer Meister in Vollendung interpretiert wurden. Wer wird sich dieser Abende wohl heute noch freuen können, angesichts einer Stadt, deren Bedeutung endgültig der Vergangenheit angehört, deren vielgestaltige Schönheit in Trümmern liegt und in deren Mauern die Not, die Trauer und die Unfreiheit als ständige Gäste eine Heimstatt gefunden haben?

Es ist in der Tat erstaunlich, was da geschieht! Es ist so erstaunlich, daß man geneigt ist zu fragen, ob wir im deutschen Westen nicht doch allzusehr die kulturellen Bestrebungen der Sowjetzonenmachthaber in Bausch und Bogen ablehnen und belächeln.

Die Antwort auf diese Frage muß gegeben werden, wenn sie auch gerade diesen Wiederaufbau überschattet: der Aufbau des Dresdener Barocks ist für seine Initiatoren nicht dem Willen entsprungen, ein weltberühmtes Bauwerk der Nachwelt zu erhalten, sondern vielmehr der Absicht, mit seiner Hilfe sich eine kulturelle Legitimation zu verschaffen, die man nicht besitzt. Was in Berlin einem Riesenaufmarschplatz für die Massen der Werktätigen weichen mußte, – das schöne Schlüterische Schloß am Lustgarten, das man völlig dem Erdboden gleichmachte, – das errichtete man in Dresden aufs neue: ein wahrhaft königliches Bauwerk. Vernichtung und Wiederaufbau, beides dient dem gleichen Zweck – der Manifestierung eines Machtsystems.

Und was wird endlich der Kunsthistoriker, was aber auch der unvorgebildete Kunstfreund zu diesem Wiederaufbau sagen? – Hier werden sich die Geister scheiden! Es wird solche geben, die sich des wiedererstandenen Zwingers freuen werden, gleichviel, ob alle ihn umgebenden Bauten, die ja mit ihm ein geschlossenes Ganzes bildeten, vernichtet sind – und es wird solche geben, die vor dem Gezwungenen, nicht zuletzt dem politisch Bedingten dieses einsamen Zwingerneubaus zurückschrecken werden, weil sie sich sagen, daß auch steinerne Kunstwerke Leben atmen und nicht gewaltsam einer Zeit angepaßt werden können, die der Zeit ihres Entstehens in allem feindlich gegenüber steht.

Gerhard Großmann