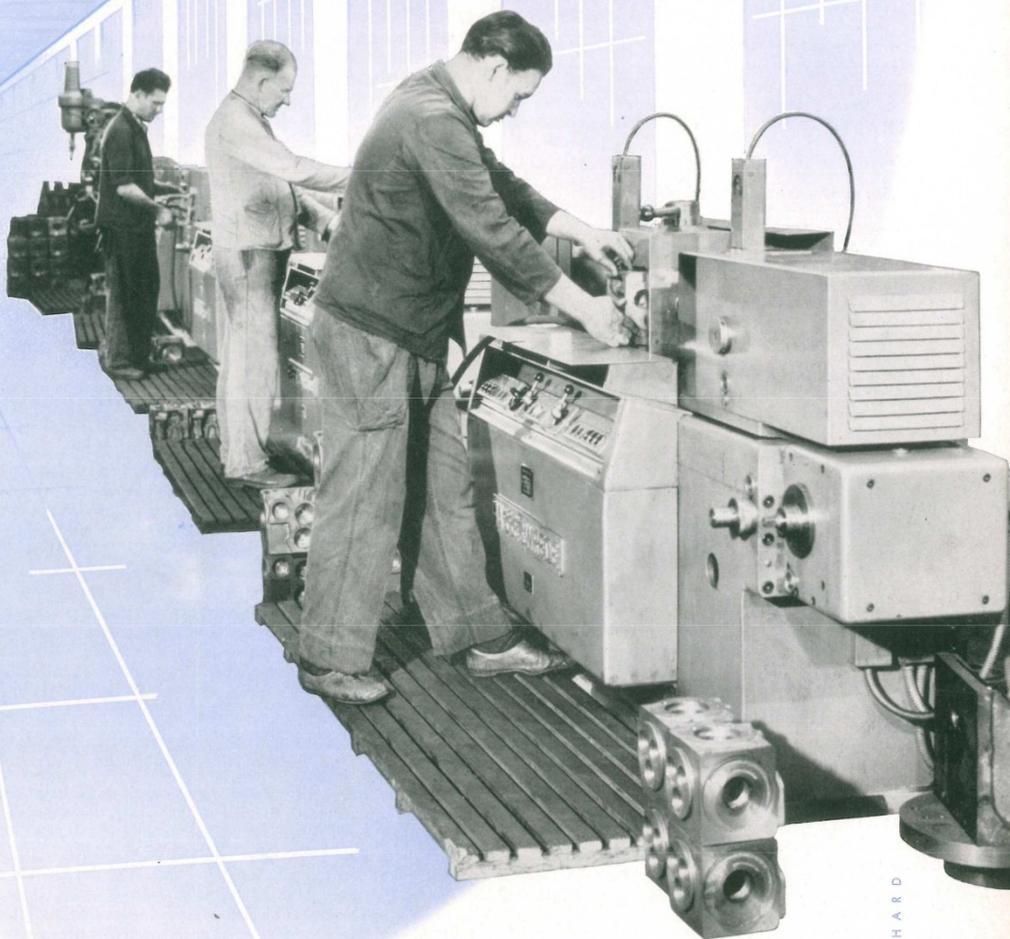


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



ENGELHARD



MWM



14

AUGUST 1955



„ER WAR EIN KÖNIGLICHER DEMOKRAT...“

UNSER TITELBILD

zeigt die Arbeit an Hasse & Wrede-Horizontal-Mehrspindelautomaten in der Südbremse. Die KE-Ventilgehäuse werden hier gleichzeitig von zwei Seiten bearbeitet.

Seite INHALT:

- 3 Der 5000. Kompressor für Schienenfahrzeuge
- 4 Das Tor zum Meer an unserem größten Strom
- 6 „Ohne Befund“
- 7 Mit „Hummel-Hummel“ quer durch Hamburg und die Lüneburger Heide
- 8 Das neue Spanien
- 10 Was geschieht, wenn plötzlich der Netzstrom ausfällt?
Die Bibliothek der Südbremse zieht um
- 11 Indischer Minister besuchte MWM
Exotische Gäste an MWM-Motoren sehr interessiert
- 12 Bremse gut – alles gut
- 13 Begrüßung des 3000. MWM-Belegungsmitglieds
- 14 Kurznachrichten
- 15 Unsere Jubilare
in memoriam Josef Forsbach
- 16 Kuriose Geschichten um die erste Eisenbahn

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLICHTUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

Will G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weißenstephaner Straße
Telefon: 448307

sagte Dr. Ehard, als er dem Bayerischen Landtag die Nachricht vom Tode des Kronprinzen Rupprecht bekanntgab. „Wir empfinden den Hauch einer geschichtlichen Stunde... Eine große Tradition, die in der Person des Kronprinzen noch einmal sichtbar geworden war, wird zur Vergangenheit.“

„Nach Stunden nach Bekanntwerden des Ablebens von Kronprinz Rupprecht läuteten die Glocken des Landes, und die Kirchen füllten sich mit Trauernden, die für den Toten beteten“... schrieb die „Welt“ in ihrem Nachruf.

Und weiter sagte Dr. Ehard: „Der Verstorbene hat Hochachtung und Ehrfurcht bei jedermann genossen – ohne Unterschied der Parteien.“ Dieser letzte Satz über den großen Toten erscheint uns besonders bemerkenswert, denn leider selten nur kann er ehrlich und mit reinem Gewissen am Grabe eines Menschen von Rang und Namen, eines Prominenten, ausgesprochen werden.

Dieses schöne Wort bedeutet, daß auch ein Mensch von Rang und Namen ein Leben führen kann, von dem Weisheit und Güte ausstrahlen. Die Versuchungen der Macht sind in vielerlei Gestalt auch an Rupprecht herangetreten. Aber er hatte den Versuchungen widerstanden. So ist sein Bild rein und klar geblieben und wird auch weiterhin ungetrübt bleiben.

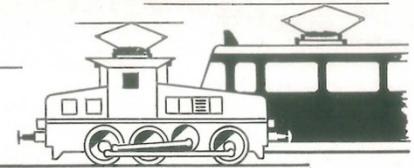
Als Rupprecht als Generalfeldmarschall im ersten Weltkrieg eine Heeresgruppe führte, setzte er sich als einer der ersten deutschen Heerführer für einen Frieden unter Verzicht auf jegliche Annektionen fremden Gebietes ein. Das zeugte von gesundem politischen Menschenverstand, wie ihn andere Heerführer leider vermissen ließen. Als Rupprecht nach dem Kriege in sein Land heimkehrte, war die Krone verloren. Er wurde Privatmann. Aber wie alle Wittelsbacher blieb er ein königlicher Mäzen, ein Liebhaber der schönen Künste, ein Sammler von anerkanntem Ruf. Hitler, der sich gerne das große Ansehen, dessen sich Rupprecht überall in Bayern erfreute, zunutze gemacht hätte, stieß auf kühle Ablehnung. Und als Deutschland ein Land der Unfreiheit wurde, ging Rupprecht ins Ausland. Die Spürhunde suchten ihn, aber faßten ihn nicht. So blieben ihm gottlob die Demütigungen und Leiden erspart, denen einige seiner Angehörigen ausgesetzt waren. Man sollte es nicht vergessen, daß die letzte Kronprinzessin von Bayern an den Folgen ihrer im KZ erduldeten Entbehrungen sterben mußte...

Das Schicksal wollte es nicht, daß dieser feine und kluge Aristokrat noch einmal Macht ausübte. Vielleicht war es gut so, denn noch keiner, der die Macht gebrauchte, konnte der Gefahr entgehen, sich irgendwann einmal die Hände zu beschmutzen. Der Weg vom Gebrauch der Macht zu ihrem Mißbrauch ist sehr kurz.

Vielleicht wäre Rupprecht, der stets ein königlicher Demokrat war, auch ein guter Herrscher geworden – wer kann es wissen? Wir wollen aber dem Schicksal dankbar sein, daß Rupprecht uns allen ein Beispiel geben durfte, wie ein Mensch, auch in einer Zeit großer Umwälzungen und Erschütterungen, mit Würde und in bewundernswerter Haltung leben kann. Rupprecht von Bayern durfte die Krone aus Gold nicht mehr tragen. Er war jedoch gekrönt vom Adel des Geistes und trug zeit seines Lebens die unsichtbare Krone edlen Menschentums. Und aus diesem Grunde wird er, während sein sterblicher Leib in der Königsgruft der Theatinerkirche bei uns in München ruht, im Herzen vieler Menschen als ein hohes, liebenswertes Vorbild lebendig bleiben.

Der 5000. Kompressor

für Schienenfahrzeuge



Die Knorr-Bremse Mannheim hat im Juni dieses Jahres den 5000sten Kompressor für Schienenfahrzeuge ausgeliefert. In Anbetracht dieser erfreulichen Tatsache soll die Gelegenheit wahrgenommen werden, auch einmal über das Gebiet „Kompressoren“ zu berichten.

Wozu ein Kompressor?

Die Knorr-Bremse baut Kompressoren für Schienen- und Straßenfahrzeuge. In dieser Betrachtung soll jedoch nur von dem Arbeitsgebiet „Kompressoren für Schienenfahrzeuge“ gesprochen werden, also von solchen auf elektrischen Lokomotiven und Diesellokomotiven, an Diesellokomotiven und Straßenbahnwagen.

Kompressoren erzeugen die Druckluft, die von den Druck-

luftverbrauchern benötigt wird, z. B. von Bremsen, Signaleinrichtungen, Sandstreuanlagen, Druckluftapparaten für Getriebesteuerungen und dgl. mehr. Der Antrieb der Kompressoren erfolgt bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch Gleich- und Wechselstrommotoren, bei Dieselfahrzeugen durch direkten Antrieb oder durch eine Keilriemenübertragung vom Dieselmotor. In vielen Fällen wird auch beim Dieselfahrzeug der Kompressor mit Hilfe eines Elektromotors angetrieben; der notwendige Strom wird dann einer Batterie entnommen.

Die aus der Atmosphäre über einen Filter angesaugte Luft wird im Kompressor auf einen bestimmten gewünschten Druck verdichtet und dann über ein Rückschlagventil und einen Ölabscheider in die Luftbehälter gedrückt. Das Rückschlagventil verhindert das Rückströmen der Druckluft zum Kompressor sobald dieser abgeschaltet ist oder in Leerlauf läuft. Der Ölabscheider hat die Aufgabe, die Druckluft zu entfeuchten und zu entölen. Die Behälter dienen als Vorratsraum zum Speichern der Druckluft für die Luftverbraucher.

Die Förderung der Druckluft wird automatisch geregelt. Bei einer festgelegten Druckhöhe wird der Kompressor abgeschaltet oder auf Leerlauf umgestellt. Sinkt der Druck in den Behältern durch die Druckluftverbraucher unter eine bestimmte Höhe, so wird der Kompressor automatisch wieder eingeschaltet oder die Leerlaufeinrichtung wird außer Betrieb gesetzt. Bei Kompressoren mit Elektromotor werden hierzu elektro-pneumatische Druckschalter und bei Kompressoren, die gemeinsam mit dem Dieselmotor laufen, Leerlaufeinrichtungen verwendet.

Der erste Start!

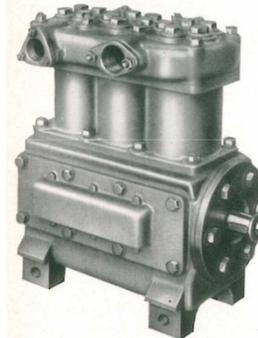
für den Wiederaufbau des Kompressorengebietes erfolgte im Herbst des Jahres 1946 in München. Die Sichtung des aus Berlin geretteten Filmarchivs ergab leider, daß gerade für den Kompressorensektor die technischen Unterlagen recht unvollständig waren. Nur dadurch, daß uns die Deutsche Bundesbahn und andere alte Kunden in entgegenkommener Weise vollständige Kompressoren, Motoren, Einzelteile und Zeichnungen unserer früheren Berliner

Fertigung zur Verfügung stellten, konnten die vorhandenen Lücken ziemlich schnell wieder geschlossen werden. Es muß in diesem Zusammenhang aber auch erwähnt werden, daß unsere Konstrukteure monatlang zur Verfügung gestellte Kompressoren selbst demontieren und viele Teile in mühseliger Arbeit rekonstruieren mußten, bis das erste Bild wieder vollständig wurde.

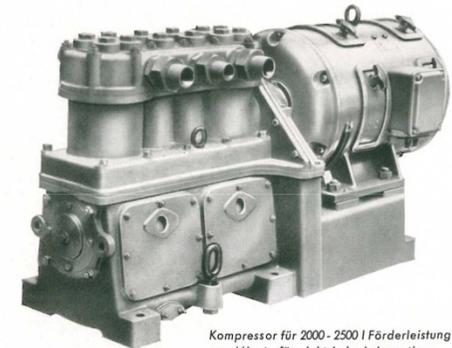
Da der Betrieb der Südbremse und auch die Konstruktionsabteilung der Knorr-Bremse in München zu dieser Zeit mit den in Gang zu bringenden vielen Bremsapparaten mehr als voll ausgelastet waren, wurde das gesamte Kompressorengebiet mit seinen Antriebsmaschinen und Zubehörapparaten technisch, kaufmännisch und fertigungsmäßig nach Mannheim verlegt. Die Motorenwerke Mannheim stellten uns dort das 3. Stockwerk des Verwaltungsgebäudes zur Verfügung, wo dann mit dankenswerter Unterstützung der Betriebsleitung der Motorenwerke schnell ein technisches Büro und kurze Zeit später eine kaufmännische Abteilung ihren Betrieb aufnehmen konnte.

Wir hatten damals an den Bau von insgesamt drei Kompressorentypen für elektrische Lokomotiven, für Diesellokomotiven und elektrische Triebwagen gedacht. Auf Drängen zahlreicher früherer Kunden des In- und Auslandes haben wir dann jedoch im Laufe der Jahre unser Fabrikationsgebiet durch verbesserte frühere Berliner Bauarten und Neukonstruktionen wesentlich erweitert und können so allen berechtigten Forderungen und Wünschen unserer Kundschaft entgegenkommen und auf dem in- und ausländischen Markt konkurrenzfähig bleiben.

Die Deutsche Bundesbahn, die westdeutsche Braunkohlen-Industrie, viele Zechen, Schnellbahnen, zahlreiche Kleinbahnen und Straßenbahnen verwenden heute nur Knorr-Kompressoren, ja sie schreiben unsere Bauarten vielfach schon bei Neubeschaffung von Fahrzeugen vor – ein gutes Zeichen für die Güte unserer Fabrikate, aber auch für die Treue unserer Kundschaft.



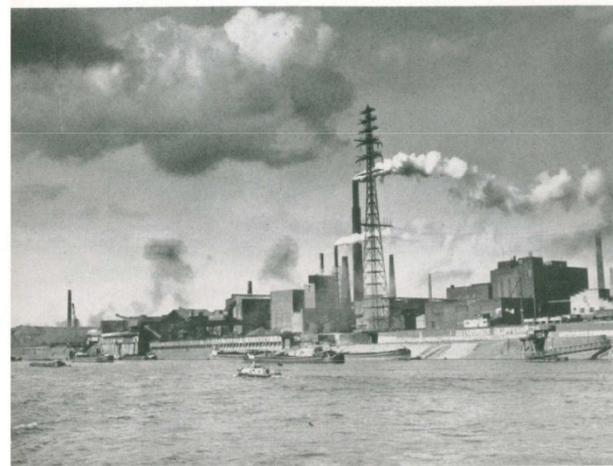
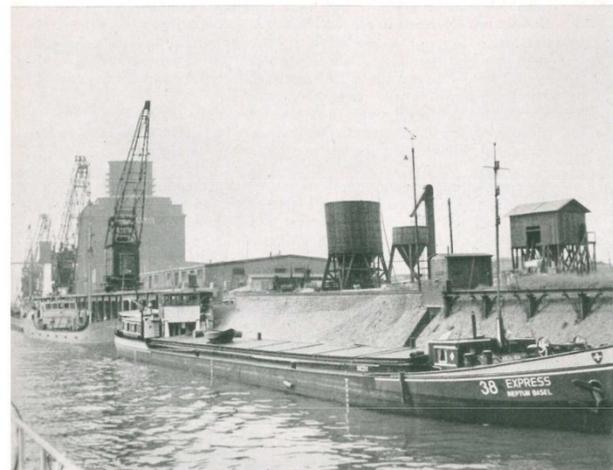
Kompressor für 800 l Förderleistung pro Minute für Diesellokomotiven (Antrieb durch Keilriemen)



Kompressor für 2000-2500 l Förderleistung pro Minute für elektrische Lokomotiven (Antrieb durch Elektromotor)

Der jetzige Auftragsbestand ist als sehr gut zu bezeichnen und die Weiterentwicklung des Verkaufsgeschäftes kann optimistisch angesehen werden. Unabhängig von dieser günstigen und nicht vorausgesehenen Entwicklung wird in Mannheim laufend an Neukonstruktionen weitergearbeitet und auf dem Versuchsfeld die Möglichkeit der Verbesserung vorhandener Maschinentypen angestrebt.

Heinz Lischke, München



DAS TOR AN

Es gibt ein Gebiet, über dem ständig ein Schleier von Asche, Dampf, Rauch und Ruß liegt, ein Gebiet, von dem die Menschen an vielen Tagen die Sonne nur als matte Scheibe am Himmel wahrnehmen können. Auf dieses Gebiet gehen 60% aller Verunreinigungen der bundesrepublikanischen Luft nieder – das sind 600 000 Tonnen Staub, Ruß und andere industrielle Rückstände im Jahr... Es gibt ein Gebiet, in dem die Nacht erhellt wird von den Feuern der Hochöfen, ein Gebiet, da gehen die Städte ineinander über, und jede dieser Städte – 19 an der Zahl – ist eine Großstadt... es ist das Ruhrgebiet, genannt nach einem schmalen Fließchen, das im Sauerland entspringt und bei Duisburg in den Rhein mündet.

Duisburg – das ist die Stadt des Eisens und der Kohle, das Zentrum des größten europäischen Industriegebietes. Duisburg – das ist die Stadt mit der längsten Werkstraße der Welt, das ist die Stadt der größten Binnenhafenanlage Europas, den Duisburg-Ruhrorter-Häfen. Eine Stadt der Superlative? Es scheint so.

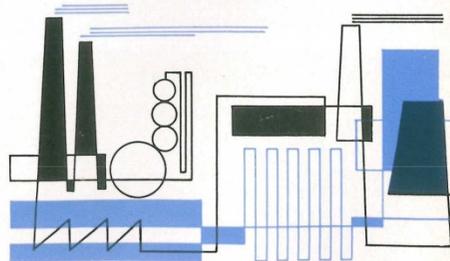
Duisburg – Stadt der Häfen und Werften. Hier schneiden sich Rhein, Ruhr und Rhein-Herne-Kanal, und diese drei Wasserstraßen zusammen bilden die Verbindung zwischen den Bodenschätzen Nordrhein-Westfalens und den Industrieunternehmungen in aller Welt.

Uns scheint, Europas größter Binnenhafen ist eine Besichtigung wohl wert... so möchten wir Sie denn zu einer kleinen Hafenundfahrt einladen. Aber nehmen Sie sich Zeit – wir haben immerhin 20 Hafenbecken zu befahren, die allein schon eine Uferlänge von 44 km haben – die Rheinreederei selbst nicht miteingerechnet!

Insgesamt 47 556 Schiffe sind im vergangenen Jahr hier eingelaufen. Darunter nehmen die Selbstfahrer den ersten Platz ein, – es folgen die Kähne, die Schlepper und die Rheinschiffe. Sie bringen Salze, Mineralöle oder Hölzer und verladen Kohlen, Erze oder Eisenwaren. Und der Gesamtumschlag? Rund 13 Millionen Tonnen!

Sehen Sie nur die Kräne mit ihren automatischen Greifern, die Verladebrücken, Förderbänder, Kipper – und die Berge von Schrott! Das ist Duisburg. Die häuserhohen Kaimauern, die Werften, Hallen und die Hochöfen im Hintergrund.

Vor den Häfen, auf dem Rhein, ist jetzt Hochbetrieb. Schleppdampfer, Kohlenkähne, Schraubendampfer und Öltanker befahren diese größte Werkstraße der Welt, die 30 km lange Duisburger Rheinfront. Hier weht ein internationaler Wind! Die meisten Schiffe sind Holländer; 50% fahren unter der rot-weiß-blauen Fahne. Dann folgt



ZUM MEER UNSERM GRÖSSTEN STROM

Deutschland mit 26%, Belgien mit 15%, Frankreich mit 5% und schließlich die Schweiz mit 4%. Und wenn Sie die Namen der Schiffe lesen, können Sie vielfach auf die Nationalität schließen: Holländer und Deutsche taufen ihre Schiffe gern auf Mädchennamen, Schweizer ziehen Namen ihrer heimatlichen Berge vor, und die Franzosen gar lassen ihre Literatur schwimmen. Ein „Pascal“ und ein „Molière“ sind keine Seltenheit.

Achten Sie nur gut auf die Fahnen, und besonders auf die kleinen Fähnchen oben am Mast – Sie werden vielen Schiffen begegnen, die unter einer kleinen, uns wohl bekannten Flagge fahren: dem blau-weißen MWM-Wimpel! Diese Duisburg-Ruhrorter-Häfen sind ja ein Schwerpunkt der Binnenschiffahrtsversorgung mit MWM-Motoren.

Wie oft sieht man hier Motor-Schleppschiffe, fünf, sechs wer beladene Kähne hinter sich herziehend mit stampfenden und zitternden Motoren den Rhein heraufkriechen... am Mast den lustig flatternden MWM-Wimpel. Auch selbstfahrende Frachtschiffe gehören zu dem bewegten Bild auf dem Rheinstrom. Viele dieser Schiffe sind mit Dieselmotoren der Mannheimer und Münchner Fabrikation ausgerüstet.

Dort ist die „Olinsel“. 40 000 cbm Öl lagern in den blitzenden silbrig-weißen Riesenbehältern! Von hier aus führen Ölleitungen zu den einzelnen Raffinerien und Hydrierwerken.

Unsere Hafenundfahrt ist an der „Schifferbörse“ beendet, dem internationalen Treffpunkt aller am Frachtgeschäft beteiligten Kreise der Rheinschiffahrt. Hier in der Schifferbörse am Ruhrorter Damm werden Befrachtung und Schleppaufträge börsenmäßig ausgehandelt.

Sie sehen etwas angegriffen aus nach unserer Rundfahrt... nun, das macht das rastlose Treiben dieser geräuscherfüllten Stadt, dieser Stadt, die so deutlich das Gesicht der Arbeit zur Schau trägt, wie wohl keine andere sonst. – Sie starren in die schlammigen, grauen Fluten, Sie blicken traurig zum rauchigen Himmel auf... ich weiß, Sie denken an Ihre stillen glasklaren Bergseen und den sonnigen blauen Himmel darüber, Sie denken an die kieferrummteten Havelseen Berlins, und Sie können sich ein Leben hier, im Kraftzentrum der europäischen Schwerindustrie, nicht vorstellen... Doch glauben Sie mir: es gibt Menschen, viele Menschen, die niemals mit Ihnen tauschen würden, denen ein Leben ohne den kraftvollen Rhythmus der Arbeit an Rhein und Ruhr, ohne Hochöfen und Werften, ohne Hütten und Zechen nicht lebenswert erscheint.





„Ohne Befund“

REIHENUNTERSUCHUNG
BEI KNORR- UND SÜDBREMSE



Es scheint merkwürdig, daß noch kein Historiker auf die Idee gekommen ist, die guten und bösen Zeiten danach zu ordnen, ob zu allen Tageszeiten irgendwo Leute Schlange stehen oder nicht. Jeder wird zugeben, wenn er sich an die Jahre vor der Währungsreform erinnert, daß Schlangestehen eigentlich ein Charakteristikum für schlechte Zeiten ist. Wo also, ihr Geschichtsschreiber, bleibt diese einfachste aller Einteilungen? Suche vergebens – Aufgliederung stimmte nämlich nicht. Es bilden sich auch in durchaus normalen Zeiten Schlangen, sogar in

vorn“, mußte die betreuende Ärztin 2048mal sagen. Und ohne Aufenthalt liefen die Filme ab, die sozusagen unser Innenleben festhalten und es den Ärzten bloßlegen, die später an die Auswertung der Filme gehen. Und in diesem Falle zeigte wohl jeder ganz gern und ohne Scheu, was in ihm vorgeht. Denn die Durchleuchtung wird ja nicht zum Spaß vorgenommen, – eventuelle Krankheitserscheinungen sollen beizeiten entdeckt werden. Daß dies besonders für die Tuberkulose zutrifft, ist ja allgemein bekannt, auch, daß durch



Heute ist das Röntgenverfahren aus der Medizin überhaupt nicht mehr wegzudenken; innere Erkrankungen, Unfallverletzungen, die früher unweigerlich den Tod gebracht hätten, können geheilt werden. Schade, daß wir dem Onkel Doktor beim Durchleuchten nicht über die Schulter sehen können; es ist schon aufregend, wenn man zum ersten Male bei einem Patienten das Knochengestüst sieht, wenn man beobachten kann, wie das Herz unermüdlich schlägt, wie das zarte Gewebe der Lungen sich ausdehnt. Sogenannte „Schatten“ würde aber der Laie gar nicht bemerken, selbst wenn sie vorhanden wären. Es gehören nämlich sehr viel Übung und Erfahrung dazu, auf den ersten Blick Dinge zu sehen, die beim Patienten etwa nicht in Ordnung sind.

Wir wollen nicht vergessen, dem Onkel Doktor ein „Danke schön“ zu sagen, denn das Röntgen ist eine anstrengende Sache. Achtzig Durchleuchtungen hintereinander sind die äußerste Leistung; bei mehr versagen die Augen. In unserem Falle, wo ein Film abfiel, fällt also diese Hauptarbeit erst nachträglich an.

Es sei hier gleich erwähnt, daß im September eine Untersuchung für die etwa 300 Nachzügler, Krankgemeldeten oder Urlauber stattfindet, so daß jeder Kollege, der beim ersten Male nicht dabei war, die Möglichkeit hat, sich dann röntgen zu lassen. Und für die Münchner Belegschaft noch folgender Hinweis: Es kann immer eine kostenlose Durchleuchtung bei der Tuberkuloseberatungsstelle, Schwanthalerstraße 68, vorgenommen werden; in Berlin, Mannheim und Volmarstein gibt es natürlich ähnliche Einrichtungen.

Wir wünschen allen Kollegen das Urteil „ohne Befund“; dann kann jeder beruhigt nach Hause gehen.

Gunhild Sommer, München



Der neue Sanitätsraum nach der Renovierung

Dreierreihen, schön in Ordnung gehalten durch beruhigende Zurufe. Davon hätte sich jeder überzeugen können, der am 20./21. Juni ins Werksgelände der Südd. Bremsen AG. gekommen wäre, – die Belegschaften der Südbremse und Knorr-Bremse GmbH. warteten darauf, geröntgt zu werden. Bei genauerem Hinschauen hätte dieser Besucher gesehen, daß neben dem Eingang zur Sanitätsstation ein grauer geschlossener Wagen stand mit der Aufschrift: „Regierung von Oberbayern – Röntgenschirmbildstelle.“ Fünf Autos von dieser Sorte fahren täglich in Oberbayern von Betrieb zu Betrieb, um die Werkstätten zu röntgen. Bei uns dauerte die Aktion eineinhalb Tage, und in dieser kurzen Zeit kamen 2048 Leute unter den Schirm. „Einatmen, Luft anhalten, Schultern nach

Früherkennen eine Frühbehandlung und damit weitgehende erfolgreiche Bekämpfung dieser Seuche ermöglicht werden kann. Die „Schwindsucht“, wie sie früher hieß, ist auch die einzige Krankheit, bei der wirklich alle Kosten vom Staate getragen werden. Der Betrieb geht zum Durchleuchten – eine Selbstverständlichkeit. Aber seit wann? 1895 entdeckte eigentlich durch Zufall Röntgen die X-Strahlen. Ein Mediziner sagte einmal von seiner Entdeckung: „So findet auch ein blindes Huhn einmal ein Körnchen – aber es muß fleißig picken.“ Und das sollte man nicht übersehen, das fleißige Picken! – Die Möglichkeit zum Durchleuchten mit Hilfe der X-Strahlen wurde 1912 entwickelt, und bis zur praktischen Auswertung dieser Erfindung in modernem Umfang vergingen auch noch 10 Jahre.

Volmarsteiner Lehrlinge

Mit Hummel-Hummel quer durch Hamburg und die Lüneburger Heide

Mitten in der tiefsten Nacht, nämlich um 2 Uhr, herrschte am 23. Juni vor dem Werkseingang der KBV ein reger Betrieb. Junge Menschen drängen sich vor zwei Reisebussen. Ein geschäftiges Einteilen ist im Gange – 25 Lehrlinge, darunter 2 Musiker für je einen Autobus. Um 2.30 Uhr ist alles startklar und 50 Lehrlinge mit ihren Begleitern und den Proviant-Paketen sind verstaubt zur Fahrt nach Hamburg. Die Busse setzen sich in Richtung Autobahn/Kamen in Bewegung. Es will so recht noch kein Gespräch entstehen, denn alle haben in Erwartung der kommenden Eindrücke und des frühen Weckens wohl keinen ausreichenden Schlaf gefunden und müssen sich erst richtig die Augen reiben. Gegen 5 Uhr morgens beginnt es dann hell zu werden, und damit werden die Lebensgeister lebendig, zumal sich ein herrlicher Sommertag anmeldet. Ein Musikus versucht seiner Handharmonika ein paar Töne zu entlocken ... und siehe da, die Müdigkeit ist wie weggeblasen, ein frisches Lied ertönt aus 25 Kehlen. Inzwischen ist die Autobahn erreicht, und es geht in schnellem Tempo Richtung Hannover. Gegen 7 Uhr meldet sich der Magen, und bei einer Auto-Ausfahrt heißt es: „20 Minuten Frühstückspause.“ Ein feudales Frühstück wird aus der Hand serviert: 1 Stück Wurst, 1 Scheibe Brot und 1 Flasche Coca. Nach kurzer Rast heißt es weiterfahren, denn in Hamburg werden wir um 10 Uhr zu einer Stadtrundfahrt erwartet. Die Autobahn verlassen wir in Hannover, und es geht über Walsrode direkt auf Hamburg zu. Um 10.15 Uhr ist unser erstes Ziel erreicht. Unsere beiden Führer für die Stadtrundfahrt sind rasch zur Stelle und werden mit einem kräftigen „Hummel-Hummel“ begrüßt. Nach einleitenden Ausführungen über die Bedeutung Hamburgs, das von Karl dem Großen gegründet, aber erst im 19. Jahrhundert mit Beginn der transozeanischen Schifffahrt Welthafen wurde, beginnt die Besichtigung.

Die Innenstadt mit ihren riesigen Markthallen macht einen gewaltigen Eindruck. Die Rundfahrt geht vom Jungfernstieg am Hotel „Vierjahreszeiten“ vorbei, um die herrliche Binnen- und Außen-Alster herum, über Harvestehuder Weg zum Uhlenhorster Fährhaus. Von hier bietet sich ein wunderbarer Blick auf den Rathausturm und die Michaelskirche, die der Hamburger kurz „Michel“ nennt. Durch die Altstadt fahren wir dann zu dem 450 m langen Elbtunnel, der die beiden Elbufer miteinander verbindet und dessen wohlige Kühle und gewaltige Ausmaße einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Die hieran anschließende Hafenrundfahrt von den St. Pauli-Landungsbrücken wird für alle ein unvergessliches Erlebnis bleiben. Wir sind erstaunt, daß trotz der starken Zerstörungen sich ein einiges Leben und Treiben in den einzelnen Hafenbecken entwickelt. Auf den Werften sind Schiffe aus aller Herren Länder zu sehen.

Nach glücklicher Landung und einem nochmaligen Blick über das Hafengebiet mit seinen flinken Barkassen bestiegen wir wieder unsere Busse, um als nächstes Ziel dem Hagenbeck'schen Tierpark in Stellingen einen Besuch abzustatten. Die Größe und Naturhaftigkeit dieses Parkes setzt alle in Erstaunen. Jetzt geht es dem Endziel des ersten Tages zu, und zwar der Jugendherberge in Winsen an der Luhe. Dieses niedersächsische Städtchen ist in seiner Ruhe und Behaglichkeit so recht ein Gegenstück zum regen Leben und Treiben der Hansestadt Hamburg, und die kleine, saubere Jugendherberge wird von unseren durch so viele neue Eindrücke ermüdeten Lehrlingen dankbar begrüßt. Es dauert auch nicht lange, da hat sich die Jugend ausgetobt und liegt in Morpheus Armen.

Am Morgen des 24. Juni ist um 8 Uhr Wecken; der Wettergott hat für uns wieder sein bestes Wetter bereit. Es duftet nach frischen Brötchen und heißem Kaffee; in kurzer Zeit haben 50

hungrige Lehrlinge das Frühstück verzehrt. Nach einem lustigen Abschiedslied für die Herbergsmutter setzen sich die Busse in Bewegung – Richtung Lüneburger Heide. Dem Zauber der Heidelandschaft kann sich niemand verschließen – Birken und Wacholderbüsche stehen an zwar schmalen, aber außerordentlich gepflegten Straßen. Die Heide ist nicht etwa in ihrer ganzen Ausdehnung mit Heidekraut bestanden, vielmehr gibt es meilenweite Wälder, Wiesen und fruchtbare Felder. Vor allem Korn und Kartoffeln werden in großem Maßstab angebaut. Kleine Höfe liegen versteckt in Eichenkamen, aber auch prächtige alte niedersächsische Bauernhäuser mit Strohdächern, deren Giebel meist ein Pferdeschädel ziert, sind häufig zu sehen.

Wir erreichen gegen Mittag Soltau, das Ausgangspunkt vieler Wanderstrecken in die Heide ist; eine Heidebahn verbindet Soltau mit Lüneburg. Nach einem kräftigen Mittagessen geht unsere Reise heimwärts über Hannover und Autobahn zurück bis Wittbräucke. Hier wird das Abendbrot eingenommen und danach nochmals Rückblick gehalten über das, was wir in diesen zwei Tagen erlebt haben:

Vom Welthafen der Hansestadt Hamburg über eines der landschaftlich schönsten Gebiete unserer Heimat, der Lüneburger Heide.

Nach glücklicher Heimkehr war die einmütige Ansicht: „An diese Fahrt werden wir uns immer gern erinnern!“



W. Brinkmann, Volmarstein



das neue SPANIEN

Da Spanien als Reiseland immer mehr Freunde gewinnt, haben wir unseren langjährigen Vertreter in Spanien, Don Jaime Fuster, um einen Bericht über dieses interessante Land gebeten. Hier ist er.

Aus den entferntesten Gegenden der Welt kommen heute täglich wachsende Ströme von Touristen nach Spanien. Teils sind es Geschäftsleute, ermüdet von der Arbeit, die einmal Pause machen und gleichzeitig unsere Städte kennenlernen wollen, oder es sind Pilger, die den Frieden heiliger Stätten suchen. Es sind Studenten und Schriftsteller darunter oder Touristen, die die Reise nur des Vergnügens willen unternehmen, das eben eine Reise stets bietet. Es sind auch müde Millionäre, die die liebliche, sonnendurchflutete Ruhe von Malaga, der Costa Brava oder Mallorca suchen. Die Verschiedenartigkeit der Besucher, die sich von spanischen Städten und der spanischen Landschaft angezogen fühlen, spiegelt deutlich das große Interesse wider, das jenseits unserer Grenzen allmählich für die Vielfalt der Anziehungspunkte erwacht, die Spanien seinen Besuchern zu bieten hat. In welchem anderen Lande findet der Reisende dieses Zusammenspiel von Anmut und Farbe wieder, das für das ganze Spanien so charakteristisch ist? Licht und Schatten, hier Steppe, dort kultivierte Gärten, hier See, dort das Gebirge — das Zarze und das Starke liegen eng beieinander. Die prähistorischen Funde von Altamira, die Spuren römischer Zivilisation in Segovia, Tarragona und Merida, die Spuren der Araber in Andalusien und den Mittelmeergebieten — an jedem dieser Plätze können sich Gläubige versammeln zum Gebet unter den bunten Glasfenstern der Kathedralen oder in der tiefen Stille alter Tempel; der Student kann dem kulturellen Leben einer Stadt in den geistigen Bestrebungen zahlreicher Universitäten und deren vielfältiger Einrichtungen nachgehen.

Die Schönheiten der spanischen Landschaft

Es gibt viele Reisenden, die nur zu dem Zweck zu uns kommen, die Schönheiten zu bewundern, die ihnen unser Land zu bieten hat; die reizenden Flußmündungen, die Landschaft Asturiens, das Gebirge, das Kastiliens Balkon zum Atlantik darstellt, die Täler der Pyrenäen — tatsächlich die „spanische Schweiz“ — Katalonien, dieses fröhliche, lebhaft, ungemün fließige und gleichzeitig so romantische Land; Kastilien, unfruchtbar und herb, aber trotzdem die ewige Alma Mater unserer Heimat; die Mittelmeergebiete, hell und farbenbunt, und schließlich Andalusien, die Heimat des ewig lebendigen Wortes vom Tamburin-Spanien, wo sich Stierkämpfer, Zigeuner, Flaneure mit einem Degen im Gürtel und die üblichen Touristenströme in den Straßen



miteinander vermengen. Maurice Barrés hat einmal von Spanien das Wort geprägt: „Ich kenne kein anderes Land, wo das Leben so würzig ist!“

Doch heute wollen wir weder von der spanischen Landschaft noch von seinen Städten und Bauwerken, weder vom Eskorial noch von Toledo, Aranjuez, Avila, Santiago, La Granja oder Granada sprechen, nicht von Spaniens Volksfesten, den Johannisfeuern von Valencia, den Pilgerumzügen oder der Karwoche oder den Stierkämpfen erzählen, die immer eine unüberwindliche Anziehungskraft auf die Touristen ausüben, ganz gleich, aus welchem Lande sie zu uns gekommen sind. Wir wollen diesmal nicht vom traditionellen Charme und der Gastfreundschaft spanischer Städte reden, wenn immer ein Fremder sie betritt. Nein, heute sprechen wir nicht von dem unsterblichen Spanien, seiner Landschaft, seinen Volksbräuchen, Bauwerken, Festen und anderen charakteristischen Eigenschaften, die nur Spanien zu eigen sind. Wir möchten heute ganz einfach einmal aufzählen, was Spanien den Reisenden der mittleren Vermögensklassen und denjenigen Touristen zu bieten hat, die ohne Vorurteil und mit der Bereitwilligkeit zu uns kommen, rein objektiv die Anstrengungen des spanischen Volkes anzuerkennen, das still und unaufhörlich an dem Wiederaufbau der wirtschaftlichen Struktur seines Vaterlandes arbeitet.

Das wirtschaftliche Bild

Ganz allgemein herrscht die Ansicht vor, daß Spanien ein landwirtschaftlich stark genutztes Land sei. Dies war bis 1939 teilweise zutreffend, doch wenn man dasselbe heute behaupten wollte, so wäre dies anmaßend. Während die Landwirtschaft sich noch nicht ganz von den Rückschlägen erholt hat, die sie während des Bürgerkrieges infolge des Fehlens von Krediten, des Mangels an Pferden und anderem Zugvieh sowie an ausgesuchtem Saatgut usw. erlitten hat, hat auf der anderen Seite die Industrie Spaniens letztlich tatsächlich einen enormen Aufschwung erlebt. Die Folge davon war ein außerordentlich hoher Strombedarf. Die stromerzeugende Industrie hat nun dieses wichtige Problem beseitigen können: wassergetriebene Turbinen- und Kraftanlagen wurden gebaut, darunter ein Kraftwerk, das soviel Energie liefert wie die gesamten, im Jahre 1936 vorhanden gewesenen Kraftwerke geliefert haben.

Transport und Industrie

Auch die Verhältnisse im Eisenbahnwesen ebenso wie die des Landstraßentransportes haben sich erheblich gebessert. Täglich verlassen neue Eisenbahnwagen, Lokomotiven und Güterwagen die Werkstätten in Madrid und Bilbao. Hinzu kommt noch, daß die Autoindustrie einen ganz wesentlichen Faktor in der spanischen Nationalökonomie darstellt, und hier ist eigentlich der allergrößte Fortschritt festzustellen. Zur Zeit werden bei uns Fiat- und Renault-Wagen in Lizenz hergestellt, und gleichzeitig stellt die spanische Firma „National Motor Truck Company“ (etwa: Nationale Motorlastwagen-Ges.) in ständig zunehmendem Maße „Pegaso“-Lastwagen her, die in immer größerer Anzahl auf den spanischen Landstraßen zu sehen sind. Auch DKW-Lastwagen kleineren Typs werden bei uns fabriziert. Um die im Bürgerkrieg zerstörten oder auch verbrauchten Traktoren für die Landwirtschaft zu ersetzen, ist jetzt deren Einfuhr erlaubt, noch immer übersteigt die Nachfrage nach Traktoren die spanische Eigenherzeugung. Eine ständig zunehmende Anzahl unserer Fabriken ist jetzt dabei, ihre Erzeugung durch modernste Maschinen zu verbessern, mit denen sie Fahrzeuge sowie Fahrzeug-Ersatzteile herstellen, — alle unter Garantieleistung. Wenn wir von unserer Motorenindustrie sprechen, dürfen wir bedeutende staatliche Industriewerke nicht unerwähnt lassen, die mit ihren modernen Fabrikanlagen, Hochöfen, Walzwerken usw. geradezu ein Vorbild in ihrer Art sind; aus diesen Werkstätten geht Tag für Tag ein wahrer Strom von Kolben, Motoren und Ersatzteilen aller Art hinaus. Auf den übrigen Gebieten der spanischen Industrie sind die gleichen Anzeichen einer allgemeinen Erholung fest-

zustellen, z. B. in der Schiffbauindustrie, in der Spanien einen bedeutenden Namen auf der Liste der Weltproduktion inne hat. — Auch die Produktion an Kunstfasernstoffen ist auf breiter Basis angelaufen.

Internationaler Handel

Ein anderer recht interessanter Faktor im Leben des heutigen Spaniens ist die Tatsache, daß der spanische Außenhandel seine Basis ständig verbreitert, und zwar sowohl was die Einfuhr als auch die Ausfuhr anbetrifft. In der Reihenfolge der Bedeutung der Ziffern exportieren wir nach England, Frankreich, USA, Argentinien, Italien, Holland, Belgien und Chile und importieren aus England, Brasilien, Argentinien, USA, Italien, Kuba und Deutschland. Auf wirtschaftlichem Gebiet wird das allgemeine Bild hauptsächlich durch das Verschwinden inflationistischer Tendenzen seit Ende des Jahres 1948 geprägt; inflationistische Tendenzen bestanden schon seit 1939 und hatten sich vom Jahre 1945 an ständig verschärft. Heute ist unser Lebenshaltungsindex sehr niedrig; diese Tendenz prägt sich stark aus und macht sich vor allem bei den niedrigen und mittleren Einkommensklassen bemerkbar.

Alltagsleben und Unterhaltung

Im allgemeinen ist das Leben in Spanien durch Fortschritt, Fleiß und unbestreitbares Wohlbefinden gekennzeichnet. Der Reisende, der beispielsweise Madrid besucht und die Stadt von früher her kennt, ist angenehm überrascht von der Veränderung, die überall stattgefunden hat. Die berühmte Gran Via, Madrids „Broadway“, weist neue, prächtige Bauwerke in moderner Linienführung und Konstruktion zu. Das Universitätsviertel, das Studenten aus der gesamten spanisch sprechenden Welt beherbergt hat, braucht heute kein anderes Land mehr um seine Einrichtungen zu beneiden.

Was die Unterhaltungsmöglichkeiten anbetrifft, so bietet Madrid seinen ausländischen Besuchern auf der Gran Via eine ganze Reihe von Lichtspielhäusern und Theatern, die den Anspruch erheben können, die luxuriösesten der ganzen Welt zu sein. Zwei öffentliche Theater, das „Teatro Espanol“ und das „Maria-Guerrero-Theater“, widmen sich der Wiedergabe klassischer Werke, unter denen die Dramen Shakespeares einen breiten Raum einnehmen, während die anderen Theater Komödien, Revuen und nationalspanische Volksstücke, die zur Zeit sich großer Beliebtheit erfreuen, aufführen. Vor „einigen Jahren wurde ein neues, ganz herrliches Varieté eröffnet, das Lopedevaga-Teatro in der Gran Via.

Und dann unser Nationalport, der Stierkampf! Reisende aus aller Herren Länder besuchen die Stierkämpfe, da sie Spanien nicht verlassen möchten, ohne mit eigenen Augen einmal dieses männliche und aufregende Schauspiel gesehen zu haben. Sie sind hingerissen von der Fähigkeit der Stierkämpfer, die Zuschauer durch ihre Tapferkeit zu begeistern, und bewundern die Gewandtheit eines Luis Miguel Dominguin, eines Parrita, eines Manolo Gonzalez oder eines Paquito Munoz, alles altbekannte Kämpfer, oder aber Aparicio und el Litri, die neuen Götter der Arena, die beide kaum 20 Jahre alt sind. Vergnügungssäle und Tanzpaläste, die ebenso luxuriös eingerichtet sind, vervollständigen das fröhliche Bild. Während berühmte Kapellen aufspielen, können sich die Menschen hier nach des Tages Last und Mühen erholen und Boogie-Woogie, Samba oder andere moderne Tänze tanzen.



Sport ist in Spanien volkstümlich

Die junge spanische Generation zeigt eine ausgesprochene Neigung zum Sport und folgt damit dem Zuge der Zeit. Die jungen Spanier spielen Tennis und nehmen auch an Weltauscheidungskämpfen teil. Sie schwimmen, spielen Fußball und Rugby, boxen und veranstalten Pferde- und Windhundrennen. Pferderennen finden im Frühjahr und Herbst sowohl in Madrid als auch in La Zarzuela und im Sommer in San Sebastian statt. Und da stets erstklassige ausländische Pferde teilnehmen, können nutzbringende Vergleiche zwischen spanischem Pferdematerial und den von der Gesellschaft zur Förderung der Pferdezucht eingeführten Pferden gezogen werden.

Fußball ist der am weitesten verbreitete Sport im Freien und ist in Spanien bereits „naturalisiert“. Dieser Sport hat eine große Menge Anhänger und Zuschauer, die eifrig die Vervollkommnung ihrer Lieblingsmannschaft und deren Stand in der Tabelle um die Meisterschaft und den Landespokal verfolgen. In allen größeren Städten und insbesondere in Barcelona sowie im Chamartin-Stadion haben wir prachtvolle Fußballplätze; letzteres gehört dem Klub „Royal“ in Madrid und ist trotz seines Fassungsvermögens von 120 000 Zuschauern an Tagen wichtiger Ausscheidungskämpfe noch zu klein.



In der vorstehenden kurzen Beschreibung haben wir versucht, dem Leser ein wahrheitsgetreues, wenn auch unvollkommenes und flüchtiges Bild des wirklichen Spaniens zu geben. Jemanden kennen heißt ihn lieben. Sollte es uns gelungen sein, daß Sie uns nun etwas besser kennen, so wäre damit unser Zweck erreicht.

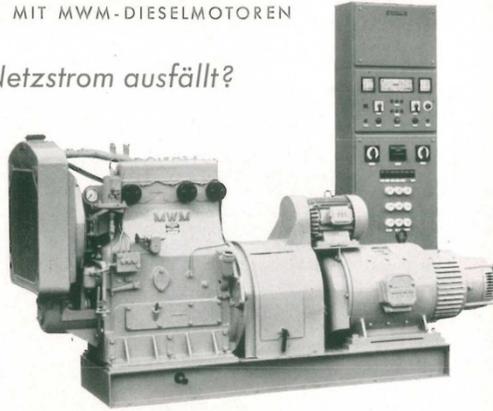
Don Jaime Fuster, Madrid

Was geschieht, wenn plötzlich der Netzstrom ausfällt?

„... und plötzlich ging das Licht aus ...“ sang die Jugend den Tanzschlager beim Erntefest. Bums! Da ging es wirklich aus. Kreischen und Lachen natürlich; denn paarweise verbrachte jugendliche Zweisamkeit hat die Dunkelheit wohl noch nie als unangenehme Störung empfunden. Man erträgt gern – wenn es sein muß – Stunden, bis der Netzstrom wiederkommt.

Aber da gibt es ernstere Momente, in denen Leben oder Tod vom sichtgebenden Licht abhängen. Da müht sich ein Arzt im Operationsaal, den sprichwörtlichen „seidenen Faden“ zu erhalten, an dem das Dasein seines tief in der Narkose versunkenen Patienten hängt. Man wagt sich gar nicht vorzustellen, daß in der entscheidenden Sekunde plötzlich das Licht ausgehen könnte! Und doch kommt es natürlich vor. Aber in all den Einrichtungen des öffentlichen Lebens, die dem Schutze und der Sicherheit dienen, schaltet sich beim Ausbleiben des Netzstroms automatisch in Sekundenbruchteilen die Schnellbereitschafts-Notstromanlage ein.

Von einem Dieselmotor wird sie betrieben. Es ist eines der so vielseitigen Anwendungsgebiete des MWM-Dieselmotors, weit verbreitet schon in Deutschland und ebenso in den Exportländern bewährt. Die vollautomatischen MWM-Diesel-Schnellbereitschaftsanlagen übernehmen in der kurzen Anlaufzeit von nur 2 Zehntelsekunden bei Netzausfall die Stromversorgung. Auf der Messe in Hannover fand eine solche 27,5 kVA-Anlage mit dem MWM-Motor KDW 415 D (unser Bild) außerordentliche Beachtung. Fachleute von Telegraphenämtern, Krankenhäusern, Hotels, Lichtspielhäusern, Kaufhäusern und Fabrikbetrieben, Beauftragte künftiger Luftschutzvorsorge, von Flugplatzanlagen und des Rundfunks, des Polizei- und Sicherheitswesens überzeugten sich durch Kontrolleinrichtungen von der Zuverlässigkeit dieser segensreichen Notstromanlage. Der Stromerzeuger, ein Drehstrom-Generator, ist mit dem stehenden MWM-Viertakt-Dieselmotor direkt gekuppelt, das Schwungrad läuft frei auf der Diesel-Generator-Welle. Zum Aufbau gehören ferner: ein Drehstrom-



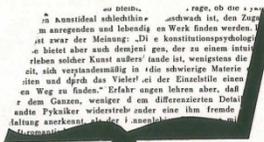
KDW 415 D Schnellbereitschafts-Anlage

Asynchronmotor zum Antrieb des Schwungrads, eine elektrische Magnetkupplung zwischen Schwungrad und Generatorwelle, der Automatikschrank mit allen zum Betrieb der Schnellbereitschaftsanlage notwendigen Schaltgeräten und die 60-Volt-Batterie mit Gleichrichter. Bei Ausfall des Netzstromes bewirkt die Automatik den unmittelbaren selbsttätigen Start der Anlage. Dieselmotor und Generator werden blitzartig hochgerissen, und noch in der gleichen Sekunde übernimmt die Schnellbereitschaftsanlage mit voller Leistung die Stromversorgung. – MWM baut serienmäßig diese Anlagen mit Leistungen von 5 bis 30 kVA und arbeitet bei Bedarf auch die Sonderausführung für höhere Leistungen aus. – Überall im täglichen Leben begegnen wir dem Einsatz der Schnellbereitschaftsanlagen. Wenn wir in der dunklen Stadt die hellerleuchteten Fenster der Krankenanstalten sehen, wenn wir beim Heimkommen vom Kinobesuch hören: „In der ganzen Stadt ist das Licht ausgefallen“ – wovon wir nichts bemerkt hatten, – dann mögen wir daran denken, daß MWM-Dieselmotoren wieder auf einem Gebiet mithelfen, den ungestörten Ablauf notwendiger oder wünschenswerter Lebensäußerungen zu sichern.

JBH, Mannheim



Die Bibliothek der Südbremse zieht um!



Als die Leseratten der Südbremse am Mittwoch, den 17. August, zur vorgeschriebenen Stunde die Werksbibliothek aufsuchen wollten, fanden sie die Tür verschlossen und statt moderner Unterhaltungslektüre, Reisebeschreibungen und Kriminalromane nur ein simples Pappschild vor. Auf diesem stand zu lesen, daß die Bibliothek am gestrigen Tage umgezogen sei, ins Wirtschaftsgebäude, Zimmer 925, Eingang Sanitätsstation.

Diese Tatsache wurde mit Freuden zur Kenntnis genommen. Denn wenn auch der bisherige Raum neben dem Betriebsratszimmer günstiger lag, so war er doch nicht allzu geräumig.

Der neue Raum nun erfüllt wohl alle Erwartungen, die an eine moderne Werksbibliothek gestellt werden: hell gestrichene Wände und Platz genug für alle Bücher und die jeweiligen „Kunden“.

Der Verwalter der Bibliothek, der Betriebsrat, verfügt bis jetzt über rund 1000 Bücher – eine recht stattliche Zahl, wenn man bedenkt, daß diese Bücher seit dem Jahre 1946 angeschafft wurden. (Zwar existierte schon während des Krieges eine Bibliothek, doch stellte sich nach der Kapitulation heraus, daß 90% der damals vorhandenen Bücher ausrangiert werden mußten. Das Interesse an Herrn Hitlers Kampf und Rosenbergs „Mythos“ war verständlicherweise erloschen.)

In der neuen Bibliothek finden wir Thomas Manns „Buddenbrocks“ neben Edgar Wallace „Hexer“, Thor Heyerdahles „Kon-Tiki“ neben Kästners „Das doppelte Lottchen“ – der Leser möge

daraus ersehen, daß tatsächlich für jeden etwas dabei sein dürfte.

Es sei den Leseratten und Wissensdurstigen unter uns hiermit noch bekanntgegeben, daß die Bibliothek an jedem Mittwoch zwischen 14 und 15 Uhr geöffnet ist. Südbremser sowohl als auch Knorrriener können zu diesem Zeitpunkt Bücher nach Wahl entleihen. Die Gebühren betragen wöchentlich 10 Pfennige, Lehrlinge zahlen die Hälfte. Für einige Bücher, deren Anschaffungspreis besonders hoch lag, werden 20 Pfennige erhoben.

Abschließend noch eine besonders nachdrückliche Bitte: Reichen Sie die ausgeliehenen Bücher so bald als möglich wieder zurück! Gegen eine Leihzeit von etwa zwei Wochen sagt niemand etwas – wird ein Buch aber ein Vierteljahr zu Hause behalten, so ist dies nicht nur eine grobe Nachlässigkeit und ärgerlich für die zwei Damen, die sich der Bibliothek angenommen haben, sondern auch im höchsten Grade rücksichtslos gegen andere Leser! Der Sinn einer Bibliothek ist ja schließlich der, möglichst viele Menschen durch gute Bücher zu erfreuen.

Indischer Minister besuchte MWM



Der indische Minister of Public Work Department in Hyderabad, Excellenz Dr. G. S. Melkote, der als indischer Delegierter am Kongreß der International Labour Organization in Genf teilnahm, war von MWM auf Empfehlung des zur Zeit in Bombay weilenden Indienbearbeiters der MWM zu einem Besuch nach Mannheim eingeladen worden.

Der hohe Gast traf Ende Juni in Mannheim ein, wo er von den Vertretern des MWM-Vorstands und der Verkaufsleitung begrüßt wurde. Ein Rundgang durch die Fertigungsstätten, die Konstruktions- und Verkaufsbüros gab dem Minister einen Einblick in Art, Umfang und Bedeutung des vielseitigen Dieselmotorenbaues.

Dr. Melkote interessierte sich insbesondere für die Sozialarbeit, für die betriebliche Nachwuchsförderung und die Fertigungsorganisation, da er freimütig erklärte – zu überblicken vermöge. Er ist von Beruf Mediziner und als solcher gleichzeitig Dekan an der medizinisch-philosophischen Fakultät der Universität in Hyderabad. Als Minister für Öffentliche Arbeiten, der Regierungsaufträge zu beurteilen und mitzuentcheiden hat, zeigte er sich von der Werksbesichtigung sehr beeindruckt.

Vor allem gab er seiner Befriedigung über den Fleiß und die Schaffensfreude der Menschen in der deutschen Wirtschaft, wie er sie überall beobachten habe können, Ausdruck. So nahm er in der Lehrwerkstatt kurz das Wort zu einer Ansprache an die Lehrlinge. Auch in Indien, erklärte Dr. Melkote, helfen junge Menschen am Aufbau des Landes. Dieser Einsatz der Jugend komme besonders in dem bald beginnenden Zweiten Indischen Fünfjahresplan, an dessen Zustandekommen er als Freund Nehrus mitgewirkt habe, zur Geltung.



Der Minister, der eine tiefe Empfindung für landschaftliche Schönheit besitzt, benutzte den Mannheimer Aufenthalt zu einer Fahrt in den Schwarzwald. Wenn er wieder in seine Heimat zurückkehrt sei, meinte er, so nehme er viele Eindrücke aus einem schönen Lande, von regsamen Menschen und technisch hochstehender Industrie mit. Er hoffe, daß sich die in diesen Tagen angebahnten Beziehungen bald noch weiter vertiefen möchten. JHB, Mannheim



EXOTISCHE GÄESTE

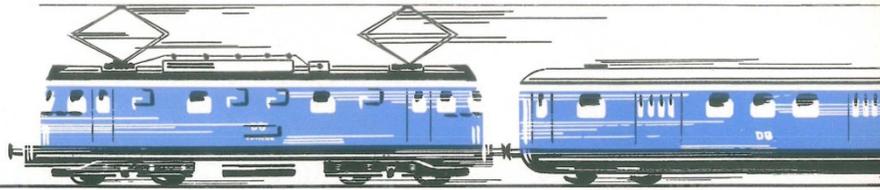
AN MWM-MOTOREN INTERESSIERT

Im Zuge der Vertiefung von Handelsbeziehungen Deutschlands mit aller Welt besuchen in ansteigendem Maße führende Vertreter fremdländischer Wirtschaft die Bundesrepublik und besichtigen Einrichtungen der deutschen Industrie.

Unser Bild zeigt den äthiopischen Landwirtschaftsminister Balambara Mahteme Selassie Wolde Maskal, begleitet von Dr. Wunderlich, dem Landwirtschaftsberater des Kaisers Haile Selassie, anlässlich eines Besuches der Landmaschinenschule Triesdorf. Deren Leiter, Oberstudiendirektor Fischer, erläutert am Schnittmodell eines MWM-Dieselmotors die Wirkungsweise des Dieselantriebes für landwirtschaftliche Traktoren. Die exotische Exzellenz zeigte sich außerordentlich beeindruckt und meinte: „So etwas müßte man an unseren Schulen auch haben!“ – Nun, ein solcher Wunsch wird sich gewiß erfüllen lassen, wenn in ansteigendem Maße, sicherlich auch gefördert durch die Besuchsreise der landwirtschaftlichen Berater des äthiopischen Kaisers, MWM-Dieselmotoren in landwirtschaftlichen Traktoren und Geräten nach Äthiopien geliefert werden. Es ist ja bekannt, daß Kaiser Haile Selassie äußerst fortschrittlich genant ist und seit Jahren seinen großen Rationalisierungsplan zur Hebung des Wirtschafts- und Lebensstandards durchführt. JHB, Mannheim

Foto: Zinnert





Bremse gut – alles gut!

RUND UM DIE NOTBREMSE

Die Hauptargumente, mit der die Deutsche Bundesbahn um ihre Kunden wirbt, sind Bequemlichkeit und Sicherheit – zwei Vorzüge, die nicht von der Hand zu weisen sind. Für die Bequemlichkeit nun kann man garantieren. Mit viel Geld und gutem Willen können die Abteile sauber und behaglich hergerichtet, die Speisekarten abwechslungsreich und jedem Geschmack gerecht und die Schlafwagenbetten blütenweiß und gut gefedert sein, so daß selbst Besitzer eines Mercedes 300 SL für längere Reisen dem Beförderungsmittel Bundesbahn den Vorzug geben. Wer aber garantiert für die Sicherheit? Keiner. Dafür kann leider nicht garantiert werden. Eines jedoch steht fest: man (die Bundesbahn) tut, was man kann. Da gibt es vielerlei Signale, die auf Gefahrenstellen hinweisen und auf die der Lokführer aufpassen muß und komplizierte Vorrichtungen, die selbstständig handeln, wenn er nicht aufgepaßt hat. Da gibt es Bahnbetriebswerke, in der jede Lokomotive nach jeder Fahrt untersucht, gut gepflegt und wieder betriebsfertig gemacht wird. Und da gibt es zuverlässige Bremsen – Knorr-Bremsen, die in dem Kapitel „Sicherheit“ den ersten Platz einnehmen. Aber das wissen wir ja alle selbst. Als Fahrgast sollte man das Bremsen dem Lokomotivführer überlassen; er hat es gelernt. Er allein weiß, wo wann gebremst werden muß, und nur er allein kann mit Hilfe des Selbstreglers so gefühlvoll bremsen, daß niemand zu Schaden kommt. Er sieht auch als erster die Gefahr – so weit sie von vorne droht; von Gefahren hinter seinem

Rücken, in den Wagen zum Beispiel, kann er nichts sehen. Um nun jedem Reisenden das Gefühl zu geben, bei größter Gefahr sofort den Zug selbstständig zum Stehen bringen zu können, wurde die Notbremse geschaffen – übrigens vor 75 Jahren, kurz nach Erfindung der Druckluftbremse. Wir kennen alle die weißen Kästen mit der roten Aufschrift, die in jedem Eisenbahnabteil angebracht sind (früher waren es rote Kästen mit weißer Aufschrift). Als Kind sah man sie sich verstoßen an, las mit Gruseln den Text und mußte bei dem Wort „betrast“ an eine mächtige Tracht Prügel vom Vater denken oder an ein dunkles Verließ... den Handgriff der Notbremse zu berühren wagte man schon gar nicht. Es scheint, daß alle Väter ihren Sprößlingen den Sinn und Zweck der Notbremse im Zusammenhang mit einer gehörigen Tracht Prügel erläutern, denn es kommt glücklicherweise so gut wie gar nicht vor, daß die Notbremse aus Albernheit oder aus kindlichem Geltungsbedürfnis heraus gezogen wird – glücklicherweise, denn die Folgen einer solchen Schnellbremsung – und eine solche ist es ja – können sehr schwerwiegend sein. In weiser Voraussicht jedoch ist der Griff plombiert, d. h. ein Gewicht von 17 kg ist notwendig, um den Plombendraht zu sprengen. Ein Mißbrauch der Notbremse durch Kinderhände ist also gar nicht einmal so einfach.

Schnellbremsung – das bedeutet: ein Zug, der rund 600 000 kg schwer ist, kann bei einer Geschwindigkeit von 100 km/st nach 700 m zum Stehen gebracht werden; das dauert kaum eine halbe Minute! Schnellbremsung – das kann auch bedeuten: ahnungslose Reisende stürzen durch den unvermuteten heftigen Ruck, sie verletzen sich schwer, Koffer werden aus den Gepäcknetzen geschleudert usw. ... es bedarf keiner allzu regen Phantasie, sich die Folgen einer solchen Schnellbremsung auszumalen. Eine empfindliche Strafe für denjenigen, der vielleicht aus „Spaß“ (mal sehen, was passiert...) die Einrichtung der Notbremse mißbraucht, ist also wohl nur recht und billig! Die lustige Geschichte von dem Rittergutsbesitzer, der, um sich den Weg vom Bahnhof zu ersparen, vor seinem Grundstück die Notbremse zieht, aussteigt, lächelnd seine 50 Mark Strafe bezahlt und mit einem freundlichen Kopfnicken in seinem Haus verschwindet, gehört schon lange – sollte sie sich überhaupt jemals zugetragen haben – der Vergangenheit an. Heute müßte dieser Rittergutsbesitzer schon mit sehr viel Geld und sehr wenig Verstand ausgerüstet sein! Die Höhe der Strafe nämlich wird erst durch das Gericht festgesetzt. Dazu kommt die Behebung der Sachschäden und dazu kommen vielleicht sogar auch noch einige Arzt- und Krankenhausrechnungen... Wer dennoch für sein Leben gern einmal eine Notbremse ziehen möchte – ohne, daß er Strafe zahlen muß – dem sei hiermit ein Tip gegeben: in der Querhalle der Südbremse liegen diese Kästchen zu Tausenden aufgestapelt. Sie können sich sogar aussuchen, in welcher Sprache Sie „not-bremsen“ wollen: in spanisch oder englisch, in türkisch oder hebräisch, in bulgarisch oder griechisch! Hier, in der Südbremse, werden sie nämlich hergestellt, diese Kästchen,

und hier kann Ihnen auch genau erklärt werden, wie eine Notbremse eigentlich wirkt.

Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, daß die „Notbremse“ eine eigene Bremse ist (oder gar, daß die Notbremse eine „Notleine“ ist, die durch ein Pfeifsignal dem Lokomotivführer von der Notwendigkeit einer Bremsung Kunde gibt!) Es gibt nur eine Bremse im Zug, die Druckluftbremse. Das Ziehen an dem Griff der Notbremse nun bewirkt nichts anderes, als daß durch einen Drahtzug – geschützt durch das Rohr, das zum Kasten führt – ein Ventil am Ende des Wagens aufgerissen wird. Mit diesem Schnappventil sprechen gleichzeitig alle Steuerventile an, die aufgespeicherte Luft strömt in die Bremszylinder, die Bremsklötze pressen sich gegen die Räder und der Zug steht. Der Lokomotivführer also ist bei diesem Vorgang ausgeschaltet, über seinen Kopf hinweg hat der Reisende eigenmächtig den ganzen Zug zum Stehen gebracht! In diesem Zusammenhang gibt es einen netten Witz: Ein Bauer und ein Student sitzen in einem Abteil. Der Bauer: rotwangig und kräftig, der Student: etwas bleich und schwächlich. Der Student steht auf, geht an das Fenster und versucht es zu öffnen. Ohne Erfolg. Der Bauer kommt hinzu, mustert den Studenten und sagt, auf seine Stirn tippend: „Hier haben Sie es, aber hier –“ auf seinen Bizeps zeigend, „– haben Sie es nicht!“ Der Student sagt gar nichts. Nach einer Weile geht er auf die Notbremse zu und macht sich an dem Griff zu schaffen. Der Bauer kommt hinzu und zieht – mit einem verächtlichen Blick auf den Studenten – mit einem kräftigen Ruck den Griff herunter. Die Räder quietschen, im Abteil fällt alles durcheinander, der Zug hält. Sagt der Student zum Bauern, auf dessen Bizeps tippend: „Hier haben Sie es, aber hier –“ auf dessen Stirn deutend, „– haben Sie es nicht!“

Es gibt nun aber auch Fälle, in denen die Notbremse tatsächlich zum Lebensretter werden oder aber – wie der folgende Bericht zeigt, der sich kürzlich in Norddeutschland ereignete – einem Menschen in größter Not helfen kann. Ein D-Zug durchteilt das Land. Vorüber an Dörfern, Feldern, Wäldern und Wiesen. Er ist nur schwach besetzt. In einem Abteil sitzt eine junge Frau. Allein: Gedankenverloren blickt sie aus dem Fenster, blickt auf die tanzen-

den Telefondrähne, auf die Masten. Eine lange Fahrt, denkt sie, um 3 Uhr soll der Zug in Bremen sein, hoffentlich hat er keine Verspätung...

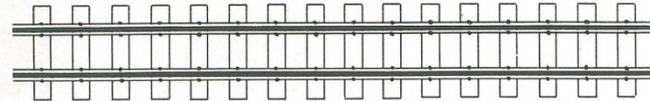
Sie hat Schmerzen. Ihr Gesicht ist bleich und auf der Stirn bilden sich Schweißtröpfchen. Sie will sich ablenken und nimmt ihre Strickarbeit wieder auf, ein Babyäckchen. Gott ja, das Baby, wenn es nur schon da wäre...

Die Schmerzen werden stärker, sie läßt die Strickarbeit sinken. Sie will sich ablenken und blättert in einer Zeitschrift, doch die Buchstaben beginnen zu tanzen vor ihren Augen. Sie fährt sich mit einem Tuch über die Stirn, erhebt sich mühsam und versucht das Fenster zu öffnen. Dörfer und Bäume, die vorbeihuschen, bereiten ihr ein Schwindelgefühl. Sie geht ein paar Schritte hin und her, vornübergebeugt und läßt sich dann stöhnend auf ihren Platz fallen. Zwei Stunden noch bis Bremen, denkt sie, und: das Baby soll erst in acht Tagen kommen, hat der Arzt gesagt, doch erst in acht Tagen...

Ihre Finger krallen sich in die Polster, die Schmerzen werden stärker. Es ist doch nicht möglich, denkt sie, es kann doch noch nicht so weit sein... zwei Stunden bis Bremen... noch zwei Stunden...

Ihre Blicke irren umher, ihre Augen weiten sich angsterfüllt. Schwerfällig richtet sie sich auf und schleppt sich zum Gang. „Schaffner!“ Ihre Stimme ist viel zu matt, das donnernde Geräusch der Räder viel zu laut. „Schaffner!“ Nichts. Die Verzweiflung treibt ihr die Tränen in die Augen. Ich müßte doch in die Klinik, flüstert sie, wenn doch nur jemand käme...

Der Zug fährt durch ein kleines Dorf. Er fährt langsam. Jetzt wird der Zug anhalten, denkt sie... Doch er hält nicht. Die Frau weint. Die Furcht vor dem Kommenden lähmt ihre Gedanken. Nur ihre entsetzten Augen irren durch das Abteil. Da fällt ihr Blick auf die Notbremse. Notbremse. Sie wankt darauf zu und klammert sich mit letzter Kraft an den Griff. Ein Zischen, Pfeifen, ein Rucken und Räder quietschen – der Zug steht... Ein Krankenwagen bringt die Frau in das nahe Krankenhaus im Dorf, und eine halbe Stunde später hält eine junge Mutter lächelnd ihr Baby im Arm. „Mutter und Kind gesund“ oder „Die Notbremse als Retter“ könnte man diese Begebenheit überschreiben!



MWM

Als 3000. Belegschaftsmitglied der MWM wurde der Dreher **Albert Götz** am Morgen des 27. Juni 1955 von den Herren Kutschbach, Aspenleiter, Dell und Groß (v. l. n. r.) herzlich begrüßt. Herr Götz (2. v. r.) arbeitet in der Kleindreherei. Wir wünschen ihm Zufriedenheit und Freude an seinem neuen Arbeitsplatz.

25 Jahre Gosau-Vertretung in Holland

Die MWM-Vertretung in Holland, J. H. G. Gosau, kann auf ein Vierteljahrhundert erfolgreicher Arbeit zurückblicken. Seit 1923 ist Herr Gosau für MWM tätig — zuerst im Stammhaus Mannheim, Abteilung „Auftragsabwicklung“, und seit 1932 Leiter des MWM-Büros in Rotterdam. Außerordentlich regsam und gestützt auf tiefe Sachkenntnis fühlte sich Herr Gosau in die Verhältnisse und Verkaufsmöglichkeiten auf dem holländischen Marktgebiet ein. So konnte er bald beachtliche Verkaufserfolge in der Küsten- und Binnenschifffahrt erzielen. — Nach Kriegsende dann bemühte sich Herr Gosau als selbständiger Vertreter um die Wiederaufnahme des MWM-Geschäfts mit Holland — und mit Erfolg: von 1950 an wuchs das Geschäft gleichmäßig; äußerlich kommt die Geltung des Namens MWM auf diesem Markt durch den Umzug in ein stattliches Bürogebäude zum Ausdruck, wo heute eine Belegschaft von 35 Personen (bei Kriegsausbruch 7) für MWM tätig ist. Es ist der Tatkraft von Herrn Gosau zu danken, wenn Holland heute zu den umsatzstärksten Abnehmerländern der MWM gehört. Die Konzernleitung und die Motoren-Werke sprechen ihrem verdienstvollen Interessenwahrer in Holland, Herrn Gosau, für die in 25 Jahren geleistete erfolgreiche Arbeit ihren Dank und ihren Glückwunsch aus und die Hoffnung auf weitere fruchtbare Zusammenarbeit.

JHB

Hohe Auszeichnung für MWM-Aufsichtsratsmitglied

Seit dem 27. 6. 1947 gehört der Mannheimer Oberbürgermeister Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich dem Aufsichtsrat der Motoren-Werke Mannheim an. In den Notjahren nach dem Krieg hat er sich durch sein großes Verständnis für die Belange der heimischen Industrie besonders verdient um die Erhaltung und den Wiederaufbau des Werks gemacht. Mit freudiger Anteilnahme hat das Unternehmen daher von den hohen Auszeichnungen Kenntnis genommen, mit denen sein Aufsichtsratsmitglied anlässlich seines Ausscheidens aus dem kommunalen Dienst geehrt worden ist. Wegen seiner großen Verdienste um den Wiederaufbau der Stadt Mannheim, um die Förderung der ihm immer am Herzen liegenden kulturellen Aufgaben der Rhein-Neckar-Stadt, verlieh ihm Mannheim die Rechte eines Ehrenbürgers. Zugleich würdigte das Land Baden-Württemberg das rastlose Bemühen Dr. Heimerichs um kommunalpolitische Bestrebungen, vor allem um die Gründung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft, seine Mitarbeit im Lutherausschuß und seine Vorschläge zur Neugliederung des Süd-West-Raums durch die Ernennung zum Professor. Den vielen Glückwünschen, die Herrn Oberbürgermeister Professor Dr. Dr. h. c. Heimerich zu den verdienten hohen Ehrungen zuginen, schließen auch „WIR von den Werken der Knorr-Bremse“ uns an.

JHB

Die Namen unserer Jubilare

veröffentlichten wir in unserem Sonderheft. Leider aber wurden einige unserer bewährten und treuen Mitarbeiter vergessen. Wir bitten dies zu entschuldigen.

40 Jahre

Knorr-Bremse GmbH, Mannheim:
Paul Stanowsky

25 Jahre

Knorr-Bremse GmbH, Mannheim:
Franz Ortman, Erich Zotzmann

Knorr-Bremse, Verkaufsbüro Berlin:
Hugo Heyer, Kurt Kitzrow

Motoren-Werke Mannheim AG.:
Wilhelm Bolz, Heinrich Weber

unsere jubilare

Volmarstein Knorr-Bremse GmbH Mannheim



HEINRICH FINKE 21. 7. 55
Maschinen-Former



FRITZ LONGKOWSKI 18. 7. 55
Werkmeister



JAHRE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein

Motoren-Werke Mannheim AG

Carl Hasse & Wrede
Berlin



GUSTAV MOSEL, 5. 8. 55.
Schlosser



KURT WALDMANN, 1. 7. 55.
Kontrollleur



PETER SCHNEIDER, 26. 8. 55.
Kupferschmied



KURT WAGNER, 31. 8. 55.
Konstrukteur



JAHRE



In memoriam JOSEF FORSBACH

Am 16. Juli 1955 verstarb in Mannheim Herr Oberingenieur Josef Forsbach. Er war einer der Tüchtigen und Treuen der Motoren-Werke, einer der Pioniere auf dem langen Entwicklungsweg der Verbrennungstechnik für den kompressorlosen Vorkammermotor. Ein reiches Leben liegt hinter dem im 71. Lebensjahr von uns gegangenen Manne. Am 15. März 1909 kam er zu uns, wirkte — anfänglich als Konstrukteur, später als Leiter der Motorenprüfstände — viele Jahrzehnte an verantwortungsvoller Stelle und leistete einen entscheidenden Anteil am Aufstieg des Werkes.

Josef Forsbach durfte im Alter den Erfolg langjährigen Werdens und Reifens der MWM-Dieselmotoren erleben. Schon in jungen Jahren gehörte er, als rechte Hand des genialen Konstrukteurs Prosper L'Orange, zu den Mitwirkenden an einer epochenmachenden Erfindung: des ersten brauchbaren Vorkammer-Motors. Tage und Nächte mühevoller, geduldig durchgeführter Reihenversuche gingen dem bahnbrechenden Erfolg voraus. Es ging damals um Probleme, die uns heute wie selbstverständlich erscheinen: vor allem um die Schaffung des kompressorlosen Dieselmotors, mit anderen Worten um die unmittelbare Brennstoff-Einspritzung in den Zylinder.

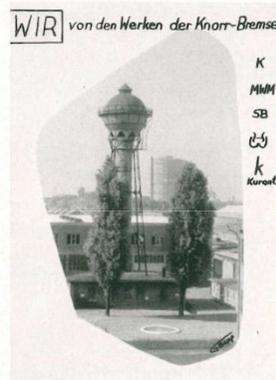
In Anwendung dieses Verbrennungsverfahrens hat sich Oberingenieur Forsbach insbesondere durch einen erfolgreich durchgeführten Entwicklungsauftrag verdient gemacht. Es war im Herbst des Jahres 1921, als Josef Forsbach von L'Orange beauftragt wurde, einen kleinen kompressorlosen Zweizylinder-Dieselmotor zu entwickeln für eine Zylinderleistung von 9 PS bei $n = 800$ U/Min., also für 18 PS ausgelegt und als Fahrzeugmotor bestimmt. Dieser Motor entstand in der kurzen Zeit bis zum 20. Februar 1922. Er war sofort ein Erfolg. Es lag an den strukturellen Gegebenheiten für das Unternehmen — vielleicht war auch wohl die Zeit noch nicht reif —, daß dieser fahrzeugtaugliche kompressorlose Dieselmotor nicht zum unmittelbaren Ausgangspunkt für die Fertigung von landwirtschaftlichen Schleppermotoren werden konnte. Diese Tatsache nimmt der Forschungs-, Konstruktions- und Entwicklungsleistung nicht die verdiente Würdigung. Im Rahmen der zum 50jährigen Jubiläum der Knorr-Bremse erschienenen Festschrift ist das Wirken Josef Forsbachs im Zusammenhang mit der Geschichte der Motoren-Werke eingehend erwähnt worden; wir dürfen darauf verweisen. Nun hat der Wegbereiter Forsbach uns verlassen, nachdem er — auch aus seinem Ruhestand heraus — immer wieder die Stätte seiner langjährigen Arbeit aufsuchte. Alle, die ihn kannten und schätzten, werden ihm über das Maß hinaus ein ehrendes Gedenken bewahren, ihm, dem Tüchtigen und allzeit Treuen!

JHB, Mannheim



Mit Jubel empfangen

wurde Markus Bernhard am 13. Juli von seinen Werkzeugmacher-Kollegen in der Südbremse, als er aus Dortmund zurückkam. Bernhard hatte im Stadion Rote Erde als Nationalspieler an dem Endspiel um die Weltmeisterschaft im Handball teilgenommen, aus dem Deutschland, wie bekannt, vor 50 000 Zuschauern mit 25:13 gegen die Schweiz siegreich hervorging. So wurde „Unser Weltmeister“ denn nach diesem seinem 50. Länderspiel (28 Länderspiele im Handball, 22 im Basketball) gebührend gefeiert. Und wenn das kein Grund ist...



K
MWM
SB
EJ
k
Kuroat

Mal was anderes!

Liebe Schriftleitung!

Als Betriebsangehöriger der Motoren-Werke Mannheim konnte ich von meinem Arbeitsplatz aus die beiliegende Aufnahme machen. Sie sehen darauf einen Teil unserer Werksanlagen mit dem 35 m hohen Wasserturm. In der Hoffnung, daß Ihnen mein Titelbild-Entwurf gefällt, verbleibe ich mit freundlichem Gruß Gerhard Bopp Haben Sie recht schönen Dank, Herr Bopp, für Ihren Vorschlag! Der Entwurf gefällt uns sehr — er ist modern und unbedingt ansprechend. Nur wollten wir auf den Titelblättern der nächsten 10 Hefte den Menschen in den Vordergrund stellen: der Mensch bei der Arbeit an der Drehbank oder am Zeichentisch, der Mensch an der Bohrmaschine oder in der Gießerei. Natürlich wüßten wir gern, was unsere Leser darüber denken und würden uns freuen, wenn wir zu dem Thema „Titelblatt“ möglichst viele Zuschriften bekämen. Vergessen Sie nicht: Jede Kritik und jede Anregung wird immer dankbar begrüßt von

Ihrer Schriftleitung
München 13, Moosacher Straße 80

Viele kuriose Geschichten...

... fanden wir in dem umfangreichen Buch „100 Jahre deutsche Eisenbahn“
Sicher lesen Sie sie mit dem gleichen Vergnügen wie wir!

Das Stuttgarter-Morgenblatt berichtete von der Eröffnung der ersten Deutschen Eisenbahn am 7. Dezember 1835:

„Es war eine unermeßliche Menschenmenge vorhanden, und sie jauchzte und jubelte zum Teil den Vorüberfahrenden zu. In der Tat — es gewährt der Anblick des vorüberdrängenden Wagenzuges fast ein größeres Vergnügen als das Selbstfahren... und es imponiert, wenn man den Wagenzug mit seinen zweihundert Personen wie von selbst, wenn auch nicht pfeilschnell doch gegen alle bisherigen Erfahrungen schnell, unaufhaltsam heran, vorüber und in die Ferne dringen sieht!“

Schäden für die Eisenbahnpassagiere bringen mußte, da die durch den scharfen Luftzug der Fahrt erhitzten Passagiere infolge der plötzlichen Eiseskühle des Tunnels samt und sonders mindestens an Lungenentzündung erkranken mußten, denn immerhin währte so eine Tunnel-fahrt ja fast eine Minute!

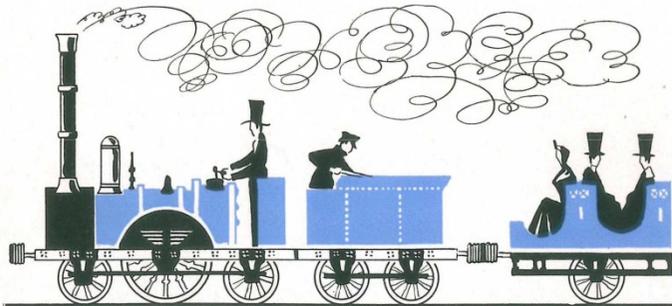
Nun war diese Auffassung allerdings verständlich, denn die Fahrgäste der 3. Klasse wurden damals in offenen Wagen, die der 2. in solchen mit einem Dach aber ohne Fenster befördert, und nur, wer eine Fahrkarte 1. Klasse gelöst hatte, durfte in einem gänzlich geschlossenen Wagen Platz nehmen. Auf diesen 3. Klasse-Wa-

eines Tages erfuhren die Berliner zu ihrer freudigen Überraschung, Seine Majestät sei heute früh mit dem Bahnzuge nach Potsdam gereist.“ Die Fahrkarten der ersten deutschen Eisenbahn waren farbig gedruckt: für jeden Tag in einer anderen Farbe. Und auf jeder Fahrkarte war die Abfahrzeit des Zuges, für den sie allein Gültigkeit hatte, und die Wagennummer aufgedruckt. Fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges mußte sich der Reisende im Verwaltungslokal versammeln. Beim zweiten Läuten wurden sie — und zwar klassenweise — vom Fahrkartenkontrolleur an den Wagen geführt, für den ihre Fahrkarte gültig war, dann wurde zum dritten Mal geläutet, eine Fahne geschwenkt — und endlich fuhr der Zug ab. Bei der Leipzig—Dresdener Eisenbahn ging die Abfahrt sogar unter Polizeiaufsicht vor sich: jeder Reisende mußte sich vor dem Lösen der Fahrkarte bei dem besonders für diesen Zweck aufgestellten Polizeibeamten melden, sich über seine Person ausweisen, und je nach Befinden des Beamten wurde ihm sein Ausweis abgenommen und erst am Zielbahnhof wieder zurückgegeben.

Auch auf eine ansprechende Ausstattung legte man beim Bau der Personenwagen damals schon Wert: Die ersten Wagen der Nürnberg—Fürther Bahn waren leuchtend gelb, andere herrlich blau gestrichen. Besondere Bequemlichkeiten allerdings hielt man zunächst für überflüssig. Eine Heizung kannte man nicht. Man hüllte sich — wie in der Postkutsche — in Decken und Pelze oder brachte seine eigene Wärmflasche mit. Ganz langsam ging man dazu über, eiserne Fußwärmer aufzustellen, die mit heißem Wasser oder heißem Sand gefüllt wurden.

Später ging man daran, auch für die Bequemlichkeit der Reisenden zu sorgen. So wurden die Züge — etwa seit dem Jahre 1860 — mit Toiletten ausgestattet. Da man jedoch den wertvollen Platz der Personenwagen für dieses notwendige Übel nicht „vergeuden“ wollte, legte man die Toiletten in den Packwagen. Die Benutzer allerdings mußten auf einer Zwischenstation umsteigen...!

Schließlich sei noch erwähnt, daß sich auch damals schon die deutschen Eisenbahnen mit der Werbung beschäftigten. Der alte Erfahrungssatz, daß die beste und wirksamste Werbung stets die Leistung sei, wurde frühzeitig beherzigt. „Als Beamte und Wärter der Bahn sind höfliche und aufmerksame Leute angestellt!“ so heißt es in einem Bericht aus dem Jahre 1842, „die eine zweckmäßige, geschmackvolle Uniform tragen.“



Am interessantesten aber für alle Zuschauer war der Wagenlenker, jener Herr in Frack und Zylinder, der die Lokomotive bedient hat: wie der Dampfwagen, der den Namen „Adler“ trug und 850 Pfund gekostet hatte, kam auch er aus England und hieß Mr. Wilson.

Selbstverständlich fehlte es nicht an düsteren Prophezeiungen: „Habt Ihr nicht gehört, daß das Bayerische Medizinal-Kollegium die schwersten Bedenken geäußert hat? Irrsinnig müssen sie werden bei der Geschwindigkeit oder am Luftzug ersticken! Der Lokomotivenrauch wird die Felder unfruchtbar machen und die Hühner werden so erschreckt, daß sie keine Eier mehr legen! Auch hat man beantragt, entlang der Schienen Bretterwände zu errichten, um so die Bevölkerung vor dem Anblick des feuerspeienden Dampfrosses zu schützen, der ihnen unbedingt ein Schwindelgefühl verursachen mußte...“ Daß die Schienen und die Räder durch die ungeheure Reibung notwendig in Brand geraten müßten, war die allgemeine Ansicht.

Ganz besonders verwerfliche Dinge aber geschahen auf der Bahnstrecke Leipzig—Dresden, die am 7. April 1839 eröffnet wurde: Auf einer Station war ein Leipziger Student mitsamt einem unbezahlten Glase Bier dem Kellner hohnlachend davon gefahren... Und weiter: In dem gefürchteten Tunnel bei Oberau pflegten die Damen reiferen Alters eine Stecknadel zwischen die Lippen zu nehmen, um sich gegen die Liebkosungen ausschweifender Jünglinge zu sichern. Ja, überhaupt die Tunnelfahrten: Vorsichtige Ärzte wollten davon nichts hören; sie befürchteten, bei dem plötzlichen Luftwechsel müsse ältliche Leute der Schlag rühren. Und nicht nur das: Man war davon überzeugt, daß die eisige Luft des Tunnels die schwersten gesundheitlichen

gen mit rohen Bänken, ohne Dach und ohne Wände haben die Berliner ihre Ausflüge gemacht. Eng gedrängt saßen sie auf den Bänken, der Fahrwind verschlug ihnen die Rede, der Rauch beizte ihnen Augen und Nase, und sie spannten umständliche Parapluies auf, wenn der Himmel auf die Sonntagskleider regnen ließ.

Die erste in Deutschland gebaute Lokomotive wurde gegen ein Eintrittsgeld von vier Groschen in den Junitagen 1815 unter großem Aufsehen öffentlich vorgeführt. Der Zulauf zu diesem Wunderwerk der Technik war so mächtig, daß sogar die damals sehr angesehene „Vossische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen“ über diese Sehenswürdigkeit berichtete, die auf einer Rundbahn im Hof der Königlichen Eisengießerei ächzend und feuerspeiend kreiste. „In der Eisengießerei ist auch der neu erfundene Dampfswagen zu sehen, der sich in einem eigenen Geleise ohne Pferde und mit eigener Kraft dergestalt fortbewegt, daß er eine angehängte Last von fünfzig Zentnern zu ziehen imstande ist.“

Von der Entwicklung der Eisenbahn in Preußen berichtete der Historiker Heinrich von Treitschke 1885 folgendes:

„Groß war das Erstaunen, als nach Eröffnung der Berlin-Potsdamer Bahn im Jahre 1838 auf dieser Strecke täglich 2000, an Festtagen sogar 4000 Menschen verkehrten. Schon nach Jahresfrist mußte man dieser Gesellschaft gestatten, daß ihre Züge auch in der Dunkelheit fahren durften, natürlich langsam, und unter mannigfachen Vorsichtsmaßregeln. Dem König war das neue Wesen immer noch nicht recht geheuer; er fuhr noch eine Zeitlang in seinem Wagen neben der Bahn her. Dann merkte er doch, daß selbst seine edlen Trakehner Rappen mit der Lokomotive nicht Schritt halten konnten, und

