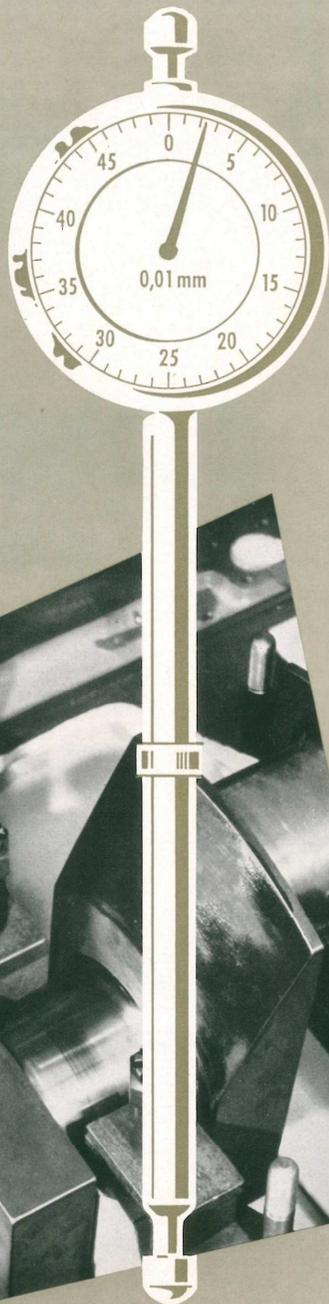


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



15 | OKTOBER 1955

ENGELHARD



MWM



15

OKTOBER 1955

UNSER TITELBILD

zeigt den Einbau der Kurbelwelle eines MWM-Großdieselmotors.

Seite INHALT:

- 3 Hasse & Wrede auf der Werkzeugmaschinen-Ausstellung in Hannover
- 4 Mit Knorr auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt
- 5 Neue Basis für das Gummiwerk Kübler
- 6 Die neue vollautomatische Banderanlage der Südbremse
- 7 MWM-Dieselmotoren in Dänemark
- 8 Treffpunkt Kopenhagen
- 10 Die Druckluftbremse mit dem „Faulenzer-Ventil“
- 11 Eisenbahn-Probleme in Norwegen
- 12 Über Geschmack läßt sich nicht streiten
Rot behelmt und blau behost
- 13 Die Fachkraft im automatisierten Betrieb
- 14 Tagung der Betriebsräte in Volmarstein
Direktor Fritz Loos 70 Jahre alt
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Briefe an die Redaktion
MWM-Jugendbücherei

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kastner & Callweg
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon: 448307

Die Sache mit den Klapperschlangen

Es war einmal ein Mann, der gern ein eigenes Stück Land besitzen wollte, denn er liebte die Arbeit in Gottes freier Natur und haßte die Großstadt mit ihrer Enge. . . Eines Tages nun erbte dieser Mann – er lebte übrigens in den USA – eine Farm in Florida. Hoherfreut fuhr er dorthin. Wer aber beschreibt seine Enttäuschung, als er ein sehr ödes Stück Land vorfand, mit dem so gut wie gar nichts anzufangen war. Es war weder Weideland, noch waren Ackerbau, Obstanbau oder Schweinezucht möglich – eines aber gab es in Hülle und Fülle: Klapperschlangen! Der Mann aber dachte an die Worte eines bekannten Schriftstellers: „Das Wichtigste im Leben ist nicht, daß man aus seinen Erfolgen Kapital schlägt. Das kann jeder Narr. Wirklich wichtig ist es, von seinem Mißgeschick zu profitieren. Dazu gehört Intelligenz, und darin liegt der Unterschied zwischen einem gescheiterten Menschen und einem Toren.“

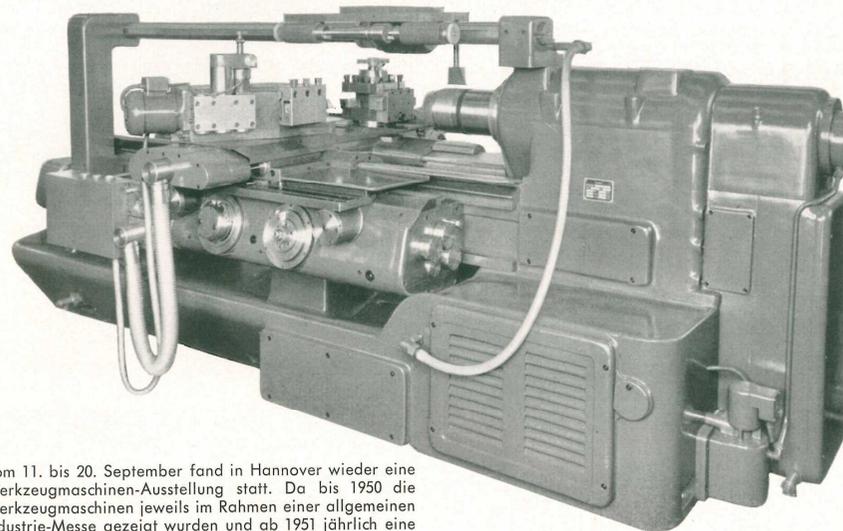
Er spuckte in die Hände und ging an die Arbeit. Er sagte sich: Ich bin nun einmal unter die Schlangen geraten, und ich muß versuchen, das Beste aus diesen giftigen Viechern zu machen. . . Und siehe da, er rottete die Klapperschlangen nicht etwa aus, nein, er hegte und pflegte sie wie Haustierchen. Seine Farm wurde eine Schlangenfarm. Das Gift der Schlangen kam den medizinischen Instituten sehr gelegen. Die holde Weiblichkeit freute sich über die Schuhe und Handtaschen aus echter Klapperschlangenhaut. Da das Fleisch der Klapperschlangen eßbar ist, machte der aufgeweckte Farmer dafür Reklame – und bald fanden sich überall Feinschmecker, die eine so ausgefallene Delikatesse wie Klapperschlangenfleisch in Dosen wohl zu schätzen wußten. Außerdem kamen tagtäglich Besucher, die gegen Eintrittsgeld diese Schlangenfarm besichtigten.

Nun, werden viele von Ihnen sagen, ja, das ist typisch amerikanisch – wir hier in Deutschland finden doch keine Klapperschlangen, wir können sie höchstens im Zoologischen Garten sehen. . . Falsch, ganz falsch! Jeder von Ihnen wird einmal im Leben unverhofft auf eine giftige Schlange treten, auf eine, die ihm das Schicksal schickte. Gerade dann, wenn er sich richtig glücklich fühlt, schlägt das Schicksal zu und trifft ihn. Es kann ein Unfall sein, bei dem er sein Bein verliert, oder der Tod greift in seine Familie ein oder er verliert seine Frau an einen anderen. Nun, es gibt Hunderte von Schlangen, die das Schicksal aussenden. . . Es kommt aber ganz auf den Menschen an, wie er auf diese Schicksalsschläge reagiert.

Alfred Adler, der berühmte Gelehrte, der die menschliche Seele wie kaum einer vor ihm erforscht hat, war der Meinung, daß die Fähigkeit des Menschen, ein Minus in ein Plus zu verwandeln, eines seiner wundersamsten Merkmale sei. – In einem jeden von uns steckt diese großartige segenwirkende Macht, ein Minus in ein Plus zu verwandeln. Wir alle können, wenn uns Unglück und Leid bedrängen wie schwarze Schlangen des Schicksals, diese in helle, leuchtende Blumen verzaubern – wenn wir es nur herzlich wollen.

HASSE & WREDE

auf der Werkzeugmaschinen-Ausstellung



Produktionsdrehbank mit hydraulischer
Kopier- und Hartmetall-Gewindeschneideinrichtung
Type 1—7652

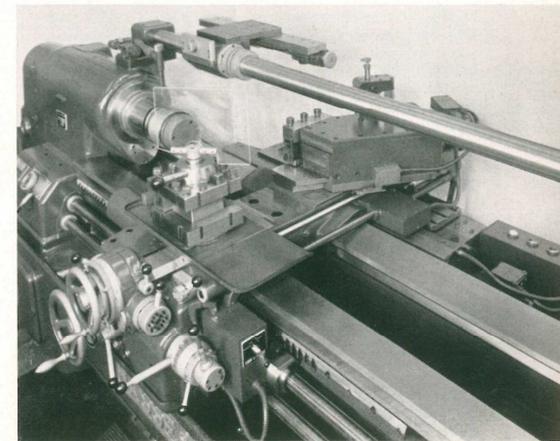
Vom 11. bis 20. September fand in Hannover wieder eine Werkzeugmaschinen-Ausstellung statt. Da bis 1950 die Werkzeugmaschinen jeweils im Rahmen einer allgemeinen Industrie-Messe gezeigt wurden und ab 1951 jährlich eine europäische bzw. internationale Werkzeugmaschinen-Ausstellung abgehalten wurde, war die diesjährige Messe die erste nationale Werkzeugmaschinen-Ausstellung. Dennoch waren unter den rund 600 Ausstellern 61 bedeutende ausländische Firmen vertreten, – ein interessantes Zeichen dafür, welche Bedeutung im Ausland dieser Werkzeugmaschinen-Ausstellung in Hannover beigemessen wird. Die Werkzeugmaschinen-Industrie steht im Produktionsumfang an der Spitze aller Maschinenbauzweige in der Bundesrepublik. Auch ihre Stellung im internationalen Exportgeschäft ist stark: In der Werkzeugmaschinen-Ausfuhr der Welt steht die Bundesrepublik heute an zweiter Stelle hinter den USA und vor Großbritannien, worauf Bundeswirtschaftsminister Erhard bei seiner Eröffnungsansprache besonders hinwies.

Die Tendenz der Zeit ist Automatisierung, sei es auf Normal- oder Spezial-Maschinen, um zur größtmöglichen Rationalisierung zu gelangen. So fand denn auch die von H & W ausgestellte Produktionsdrehbank mit einer hydraulischen Kopier- und einer Hartmetall-Gewindeschneideinrichtung, auf der der automatische Arbeitsablauf an einem Werkstück der Mannesmann-Werke vorgeführt wurde, großes Interesse. Bei solchen Vorführungen war der Stand stets dicht belagert. Auch der neue Spänebrecher an dieser Maschine, der die langen, schwer zu bändigenden Späne beim Gewindeschneiden gleich in kleine Stücke zerkhackt, erregte die Aufmerksamkeit der Fachleute.

Der Besuch dieser Ausstellung aus Inland und Ausland war wieder recht gut. Wie sie sich im äußeren Bild von sonstigen Ausstellungen aller Art unterschied, brachte kurz und treffend die Hannoversche Allgemeine Zeitung mit einem Foto zum Ausdruck, unter dem geschrieben stand:

„Nischt als Männer.“

K. Neumann, Mannheim





Mit Knorr auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt

Als am Donnerstag, den 22. September, um 14 Uhr die große 37. Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt ihre Tore öffnete, drängte sich sogleich ein dichter Besucherstrom in das Messegelände.

Daß eine Automobil-Ausstellung nicht nur von einem bestimmten Kreis von Fachleuten besucht wird, zeigte sich hier ganz deutlich. So bahnten sich Männer zwischen 17 und 70 – in einem Arm den Ausstellungskatalog, der dem Umfang eines amerikanischen Bestellers entspricht, im anderen oft eine weibliche Begleitperson – ihren Weg zu den Messehallen, in denen die großen Automobilfirmen ihre Neuschöpfungen mit viel Chrom und Lack dem stauenden Volk präsentierten.

Wer über genügend Zivilcourage verfügt, kann in einem jener Roadster, deren Preis sich so auf 20- bis 25 000 DM beläuft, Platz nehmen und sachkundig die schweinsledernen Bezüge begutachten und das blinkende Armaturenbrett mit einem Tachometer, dessen Skala bis 220 reicht. (Wo gibt es denn eigentlich in Deutschland Straßen, auf denen man 220 Kilometer in der Stunde fahren kann?) Dann, mit der gleichgültigsten Miene von der Welt, so, als hätte man genau dieselbe Ausgabe draußen auf dem Parkplatz stehen, schiebt man sich wieder aus dem Traummodell heraus und wendet sich der Konkurrenz zu, allwo sich das Schauspiel wiederholt ... bis man in die Halle 3, Stand 148, kommt. Dort nämlich erwartet einen kein überzüchtetes Cabriolet sondern eine handfeste Druckluftbremse der Firma Knorr-München.

Während Knorr vor zwei Jahren eine lastabhängige Bremsanlage für Anhänger zeigte, wurden in diesem Jahr weder Mühe noch Kosten gescheut, um den Besucher über das Ergebnis einer Weiterentwicklung zu orientieren, insofern, daß diese jetzt für Anhänger und Motorwagen verwendbar ist. An einem etwa 3x5 m großen Modell wurde die Wirkungsweise der lastabhängigen Zweileitungs-Druckluft-Bremsanlage vorgeführt. (Diese Neukonstruk-

tion weist gegenüber der üblichen Bremse beachtliche Vorzüge auf: automatische Einstellung des Bremsdruckes entsprechend der Belastung, dadurch geringere Abnutzung der Reifen und schließlich optimale Ausnutzung der Bremse entsprechend den Verkehrsverhältnissen und der Fahrbahnbeschaffenheit.)

Viele der Besucher versäumten denn auch nicht die Gelegenheit, sich auf anschaulichste Weise über die Bremsvorgänge informieren zu lassen und nahmen auf einem Fahrersitz, wie man ihn in jedem LKW findet, Platz – den Blick auf das Modell eines Sattelschleppers mit Aufzieher gerichtet.

Die obere Hälfte des Modells zeigte das Fahrzeug im Querschnitt. Blaue Leuchtstoffröhren machten den Kreis der Vorratsluft deutlich. Die Bremsapparate waren hier nur angedeutet worden – man fand sie in der unteren Hälfte des Modells im Original wieder.

Durch Betätigung eines Trittplattenventils vom Führerstand aus wurde die Bremsanlage in Funktion gesetzt: rote Leuchtstoffröhren blinkten auf, und man erkannte den Bremskreis. Manometer schlugen aus und zeigten die Drücke innerhalb der Bremsanlage an, die Bremszylinder „stießen aus“, und auch das Zischen der Druckluft fehlte nicht als Geräuschkulisse. Diese Bremsanlage bot – genau wie beim LKW – zwei Betätigungsmöglichkeiten: eben jenes Trittplattenventil und das Handbremsventil an der Lenksäule.

Überflüssig zu sagen, daß sich die Aufmerksamkeit der Besucher besonders auf den Knorr-Stand richtete – womit sich alle Hoffnungen der Werbeabteilung erfüllten! Und sie hatte diesen Lohn für ihre Mühe wohl verdient ... Zwölf Tage vor der Eröffnung schon bezogen sie ihre Stellung auf dem Stand in der ungeheizten Messehalle, um mit den Aufbaubarbeiten zu beginnen. Hier hatte der Arbeitstag 24 Stunden. Als Bett diente ein alter Stuhl in irgendeiner Ecke, und die warme Mahlzeit bestand aus

Kaffee und Zigaretten ... Wer von den Besuchern am Eröffnungstage besonders aufmerksam das Leben und Treiben an den Messständen beobachtete, der konnte kaum jene zusammengesunkenen Gestalten übersehen haben, die mit drei Tage alten Bärten und abwesendem Blick aus übermüdeten Augen nur noch den ersten Besucherstrom abwarten wollten, um sich dann – befriedigt ob der erwarteten Reaktion des Publikums – zum Hotelzimmer zu schleppen und in einen Dauerschlaf zu fallen, um den sie mancher beneidet hätte ...

Auch die andere Hälfte des Knorr-Standes, auf der Volmarstein vertreten war, wurde zu einem Treffpunkt der Fachleute, die mit Kennerblick die Trilexräder und Gußerzeugnisse aus Temper-, Sphäro-, Grau- und Stahlguß betrachteten.

Im Rahmen dieser Automobil-Ausstellung trat Volmarstein nur mit Erzeugnissen für die Fahrzeugindustrie in Erscheinung; so wurden außer Trilexrädern für Lastwagen, Omnibusse, Spezialfahrzeuge (Kipper, Baumaschinen) und Autokrane dem Besucher Bremsstromeln, Kupplungsmäuler, Federböcke, Hinterachshäuser, Bremsbacken und Raupenglieder gezeigt. Als besonderer Anziehungspunkt auf diesem Stand erwies sich eines der größten doppelbestückten Fahrzeugräder Europas mit Volmarsteiner Trilex-Felge, das hier aufgerichtet wurde. Diese großen Räder – jeweils bestückt mit zwei Reifen von 16.00 – 24 Zoll – finden für Kipper und Spezialfahrzeuge für die Erdbewegung Verwendung (z. B. beim Talsperrenbau, bei der Braunkohlenindustrie und bei Großbaustellen).

Bei einem Rundgang durch die Ausstellungshallen wandte sich unsere Aufmerksamkeit besonders den Messständen verschiedener bedeutender Firmen wie Büssing, Ford, Magirus, MAN, Krupp, Kaelble, Faun, Hanomag u. a. zu, die alle zum Kundenkreis der Knorr-Bremse GmbH, München und Volmarstein gehören, und deren Erzeugnisse auf dieser Ausstellung einen großen Kreis von Interessenten anzogen.

Ganz allgemein wäre über diese 37. Internationale Automobil-Ausstellung noch zu sagen, daß sensationelle Neuheiten nur in ganz wenigen Fällen vertreten waren. Mit der größten Überraschung konnten wohl BMW aufwarten, die vier neue Typen herausbrachten, darunter ein rotes Cabriolet vom Typ 503, ausgestattet mit dem neuen 3,2 l-



V8-Motor. Dieses Fahrzeug, das als eines der schönsten der Ausstellung galt, erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h. Daß es äußerst luxuriös ausgestattet war, versteht sich von selbst ... auch der weiße Sportwagen von BMW, Typ 507 Touring-Sport, der es auf eine Spitzengeschwindigkeit von 220 km/h bringt, war eine Sensation für sich (der Preis allerdings auch!). – Erwähnenswert ist auch der neue Wagen, zu dem das Volkswagenwerk das Fahrgestell lieferte, während die Karosserie von Karmann hergestellt wird. Preis: 7500.— DM.

Neu beim DKW ist die 10 cm breitere Spur, womit auch der Innenraum um 10 cm breiter wird. Der Motor leistet außerdem statt 34 PS nun 38 PS. – Puppig anzusehen war der kleine Champion von Maico, ein Viersitzer mit 400-ccm-Motor und einer Leistung von 14 PS, der eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h aufweist. – Lloyd überraschte die Messebesucher mit einer neuen Serie. Der Motor, ein luftgekühlter Viertakter, wurde auf 600 ccm vergrößert und leistet 19 PS. Außerdem wurde der Preis für die Fahrzeuge der 400 ccm-Serie um DM 100 gesenkt. Diese Preissenkung von Lloyd aber war wohl auch die einzige zu verzeichnende auf der ganzen Automobil-Ausstellung, und so kam es, daß sich mancher hoffnungsvolle Autobesitzer in spe in dieser Beziehung tief enttäuscht sah.

Ansonsten aber war diese Ausstellung ein voller Erfolg für alle beteiligten Firmen – die Besucherzahl von 758 000 mag für sich sprechen.

Neue Basis für das Gummiwerk Kübler

Das Gummiwerk Kübler war durch die Demontage seines Maschinenparks nach Kriegsende schwer getroffen worden. Um wieder einen Anfang zu schaffen, hatte man versucht, einige Maschinen zu bekommen – sollten es auch alte, z. T. ausrangierte Stücke sein ... Und es waren sehr alte und vielfach reparierte Maschinen, mit denen man wieder anfing.

Die zunächst hergestellten Schuhsohlen entsprachen zwar nicht dem früheren Fabrikationsprogramm, aber was tat es – anders ging es zunächst nicht! Im Laufe der Zeit konnte man sich auch wieder auf technische Gummiwaren einstellen: Schläuche, Buffer u. a. m. Mit Hilfe der Knorr-Bremse GmbH konnten auch ein paar Maschinen ausgewechselt werden.

Kübler war wieder einigermaßen beschäftigt, stellte Schläuche (Autobremsschläuche, Luftpumpenschläuche, Preßluftschläuche), Fußbodenbeläge, Spielbälle usw. her. Gewinne wurden allerdings nicht erzielt. Dies änderte sich, als mit Hilfe von Krediten zwei bis drei moderne Maschinen und gutes Werkzeug angeschafft wurden, als man Verbesserungen in den Herstellungsverfahren erzielte, und als sich Hand in Hand mit diesen Verbesserungen auch die Arbeitsmoral innerhalb der Belegschaft hob.

Man begann sich mit dem Gedanken zu tragen, die Herstellung von Kunststoffen in das Fabrikationsprogramm aufzunehmen, was einem Markterfordernis der Wirtschaft entsprach.

Bedingt durch die verbesserte Ausrüstung war inzwischen

die Qualität der Erzeugnisse gestiegen, was besonders von den Schwesterwerken als Kunden von Kübler dankbar begrüßt wurde. Mit der Qualität konnte auch die Quantität der abgesetzten Waren gesteigert werden. Der Umsatz hob sich merklich, man konnte mehr Leute einstellen, man machte kleine Gewinne. Die weiteren Aussichten konnten als günstig angesehen werden.

Um die Entwicklung zu nutzen, war man nun bestrebt, den Maschinenpark weiter zu modernisieren; man mußte die Kapitaldecke des Unternehmens Stammkapital DM 300 000 —, zu erweitern versuchen. Beraten von der Knorr-Bremse AG, nahm die Geschäftsführung von Kübler Verhandlungen mit der Berliner Industriebank auf. Sie verliefen positiv; die Industriebank war bereit, Geld vorzustrecken.

Am 12. September 1955 fand nun die Gesellschafterversammlung statt, die die neuen Pläne des Gummiwerkes Kübler genehmigte. Künftig wird das Stammkapital DM 1.400.000.— betragen. Als Gegenstand des Unternehmens sieht die geänderte Satzung vor: ... die Herstellung von Gegenständen jeder Art aus Gummi und Kunststoff sowie den Handel damit.

Die Belegschaft ist inzwischen auf rund 200 Leute angewachsen, die Bestellungen auf Spezialmaschinen laufen, die Auftragslage ist gut.

So wollen wir Leitung und Belegschaft unseres kleinen Berliner Schwesterwerkes alles Gute wünschen.

Erich Schloßbauer, München

Das beste Pferd im Stall -

Die neue vollautomatische Bonderanlage

Die Föhntrier, die dem hupenden Bundesbahn-LKW am Abend des 16. August das Tor zur Südbremse freigaben, nahmen weiter keine Notiz von ihm, denn sie ahnten nicht, welch kostbare Fracht sich hinter der Zeltplan verbarg. Sie ahnten auch nicht, mit welcher Ungeduld seitens der Betriebsleitung dieser LKW bereits erwartet wurde ... So stellten sie denn ohne besondere Hast den Passierschein aus und gaben die Durchfahrt frei.

Mit um so größerer Freude wurde das Eintreffen jenes LKWs auf dem Werksgelände vor der neuen galvanischen Halle begrüßt. Drei der wartenden Männer erklimmen auch sogleich den Wagen, schlagen die Zeltplan zurück und überwachen sachkundig die Arbeit des Abladens. Und was nun zutage gefördert wurde, ließ das Herz eines jeden Fachmannes höher schlagen: Hunderte von Maschinenteilen, die nach erfolgter Montage zum besten Pferd in der neuen galvanischen Halle werden sollten: ein Bonderautomat - besser gesagt: eine vollautomatische Anlage zum Bondern von Bremsstellen.

Was lange währt, wird endlich gut!

Dieses vielzitierte Sprichwort könnte auch auf die neue Halle angewendet werden, mit deren Fertigstellung ein lang gehegter Wunsch des Betriebsleiters in Erfüllung geht, nämlich die gesamte Galvanik unter einem Dach zu haben! (Galvanik = das vorbereitende Verfahren zum Zwecke des Rost- oder Korrosionsschutzes [von lat. corrodere = zernagen]; die durch unbeabsichtigten von der Oberfläche ausgehenden chemischen oder elektrochemischen Angriff hervorgerufenen Veränderungen an Metallen.) - Bereits vor sechs Monaten wurde der Grundstein gelegt, und auch das Richtfest konnte bald darauf gefeiert werden ... doch als es an die Inneneinrichtung ging, stockte die Arbeit. Schuld daran waren die Bezieherfirmen, die in Lieferschwierigkeiten geraten waren. Und so fehlen auch noch jetzt wichtige Ausstattungsgegenstände, wie z. B. die unbedingt notwendigen säurebeständigen Rohre, so daß die Arbeit in verschiedenen Räumen der Halle noch nicht aufgenommen werden konnte.

Bis zum Jahresende wird also das Eloxieren der Leichtmetallteile (ein Gleichstrom-Schwefelsäure-Verfahren, durch das eine Umwandlung der obersten Metallschicht in Aluminiumoxyd als Schutz herbeigeführt wird) und das

Verkupfern weiterhin in irgendeinem entfernten Winkel verrichtet werden müssen, ebenso wie das Verkadern. Auch die Hartverchromungsanlage (hier werden die Zylinderbüchsen der RHS-Motoren wie auch die Bremszylinder der Autobremse „hartverchromt“ und die außerordentliche Härte von 64-66 Rockwell erreicht - wodurch die Gebrauchsdauer des Werkstückes auf ein Mehrfaches erhöht wird) kann in dem ihm zugedachten Raum noch nicht eingerichtet werden, dasselbe gilt für die Beizeerei (Oberflächenbehandlung durch 10%ige Schwefelsäure- bzw. Natron-Salzsäure-Lösungen). So stehen also noch rund zwei Drittel der neuen Halle leer. Das letzte Drittel nun jedoch hat es „in sich“, nämlich eben jenen

speziell für die Südbremse gefertigten Bonderautomaten,

von dessen Eintreffen wir anfangs berichteten. Bondern, das heißt: alle Stahl- und Graugußteile - in unserem Falle besonders die KE-Ventile - durch Auflage einer Phosphatschicht gegen Rost und andere die Oberfläche angreifenden Einflüsse zu schützen. Bondern, das bedeutet aber auch: außerordentliche Qualitätssteigerung durch modernstes Rostschutzverfahren.

Dem Automaten mit seiner Grundfläche von 120 qm und seiner Höhe von 3,75 m traut man allerhand zu - auch, daß er selbständig elf Arbeitsgänge ausführt. Man denke sich zehn Stahlwannen und eine Be- bzw. Entladestelle, die ovalförmig um ein Gestell angeordnet sind. Von diesem Gestell als Mittelpunkt hängen zwölf Arme aus Stahlguß herab, und zwar so, daß sich je ein Arm über einer Wanne befindet. An jedem dieser Arme sitzen drei durch Zahnräder angetriebene Aufnahmevorrichtungen für Ventiltile. Die Arbeit des Bonderautomaten besteht nun darin, diese Ventiltile reihum von einem Bad in das andere zu tauchen. Automaten zu betrachten ist immer faszinierend - diesem Vollautomaten aber bei seiner Arbeit zuzusehen ist eine besondere Freude. Hier gibt es nichts Verwirrendes, Unverständliches - hier kann man in Ruhe die Bäderkur, die einem jeden unserer KE-Ventile verschrieben wurde, verfolgen. Beobachten wir einmal

die Arbeitsweise dieses Vollautomaten,

die in drei Phasen zerfällt:

1. alle mit je drei Ventilkörpern beschickten Arme senken sich zur gleichen Zeit und tauchen in die Bäder. Hier verweilen sie eine bestimmte Zeit - in unserem Falle 3,5 Min.
2. alle Arme heben sich wieder, die Ventilkörper drehen sich um sich selbst, so daß die in die Öffnungen eingedrungene Flüssigkeit zurück in das Bad läuft, und
3. die Arme schieben sich nach rechts über das nächste Bad. Der Automat arbeitet hydraulisch. Eine Ölpumpe bestimmt das Heben und Senken des Gestells. Eine zweite Ölpumpe betätigt den Vorschub. Diese Bewegungen werden von einem Schaltschrank vollautomatisch gesteuert. Mittels Uhren ist es möglich, jeden gewünschten Takt zwischen 1 und 5 Minuten einzustellen. Die Beheizung der Bäder wird ebenfalls vom Schaltschrank bestimmt.

Es ist interessant, einem KE-Ventil auf seiner Rundreise durch die Bäder zuzusehen. Deshalb begeben wir uns zu dem Beschickungsort, wo gerade drei Ventile auf einen der 12 Arme gesteckt werden, um die Reise durch den Bonderautomaten anzutreten.

- Das Gestell wird beschickt, d. h. die Ventilkörper werden auf die Aufnahmevorrichtung gesteckt. Jetzt schiebt sich der Arm mit den Werkstücken waagrecht nach rechts und taucht in das
- erste Bad, ein Tri-Warmbad. Dieses Bad gilt noch nicht so sehr dem Ventilkörper selbst als vor allem dem Gestell: von der letzten Runde her ist am Arm

nach Wachs haften geblieben, das jetzt beseitigt wird.

- Aus Sicherheitsgründen und als Vorbeugungsmittel folgt nun ein Tri-Dampfbad (die Trilösung verfrägt sich mit dem darauffolgenden Bonderbad nicht).
- Als Vorbereitung auf den eigentlichen Bonderprozeß werden die Teile jetzt durch ein alkalisches Bad entfettet. Die Oberfläche der Ventilkörper muß vollkommen sauber sein.
- Was jetzt folgt, ist ein ganz gewöhnliches Heißwasserbad. Sein Zweck: Beseitigung aller letzten Schmutzrückstände und auch der Spuren des vorhergegangenen alkalischen Entfettungsbad. Außerdem werden die Werkstücke für das Bonderbad angewärmt.
- Jetzt erst werden die drei Ventilkörper in die Bonderflüssigkeit, eine Phosphatlösung, getaucht. - Während alle Wannens sonst die gleiche Länge haben, belaufen sich die Ausmaße des Bonderbassins auf das Doppelte. Der Grund? Das zu bondernde Werkstück muß doppelt so lange in der Flüssigkeit verbleiben, nicht 3,5 Minuten also, wie in allen anderen Bädern, sondern sieben. So schiebt sich der Arm, der bereits schon einmal die Ventilkörper in das Bonderbad getaucht hat, nach rechts und - infolge der Länge der Wanne, nochmals in die Bonderflüssigkeit. Die Phosphatschicht, die durch dieses Verfahren auf die Werkstücke aufgetragen wird, hat eine Stärke von etwa 4-6 My (1 My = 0,001 mm).
- Das Bondern ist beendet. Durch das nun folgende Kaltwasserbad werden die Ventilkörper von der Bonderflüssigkeit gereinigt.
- Sollten doch noch Reste haften geblieben sein, so werden sie durch das anschließende Heißwasserbad (Temperatur 90° C) bestimmt beseitigt.

- Das Werkstück muß für den anschließenden Wachsprozeß vollkommen trocken sein. Deshalb folgt jetzt ein Heißluft-Bad mit einer Temperatur von etwa 70-80° C.
- Jetzt beginnt die „Wachskocherei“. Die Ventilkörper werden nicht in Fett sondern in ein duftendes Bad aus Paraffin und Bienenwachs getaucht. Temperatur: 130° C. Durch diesen Prozeß soll eine einwandfreie Schutzschicht erzielt werden, denn erst durch das Eintauchen der gebonderten Werkstücke in Wachs oder derart fetthaltige Lösungen wird die Schutzschicht gegen Rost voll wirksam.
- Als letzte Überraschung des Bonderautomaten erwartet unsere Ventiltile nun kalte Preßluft. Das Wachs, das in den Bohrungen und Kanälen hängen geblieben ist, wird auf diese Weise schnell und radikal entfernt.

Die Bäder-Reise ist beendet. Zusammen mit den 3 Ventilkörpern sind wir am Ausgangspunkt wieder angelangt. Genau 42 Minuten dauert diese Veredelungskur, die zehn Behandlungsstationen umfaßt. Automatisch werden pro Stunde unter der Aufsicht von zwei Männern 48 Ventilkörper gebondert und gewachst. Und bisher? Drei Schichten mußten eingelegt werden, um mit den laufenden Bonderarbeiten nicht in Verzug zu geraten. Außerdem mußte noch Bonderarbeit nach auswärts vergeben werden. Es war eine schwere und harte Arbeit, die unter primitiven Bedingungen von den Männern verrichtet werden mußte. Sie arbeiteten schnell - und doch konnten sie die anfallenden Arbeiten kaum bewältigen ... Der Bonderautomat konnte gerade noch rechtzeitig eingesetzt werden. Ohne ihn wären die in diesem Monat notwendigen Stückzahlen niemals geschafft worden. Daß mit der Produktion aber auch die Qualität der Ventile gestiegen ist, ist ein weiteres Plus des Automaten.

MWM - DIESELMOTOREN IN DÄNEMARK

Anläßlich ihres Aufenthaltes in Kopenhagen, wo sie an einem Werkschiffleiter-Kongreß teilnahm, besuchte Frau Stapf auch die MWM-Vertretung, um freundschaftlichen Kontakt mit den dort für unsere Interessen tätigen Herren aufzunehmen.

Über das Wirtschaftsleben Dänemarks, d. h. über die besondere Situation dieses kleinen Agrarlandes im Wettbewerb des Weltmarkts, gab mir Herr B. V. Henriksen von der MWM-Vertretung in Dänemark - der Scandinavian Phoenix Company AS, Kopenhagen - gern Auskunft.

Besonders interessierte mich natürlich die Absatzlage für MWM-Dieselmotoren. Dänemark ist als kleines Land darauf angewiesen, das Gleichgewicht seiner Handelsbilanz sorgsam zu balancieren. Gewiß sind die Einkünfte aus der Ausfuhr von landwirtschaftlichen Gütern beträchtlich; andererseits aber ist man zur Deckung des Bedarfs an den meisten Industrieerzeugnissen auf die Einfuhr aus dem Ausland angewiesen. Begreiflich also, daß man zum Schutze dieser Handelsbilanz und der einheimischen Industrie nur solche Güter importiert, die im Lande selbst nicht hergestellt werden.

Damit ist eindeutig auch die Haltung gegenüber der Einfuhr von ausländischen Dieselmotoren gegeben. Obwohl sogar 15 dänische Unternehmen Dieselmotoren bauen, genügt der Ausstoß nach Typen und Leistungsgruppen nicht, so daß man dann die nicht selbst zu erzeugenden Motorentypen draußen kauft. Dänemark als Absatzland für Dieselmotoren kann also niemals sehr umfangreich in der Kundenbedeutung werden. Angenehm aber in der korrekten Geschäftsabwicklung ist der dänische Motorenkäufer der deutschen Industrie stets.

Seit etwa zwei Jahren ist das Geschäft mit MWM-Diesel-

motoren in Dänemark angelaufen. Gute Verkaufserfolge konnte die Vertretung mit dem RHS 518 erzielen. Der Abnehmerkreis wird in erster Linie von den unmittelbar mit dem dänischen Staat zusammenwirkenden Firmen gebildet. Geschäftsabmachungen mit privaten Bedarfsträgern, z. B. aus der Fischerei, stoßen sich noch an den oben erwähnten Bestimmungen über die Lenkung der Einfuhr nach staatswirtschaftlich gegebenen Notwendigkeiten. Außerdem sind die dänischen Fischer seit vielen Jahren mit den auf den meisten Märkten bereits technisch überholten, d. h. veralteten Glühkopfmotoren vertraut, denen man eine gewisse traditionelle Treue noch hält, zumal sie in Dänemark selbst hergestellt werden. Hinzu kommt, daß die Fischerei für Schiffsneubauten und Motorenanschaffungen hohe und langfristige Staatskredite erhalten kann, sofern inländische Erzeugnisse verwendet werden.

MWM konnte mit den neuzeitlichen luftgekühlten Dieselmotoren für eine Spezialaufgabe erfreuliche Anfangserfolge erzielen. Die Firma Kosangas AS rüstete Schiffe ihrer Tankerflotte mit luftgekühlten MWM-Dieselmotoren aus. Es handelt sich um die einzige europäische Reederei, deren Tanker flüssiges Propangas transportieren. Die mit Druckluft - ohne elektrische Ausrüstung - gestarteten Motoren verringern eine Explosionsgefahr auf ein Minimum. Außerdem sorgen die luftgekühlten MWM-Dieselmotoren für die Lüftererneuerung in den Maschinenräumen.

Der Wettbewerb des Auslands auf dem Markt Dänemark ist groß. Es spricht für die Tüchtigkeit der MWM-Vertretung in Dänemark, daß dem Aufbau des Absatzgebietes wahrscheinlich eine Erweiterung folgen wird, die bis nach Grönland geht, dieser größten Insel der Erde als Schutzgebiet Dänemarks im hohen Norden.

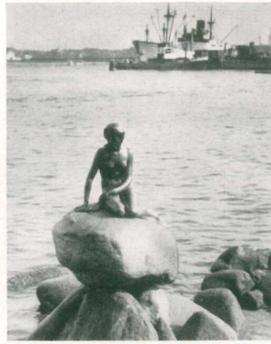


Treffpunkt Kopenhagen

für die Teilnehmer
am 3. Europäischen
Werkschriftleiter-Kongreß

Sitzungen, die sich über mehrere Tage hinziehen, sind zumeist todlangweilig. Es wird viel gesprochen und viel geraucht, und es werden viele Männchen auf blütenweißes Papier gekritzelt. Reden, Zigaretten und Kritzeleien ist es zu verdanken, daß die Tagungsteilnehmer nicht ganz einschlafen und die Strapazen glücklich überstehen...

Wenn aber eine Tagung im Ausland stattfindet und dazu noch zur Sommerszeit und in einer Stadt am Meer, und wenn diese Tagung dann noch pikant gewürzt wird mit Führungen durch Brauereien, Königsschlösser und Industriewerke, dann freilich sieht die Sache ganz anders aus! Ja, der Kongreß, der die Werkschriftleiter aus aller Welt im August nach Kopenhagen führte, war eine solche erfreuliche und interessante Tagung. Über 400 Schriftleiter aus 14 Nationen trafen sich in Dänemarks Hauptstadt, lernten sich kennen und diskutierten ihre Arbeitsprobleme. Man traf in angeregter Unterhaltung die Negerin aus Liberia, Schriftleiterin einer Shell-Zeitschrift, mit dem Werkschriftleiter der norwegischen Staatsbahn, den Journalisten aus Nordamerika, der eine Zeitschrift für die Chesapeake & Ohio Railway redigiert, mit einem Italiener, Schriftleiter von der Firma Olivetti. Man traf Monsieur André Gabet von der Autofirma Renault mit der Schriftleiterin der belgischen Luftverkehrsgesellschaft Sabena, den Mr. Moor von Rolls-Royce mit dem Redakteur der Zeitschrift der Philipswerke aus Holland... Kurz und gut – es ging wie bei einer Tagung der UNO zu – aber es wur-



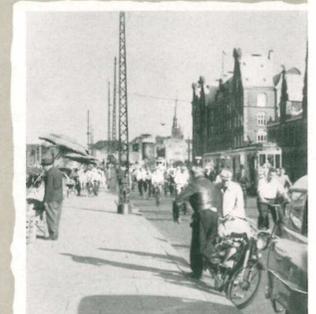
„Die kleine Seejungfrau“



Schloß Amalienborg mit der Marmorkirche



Schloß Kronborg



Reges Leben in der Innenstadt

den gottlob keine hitzigen Reden geschwungen. Man verstand sich bald und kam gut miteinander aus. Und das war kein Wunder, denn die ganze Atmosphäre dieser Tagung war durch das Entgegenkommen der dänischen Regierung, der Stadt Kopenhagen und der dänischen Industrie schon von Anfang an freundlich-festlich. Das merkte man schon sogleich bei der Begrüßung durch den dänischen Handelsminister, Frau Lis Groes. Diese charmante Frau ist übrigens Mutter von 10 Kindern...

Man spürte die Freundlichkeit bei den Studienführungen durch bekannte dänische Industrieunternehmen, beim Empfang des Bürgermeisters im Frederiksberger Rathaus und bei einem Besuch der weltbekannten Brauerei Tuborg. Neben den zahlreichen Vorträgen, die in der sehr modernen Handelshochschule gehalten wurden – und bei denen der Nestor der deutschen Werkschriftleiter, Dr. M. Nebe von den Flenderwerken/Bocholtz mit einem sehr beifällig aufgenommenen Vortrag über die Entwicklung des deutschen Werkzeitschriftenwesens und die Aufgaben des Werkschriftleiters hervortrat – waren es vor allem die zwanglosen Gespräche in den Pausen, beim Essen und im Omnibus, die der persönlichen Fühlungnahme von Vertretern der verschiedenen Nationen und Branchen diene. Diese persönlichen Kontakte sind die wertvollsten Früchte einer solchen Begegnung auf internationaler Basis.

Was für mich als Vertreter der Knorr-Bremse die Tagung besonders interessant machte, war die Tatsache, daß man mit Werkschriftleitern von ausländischen Eisenbahnen, die mit Knorr-Bremsen ausgerüstet sind, ins Gespräch kam. Es war übrigens gar nicht so leicht, die Funktion der Knorr-

Bremse in englischer Sprache einem Norweger zu erklären! (Erst neulich träumte ich davon, daß ich einem Chinesen die Vorzüge unserer Bremsen, natürlich in chinesisch, erläutern sollte – ein schrecklicher Traum, und ich wachte in Schweiß gebadet auf.) Doch auch schon die von Grimassen und Gesten begleitete Unterhaltung mit dem norwegischen Kollegen war für mich ein genügend aufregendes Erlebnis. Alle anderen Erlebnisse der an Eindrücken reichen Tagung erschienen mir dagegen nur schön, angenehm und interessant.

Da ist z. B. der Besuch, den ich in einer dänischen Familie machen konnte. Sie bewohnt ein kleines Einfamilienhäuschen am Stadtrand von Kopenhagen, eine Winzigkeit von einem Haus, aber außerordentlich modern und geschmackvoll eingerichtet, peinlich sauber und natürlich von einem Gärtchen umgeben. Die hohe Wohnkultur ist typisch für Dänemark, für den Wohlstand dieses Landes.

Und noch etwas anderes ist typisch für die Dänen und verdient, besonders herausgestrichen zu werden: ihre Ehrlichkeit. Ich konnte mich selbst davon überzeugen, als ich nämlich nach einer Reihe von Einkäufen in verschiedenen Geschäften feststellen mußte, daß ich meinen funkelneuen Fotoapparat irgendwo vergessen hatte. Nach einer wilden Jagd durch sämtliche von mir besuchten Kaufläden, in denen überall Hochbetrieb herrschte, erhielt ich ihn in einem Zigarrengeschäft zurück. Der Besitzer war baß erstaunt über mein ängstliches Gesicht und die atemlos hervorgebrachte Frage nach dem Verbleib des Apparates. Es war für ihn ganz selbstverständlich, daß in seinem Geschäft bestimmt nichts verlorengeht! – Daß niemand

auf die Idee kommt, sein Fahrrad abzuschließen, versteht sich deshalb wohl ganz von selbst...

Ebenso charakteristisch für Dänemark sind die vielen Radfahrer. Sie genießen in diesem Lande eine Freiheit wie sonst nirgendwo – eine Narrenfreiheit. Was immer sie auch tun, ob sie den Autofahrern die Winker abbrechen oder mit ihren Pedalen die Türen demolieren – man nimmt es ihnen nicht übel, denn sie geben im Verkehr den Ton an, und nicht die Autos! Als ich einen Industriebetrieb in Kopenhagen besichtigte, wurde ich zuerst in eine große Halle geführt, in der etwa 1500 Fahrräder standen. Der Betrieb umfaßt insgesamt 2000 Werksangehörige.

Nicht weniger charakteristisch als das Fahrrad sind für Dänemark die Smøerbroed-Esser. Das Smøerbroed ist ein mit Wurst, Käse, Ei usw. beschichtetes Brot. Dieses Brot wird in Dänemark zu jeder Gelegenheit mit Begeisterung und in großen Mengen vertilgt. Man erzählt sich, daß diese Art Butterbrot in ungefähr 150 verschiedenen Variationen angeboten wird. Wo immer man längs der Straße Menschen sieht, die eine Pause machen, sieht man, daß sie Smøerbroed kauen. Und wenn es Sonntag ist und die Sonne scheint, fluten Ströme voll mit Stullenpaketen beladener Radfahrer aus der Stadt hinaus aufs Land, um in Gottes freier Natur Smøerbroed essen zu können.

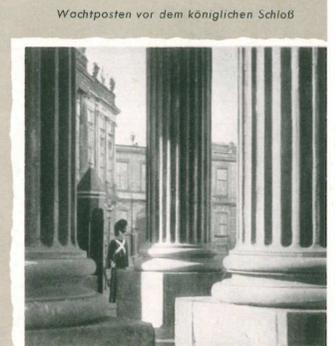
Ein glückliches Volk mit beneidenswertem gutem Appetit, das wohlwollend in einem blitzsauberen Inselland wohnt, in dem man alle Augenblicke auf Königsschlösser und das Meer stößt – das ist Dänemark, in dem die Werkschriftleiter aus aller Welt als Gäste einige interessante Tage verleben durften.



Tagungsraum in der Handelshochschule



Nyhavn, eine der ältesten Straßen Kopenhagens



Wachposten vor dem königlichen Schloß



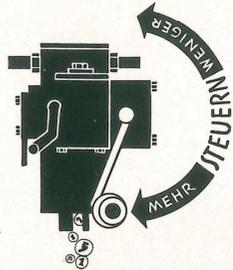
DIE DRUCKLUFTBREMSE MIT DEM

„Faulenzer-Ventil“

So etwas gibt es auf dem Bremsgebiet, das ja überhaupt reich an Kuriositäten ist, sowohl sprachlich als auch funktionell!



Da ist z. B. der Bremszylinder! Daß dieser Zylinder keine Schlafmütze ist (wobei der Ausdruck „bremsen = schlafen“ vorausgesetzt ist), das weiß ja wohl jeder. Auch daß man durch ein „Steuer“ventil die Einkommensteuer nicht verringern kann, ist klar.



Beim „Gleitschutz“ wird es aber schon problematischer. Er ist zwar kein „gemometer“ Gummisatz ähnlich den Autoreifen, die einst ein Herr Sommer als erster auf dem Protektor mit feinen Rillen versehen hat, damit die Räder bei nasser Fahrbahn nicht so leicht blockieren, und doch dient unser „Gleit-



schutz“ bei Schienenfahrzeugen tatsächlich demselben Zweck; nur wird bei ihm durch den Gleitschutzregler die Bremskraft automatisch verringert, sobald das Eisenbahnrad gleiten möchte;

es kommt sofort wieder auf Touren. Der „Selbstregler“ ist ein selbsttätiges Führerbremsventil, das nun auch nicht etwa einen zu forschen Führer bremst, sondern mit dem der Lokomotivführer den Eisenbahnzug bremst. Bei diesem Selbstregler sind gewisse schwierige Brems- und Lösevorgänge automatisiert, und eben dieses Erzeugnis der Knorr-Bremse ist nun das „Faulenzer-ventil“.

Wenn nämlich ein Eisenbahnzug ein langes Gefälle herabfährt, so mußte der Lokführer früher fortwährend mit dem Führerbremsventil manövrieren, um die Bremskraft konstant zu halten. Durch die unvermeidlichen Undichtheiten in der langen Bremsleitung, die durch den ganzen Zug hindurch geht, möchte sich diese Bremskraft sonderbarerweise laufend steigern; deshalb steigern, weil wir ja eine indirekte Bremse haben, eine Bremse also, die um so stärker zupackt, je mehr man den Druck in der Hauptluftleitung des ganzen Zuges senkt.

In den schwergängigen Kurven der Gefälle muß der Zug oft sogar sehr schnell völlig entbremst werden, oder auch dann, wenn die Gefällestrecke ein ebenes Stück aufweist, – sonst könnte es sein, daß der Zug ungewollt zum Stehen kommt. In solchen Fällen muß der Lokomotivführer einen Druckluftstoß mit sehr hohem Druck in die Hauptluftleitung geben, den er dann aber kunstvoll beeinflussen muß, damit die Bremsen nicht überladen werden. Das alles macht der Selbstregler nun zum großen Teil automatisch – er entlastet so den Lokomotivführer gerade bei den anstrengenden Gefällefahrten. Im Gefälle ist ja die sonst so aktive Lokomotive nicht mehr Energie, sondern nur noch zusätzliche tote und lästige Masse. Hier wird die Bremse, die Energie-Vernichtungsmaschine, verantwortlicher Herr der Situation. Weil nun unser Knorr-Selbstregler dem Lokführer viele Bremsarbeiten abnimmt, haben ihn die Lokführer „Faulenzer-ventil“ genannt.



Wir alle wissen, daß Lokomotive und Bremse, diese Gegensätze zwischen treibendem Motor und Verzögerer, in der Praxis untrennbar aufeinander angewiesen sind. Wer aber weiß schon, daß von diesen beiden die Bremse der Stärkere und Verantwortlichere ist? Da steht so eine dicke elegante Lokomotive mit ein paar tausend PS stolz vor dem Zuge und wird von jedem echten Jungen und Manne ehrfurchtsvoll bestaunt, ob sie nun elektrisch läuft, ob sie „dieselt“ oder ob sie ein „Dämpfling“ ist ... aber keiner schaut nach dem bescheidenen Brems-Absenbender unter der Lok und unter jedem Wagen, an jedem einzelnen Rad! Wenn sich der Riesenwurm in Bewegung setzt: Bravo! Nach 10 km Anlauf hat er seine 120 km/h. Aber da passiert plötzlich das größere Wunder. Ein Vorsignal steht auf „Halt“ und der Lokführer bewegt nur den Hebel seines Führerbremsventils in die Schnellbremsstellung, oder ein schwächlicher Reisender zieht die Notbremse – und der Zug steht nach einem Bremswege, der nicht einmal ein Zehntel des Anlaufweges lang ist – bravo?

Oder: Der Zug keucht mit Zuglok und Schiebelok unter geballter Kraft mit 50 km/h die steilen Gebirgsrampen hinauf. Aber auf dem anderen Gleis gleitet still der Gegenzug zu Tale, ebenso schnell – aber er braucht für diese Tal-fahrt für die Lokomotive und alle Wagen nur ein Zehntel der ihm zur Verfügung stehenden Bremskraft, die für die Gefahrenbremsung berechnet ist. Um wievielmals stärker ist die Bremsmaschine, die nur deshalb so unscheinbar ist, weil sie in viele Einzellelemente aufgelöst über den ganzen Zug verstreut ist! Wenn die Lokomotive einmal versagt, dann bleibt der Zug stehen. Wenn aber die Bremse versagt, dann ist das Unheil da. Wieviel Verantwortung liegt doch in jedem einzelnen der vielen Bremsaggregate und in jedem einzelnen der Bauelemente.

Die Druckluft-Bremstechnik hat technisch ihren eigenen Charakter. Wo gibt es eine Maschine, die als Gesamtorganismus über einen Kilometer lang ist – wie bei einem Güterzug – und deren 1000 Funktionselemente mit einem so seltsamen Stoff wie der Luft einheitlich gesteuert und gespeist werden müssen? Schubstangen und mechanische Getriebe sind straffe und starr miteinander gekoppelte Gebilde. Druckluftbremsen aber hängen alle an dem hochelastischen, leicht davonlaufenden und dabei doch wiederum so trägen Steuerungsmittel und Kraftübertragungsmittel, wie es die Druckluft nun einmal ist ... und eben daran „hängt“ es bei der Druckluftbremse!

Dr. E. Möller, München

Dr. E. Möller, München

Ein Land, in dem das Eisenbahnwesen mit zahlreichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, ist Norwegen.

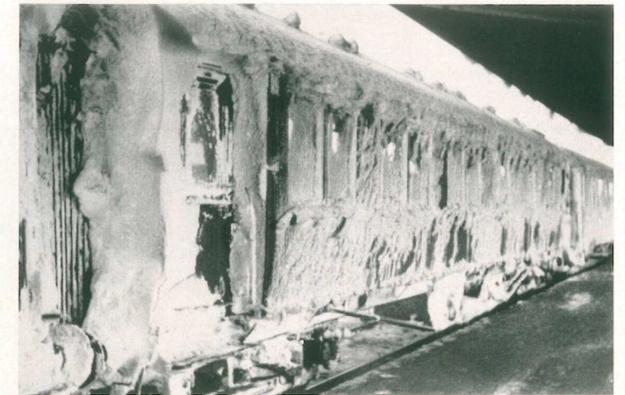
Allein schon das Gelände selbst, das in vielen Gegenden aus hartem Fels besteht, macht so das Verlegen von Gleisen zu einer unsagbar mühsamen und kostspieligen Angelegenheit. Dann gibt es zahlreiche Gefälle und scharfe Kurven, die an die Bremsen allergrößte Anforderungen stellen – und dann die Kälte (–40° C im Winter sind keine Seltenheit!) und der Schnee, der überall umherwirbelt, alles verstopft und blockiert ...

Allnächtlich fährt ein Schlafwagenzug von Oslo nach Bergen. Der höchste Punkt auf dieser 492 km langen Strecke liegt in einer Höhe von 1301 m. Hier, im Hochgebirge, zeigt das Thermometer 7–8 Monate im Jahr Minusgrade an. Je mehr sich nun der Zug Bergen nähert, desto feuchter wird die Luft, die vom Atlantik herüberdringt. Sie schlägt sich auf den abgekühlten Zug nieder und auf die Drehgestelle, auf die Bremsklötze und auf die Steuerventile, auf alles. Doch nicht nur das: der Zug passiert auf dieser Fahrt eine äußerst kurvenreiche Strecke, die ein Gefälle von 18% aufweist – und zwar erstreckt sich dieses Gefälle nicht auf ein paar hundert Meter, sondern auf eine Länge von 70 km! Hier wird die Bremse ununterbrochen betätigt, und hier zeigt sich auch schnell, ob sie erschöpfbar ist oder nicht!

In jüngster Zeit ist das Eisenbahnnetz weiter nach Norden ausgedehnt worden. Dabei stieß man auf eine weitere Schwierigkeit: Durch die Nähe des Meeres nämlich ist die Luft außerordentlich salzhaltig und gibt dadurch dem Schnee eine besonders zähe Konsistenz, so daß z. B. auch die Fenster-scheiben, an denen der Schnee sonst niemals haften bleibt, dicht zuschneien. An Hand der beiden Fotos kann sich der Leser ein Bild machen, mit welchen Verhältnissen der Eisenbahner – und der Fahrgast – im winterlichen Nord-Norwegen zu rechnen hat. Alles nur Erdenkbare kann hier in Norwegen geschehen:

In einer Kurve schleift vielleicht das Untergestell an der Mitte eines D-Zugwagens gegen den Schneewall – und der G-P-Wechsel wird von selbst umgelegt. Der Zug muß nun auf freier Strecke halten und das Personal – bis zum Bauch im Schnee versunken – bahnt sich seinen Weg mühsam am Zug entlang, um den Hebel wieder in seine richtige Stellung zu bringen. Die Kurswagen, die hier im hohen Norden eingesetzt werden, sind deshalb auch auf besondere Art ausgestattet. So ist z. B. der G-P-Wechsel gegen Umlegen durch einen Blechkasten gesichert. Zur Ausrüstung des Gepäckwagens gehören Skier und Reserveproviant für die Reisenden und auch Leinen, damit die Fahrgäste nicht verlorengehen, falls sie in einem Schneesturm den Zug verlassen müssen. Dies wäre der Fall, wenn beispielsweise die Heizung aus-

Eisenbahn-Probleme in Norwegen



setzt und der Zug im Schnee steckenbleibt, vielleicht einen Tag, vielleicht zwei oder gar drei Tage!

Doch auch auf Kurzstrecken bringt der Winterbetrieb genug Schwierigkeiten mit sich. Feuchter Schnee z. B. setzt sich unter den Bremsklötzen fest. Tritt der Schnee in größeren Mengen auf – was ja meistens der Fall ist – so kann in der Ebene auf die Bremse getrost verzichtet werden: der Widerstand des schweren, feuchten Schnees ist groß genug, um den ganzen Zug auf Bahnhöfen zum Stehen zu bringen!

Bei den schwachen Bremsungen verdichtet sich dann dieser Schnee am Bremsklotz, und der Gestängesteller – der ja nicht wissen kann, daß die Sohle des Bremsklotzes nur aus Schnee oder Eis besteht – gibt vorschriftsmäßig nach. Folgt dann anschließend ein starkes Gefälle, läuft man Gefahr, daß der Zug durchrutscht – was leider mehrmals vorgekommen ist – weil das Eis am Bremsklotz ja keine Reibung gibt. Nutzt sich schließlich das Eis doch ab,

legt sich der Bremszylinder gegen den Deckel und gibt seine Bremskraft dort ab und nicht an die Bremsklötze. In einer solchen Situation muß der Lokführer tatsächlich Mut zeigen – wenn er nämlich bei voller Geschwindigkeit bergab die Bremsen noch lösen will, um den Gestängesteller wieder zum Arbeiten zu bringen! Allgemeine Maßnahme: Anziehen der Handbremse, so daß praktisch kein Spielraum mehr da ist.

Natürlich stellen sich diese ganzen Schwierigkeiten nicht tagtäglich ein, doch man tut gut daran, zu jeder Zeit mit ihnen zu rechnen, denn das höchste Gebot der Eisenbahn ist in Norwegen genau so wie in Deutschland: Sicherheit um jeden Preis! – Wir betrachten Norwegen als einen Prüfstein für die Bewährung aller Eisenbahn-ausrüstungen, und dazu gehören auch die Bremsen.

Was sich hier bewährt, bewährt sich auch überall sonst in der Welt!

Per Waldal, Oslo

ÜBER GESCHMACK LÄSST SICH NICHT STREITEN

Die erste Fachausstellung nach dem Kriege, die das Thema „Wirtschaft und Werbung“ auf internationaler Basis behandelte, fand vom 24. 9. bis 9. 10. in Essen statt: die „IWA 55“.

Auf 14 000 qm Hallenfläche gaben über 200 Aussteller, die entweder selbst Werbung treiben oder aber Werbung schaffen, dem Besucher einen eindrucksvollen Überblick über Wesen, Bedeutung und Stand des Werbeschaffens.

Die Ehrengäste, die der feierlichen Eröffnung dieser Ausstellung beiwohnen durften, begegneten in dem Festredner einem Mann von internationaler Bedeutung auf dem Werbesektor: Raymond Loewy, Autor des Erfolgsbuches „Häßlichkeit verkauft sich schlecht“.

Raymond Loewy hat früh erkannt, daß Schönheit und Zweckmäßigkeit durchaus in Einklang zu bringen sind und half damit einen Beruf schaffen, auf den die Industrie nicht mehr verzichten könnte: den Beruf des Formgestalters. Auf Grund seiner bedeutenden Erfolge, die Raymond Loewy auf dem Gebiet der Formgestaltung in Industrie und Handel erringen konnte, und seiner Erfahrungen in der Gestaltung vom Speisezeitel bis zur Städteplanung, vom Lippenstift bis zur Lokomotive, glauben wir ihm gern die Behauptung: „Guter Geschmack ist nicht das Privileg einer bestimmten Gruppe. Die ästhetische Umerziehung eines Massenmarktes von 300–400 Millionen Verbraucher aber ist ein langsamer Prozeß ...“

Im Anschluß an die Feierstunde besichtigte Raymond Loewy in Begleitung seines Dolmetschers die Ausstellung, und es hat uns nicht verwundert, daß er besonders eingehend das 4 m lange Modell eines modernen Schnell-



Formgestalter Loewy (links) auf dem Stand der Deutschen Bundesbahn

triebwagens betrachtete, das die Deutsche Bundesbahn auf ihrem Stand ausgestellt hatte – verdankt doch so manche amerikanische Lokomotive Herrn Loewy ihr flottes Aussehen, der lange Jahre auch für die Pennsylvania Railroad gearbeitet hatte.

So ließ er sich denn jede Einzelheit an dem roten Triebwagen-Modell erklären, das wir im Original als „Rheinblitz“, „Roland“ usw. kennen – auch die naturgetreu eingezeichneten Abkürzungen „KP-el-Mg“, was soviel heißt wie kombinierte elektropneumatische Knorr-Bremse mit Magnetschienenbremse. Bei dem Wort „Bremse“ wurde sein Gesicht sehr nachdenklich, woraus wir schlossen, daß die Bremse eines der wenigen Erzeugnisse sein muß, mit dem sich Herr Loewy wohl noch nicht beschäftigt hatte ...



Rot behelmt und blau behost

Mietverträge sollten von angehenden Wohnungsinhabern stets aufmerksam durchgelesen werden, auf daß sich jeder über seine Rechte und Pflichten im klaren sei. Zu den Pflichten gehört meist neben dem Putzen des Treppenhauses das Rollen der Mülltonnen vor die Tür oder neuerdings auch das Anpflanzen von Blumen auf dem Balkon (wenigstens zur Straßenseite hin...). Nicht so bei den Mietern des Wohnhauses Moosacher Straße 80. Eine weitaus nützlichere Pflicht muß allmonatlich von diesen braven Familienvätern erfüllt werden: die Durchführung einer Feuerwehrrübung.

Diese Übung nun ist keine Schikane der Südbremsen-Direktion. Sie liegt einer Vorschrift der Versicherungen zugrunde, nach der jedes Werk seine eigene Feuerwehr haben muß. Und daß diese Vorschrift nicht zu Unrecht besteht, hat sich in der Geschichte der Südbremse oft genug gezeigt ...

Wir haben unserer Feuerwehr kürzlich beim Löschen eines imaginären Großbrandes zugesehen und konnten nach einer Stunde die „Brandstelle“ – wenn auch bis auf die

Haut durchnäßt – so doch in tiefster Seele beruhigt verlassen –, sie verstehen ihre Sache schon, unsere Leute von der Werksfeuerwehr!

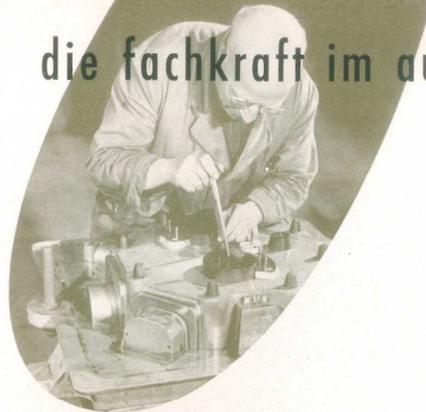
Unter der fachmännischen Leitung von Herrn Utz/Installation traten vertragsgemäß alle 17 Wohnungsinhaber rot behelmt und blau behost nebst einem Luftschäumlöschgerät, zwei Motorspritzen und rund 300 m Schlauch an. Sodann bezeichnete Feuerwehrrührer Utz den Brandherd: es war der Dachstuhl des 24 m hohen Baues B.

In Windeseile wurden die Schläuche ausgelegt und die Geräte in Betrieb gesetzt. Und während der Fotograf nach einem eindrucksvollen Motiv suchte, schoß schon eine 30 m hohe Wasserfontäne über ihn hinweg durch die Luft auf den Dachstuhl. Vier Männer waren notwendig, um den B-Schlauch, durch den das Wasser mit einem Druck von 10 Atmosphären strömte, zu halten. Hierbei traten nur die Motorspritzen in Aktion, während das Luftschäumlöschgerät, das beste Stück des Geräteparks, in erster Linie bei Benzin- und Ölbränden eingesetzt wird.

Herr Utz, Installateur und Feuerwehrrührer, kann viel erzählen: „Während des Krieges hatten wir natürlich alle Hände voll zu tun, nicht zuletzt deshalb, weil unser Trupp als einer der besten der Münchner Großbetriebe galt. Rund ein Dutzend Brände haben wir damals gelöscht. Die heißeste Angelegenheit aber war der Großbrand hier in der Südbremse im März 1943. Alles stand in Flammen: Bau C, Halle A, die Schreinerei und der Motorenprüfstand ...“ Für seine Verdienste beim Löschen erhielt Herr Utz neben fünf anderen Südbremsern seinerzeit das Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern.

Nun, die „fetten Jahre“ für unsere Werksfeuerwehr, die Kriegsjahre, sind gottlob vorbei. Die allmonatlichen Übungen aber finden weiter statt – zur Beruhigung aller Werksangehörigen.

die fachkraft im automatisierten betrieb



Die Redaktion unserer Werkszeitung hatte in der letzten Ausgabe angekündigt, in den nächsten 10 Heften den Menschen in den Vordergrund zu stellen. Könnten wir dies wohl besser tun, als wenn wir mit dem Facharbeiter begännen? Also mit der Fachkraft im weitesten Sinn des Wortes „Facharbeiter“?

Facharbeiter sind der Stoßtrupp des modernen Wirtschaftszeitalters. Die hohe Technisierung in der Fertigung – aber auch in allen anderen Sparten der Maschinenindustrie – verlangt Arbeitskräfte mit höchsten fachlichen Qualitäten.

Existenz und gesicherte Zukunft hängen von unserer Fähigkeit ab, wissenschaftliche Entdeckungen ohne Zeitverluste industriell auszuwerten und die gesamte Organisation in wirtschaftlichster Weise durchzuführen. Immerhin wirft diese uns von der Zeitentwicklung aufgeworfene Einstellung eine Grundfrage auf, nämlich die nach den

Gefahren des Spezialistentums.

Schon bei der Wissenschaft, die in engsten Kontakt zur Industrie zu bringen ist, fängt es an. Die letzte Atomkonferenz zeigte eine Aufsplitterung des Fachwissens in immer mehr neue Gebiete, die naturgemäß die Menschen untereinander entfremden, zumal jedes Fachgebiet einen nur ihm verständlichen Jargon spricht. Die einfachen Menschen, denen ohne alle fachliche Spezialkenntnis nichts mehr erklärt werden kann, sehen mit geradezu abergläubischer Bewunderung zum Spezialistentum auf.

Wir wissen aus der eigenen Tätigkeit, sei es an der Werkbank, am Zeichentisch oder auch im höchst technisierten neuzeitlichen Beruf des Industriekaufmanns, wie sehr das universelle Berufswissen dem Wissen und Können auf einem kleineren, aber intensiv nach Vorbildung und Erfahrung beherrschten Spezialbereich weichen mußte.

Nach wie vor bleibt der Facharbeiter – den Begriff im weitesten Sinne gefaßt – das wertvollste Kapital. Ohne ihn geht es einfach heutzutage nicht mehr.

Er wird schon deswegen da sein müssen, um komplizierteste Maschinen zu bedienen, um auf den Verwaltungsgebieten der Industrie in nicht alltäglichen Maßstäben und Verantwortung bringenden Größenordnungen zu denken. Wo aber wird einmal die Grenze sein?

Der Mensch im Mittelpunkt des Schaffens –

nun das ist eine selbstverständliche Forderung unserer Zeit, die den Menschen zum Herrscher über die Mechanisierung machen und nicht zum Diener der Maschine herabwürdigen will.

Die Automatisierung aller Wirtschafts- und Fertigungsvorgänge muß aber das Spezialistentum immer mehr fördern. Es stellt hohe Anforderungen an das Einfühlungsvermögen in technische Vorstellungen und wissenschaftlich erforschte Methoden. Vor allem jedoch wird die Automatisierung eine starke Nachfrage nach intelligenten Arbeitskräften bringen, weil die Routinearbeit verschwinden wird. Die Maschinen und der feine Organismus wissenschaftlich er-

arbeiteter Wirtschaftsmethoden werden sich nur dem beugen, der diese Instrumente – wie man volkstümlich zu sagen pflegt – mit „Köpfchen“ zu lenken versteht. Was aber soll dann mit den unterdurchschnittlich Begabten geschehen? Sicherlich wird ein gewisses Maß an Hilfsarbeitern schon durch den reinen Zuträgerdienst, durch Reinigererfordernisse und dergleichen mehr stets vorhanden bleiben. Im Problem aber muß man sich doch fragen: werden unsere Nachkommen vielleicht gezwungen sein, in gewissem Umfange veraltete Produktionsmethoden beizubehalten, nur um die weniger Befähigten zu beschäftigen? Güte und Geduld für rein mechanisches Einarbeiten werden kaum ausreichen, wenn die Grundbildung an sich ein Grunderfordernis bedeutet.

Grundbildung plus Facherfahrung.

In falscher Beurteilung vieler Wirtschaftsvorgänge hat unsere Zeit einmal das Wort geprägt, daß Bildung ein Nachteil sein könne, nämlich dort, wo die Erfahrung durch den ständigen Umgang mit praktischen Erfordernissen von der Pike auf wichtiger sei als theoretisch erworbenes Wissen. Höchste Technisierung oder gar Automatisierung des Wirtschaftsablaufes jedoch können wahrscheinlich ohne die theoretisch erarbeitete Grundbildung in Spezialbereichen nicht mehr auskommen. In den USA zum Beispiel ist die Nachfrage nach jungen Ingenieuren, Technikern, Physikern und nach Fachkräften der Wirtschaftswissenschaften so groß, daß sich die Firmen schon um Examenkandidaten reißen. Auch Fachjuristen und sogar Geisteswissenschaftler finden leicht Arbeitsplätze in der Industrie. Literarische Bildung ist nicht mehr unvereinbar mit zweckgerichteter Arbeit in der Wirtschaft. Auch die Russen haben rechtzeitig begriffen, daß die Wirtschaft unseres Zeitalters ein großes Heer von Spezialisten braucht. Die Bundesrepublik bemüht sich um die Erweiterung und Spezialisierung der wissenschaftlichen Forschung und der Technisierung überhaupt. Das Intelligenzniveau wird durch intensivere Ausbildung

schon von der Volksschule her

unbedingt von Generation zu Generation gebessert werden müssen, weil die Wirtschaft unserer Zeit es sich nicht leisten kann, vom Kapital der vererbten Intelligenz zu leben.

Auch eine Entwicklung kommt nicht von heute auf morgen, sie wird stetig verlaufen. Aber in dieser Stetigkeit werden die Anforderungen an den Menschen in der Industrie größer. Dieser Weg kann dem Wohl der Menschheit nur dienen, wenn sowohl die Maschine als auch das System der Wirtschaftsorganisation dem Menschen angepaßt werden. Den Menschen in den Mittelpunkt der Arbeit zu stellen heißt schließlich nichts anderes, als die Arbeit zu „humanisieren“. Weil der technische Fortschritt eine Verkürzung der Fertigungszeit und damit eine Verlängerung der Ausbildungsjahre ermöglicht, wird das Bildungswesen, vor allem für den in der Maschinenindustrie notwendigen Spezialisten, eine immer größere Aufgabe und Bedeutung erhalten. Man braucht kein Jules Verne zu sein, um

die letzte Konsequenz der Technisierung,

Spezialisierung, Mechanisierung bis zur Automatisierung zu durchdenken. Logischerweise müßte die Zahl der Fabrikarbeiter abinken; aber die Betriebe müßten eine immer größere Anzahl von Angestellten beschaffigen, um den reibungslosen Absatz der höheren Maschinenausbringung zu sichern, weil die Absatzsicherheit nach wie vor die wichtigste Voraussetzung der Produktion bleibt. Um dieser Situation gewachsen zu sein, würde es höchst qualifizierter Fachkräfte in allen Sparten der Industrie bedürfen. Die Beherrschung der Technik muß zur Selbstverständlichkeit, nicht zum bitteren Muß werden, wenn das Leben im Zeitalter der Technik überhaupt noch lebenswert sein soll.

JHB, Mannheim

TAGUNG der Betriebsräte und ihrer Stellvertreter sämtl. Konzernwerke am 27./28. 9. in Volmarstein

Anwesend waren: die Herren Kurz, Dell und Schmitt (MWM), Scherer und Edenhofer (SB), Vohmann und Weinreich (KB-Volmarstein), Stolzenburg und Eckert (KB-München), Borsdorf und Riewe (H & W), Wald und Labahn (Kübler Berlin), Albrecht (AG-Berlin).

Tagesordnung:

1. Stellungnahme zum Protokoll der Gesamtbetriebsräte-tagung am 29. und 30. 3. 1955 in Berlin.
2. Bericht des Dreierausschusses über seine Sitzungen.
3. Mannheimer Angelegenheiten.
4. Bericht der einzelnen Betriebsräte der Konzernwerke und Aussprache.
5. Soziale Fragen.
6. Bericht des Herrn Direktor Vielmetter über die Lage des Gesamtunternehmens und Aussprache.
7. Neuwahl des Dreierausschusses.
8. Verschiedenes.

Die Leitung der Tagung lag in den Händen des bisherigen Vorsitzenden des Dreierausschusses, des Kollegen Kurz. Mit großem Bedauern wurde die Nachricht, daß Herr Direktor Vielmetter nicht an der Tagung teilnehmen konnte, zur Kenntnis genommen.

Punkt 1 der Tagesordnung konnte nach einigen formellen Berechtigungen schnell erledigt werden.

Zu Punkt 2 ist erwähnenswert, daß der Dreierausschuß verhältnismäßig oft tagen mußte. Es wurde beschlossen, die Anlässe für diese Tagungen bei den einzelnen Tagesordnungspunkten näher zu besprechen.

Eine längere Aussprache ergab sich nach dem Bericht durch den Kollegen Dell zum dritten Tagesordnungspunkt. Es folgte Punkt 4, bei dem die Betriebsratsvorsitzenden ausführliche Berichte über die wirtschaftliche und soziale Lage ihrer Werke abgaben, die darin gipfelten, daß bei allen Werken der Auftragsbestand und der Beschäftigungsgrad außerordentlich gewachsen ist, so daß überall Neueinstellungen vorgenommen werden mußten. Lediglich für Hasse & Wrede sind hierbei gewisse Einschränkungen zu machen. Im einzelnen sei vermerkt, daß für Mannheim ein starker Arbeitsraumangel vorhanden ist, außerdem Maschinen fehlen und die sanitären Anlagen dem hohen Beschäftigungsstand bald angeglich werden müssen. Bei der SB ergab sich die erfreuliche Tatsache, daß ein Wohnungsneubau für 33 Wohnungen noch in diesem Jahre bezugsfertig erstellt werden kann. Auch in diesem Werk macht sich Maschinenmangel bemerkbar. Die Verbesserungen der sanitären Einrichtungen gehen verhältnismäßig langsam voran. Eine durchgeführte TBC-Reihenuntersuchung hat, soweit es bekannt geworden ist, ein gutes Resultat er-

geben, die Zahl der in ein Sanatorium überführten Kranken ist gering und ebenso auch die Zahl der unter Beobachtung stehenden Arbeiter und Angestellten. Der Arbeitsplatzwechsel ist häufig, die Überstunden sind zurückgegangen. Auch KB-München klagt sehr über Arbeitsraumangel. Die in KB-Volmarstein gemachten Maschineninvestitionen wirkten sich gut aus, die Überstunden konnten um 15% gesenkt werden. Die sanitären Verhältnisse lassen noch zu wünschen übrig. Für Hasse & Wrede macht sich die Änderung in der Geschäftsführung bemerkbar. Kübler benutzt den gewährten Kredit zur Verbesserung seiner Einrichtungen. Bedauerlich ist lediglich, daß die neuen Maschinen erst im März des kommenden Jahres zur Lieferung gelangen.

Der nächste Tagesordnungspunkt befaßte sich mit sozialen Fragen. Hierbei wurde heftig und eingehend diskutiert über:

- Kinderversicherung
- Altersversorgung
- sanitäre Einrichtungen
- Werkzeitung.

Durch die Belegung des neuen Kinderheimes hat sich eine ganze Reihe von grundsätzlichen Fragen ergeben, die teilweise geklärt werden konnten und teilweise noch bis zum Beginn der neuen Saison geklärt werden müssen. Bezüglich der Altersversorgung für die Berliner Werke wird der Dreierausschuß entsprechende Verhandlungen einleiten. Nach Abschluß der Debatten zu diesem Punkt wurde die Neuwahl des Dreierausschusses vorgenommen.

Gewählt wurden:

- Kollege Vohmann, Volmarstein
- Kollege Dell, MWM
- Kollege Edenhofer, SB.

Den Vorsitz wird in Zukunft der Kollege Dell, MWM, übernehmen.

Bei Punkt 8, Verschiedenes, wurden nachstehende Probleme behandelt:

- Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der AG.
- Kreditangelegenheit Kübler
- 3 Schichten und 45 Stundenwoche
- Weihnachtsgartifikation
- Ort und Zeitpunkt der nächsten Tagung.

Die Aussprache zu diesen Punkten war sehr eingehend und lebhaft. Die nächste Tagung soll, die Zustimmung des Herrn Direktor Vielmetter vorausgesetzt, auf den 27. und 28. März 1956 in Mannheim festgelegt werden.

Die Tagung klang aus mit einem Dank an den aus dem Dreierausschuß ausscheidenden Kollegen Kurz für seine gute und erfolgreiche Arbeit. *Stolzenburg, Schriftführer*

Direktor Fritz Loos siebzig Jahre alt



Am 17. Oktober 1955 konnte

Herr Direktor Loos, Mannheim, die Vollendung seines siebenzigsten Lebensjahres begehen.

Dipl.-Ing. Fritz Loos ist Württemberger und trägt in seiner ganzen Lebensart die Merkmale dieses kernigen, aufrechten Volkstums. 1903 hat er in Pforzheim Abitur gemacht und anschließend dort ein Jahr technisches Praktikum durchgeführt, da er sich schon frühzeitig zum technischen Studium

entschlossen hatte, das er dann von 1904 bis 1910 in der Gruppe Maschinenbau an den Technischen Hochschulen Hannover und Aachen absolvierte. Im Anschluß an das Staatsexamen blieb er ein Jahr als Assistent an der TH Aachen. 1911 ging er in die Praxis, wurde zunächst Verkaufingenieur und nach der Teilnahme am ersten Weltkrieg Prokurist in der Firma Maschinenfabrik Karl Bachmann in Ansbach (Mittelfranken). Wegen seiner außerordentlichen Verdienste um die Entwicklung dieses Betriebs wurde Fritz Loos 1922 in den Vorstand berufen und blieb als solcher bis 1932 im gleichen Unternehmen tätig. Die Karl Bachmann A.-G. war 1925 in den Knorr-Bremse-Konzern gekommen.

So kam es, daß die Konzernleitung Herrn Loos 1933 in die Motoren-Werke Mannheim A.-G. berief. Nach einjähriger Tätigkeit als Verkaufsleiter wurde Fritz Loos 1934 Vorstandsmitglied. Man hat den Diplom-Ingenieur, den Techniker, mit der Führung der kaufmännischen Vorgeschäfte beauftragt, weil für beide großen Sparten nach dem gesamten Lebensweg und der bisherigen Erfahrung beste Grundlagen bestanden.

Nach mehr als zwanzig Jahre lang hat Direktor Fritz Loos dem Vorstand der Motoren-Werke an-

gehört, bis er aus Altersgründen in den verdienten Ruhestand trat.

Die Bedeutung seiner Lebensarbeit geht nicht zuletzt auch aus der Betreuung mit vielen ehrenamtlichen Positionen hervor. Von 1922 bis 1932 war er Vorstandsmitglied im Arbeitgeberverband der Bayerischen Provinz-Metall-Industrie und von 1940 bis 1954 Vorstandsmitglied der Fachgemeinschaft Kraftmaschinen im VDMA und zugleich Vorsitzender der Fachabteilung Verbrennungsmotoren.

Nachdem der VDMA Herr Direktor Loos schon 1951 zum Ehrenmitglied des Vorstandes der Fachgemeinschaft ernannt hatte, folgte nunmehr zur Vollendung des siebenzigsten Lebensjahres eine weitere Ehrung durch die Ernennung zum Ehrenvorsitzenden der Fachabteilung Verbrennungsmotoren.

Viele Ehrungen sind Herrn Direktor Loos zur Vollendung seines siebenzigsten Lebensjahrs zugegangen. Alle diese Beweise froher Anteilnahme sind zugleich Ausdruck des Dankes für ein von reicher Arbeit erfülltes Leben und ein Ausdruck der Hoffnung, daß Fritz Loos noch viele Jahre in Gesundheit und Rüstigkeit einen geruhlosen Lebensabend verbringen kann.

JHB

UNSERE JUBILARE · UNSERE JUBILARE · UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG

Südd. Bremsen-AG



HEINRICH LUTZEL 7. 9. 55
Techn. Angestellter



KARL KANNEGIESSER 8. 9. 55
Spengler



MAX GOTH 2. 9. 55
Betriebsingenieur



HEINRICH KRUTA 7. 9. 55
Autogen-Schweißer



25- und selbst 40jährige Dienstjubiläen sind für Männer nicht selten. Ungewöhnlich ist aber der Fall, daß eine Frau ihre ganze Lebensaufgabe dem Beruf und der gleichen Firma widmet. Unsere Mitarbeiterin **Paula Eifer** konnte am 1. Oktober auf vier Jahrzehnte ihrer Tätigkeit bei MWM zurückblicken. Seit 1915 hat sie, noch dazu in der gleichen Abteilung — dem Einkauf —, den ganzen Entwicklungsgang des Unternehmens

verfolgen können. Viele Ehrungen wurden der Sekretärin des Einkaufsleiters verdientermaßen zuteil. Aus Büro und Betrieb zeigte man eine herzliche Anteilnahme am Jubiläum der verdienten und beliebten Kollegin. Auch die Werkszeitschrift entbietet ihr hiermit ihren Glückwunsch und hofft, daß Paula Eifer noch viele Jahre so vital, lebensfroh, gesund und zuallererst befriedigt vom Beruf ihrer Firma dienen kann.

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



WILH. POTH 30. 9. 55
Temperguß-Schleifer



HANNs RESSMANN 15. 10. 55
Prokurist

Carl Hasse & Wrede GmbH

Motoren-Werke Mannheim AG



ALFRED LIST 28. 9. 55
Schlosser



LUDWIG SPAHR 5. 10. 55
Dreher



GEORG GROSSMANN 25. 6. 55
Dreher

UNSERE JUBILARE · UNSERE JUBILARE · UNSERE JUBILARE



Liebe Schriftleitung!

Ihre beiden letzten Zeitschriften waren an meine Privatadresse adressiert. Ich möchte darauf hinweisen, daß bei mir zu Hause keine Post ausgetragen wird, und deshalb lasse ich alle Korrespondenz an die Adresse meiner Werkstatt gehen. Die liegt etwa 1000 Meter von meinem Haus entfernt und befindet sich gerade noch an der Grenze der Postaustragung. Mein Haus in dessen liegt etwa 300 Meter außerhalb dieser Grenze. Was in anderen Ländern eine Selbstverständlichkeit ist, nämlich daß die Post nach überallhin ausgetragen wird, ist hier leider nicht der Fall. Da ich mich gut mit dem Briefträger verstehe, brachte er die an mein Haus adressierte Post in meine Werkstatt, — es kann aber mal schief gehen. Dann verkommt die Post auf dem Postamt oder aber sie geht als „unbestellbar“ wieder zurück über den großen Teich. Seit mehr als 20 Jahren wurde das Gebiet der Postaustragung nicht erweitert, obgleich sich in dieser Zeit die Stadt sehr vergrößert hat. Aber um Steuerzettel auszutragen, finden sie jedes Mäuseloch!

Daß ich immer eine große Freude habe, wenn ich Ihre schicke Zeitschrift erhalte, können Sie sich vorstellen. Das letzte Heft vom Juni erhielt ich vor wenigen Tagen, ich fürchtete schon, es wäre verlorengegangen.

Als kleinen Beitrag nun übersende ich Ihnen eine Zusammenstellung:

Brasilien in Sprichwörtern! Sprichwörter und Anekdoten sind ja ein gutes Spiegelbild der Verhältnisse eines Landes; man kann durch sie einen Einblick in die Mentalität eines Volkes bekommen. Daher mag es interessant sein, von dieser andersgearteten Welt eine Sprichwörtersammlung zu lesen, und so habe ich versucht, eine kleine Anzahl hier gebräuchlicher Sprichwörter zu notieren und sie sinngemäß ins Deutsche zu übersetzen.

„Sehr nützlich macht sich, wer nicht stört!“
 „Häufig muß man langsam gehen, um schnell vorwärts zu kommen!“
 „Besser allein als in schlechter Begleitung!“
 „Man sollte nie einen größeren Schritt tun, als die Beine gestatten!“
 „Ein wahrer Freund ist, wer rechtzeitig warnt!“
 „Ein vorsorgender Mensch hat doppelten Wert!“
 „Wer in den Regen geht, wird naß!“
 „Man sollte nie mit einem Ei rechnen, bevor es gelegt ist!“
 „Korn auf Korn füllt den Hühnerkropf!“
 „Schlechter als ein Blinder sieht jemand, der nicht sehen will!“
 „Im Hause des Schmiedes findet man den hölzernen Bratspieß!“
 „Wer die Wahrheit sagt, dem gebührt keine Rüge!“
 „Eine schöne Frucht am Straßenrand ist entweder sauer oder madig!“
 „Die säumigsten Zahler sind die besten Kassierer!“
 „Es ist schwer, Geld zu verdienen, viel schwerer aber ist, Geld richtig auszugeben!“
 „Wer Wind sät, erntet Sturm!“
 „Ein Seil reißt immer an seiner schwächsten Stelle!“
 „Gott gebe dir das Doppelte von dem, was du mir wünschst!“
 „Wer mit Eisen verletzt, der solle durch Eisen verwundet werden!“

„Wenn das Almosen sehr groß ist, wird sogar die Heiligenfigur mißtrauisch!“

Man solle in seinem Beruf bleiben, heißt: „Leder Affe auf seinem Ast!“ Wer sich auf Kosten anderer beliebt machen will, „grüßt mit dem Hut des anderen!“ Hat sich jemand eine unangenehme Sache eingebracht, so sagt man: „Er besorgte eine Krätze, um sich zu jucken!“ Sucht jemand das Unmögliche, so „sucht er Hörner auf dem Pferdekopf!“ Etwas sehr Knappes nennt man „Westenärmel.“ Etwas sehr Billiges kauft man „zum Preise der Bananen!“ Etwas sehr Geschätztes wird mit der „Pupille des Auges“ verglichen. Ist jemand im Besitz aller Trümpfe, so hat er „Messer und Käse in der Hand“. Die Trägheit wird ausgedrückt durch: „Wollen wir es lassen, wie es ist, um zu sehen, was daraus wird!“ Die bestehende Gesellschaftsordnung kritisieren folgende Sprichwörter: „Schnaps ist die warme Kleidung für die Armen!“, „Der Vorsichtige ist alt gestorben, der Mißtrauische aber lebt noch!“, „Der Tod des Pferdes bedeutet das Leben für den Ausgeier!“ sowie „Pfeffer brennt gar nicht, sofern er sich im Auge des anderen befindet!“

Daß die Arbeit hier nicht sehr beliebt ist, zeigen folgende Sprichwörter: „Es arbeitet nur derjenige, der nichts anderes zu tun hat!“, „Die Arbeit wurde geschaffen für den Hebekran!“, „Wer arbeitet, hat gar keine Zeit zum Geld erwerben!“ und „Wenn die Arbeit eine Ehre wäre, so müßten die Esel voller Orden sein!“ Von dieser Mentalität zu der jetzt hier herrschenden moralischen Krise, in der die Schwarzhändler und andere Gauner den Titel „Haisfisch“ erhalten haben, ist es nur ein kurzer Weg. Über diesen Zustand sagt man: „Wer einen Pfennig stiehlt, ist ein Dieb, doch wer verschiebt eine Million, ist Baron!“

Mit den besten Grüßen
 Erich Otto, São Paulo, Brasilien



MWM JUGENDBÜCHEREI

Ein nettes, heiteres Buch voller lebenswahrer Schilderungen, rührend und be- lustigend zugleich, haben wir mit dem Werk von Rosemarie Harbert

„Wir sind nämlich kinderreich“ erworben. Die Helden? Sieben Mädchen, ein Junge, ein selbstsicherer, systematischer Vater und eine prächtige, unermüdete Mutter. Ein Buch, das von Herzen fröhlich macht und die Welt wieder heller erscheinen läßt.

Unsere Jungens und alle Männer mit jungen Herzen werden sich über das klassische Abenteuerbuch

„Moby Dick“ von Herman Melville freuen. Es ist eine spannende Erzählung, in der das

Leben auf See, die Segelschiff-Fahrt und die Jagd auf den weißen Wal, die zu Melvilles Zeiten noch ein Kampf auf Leben und Tod war, packend und mitreißend geschildert werden.

Ein Roman der Weltliteratur — der seinen Platz noch viele Jahrzehnte behaupten wird!

Die liebenswerte Hundegeschichte

„Lassie kehrt zurück“ von Eric Knight ist ein Buch für Leser jeden Alters, das aber der Jugend besonders gefallen wird. Lassie ist eine rassereine Collie-Hündin, die einen Freund hat, an dem sie mit rührender Treue hängt: den kleinen Jungen Joe, den sie täglich am Schultor erwartet. Aber der Vater Joes gerät in Not und muß Lassie verkaufen. Doch ein Hund ist anhänglicher und treuer, als die meisten Menschen es in einer ähnlichen Lage sein würden. Lassie macht verzweifelte Fluchtversuche, bis es ihr gelingt, den Weg in die Freiheit zu finden. Und nun beginnt das große Abenteuer der Heimkehr mit den unvorstellbaren Strapazen und Entbehrungen einer langen

Wanderschaft. Aber unbeirrbar folgt Lassie ihrem Instinkt, der ihr sagt: Kehr heim zu Joe, er wartet auf dich!

Anspruchsvollen Lesern ist das Buch von Erich Maria Remarque

„Zeit zu leben und Zeit zu sterben“ zu empfehlen. Dieser große Schriftsteller ist unseren Lesern bereits schon durch andere Werke, die wir in unserer Bücherei haben, bekannt geworden. In dem vorstehenden Buch schildert Remarque zwei junge Menschen — den Urlauber Gottfried Graeber und das Mädchen Elisabeth, seine Kindheitsgefährtin — die sich in einer unter Luftangriffen erzitternden deutschen Stadt wiederfinden, und die Liebe gibt ihnen die Kraft, wieder mutig zu werden. Das Buch schließt nicht mit einem Happy-End, es endet in Abschied und Tod. Diese Geschichte vom Fronturlaub eines deutschen Soldaten konnte nur von jemandem geschrieben werden, der seiner Heimat auch in den dunkelsten Jahren gegen jene, die sie ebenso wie das Bild des Menschen schändeten, mitleidend verbunden blieb.

Ingeborg Walter, Mannheim