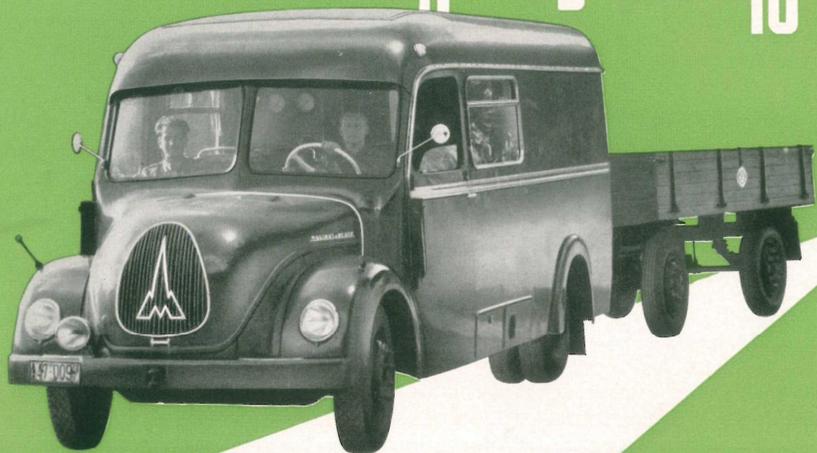
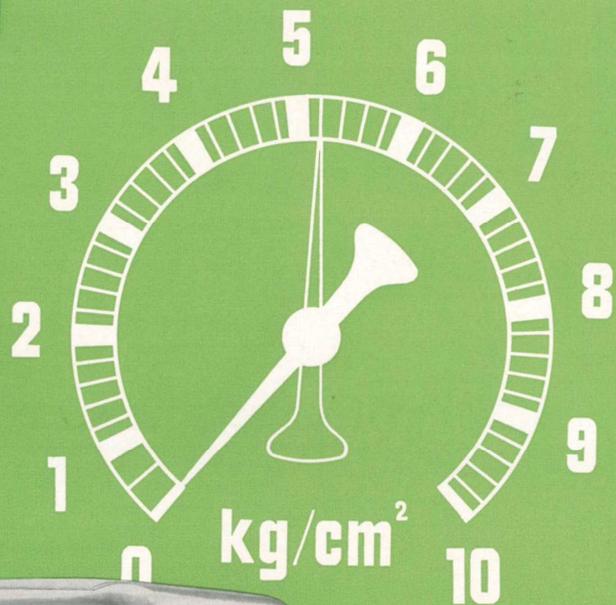


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



18 | APRIL 1956



UNSER TITELBILD

„Die blaue Minna“ – der Bremsprüfwagen der Knorr-Bremse München

Seite INHALT:

- 3 Eine Idee wird zum Erfolg
- 4 Was bedeuten Farben für den Menschen im Betrieb?
- 5 Kampf den Unfällen
- 6 Größere Verkehrssicherheit durch die KNORR-Iastabhangige Lastzubremsen
- 8 Ausländische Gäste in München Vor Paris wird gewarnt!
- 10 Tagung der Betriebsräte und ihrer Stellvertreter Volmarstein baut weiter ...
- 11 Gutes Betriebsklima – nicht nur bei Betriebsfesten
- 12 Man kann ruhig darüber sprechen
- 13 Was geht mich die Normung an?
- 14 Die heutige Jugend auf dem Prüfstand
- 15 Unsere Jubilare Zum Muttertag
- 16 Arthur mit der goldenen Hand

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 367 41

GRAPHIK:

Will G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 36 18 33

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weienstephaner Straße 27
Telefon: 44 83 07

BITTERE WORTE VON „DRÜBEN“

Kennen Sie das Gefühl, wenn Menschen sich nach Ihnen umdrehen und Sie so mustern, als hätten Sie einen indischen Turban auf oder zwei verschiedene Schuhe an? Ein unangenehmes Gefühl – man möchte am liebsten in die Erde versinken oder sich in Luft auflösen ...

Nun, dieses unangenehme Gefühl hatte ich neulich bei einem Besuch in Ostberlin. Wo ich auftauchte, fühlte ich diese heimlichen Blicke. Man musterte mich, weil sich meine Kleidung von der der Menschen drüben unterschied. Man erkannte sofort, daß ich aus dem Westen kam und betrachtete mich wie eine Fremde. Fremd – ja, wir sind uns leider in mancher Hinsicht fremd geworden. Bei der Kleidung fangts lediglich erst an ... Bestuzend aber ist es, daß die Menschen „drüben“ zu vielen Dingen des Lebens schon eine ganz andere Einstellung haben. Zu lange wartet man dort schon auf eine Wiedervereinigung. Kein Mensch kann elf Jahre geduldige warten, ohne daß seine Geduld erschöpft wird. Und bei vielen ist nun diese Geduld erschöpft. Sie glauben nicht mehr an das Wunder der Wiedervereinigung. Was aber schlimmer ist – vielerorts hat man das bittere Gefühl, daß für Westdeutschland und die Westmächte die Wiedervereinigung eine Sache von untergeordneter Bedeutung geworden ist.

„Ihr habt uns vergessen“ und „Ihr habt uns abgeschrieben“ – das sind bittere Worte, die man in Ost-Berlin und in der Zone als Westdeutscher zu hören bekommt. Noch spricht kein Haß aus den Worten, sondern nur Resignation. Wie aber wird es sein, wenn noch eine Reihe von Jahren so vorübergeht, ohne daß etwas in Sachen Wiedervereinigung geschieht? Propaganda-Material in die Zone zu schicken und Propaganda-Sendungen auszustrahlen ist ein kindlich-naives Tun, das die Wiedervereinigung – dies muß einmal mit aller Deutlichkeit ausgesprochen werden – nicht fördert, sondern nur die Menschen, die das Material empfangen und die Sendungen abhören, gefährdet. Es ist, als ob man einem Hungernden eine Zigarette gibt. Sie betäubt das Hungergefühl – sättigen aber kann immer nur das gute, kräftige Brot.

Wenn zwei Menschen – sie mögen sich auch noch so sehr lieben – über ein Jahrzehnt voneinander getrennt leben, und zwar jeder für sich in einer anderen Welt, dann kann es durchaus geschehen, daß eines Tages die Liebe stirbt. Ein jeder von uns kennt Menschen, die sich einstmals liebten, aber nach Jahren der Trennung so entfremdet hatten, daß sie sich beim Anwalt als zwei Fremde mit blankem Haß in den Augen gegenüberstanden.

Briefe und Lebensmittelpakete, die heute von uns nach dem Osten gehen, gleichen mehr Entschuldigungen als echten Opfern. Sie halten die Illusion einer brüderlichen Liebe nur notdürftig aufrecht. Schon gibt es Tausende von Menschen bei uns, die ihre Verwandten drüben jahrelang nicht gesehen haben. Es wachsen drüben junge Menschen heran, für die wir Fremde sind, die uns nicht mehr verstehen können, weil sie anders erzogen wurden. Die Gefahr ist riesengroß, daß sich die beiden Teile Deutschlands, die sich auseinandergeliebt haben, eines Tages nicht mehr verstehen. Es sollte alles – aber auch alles – vermieden werden, was von den Deutschen drüben als ein Beitrag zur Entfremdung empfunden werden könnte. Was immer bei uns getan wird – in Politik und Wirtschaft – es sollte sorgfältiger als bislang geprüft werden, ob es nicht der Wiedervereinigung schaden kann. Wir sind es den Millionen drüben schuldig, daß wir nicht nur mit dem Munde von ihnen reden, sondern auch mit dem Herzen an sie denken – daß wir endlich gesamtdeutsche Politik treiben.

Es könnte nämlich einmal die Stunde kommen, in der an uns die Frage gestellt wird: Was macht dein Bruder? Und wenn wir dann darauf antworten müssen: Ich weiß es nicht! dann sind wir mitschuldig, und durch das in Jahren hurtig und ernst gewebte Mäntelchen des höheren Lebensstandards wird ein kalter Wind pfeifen, der unsere Seelen frieren macht.

WIRKEN UND WOLLEN EINE IDEE WIRD ZUM ERFOLG



„... ham wa noch ... vielleicht det nächste Mal.“

Wie oft hatte Heinrich, der Vertreter für „Carbon Paper“, diese freundliche Einladung zum Gehen gehört und die Konkurrenz verwünscht, die durch immer neue Preisunterbietungen das Geschäft verdrängte. „Man müßte einen konkurrenzlosen Artikel haben“, sagte er oft zu Freunden ...

Eben bekam er die gleiche Absage. Aber heute störte ihn das gar nicht. Seine Gedanken waren mit der Arbeitsweise des Schapirographen beschäftigt, den dicht vor ihm ein junger Mann bediente. Es war ein Gerät, dessen Gelatine-Spezialband von einer handgeschriebenen Matrize die Hektographentinte aufnahm und an aufgelegte Blanko-Formulare (z. B. Akkordscheine) abgab. Das Formular auflegen, mit einer Walze darüber fahren und dann das Blatt abziehen ... das war der Rhythmus.

„... die Matrize müßte man mit der Schreibmaschine herstellen, dazu einen geeigneten Farbrager schaffen, die Zahl der Abzüge erhöhen, sie sauber und viel, viel schneller herstellen können ...“ das waren die Gedanken, die Heinrich auf seinem Wege begleiteten. Er setzte mit kuhnem Schwung auf die Straßenbahn, nach einigen Haltestellen wieder herunter und – hinein ins Stammlokal. Zweimal schallte ihm der Kuckucksruf entgegen. Der Urheber war Gustav, sein Freund, ein Original. Gustav war Vertreter für Kolonialwaren und benutzte beim Betreten eines Geschafes den Kuckucksruf, den er fast naturgetreu nachzuahmen wußte, als Signal für seine Anwesenheit. Ebenso originell war sein Angebot. Die Bezeichnung der etwa 30 Artikel, die er vertrat, schnurte er wie ein endloses langes Wort in einem Zuge herunter. Am Stammtisch gab es oft viel Heiterkeit, wenn man versuchte, es ihm gleich zu tun. Auch heute begrüßte er Heinrich mit einem unendlichen Angebot von Kolonialwaren. Aber der hatte heute kein rechtes Verständnis für derartige Waren. Er überfiel seinen Freund mit der ganzen Fülle der Ideen, die ihn erfüllten ...

„... Wenn man anders als beim Schapirographen verfahren würde; die Matrize um die Walze legen und damit über die Formulare fahren –, oder noch besser, beides gleichzeitig tun, die Walze mit der Matrize drehen und das Abzugsblatt mittels einer zweiten Walze daran vorbeiführen würde“, so folgerte er, „müßte sich ein großer Fortschritt erreichen lassen. Die Matrize müßte natürlich mit der Schreibmaschine erstellt werden ...“

„... und dann müßte man ein Spezial-Kohlepapier ohne Konkurrenz verkaufen können, was?“ warf Gustav dazwischen. Heinrich schilderte dann die Versuche und den Mißerfolg, den er bei den Proben mit Wasser als ubertragungsmittel hatte. Gustav konnte das Wort Wasser nie ohne innere Erschütterung hören und bestellte schleunigst zwei Doppelkorn. Vielleicht, so meinte er, sei Wasser für den gedachten Zweck zu dünn. Dieser Gedanke schien Heinrich übrigens gar nicht so abwegig und er beschloß, zu Hause eine Probe zu machen. Nach manchem Doppelkorn, der der Vertiefung der Gedanken dienete, verließ Heinrich die Stammtischrunde, die ihm für die Durchführung der Versuche mit Alkohol viele gute Ratschläge mit auf den Weg gab.

Heinrich war freudig überrascht, als er feststellen mußte, daß die „Abzüge“ mit Alkohol als ubertragungsmittel besser wurden als bei der Verwendung von Wasser.



Nun setzte ein jahrelanges, mühevolles Ringen um die Verwirklichung der Idee ein. Heinrich ließ sich durch nichts entmutigen, und endlich hatte er den Erfolg. Das notwendige Spezial-Kohlepapier war geschaffen, Maschinen gebaut und marktreif gemacht. Die ersten Flächen-Umdrucker erschienen und fanden Eingang bei den Betrieben. Heinrich aber blieb der Motor. Nacheinander erschienen Spezialmaschinen für die Arbeitsvorbereitung, Buchungsmaschinen, Fakturiermaschinen und viele andere. Das Umdruckverfahren erreichte eine immer größer werdende Ausdehnung. Auch die Schreibmaschinen-Industrie hatte die Bedeutung des Umdruck-Verfahrens erkannt und Schreibmaschinen entwickelt, bei denen ein durchlaufendes Band als Farbrager das Einlegen des Hektographen-Papiers erspart.

Umdruck-Matrizen kann man heute auch mittels Schreibautomaten unter Benutzung sogenannter Schrift-Konserven herstellen (Flexowriter).



Die Umdruckmaschinen bieten die Möglichkeit, den Inhalt der Matrizen ganzflächig, abschnittsweise oder zeilenweise zu vervielfältigen. Auch Vertikal-Spalten können wahlweise aneinandergereiht werden. Bei Verwendung von Lochkarten benutzt man Umdrucker zur Herstellung von Verbund-Lochkarten. Den Inhalt der Tabellen der Tabelliermaschinen überträgt man mittels Posten-Umdrucker auf die Konten der Buchhaltung usw. Zaher Wille hat einer Idee zum Siege verholfen, und dem ... ham wa noch ... wurde nicht nur eine Maschine entgegengestellt, sondern ein Organisationsmittel. Es zwingt die Betriebe, sich seiner zu bedienen.

Wer Grund-Unterlagen umdruckgerecht gestaltet, rationalisiert!

Paul Stanowsky, Mannheim

WAS BEDEUTEN FARBEN FÜR DEN MENSCHEN IM BETRIEB?

Die 95Südbremse der Abteilung Werkzeugbau stauten nicht schlecht, als Anfang Februar eine kleine Kompanie von Anstreichern mit umfangreichen Farbeimern bewaffnet anrückte und sich an den gekalkten Wänden ihrer Abteilung zu schaffen machte. Die Ölfarbe nämlich, die nun aufgetragen wurde, war nicht weiß und auch nicht grau – nein, zur Freude aller Werkzeugmacher erhielt das Innere der Halle einen angenehmen zartgrünen Anstrich. Doch damit noch nicht genug: man tat auch etwas für die Maschinen. Sie, deren düster-graues Aussehen bislang auf den Betrachter nicht gerade ermunternd wirkte, wurden im Laufe der darauffolgenden Wochen ebenfalls grün gespritzt. Ja, worum ging es denn hier eigentlich? Es ließ uns keine Ruhe, und wir befragten Abteilungsleiter Meier, der für diese Farbgebung verantwortlich zeichnet:

„Sie haben sicher schon davon gehört, daß sich die Wissenschaft Gedanken darüber gemacht hat, auf welche Weise in Betrieben Unfälle verhütet, Sauberkeit und Arbeitsfreude erhöht und vorzeitige Ermüdung bekämpft werden können... nun, und ein Art davon ist die ‚Farbdynamik‘ – so nennt man die Farbverwendung, die auf wissenschaftlichen Untersuchungen beruht.

Wir haben die Wände unserer Abteilung Werkzeugbau nicht rot gestrichen und auch nicht blau, sondern grün. Deshalb grün, weil eben langjährige wissenschaftliche Versuche ergeben haben, daß eine zarte Grüntönung auf Auge und Gemüt gleichermaßen angenehm wirkt. Denn Grün ist eine Farbe, der wir in der Natur sehr oft begegnen, eine Farbe, die dem in einem Raum arbeitenden Menschen das Gefühl einer erdrückenden Enge nimmt.“

Jetzt deutet Herr Meier auf eine Reihe Werkzeugmaschinen: „Sehen Sie sich die an! Wir haben die Maschinen nicht nur grün gespritzt. Wir haben noch eine zweite und eine dritte Farbe mit hinzu-

genommen. Sie können gleich erkennen, daß alle beweglichen Teile dieser Maschine gelb, alle Schmierstellen dagegen rot gestrichen wurden. Und das hat seinen Grund: auf diese Weise nämlich wird jeder sofort auf die Unfallmöglichkeiten hingewiesen. Darüber hinaus aber wird das Auge nicht so ermüdet. Der Mann, der an einer grünen Maschine arbeitet, kann sehr viel besser zwischen dem metallenen Werkstück, das er bearbeitet, und der Maschine selbst unterscheiden, was früher nicht der Fall war. Und dann schließlich verlangt der helle Anstrich größere Sauberkeit und Ordnung. Man putzt eine zartgrüne Maschine lieber als eine dunkelgraue...“

Nun, das ist alles sehr einleuchtend. Besonders bemerkenswert jedenfalls das Argument der Augenermüdung. Es ist ja eine Tatsache, daß etwa 80% aller Sinneseindrücke von den Augen aufgenommen werden und daß während eines Arbeitstages ein Drittel der aufgewendeten Energie vom Sehorgan beansprucht wird! Eine übermäßige Ermüdung der Augen während eines Arbeitstages nun hat aber auch ihre ganz bestimmten Ursachen, nämlich zu helle und dunkle Farbkontraste, zu starke Leuchtdichte, Blendung und Tarneffekte (z. B. graue Maschine und graues Metall) usw. Zu leicht wird so der Sehmuskel überbeansprucht. Die Folgen einer Augenermüdung bleiben natürlich nicht aus. Sie machen sich bemerkbar, indem die Unfälle zunehmen, die Menge und Güte der Arbeitsleistung aber zurückgehen...

Nach Ansicht von Fachleuten sind die Aufgaben einer richtigen Licht- und Farbverwendung folgende:

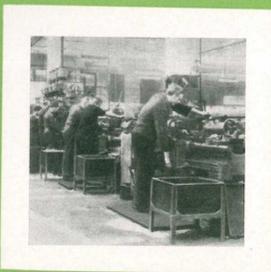
- Verminderung der Augenermüdung
 - Erfassung der Sehauflagen in einer kürzeren Zeit
 - Erhöhung der Arbeitsfreude
 - Verbesserung von Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung.
- Die Fachleute unterscheiden auch zwi-

schen „warmen und kalten“ Farben, zwischen „erregenden und beruhigenden“, zwischen „leicht und schwer wirkenden“ und zwischen „nah und fern wirkenden“ Farben... Auch Unfallverhütung durch besonderen Farbstrich bewirkt das Farbdynamik-Verfahren. Der amerikanische Normen-Ausschuß hat bereits eine Sicherheitsfarbtafel herausgegeben, die die Grundfarben Rot, Grün, Orange, Schwarz, Weiß und Blau enthält. Richtig im Betrieb angewendet weisen sie auf die verschiedensten Unfallmöglichkeiten hin.

Ein Bericht über die Erfolge, die in amerikanischen und deutschen Betrieben auf Grund der wissenschaftlichen Farbverwendung verzeichnet werden konnten, erscheint uns besonders interessant. Man hat erreicht:

1. Erhöhung der Leistung durch
 - a) Verminderung der Augenermüdung
 - b) Erhöhung der Arbeitsfreude
2. Verminderung des Ausschusses
3. Gütesteigerung, wenn die Güte vom Arbeiter beeinflußt werden kann
4. Verminderung der Verschleiß- und Wartungskosten durch bessere Pflege der Betriebsmittel
5. Erhöhung der Reinlichkeit und Ordnung im Betrieb
6. Bessere Ausnutzung der Beleuchtung durch Farben mit hohem Reflexionsfaktor
7. Geringere Fehl- und Verlustzeiten durch Krankheit oder vorübergehende Abwesenheit vom Arbeitsplatz
8. Verdienststeigerung bei den Arbeitenden.

Mit der Anwendung des Farbdynamik-Verfahrens hat die Südbremse im Werkzeugbau begonnen. Die Zukunft allein wird zeigen, ob sich die Hoffnungen und Erwartungen, die daran geknüpft wurden, erfüllen werden. Wenn dies der Fall sein sollte, so werden die Anstreicher-Kompanien bald auch in andere Abteilungen vorrücken.



„Vati, komm gesund wieder heim!“

Diesem Plakat mit dem winkenden kleinen Mädchen – oder aber einem anderen in dieser Art – begegnet man an vielen Stellen im Betrieb. Es wurde herausgegeben vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und soll mithelfen, die Unfallziffer zu verringern. Auf dem Gebiet der Unfallverhütung wurde von jeher viel getan – von seiten der Berufsgenossenschaften ebenso wie von seiten der Unternehmer.

Es gibt eine Unfallversicherung und einen Technischen Überwachungsdienst. Es gibt Sanitätsstellen innerhalb des Betriebes und Vorschriften über die Anwendung von Schutzvorrichtungen. Es gibt Merkzettel und Plakate, die eindringlich zur Vorsicht bei der Arbeit mahnen... und trotz alledem ereignen sich immer noch viel zu viel Unfälle. Was kann man darüber hinaus tun?

Betriebsleitung und Betriebsrat der Südbremse haben sich vorgenommen, dem verhassten Unfallteufel noch mehr als bisher zu Leibe zu rücken: so wurde mit Wirkung vom 1. Dezember vorigen Jahres ein hauptamtlicher Sicherheitsingenieur eingestellt.

Wir unterhielten uns mit Herrn Auer über seinen Arbeitsbereich und die Aufgaben, die an einen Sicherheitsingenieur gestellt werden – auch über seine Erfahrungen, die er bisher bei der Südbremse machen konnte. Wir gewannen ein eindrucksvolles Bild.

Die Aufgabe eines hauptamtlichen Sicherheitsingenieurs dürfte bekannt sein. Bislang waren für den Unfallschutz bei der Südbremse – ebenso wie in fast allen anderen Betrieben – eine Anzahl Unfallvertrauensmänner verantwortlich. Diese Männer – größtenteils Mitglieder des Betriebsrats – hatten sich neben ihrer eigentlichen Tätigkeit als Dreher, Bohrer, Schlosser, Fräser usw. fortlaufend von der Vorhandensein und der ordnungsmäßigen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen an den Maschinen und überall sonst zu überzeugen – kurz, sie hatten für die Durchführung des Unfallsschutzes zu sorgen. Daß sie diesen

KAMPF den Unfällen

Pflichten nachkamen – und zwar mit großer Sorgsamkeit nachkamen – wissen wir. Wir wissen aber auch, daß sie noch anderes zu tun haben, denn sie wurden nicht als Unfallvertrauensmänner eingestellt, sondern als Dreher, Schlosser, Fräser und Bohrer. So war es für sie einfach unmöglich, überall zur rechten Zeit zu sein, um somit in manchen Fällen rechtzeitig eingreifen zu können, wo ein Unfall drohte. Dafür wurde nun ein Sicherheitsingenieur eingestellt, der auf seinen täglichen Betriebskontrollgängen immer wieder sein Augenmerk darauf richten muß, daß überall dort, wo Gefahr droht, Schutzvorrichtungen vorhanden sind und auch benützt werden. Er arbeitet mit den Unfallvertrauensmännern, die weiterhin für unsicheres Arbeiten in ihren Abteilungen Sorge tragen, eng zusammen, ebenso mit den Betriebsingenieuren, den Meistern und Einstellern, der Betriebsleitung, der Berufsgenossenschaft und natürlich dem Betriebsrat.

Aus Statistiken kennen wir einige Zahlen, die zu denken geben: Zwei Drittel aller Betriebsunfälle geschehen durch eigene Unachtsamkeit! Sie geschehen, weil wir selbst nicht genügend aufpassen. Herr Auer weiß ein Lied davon zu singen:

„Da ist man nun bemüht, durch das Anbringen von Schutzvorrichtungen die größtmögliche Zahl von Unfällen zu vermeiden! Da zerbricht man sich den Kopf, wie ein Arbeitsvorgang noch sicherer, noch gefahrloser durchgeführt werden kann... Und was passiert? Die Leute entfernen die Schutzvorrichtungen! Aus Bequemlichkeit! Mag sein, daß sie bei dieser oder jener Arbeit an der Drehbank durch die Schutzvorrichtungen etwas behindert werden – aber ist es nicht besser, man nimmt diese kleine Mühe in Kauf als später einen verlorenen Finger, einen zerquetschten Fuß oder ein totes Auge? Auf diese Weise kommen sehr viele Unfälle zustande. Erklärlicherweise werden davon mehr Akkordarbeiter betroffen – das sind meine besonderen Sorgenkinder! – als Lohnarbeiter. Aber damit nicht genug: die vorschriftsmäßigen Schutzvorrichtungen, die so entfernt wurden, werden dann bei Schichtwechsel nicht oder nur sehr selten wieder angebracht. Die Folgen? Wieder leichte oder schwerere Verletzungen an denselben Maschine!

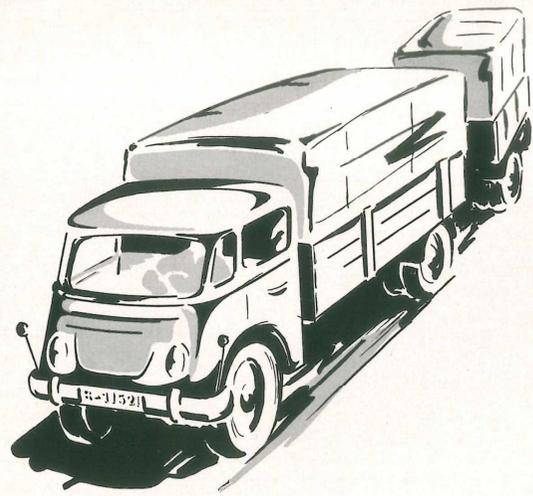
Unfälle bei Transporten durch fallende Gegenstände gehen auch auf das Konto

persönlicher Unachtsamkeit. Ebenfalls leichte Fingerverletzungen, die zu schweren Blutvergiftungen führen können, weil der Verletzte auf eine Behandlung durch den Sanitäter ‚verzichtet‘, weil es ihm zu geringfügig erschien... Ach, und dann die Augenverletzungen!“ Herr Auer winkt ab. Er ist es leid, immer und immer wieder darüber zu reden.

Die häufigsten Unfälle bei der Südbremse sind Augenverletzungen. Beim Schleifen, Drehen, Fräsen usw. ist das Tragen von Schutzbrillen Vorschrift! Nun gut – es gibt viele Kollegen, die diese Vorschrift befolgen. Aber es gibt auch welche, denen die Schutzbrille lediglich als Schmuck unter dem Kinn hängt oder die sie zum Halten der Haare auf die Stirn schieben... dies mag zwar recht originell sein, aber niemand sollte sich wundern, wenn er in folgedessen eine Augenverletzung erleidet! Es soll hier an dieser Stelle nochmals nachdrücklich ausgesprochen werden: die Schutzbrille gehört vor die Augen!

Ein großer Teil der Unfälle kann allerdings auch seelisch oder durch schlechte körperliche Verfassung bedingt sein. Sorgen um den Arbeitsplatz oder um die Familie, Schulden, auch Aberglauben (Horoskope, Kartenlegen, eine schwarze Katze läuft über den Weg usw.) spielen eine erhebliche Rolle. Die Aufmerksamkeit wird abgelenkt und dadurch ein Unfall nur allzu schnell herbeigeführt. Es ließen sich noch vielerlei Unfallursachen anführen, wie z. B. Überanstrengungen in der Freizeit durch übertriebenen Sport, übermäßiger Alkoholgenuß und wenig Schlaf – (in diesem Zusammenhang mag es interessant sein, daß die Unfallkurve montags ihren Höhepunkt erreicht!) – aber auch in Süddeutschland der Witterungseinfluß (Föhn), der sich bei empfindlichen Naturen oft sehr störend auswirkt.

Meister und Unfallvertrauensmänner können als rechte Hand des Sicherheitsingenieurs durch ihre Aufmerksamkeit viel dazu beitragen, die Unfälle einzudämmen. Am meisten aber wir selbst – durch erhöhte Vorsicht bei der Arbeit. Denken wir doch an unsere Familien, denken wir daran, wieviel Leid und Sorgen durch Unvernunft und Leichtsinn über sie gebracht werden können. „Komm gesund heim, Vati!“ ruft uns das kleine Mädchen auf dem Plakat zu. Wir sollten es stets vor Augen haben.



Größere Verkehrssicherheit durch die KNORR lastabhängige Lastzugbremse

sind die bremstechnischen Bedingungen, die der Lastzug stellt, maßgebend auch für die Auslegung der Bremsen am Einzelfahrzeug. Möglichst schnelles und gleichzeitiges Einsetzen der Bremskraft, gleiche Schwellzeiten der Bremskräfte in beiden Fahrzeugen und eine möglichst vollkommene Berücksichtigung des Ladezustandes sind die Hauptgesichtspunkte für die Ausbildung der Bremsanlage. Lastabhängige Bremsdruck-Regelventile, die im Eisenbahnbetrieb schon seit langer Zeit bekannt sind, finden jetzt in abgewandelter Form auch im Kraftwagenbetrieb Anwendung."

Die bisher übliche Druckluft-Bremmung von Lastzügen und Sattelschleppern erfolgt durch den Fahrer über ein pedalbetätigtes Lastzugbremsventil derart, daß mit einer gewissen genormten Voreilung zuerst die Anhänger- bzw. Aufliegerbremse und dann die Triebwagenbremse anspricht. Durch diese Maßnahme soll der Zug beim Bremsen gestreckt bleiben. Diese sog. druckmäßige Voreilung führt zu einer Vergrößerung von Bremszeit und -weg, weil die Fahrzeuge bzw. Achsen zeitlich nacheinander bremsen. Bei einer Schnellbremsung zur Abwendung einer Gefahr im Straßenverkehr kommt im Gegensatz zur normalen Betriebsbremsung die druckmäßige Voreilung nicht zur Wirkung.

Bei der Schnelligkeit des Vorganges einer Stoppbremsung verhindern die hemmenden Zeiteinflüsse der längeren Leitung zu den Anhänger- bzw. Aufliegerachsen gegenüber denen zu den Triebwagenachsen ein früheres Ansprechen der Anhänger- oder Aufliegerbremse. Die Voreilung wird zur Nacheilung. Hohe Kräfte zwischen beiden Fahrzeugen treten durch die Schubwirkung des gezogenen Fahrzeuges auf das Triebfahrzeug auf, die Gefahr eines Ausknickens des Zuges wächst in hohem Maße. Und das gerade dann, wenn einer Verkehrsgesfahr durch stärksten Bremseneinsatz begegnet werden soll!

Diesem Verhalten der druckmäßigen Voreilung kann weder durch Heraussetzen des Voreilmaßes noch etwa durch eine Drosselung der Druckluft beim Eintritt in die Triebwagenbremszylinder begegnet werden. Beides sind ungangbare Lösungen, welche vor allem zu einer Vergrößerung des Bremsweges führen würden.

Dagegen zeigt die Ursache, die in dem zeitlichen Einfluß der Leitungslängen liegt, wie die technisch einwandfreie Lösung zu finden ist. Das Lastzugbremsventil muß hierzu an das Heck des Triebwagens verlagert werden. Dadurch ergeben sich praktisch gleich lange Leitungen zu Triebwagen- und Anhängerachsen und proportional hierzu gleiche Ansprech- und Schwellzeiten. Das bedeutet, anders ausgedrückt, kürzeste Bremswege und höchste Verzögerungen bei möglichst gleichzeitigem Ansprechen von Triebwagen- und Anhänger- bzw. Aufliegerbremsen und Ansteigen der Bremsdrücke.

Die KNORR-lastabhängige Bremse besitzt demnach ein im Heck des Triebwagens befindliches Lastzugbremsventil, das durch eine Trittplatte im Führerhaus über eine hydraulische Kraftübertragung gesteuert wird. Durch diese Anordnung wird eine zeitlich einwandfreie Voreilung – auch bei Schnellbremsung – ohne die Nachteile der druckmäßigen Voreilung erreicht.

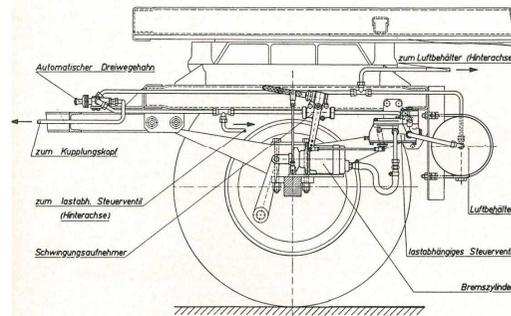
Trotzdem wird ein solcherart ausgerüsteter Lastzug oder Sattelschlepper noch keineswegs allen an eine betriebssichere Bremsung zu stellenden Anforderungen gewachsen sein. So würde z. B. die Bremsung eines beladenen Hängers zusammen mit einem leeren Triebwagen, besonders

bei ungünstiger Fahrbahnbeschaffenheit, ein Blockieren der Räder der Triebachse und ein Ausknicken des Zuges zur Folge haben.

Um auch diese Verhältnisse beherrschen und besonders das Überbremsen der Triebachse und ein Blockieren der Räder des Zuges verhindern zu können, muß eine gleiche Eigenverzögerung von Triebwagen, Anhänger oder Sattelschlepper bei allen Betriebszuständen gewährleistet sein. Das bedeutet eine jeweilige Anpassung der Bremskräfte an die Achs- bzw. Radlast beim Anhänger bzw. Auflieger und beim Triebwagen.

Eine Abstimmung der Bremskraft unter Berücksichtigung der veränderlichen Achslast war für Triebwagen bisher überhaupt nicht vorgesehen, während die Anpassung der Anhänger-Bremskräfte über handbetätigte Bremskraftregler mit drei Laststufen druckmäßig beeinflusst werden kann. Hierbei bleibt es dem Fahrer überlassen, welche der groben Laststellungen er nach seinem Gutdünken wählt, wenn er nicht die Einstellung überhaupt vergibt! Ein Überbremsen und Blockieren der Räder eines Lastzuges oder Sattelschleppers kann aber mit dem zu fordernden hohen Maß an Sicherheit nur vermieden werden, wenn Bremskraft bzw. Bremsdruck möglichst vollkommen den Belastungsverhältnissen der Achsen entsprechend – auch unter Berücksichtigung der dynamischen Achslastverlagerung – geregelt und wirksam werden.

Eine Handregelung des Bremsdruckes, auch der Triebachse, kann, abgesehen von der menschlichen Unzulänglichkeit, keineswegs zu einer befriedigenden Lösung dieses Problems führen. Auch höhere Kosten dürfen keineswegs die zu fordernde größte Sicherheit der Lastzüge im Straßenverkehr übersehen lassen. Nur ein automatisches Abwiegen der Achslasten und die Übertragung bzw. Auswirkung des Ergebnisses auf ein entsprechendes reagierendes Steuerventil führt in jedem Falle zur Auslösung von Bremskräften, die sowohl dem Fußdruck des Fahrers als auch der jeweiligen Achsbelastung genauestens entsprechen.



So ist jede in die lastabhängige Bremskraftregelung ein-zubeziehende Achse eines Lastzuges oder Sattelschleppers im allgemeinen mit je einem Steuerventil (je nach der Beeinflussung direkt oder indirekt ansprechend), bzw. einem Schwingungsaufnehmer auszurüsten. Zur Anhänger-Ausrüstung gehört außerdem ein automatischer Dreiwege-schieber, um die Bremse des abgestellten Anhängers lösen zu können.

Zur automatisch-lastabhängigen Regelung der Achsbremskraft benützt die KB den sich proportional der Belastung, entsprechend der Federcharakteristik, ändernden Abstand zwischen Achse und Fahrzeugrahmen. Da nur die von der Belastung beeinflusste Abstandsänderung auf die Regelung wirken soll, müssen die von den Unebenheiten der Fahrbahn herrührenden Schwingungen in einem Schwingungsaufnehmer abklingen. Die von der Belastung herrührenden Veränderungen des Abstandes, welche das Aufnahmevermögen des Schwingungsdämpfers überschreiten, werden – zeitlich beeinflusst durch einen hydraulischen Stoßdämpfer – über einen Verstellhebel auf das Steuerventil übertragen. Hier verschiebt die Verstellkraft eine Schneide, auf der ein Wagebalken die Kräfte eines Steuerkolbens – vom Steuer- bzw. Bremsleistungsdruck beeinflusst – und die eines gesteuerten Kolbens – vom Bremszylinderdruck beaufschlagt – ins Gleichgewicht bringt und dabei über den Stoßel des Steuerkolbens ein Doppelventil auslöst.

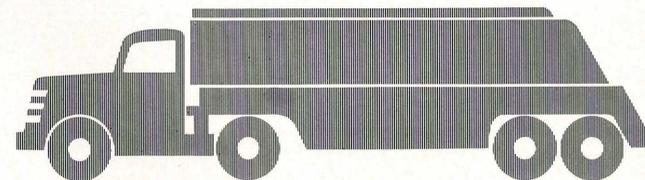
Der im Bremszylinder automatisch eingestellte Bremsdruck entspricht also sowohl der Pedalkraft des Fahrers, womit er die Steuer- bzw. Bremsleistung beeinflusst, als auch der Achsbelastung, welche über den Verstellhebel und die verschiebbare Schneide das Kräfteverhältnis der beiden Kolben beeinflusst.

In Verbindung mit dem im Heck angeordneten Lastzugbremsventil ergibt die automatische Bremskraftsteuerung die „KNORR-lastabhängige Lastzugbremse“, deren Vorteile gegenüber den üblichen Bremsen für Lastzüge und Sattelschlepper in der Erzielung einer bisher nicht erreichten Verkehrssicherheit der damit ausgerüsteten Fahrzeuge liegen:

1. Kürzester Bremsweg – und höchste Verzögerung bei kleinsten Deichselkräften. So betragen die maximalen Deichselkräfte einer KNORR-lastabhängigen Lastzugbremse bei Schnellbremsungen im Bereich höchster Verzögerungen im Mittel nur 22% der Kräfte, wie sie bei Last- und Sattelzügen mit normaler Bremse auftreten.
2. Gleichzeitiges Ansprechen der Bremsen des Zuges und Ansteigen der Bremsdrücke. Die Anhänger- oder Aufliegerbremse setzt in jedem Falle früher als die Triebwagenbremse ein – also auch die Schnellbremsung.
3. Bestmögliche Ausnutzung der Bremskraft bei gleicher Eigenverzögerung von Triebwagen und Anhänger bzw. Auflieger bei allen Betriebs- oder Belastungszuständen. Damit wird die Gefahr des Blockierens vermieden.
4. Die automatische, lastabhängige Verstellung der Bremskraft entlastet den Fahrer und macht die Bremse in dieser Hinsicht unabhängig von der menschlichen Unzulänglichkeit.
5. Die Anpassung der Bremskraft an die Achslast erfolgt durch Abwiegen. Ihre Genauigkeit ist ausschlaggebend für den Erfolg, eine grobe Handregelung kann dies nicht erreichen.
6. Geringerer Verschleiß von Bereifung, Bremsbelag und Bremsstrommel sowie eine wesentlich geringere Beanspruchung der Kupplungselemente bringt wesentliche Vorteile in wirtschaftlicher Hinsicht.

Die „KNORR-automatisch-lastabhängige Lastzugbremse“ erfüllt somit höchste Betriebsansprüche einer möglichst vollkommenen Bremse für Lastzüge und Sattelschlepper. Sie ist anwendbar für Ein- und Zweileitungsbetrieb. Ihr Auftreten im Straßenverkehr stellt einen echten Beitrag zur Erreichung größter Verkehrssicherheit dar.

Cunz, München





Am 16. Februar 1956 hatten wir wieder einmal Besuch von den Mitgliedern des Unterausschusses für Bremsen im Internationalen Eisenbahnverband (IEV). Es handelt sich dabei um die ersten Bremsachverständigen Europas. Der Zweck des Besuches war die Vorbesichtigung unserer neuen Schnellzugbremse KEs auf dem großen Prüfstand. – Die eigentliche Besichtigung verlief zur allgemeinen Zufriedenheit, die eigentliche Vorführung soll im Mai d.J. stattfinden.

Auf dem Bild sehen Sie einige Herren am Abend nach der Vorführung vergnügt bei einem Glas Wein. Rechts von Herrn Direktor **Burkhardt** (2. v. r.) sitzt Herr **Rimbaud** von der Französischen Staatsbahn, Präsident des Unteraus-

schusses für Bremsen, gegenüber Herr **Fasoli** von der Italienischen Staatsbahn, einer der ältesten und bekanntesten Bremsachverständigen Europas. Neben Herrn Fasoli sehen wir Herrn **Lapliche**, Chef de la Division des essais des Materiel SNCF (Französische Staatsbahn), ihm gegenüber seinen Mitarbeiter Herrn **Romestain**. Diese beiden Herren haben uns am 27. März nochmals besucht, um sich noch genauer mit unserer neuen Bremsentwicklung vertraut zu machen. Am Tage nach dem Besuch bei uns unternahmen beide eine Probefahrt mit den neuen Triebwagen ET 30 für den Ruhr-Schnellverkehr, die mit einer elektrisch gesteuerten Schnellfahrbremse von uns ausgerüstet sind. Beide Herren waren von dem, was sie bei uns und bei der Probefahrt sahen, sehr befriedigt.

VOR **Paris** WIRD GEWARNT!

EIN TATSACHENBERICHT

Bei vielen von uns steht jetzt der Urlaub vor der Tür. Und da Zeitungen und Zeitschriften mit guten Ratschlägen angefüllt sind, wohin man unbedingt fahren müßte, möchten wir Ihnen freundschaftlich raten, wohin Sie *nicht* fahren sollten – wenn Sie sich auch nur ein wenig erholen wollen. Unser Tip: fahren Sie an Feiertagen auf keinen Fall nach Paris, Rom oder einer anderen ausländischen Hauptstadt – Sie werden sonst nach einer Urlaubsfahrt dorthin noch einen längeren Nachurlaub benötigen! Hören Sie auf unsere warnende Stimme. Wir sprechen aus eigener Erfahrung, denn wir Unglücksraben fuhren nämlich über Ostern mit dem Auto nach Paris. Hören Sie bitte, was wir dort erlebten:

Bereits einige Kilometer vor dem Grenzübergang stießen wir auf ein Autochlange. Es mochten ungefähr siebzig Wagen und Busse sein, deren Insassen gleich uns die überaus originelle Idee hatten, die Feiertage in Paris zu verbringen. Nun, wir reichten uns ein und harrten geduldig der Dinge. Wir waren ja vor Morgengrauen aufgestanden, um möglichst zeitig in Paris zu landen. ... Die Wagen schoben sich im Schnecken-tempo vorwärts. Ab

und zu allerdings brauste ein Pkw hochmütig an der Schlange vorbei. Dann war ein Amerikaner, ein Engländer oder ein Wagen mit dem Zeichen CD (Corps Diplomatique). Die hatten Vorfahrt – sicher weil die Insassen während der Osterfeiertage in Paris hochpolitische Besprechungen abhalten mußten! Immerhin – nach einem kleinen Stündchen waren auch wir im Besitz des notwendigen Stempels und konnten lospreschen.

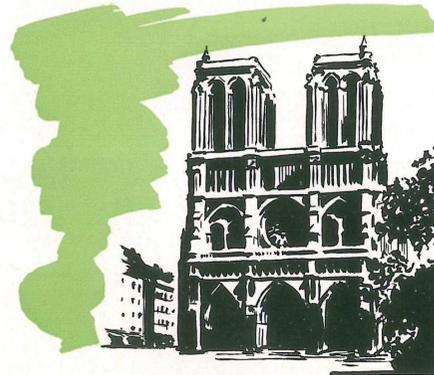
Hinter uns und vor uns lagen nur Wagen mit dem deutschen Kennzeichen. Es war eine fürwahr amüsante Gesellschaftsfahrt – der reinste Familienausflug! Wir machten verzweifelte Anstrengungen, dem „Aufstand der Massen“ zu entrinnen, aber welche ländlichen Wege wir auch immer wählten – es dauerte nicht lange, und ein Mercedes oder Opel tauchte auf und äußerte seine Freude, einen deutschen Kollegen zu treffen, durch laute Hup-Erkenntnis-signale. Schließlich gaben wir es auf und ließen uns im deutschen Strom treiben.

Als wir in den Dunstkreis von Paris tauchten, wurden wir auf ein seltsames Phänomen aufmerksam: Sämtliche Wagen, die uns aus Paris entgegenkamen, trugen französische

Schilder – alle Wagen aber, die nach Paris wollten, führten ausländische Kennzeichen. Des Rätsels Lösung? An Feiertagen, besonders aber zu Ostern und Pfingsten, verlassen die Bewohner ihr Paris fluchtartig und überlassen die leere Stadt den Fremden. Sie fahren in die Provinz zur Erholung. Schließlich saßen wir – ermattet von der österlichen Fahrt – in einem der vielen reizenden Cafés auf den Champs Elysees und schlürften Glühwein, denn die österliche Kälte machte uns arg zu schaffen. Wir beobachteten vom sicheren Port aus die Leute, die draußen zähneklappernd vorüberprominierten. Mein Mann aber äugte nach den schicken Pariserinnen aus, damit es ihm – wie er sagte – wenigstens warm ums Herz würde. ... Endlich sah er eine rassige Person nach seinem Geschmack. Gönnerhaft machte er mich auf dieses entzük-

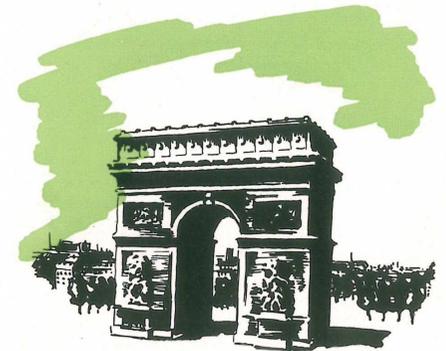


kende Wesen aufmerksam: „Sieh doch nur dieses Mädchen dort mit den roten Haaren (natürlich waren sie gefärbt – fast alle Frauen trugen hier gefärbte Haare!), dieses aparte Figürchen in dem futteralengen Kleid...“ Wohl wohl, ich sah die Person! Mein Mann aber hatte bereits Feuer gefangen: „Ach, dieses Mädchenkind! Schau es dir nur an! Es latscht nicht, es geht auch nicht – nein, es schreitet, es schwebt wie eine Elfe!“ Allerdings, das mußte man der Kleinen lassen: sie bewegte sich mit der natürlichen Anmut der Pariserin. Endlich setzte sie sich an den Nebentisch, wo schon ein sehr distinguiert aussehender Gentleman mit englisch-karierter Reisemütze und Pfeife saß. Er trank natürlich Whisky. „Sicher ihr englischer Freund“, flüsterte mein Mann und spitzte die Ohren. ... „Juten Tach auch!“ sagte da das Pariser Persönchen in unverfälschtem rheinischem Dialekt, „Haste schon lange auf mich jewartet, Jupp?“ Großer Gott – der „Engländer“ hieß Josef und die Kleine, wie wir hörten, Mariechen. Also ein echtes Paar aus dem Rheinland! Wir sahen uns verblüfft an und verließen enttäuscht das rheinische Verkehrslokal.



Nun beschlossen wir, Notre Dame anzusehen, um dort in der Stille der Kirche einige besinnliche Augenblicke zu verleben. Als wir auf dem Platz vor der Kirche hielten, fanden wir nur noch mit Mühe ein freies Plätzchen. Ich zählte allein 15 deutsche Omnibusse und las keineswegs freudig erregt ihre Namen: Rheinblitz, Der fröhliche Pfälzer, Mannheimer Silberblick, Bayerischer Tatzelwurm, Essener Rußriese, Avus-Exprefß u. a. m. Den Leibern dieser Ungetüme aus Stahl und Glas entquollen Horden quicklebendiger Landsleute. Sie trugen bunte Mützen auf ihren Häuptern und hielten schußbereite Kameras in ihren Händen. Neckische Reden wurden gewechselt, während man die Kirche erstürmte. Drinnen flammten bald Blitzlichter über Blitzlichter auf, so daß einige alte Mütterchen, die hier beten wollten, voll Schrecken flüchteten. Auch wir flüchteten bald, denn dieser Ort der Stille war zu einem Ort wahrhaft teuflischen Lärms geworden.

Wir versuchten dann, uns Versailles anzusehen, aber dort wimmelte es wie ein Ameisenhaufen. Ganze Schulklassen zogen unter Lachen und Kreischen durch den königlichen Park und suchten Ostereier. Mindestens fünf Fremdenführer erklärten ihren andächtig lauschenden Gemeinden in fünf verschiedenen Sprachen, daß hier der soundsovielte Ludwig diesen und jenen Ausspruch getan bzw. mit dieser oder jener Kammerfrau gelustwandelt sei. ... Mißbilligende Blicke strifften uns, als wir fort von den Führern und ihren Herden strebten und uns anschnitten, abseits durchs Gelände zu stolchen. Wir folgen nämlich nicht mehr gern den Führern, wir suchen uns lieber einen eigenen Weg. – Als aber, um das Maß voll zu machen, ein Männer-Gesangsverein aus der berühmten Stadt Külle ein fröhlich Liedlein anstimmte – wohl um das Osterfest feierlich zu begrüßen – verließen wir das laute Versailles.



Inzwischen war es auch dämrig geworden, und wir mußten uns schnell nach einem Hotel umsehen. Oh, diese kindliche Einfalt! Wissen Sie, lieber Leser, wer sämtliche Hotels bis unter das Dach schon besetzt hielt? Unsere Landsleute, brav bundesrepublikanisch vermischt mit kurzhaarigen Amerikanern und einigen nach Honig-Zigaretten duftenden Engländern. In den Hotels wurde mehr deutsch als französisch gesprochen.

Was blieb zu tun übrig? Wir fuhren heraus aus Paris, das ja über Ostern ein Ableger von Köln zu sein schien, und mieteten uns in einem kleinen Vorort-Hotel ein. Dieses lag so versteckt, daß es von den Reisegesellschaften noch nicht entdeckt und heimgesucht worden war.

Wir tranken dann eine halbe Flasche Kognak und verfielen daraufhin in einen tiefen Schlaf, aus dem uns auch die Motorengeräusche der in der Ferne nach Paris jagenden deutschen Auto-Kolonnen nicht wecken konnten.

Sie werden nun verstehen, liebe Urlaubsanwärter von den Werken der Knorr-Bremse, warum wir Sie davon warnen möchten, in der Hochsaison oder an Sonn- und Feiertagen nach dem schönen Paris oder irgendeiner anderen ausländischen Großstadt zu fahren – immer vorausgesetzt, daß Sie sich im Urlaub erholen wollen!

Tagung der Betriebsräte und ihrer Stellvertreter

sämtlicher Konzernwerke am 27. und 28. März 1956 in Mannheim

Anwesend waren:

die Herren Dell und Schmitt (MWM)
Scherer und Edenhofer (Südbremse)
Vohmann und Weinreich (KB-Volmarstein)
Stolzenburg und Eckert (KB-München)
Borsdorf und Krüger (Hasse & Wrede, Berlin)
Labahn und Blume (Kübler, Berlin)
Albrecht (AG-Berlin)

zeitweilig:

Herr Direktor Vielmetter.

Die vom Dreierausschuß aufgestellte Tagesordnung wurde in der Reihenfolge geändert, da Herr Direktor Vielmetter infolge seiner geschäftlichen Verpflichtungen schon einen Tag früher als ursprünglich vorgesehen an der Tagung teilnahm.

Tagesordnung:

1. Soziale Fragen (Altersversorgung)
2. Kinderverschickung
3. Bericht des Herrn Direktor Vielmetter über die Lage des gesamten Unternehmens
4. Stellungnahme zum Protokoll der Betriebsrätetagung am 27. und 28. September 1955 in Volmarstein
5. Bericht des Dreierausschusses über seine Sitzungen
6. Bericht der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke und Aussprache
7. Verschiedenes

Die Leitung der Tagung lag in den Händen des Vorsitzenden des Dreierausschusses, des Kollegen Dell. Gleich beim ersten Tagesordnungspunkt gab es eine sehr rege Diskussion über die Altersversorgung. Es wurden eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen besprochen. Insbesondere herrschte eine einmütige Auffassung darüber, daß für die beiden Berliner Werke Hasse & Wrede und Kübler in der gleichen Weise wie bei den anderen Werken etwas geschaffen werden müßte. Man beschloß, bestimmte Vorschläge an Herrn Direktor Vielmetter heranzutragen. Bei Punkt 2 „Kinderverschickung“ wurde wieder eingehend die Frage erörtert, ob getrennte oder gemischte Transporte aufgestellt werden sollen. Es wurde beschlossen, in diesem Punkt nochmals mit Frau v. Bandemer zu verhandeln. Die Erörterungen über diesen Punkt wurden unterbrochen,

da Herr Direktor Vielmetter erschienen war. Er gab zunächst bekannt, daß die Hauptversammlung der Knorr-Bremse A.G. im Juni dieses Jahres stattfinden würde und daher sofort mit den Wahlvorbereitungen für die neuen Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat der A.G. begonnen werden müßte. Dann ging er auf den Brief, den er vom Dreierausschuß erhalten hatte, ein und wies darauf hin, daß ja die darin angeschnittenen Fragen bezüglich der Unterstützungsgelder im Todesfalle inzwischen geklärt worden seien. Sodann verlas er eine Zusammenstellung von Zahlen, die über die üblichen Veröffentlichungen hinausgingen. Diese Zusammenstellung war außerordentlich aufschlußreich und wurde mit großem Interesse von allen Anwesenden entgegengenommen. Hierauf wurden von seiten des Kollegen Dell eine Reihe von Problemen, die von der Versammlung vorher erörtert waren, Herrn Direktor Vielmetter zur Stellungnahme bekanntgegeben. Die von der Versammlung gemachten Vorschläge bezüglich der Altersversorgung der beiden Berliner Werke Hasse & Wrede und Kübler fanden nicht seinen Beifall. Er versprach, die Angelegenheit von einer anderen Seite aus aufzufassen und in absehbarer Zeit in dieser Hinsicht etwas zu tun.

Nachdem Herr Direktor Vielmetter die Versammlung wieder verlassen hatte, kehrte man zur eigentlichen Tagesordnung zurück.

Auf Grund der oft sehr lebhaften Diskussionen nahmen besonders die Altersversorgung und die Kinderverschickung einen großen Raum ein.

Sehr eingehend wurde auch über die bevorstehende Neuwahl der Aufsichtsratsmitglieder verhandelt und festgelegt, daß der Hauptausschuß aus Zweckmäßigkeitsgründen in München stationiert sein soll. Der Vorschlag, den Hauptwahlvorstand aus dem Kollegen Stolzenburg als Vorsitzenden, Kollegen Eckert und Frau Röhr als Beisitzer zu bilden, wurde von der Versammlung einstimmig angenommen. Die nächste Tagung soll am 25. und 26. September 1956 in München stattfinden.

Aus den Berichten der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke ging hervor, daß die wirtschaftliche Lage in allen Betrieben zufriedenstellend ist. Der Schriftführer

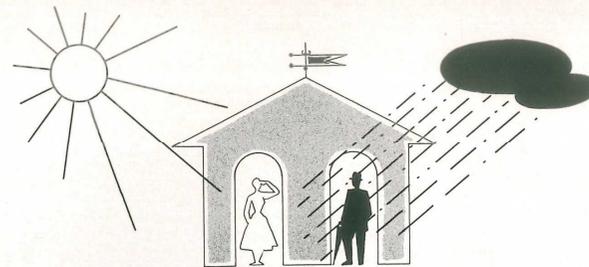
Volmarstein baut weiter ...

Volmarsteins Maurer und Polierer brauchen sich über Arbeitsmangel nicht zu beschweren, denn seit rund zwei Jahren wird dort in steter Reihenfolge geplant, Neues gebaut und Altes abgerissen. – Das begann mit der Umstellung der Putzerei und der Glüherei (wir berichteten darüber ausführlich in Heft 16). Dann folgte der Bau eines neuen Generators – ganz nebenbei wurde auch noch ein Waschraum für Jugendliche fertiggestellt – und jetzt stolpert der Besucher abermals über Laten und Ziegelsteine, um dann schließlich im Anschluß an die Putzerei einen zweistöckigen Rohbau betrachten zu können: den neuen Versandraum. Doch nicht nur der Versand allein wird in diese etwa 10×30 m große Halle einziehen – mit ihm auch Betriebsleiter,

Assistenten und Meister sämtlicher Gießereibetriebe.

In den beiden Obergeschossen nämlich entstanden erstmalig zentrale Betriebsbüros, die vordem als Einzelbüros über das ganze Werksgelände verstreut waren. So werden die neuen Räume im 1. Stock folgende Abteilungen aufnehmen: Die gesamte Organisationsabteilung, bestehend aus Vorkalkulation, Terminwesen, Refa- und Ormigabteilung sowie die Endkontrolle. Im 2. Stock haben Betriebsleiter und Assistenten vom Grau-, Temper- und Stahlguß ihre Büros, ebenso die Meister und Hilfsmeister dieser Abteilungen. Auch Brausebäder und Besprechungszimmer wurden nicht vergessen.

Einzugstermin? Im Mai ...



Gutes Betriebsklima – nicht nur bei Betriebsfesten

Über das „Betriebsklima“ ist schon viel geschrieben worden. Jeder Mensch weiß, daß es sich hierbei nicht um Klimaanlage besonders in Fertigungsabteilungen einzelner Werke handelt, in denen das präzise gearbeitete Erzeugnis abhängig von einer konstanten Temperatur und Luftfeuchtigkeit der Fertigungsräume ist ... das Betriebsklima ist jene Atmosphäre, die den dort Arbeitenden die Tätigkeit zur Freude und nicht zur Last macht.

Das RKW (Rationalisierungs- Kuratorium der deutschen Wirtschaft) hat in jahrelangen Erhebungen festgestellt, daß die Rentabilität oder Nichtrentabilität einzelner Unternehmen zu 70 bis 80% abhängig ist vom Betriebsklima.

Diese Feststellung ist gar nicht überraschend. Rentabilität oder Nichtrentabilität hat nämlich erst in zweiter Linie etwas zu tun mit – sagen wir – Voll-Automation des Betriebes. Niemals sollte übersehen werden, daß jede Bedienung der Maschinen von Menschen und nicht von Maschinenrobotern vorgenommen wird! Ganz gleich, ob die einzelnen Betriebe fabrikationstechnisch gut oder weniger gut dastehen – das Problem der Rationalisierung und Rentabilität ist in erster Linie von der menschlichen Seite her zu lösen ...

Warum ist denn der Kasten für Verbesserungsvorschläge in vielen Betrieben oft das ganze Jahr leer? Warum findet man denn bei einem großen Teil der Arbeitnehmer jene Gleichgültigkeit, die – außer wenn es um die Höhe des Lohnes geht – so groß ist, daß nur zu oft nach der Uhr geschaut wird, ob denn nicht bald endlich Feierabend ist? Weil das Vertrauen fehlt, das Vertrauen von oben nach unten und umgekehrt.

Die Freude an der Arbeit wird am Fließband natürlich geringer sein als beispielsweise am Zeichentisch des Konstrukteurs oder im Laboratorium der Entwicklungsabteilung. Hier aber, am Fließband, sollte in einem modernen Industriebetrieb die vorbildliche Menschenbehandlung in erster

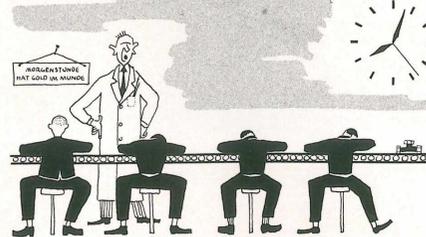
Problem der Behandlung unserer Jugendlichen fertigwerden und sie zu guten Mitarbeitern erziehen können. Der Befehlston, wie er noch vor einigen Jahrzehnten gang und gäbe war, ist heute Jugendlichen gegenüber nicht mehr angebracht. Er zwingt im Augenblick wohl den Gehorsam – den inneren Widerstand aber bricht er auf die Dauer nicht. Wenn es darum geht, Jugendliche von der Richtigkeit der getroffenen Anordnungen zu überzeugen, tun es einige humorvolle Redewendungen viel eher.

Es ließen sich zu dem Thema „Menschenbehandlung – richtig oder falsch“ noch viele Beispiele anführen – das eine aber ist hundertprozentig falsch: die Erzeugung einer Furchtpsychose! Wer schlotternd vor dem Direktor- oder Meisterzimmer steht, kann niemals ein brauchbarer, guter Mitarbeiter werden, denn Angst beibt Unsicherheit, sie fördert den Minderwertigkeitskomplex und schafft Verbitterung. Ein solcher Komplex neigt zur Infizierung, breitet sich aus über eine Abteilung – ja, über den ganzen Betrieb. Die Folge aber ist Arbeitsunlust.

Nun wäre jedoch diese Betrachtung zum Thema „Betriebsklima“ nur unvollständig, ja falsch, wenn wir behaupten, daß jene freundliche Atmosphäre unbedingt nur im Direktionszimmer entstehen muß oder kann. Es liegt nämlich sehr viel auch an uns, die wir

in den Büros und in der Werkshalle arbeiten ... Da reden wir immer so viel von „Kameradschaft“, von Solidarität und anderen schönen Dingen – besser aber wär es, wir würden auch danach handeln! Unkollegialität bei der Arbeit, Klatsch und Tratsch in den Büros sind vielfach Ursachen dafür, daß sich manch einer in seinem Betrieb nicht wohlfühlt. Natürlich können wir uns unsere Arbeitskollegen nicht selbst aussuchen, und natürlich wird man sich auch nicht mit jedem gleich gut verstehen können – aber schließlich ist ja ein Arbeitstag im Betrieb auch kein Kaffeeklatsch oder Familienfest. Eines aber sollten wir in Zukunft beherrigen: Versuchen wir doch einmal, den Geist der guten Zusammenarbeit in den Werken der Knorr-Bremse nicht nur bei den Betriebsfeiern, bei Bier, Schnaps und Tanz in Worte zu kleiden und zu pflegen, sondern diesen Geist in der täglichen Betriebsarbeit zu verwirklichen!

Gutes Betriebsklima in allen Werken der Knorr-Bremse sollte ganz groß geschrieben werden. Rich. Ludwig, Berlin



Linie beginnen. Der Vorgesetzte muß nicht nur den richtigen Mann an die richtige Stelle setzen können – auf gute Zusammenarbeit, auf besseres Verständnis kommt es an! Auch hier und da ein privates Wort kann das Verhältnis vom Vorgesetzten zu seinem Mitarbeiter und damit die Einstellung zur Arbeit günstig beeinflussen.

Ein guter Psychologe wird auch mit dem schwierigen

Man kann ruhig darüber sprechen

Ein nicht ungefährlicher Weg

Es ist eine erschreckende und alarmierende Tatsache, daß heute immer mehr berufstätige Menschen vorzeitig invalide und damit arbeitsunfähig werden ... Vorzeitig – das heißt weit vor Erreichung des 65. Lebensjahres. Aus Statistiken wissen wir, daß vielfach gerade die arbeitenden Menschen um die Fünfzig herum gezwungen sind, ihre Arbeit aufzugeben, weil ihre schlechte gesundheitliche Verfassung sie dazu zwingt. Es gibt mancherlei Ursachen, warum dies so ist, und wir wollen hier einige aufzeigen:

Da sind zuerst einmal die **chaotischen Kriegsjahre**. Auch wer von uns diese Jahre ohne offensichtliche körperliche Schäden überstanden hat, ist doch nicht von den Auswirkungen des Krieges ganz verschont geblieben. Der Mensch ist ja eine Einheit aus Körper und Seele. Man kann nicht das Eine von dem Anderen trennen. Niemand – auch ein Mensch mit eisernen Nerven nicht – ging durch jene aufregenden Jahre mit ihren Luftangriffen, dem Bangen um Angehörige im Felde, den Sorgen um die Heimat lediglich wie durch einen Regen, dessen Tropfen an der Oberfläche eines imprägnierten Mantels abperlen. Nein, die Kriegsjahre wirkten doch bei den meisten Menschen tiefer. Seelische Leiden können durchaus zu echten organischen Erkrankungen führen! Hätten Sie Röntgenaugen, Sie würden erschrecken, wieviele Magengeschwüre, Erkrankungen der Galle usw. – und zwar vielfach „heimliche“ Kriegsschäden – im Kreise Ihrer Kollegen zu finden sind. Die Toten und Verwundeten des Krieges sind listenmäßig erfaßt worden – es ist eine schauerliche Zahl. Die Zahl der Frauen, Kinder und Männer aber, deren Seelen tiefe Narben tragen, ist gar nicht abzuschätzen. Nur, wenn manchmal irgendwo im Betrieb die Hand eines den Jahren nach noch jungen Menschen anfängt zu zittern, wenn eine Kollegin plötzlich ohne erkennbaren Anlaß in Tränen ausbricht – dann hebt sich für Augenblicke der Schleier von einer geschundenen Seele. Die Wahrheit des Dichterswortes „von der Generation, die der Krieg vernichtete, obwohl sie seinen Kanonen entkam“ erweist sich an manchem traurigen Einzelfall.

In der **Hunger-Zeit** nach dem Kriege wurde dann der Körper des einzelnen Deutschen weiter geschädigt – und zwar direkt und nachhaltig. Der arbeitende Mensch lebte damals von der Substanz. Er trieb Raubbau am eigenen Körper, denn die Hungerrationen reichten nicht aus, um den Kräfteverbrauch, der durch jegliche Tätigkeit verursacht wurde, auch nur annähernd auszugleichen. Die tägliche Arbeit war damals für uns ein rigoroser Kräfteverschleiß, der nicht selten zum totalen Kräfteverfall führte. Nachdem der Mensch den Krieg, der seine Nerven zerrüttet und die Hungerzeit, die seine körperliche Gesundheit untergraben hatte, hinter sich in der Vergangenheit – nicht aber in der Vergessenheit! – versinken sah, glaubte er sich noch einmal davongekommen. Er verschnaupte kurz. Allerdings nur sehr kurze Zeit, denn das Leben mußte ja weitergehen. Und da sehr viel am Boden zerstört lag, Wohnhäuser, Büros und Werkhallen, stürzte sich ein ganzes großes Volk nach einer vernichtenden Niederlage, die in der Geschichte kaum ihresgleichen findet, sofort wieder in die Arbeit. Es mußte ja fast alles wieder aufgebaut werden! Man wollte doch endlich wieder ein Dach über dem Kopf haben ...

Die nun beginnende **Wiederaufbau-Zeit** war die dritte außergewöhnlich viel Kräfte verzehrende Periode, die der deutsche Mensch in kurzer Zeit durchzumachen hatte. Jetzt war zwar die Hoffnung auf ein besseres Leben wieder vorhanden und leuchtete als ein Stern über den Trümmern der

Städte – aber fest und sicher standen die Menschen bei uns noch keineswegs auf dem Boden. Woher sollte ihnen auch die Kraft kommen? Der Krieg und die Hungerzeit hatten nur Kräfte verbraucht, und der Wiederaufbau erforderte erneut Anspannung aller Kräfte. Wieder gab es Zusammenbrüche in Büros, in Betrieben und wo immer Menschen arbeiteten. Aber – so werden viele Leser fragen – diese Aushöhlung des Menschen, die Unterminderung seiner seelischen und körperlichen Gesundheit durch Anspannung über seine Kräfte hinaus ist doch nun nach dem gelungenen Wiederaufbau beendet?! Die Antwort muß lauten: nein, wir haben lediglich wieder eine neue Etappe hinter uns gebracht.

Nach Krieg, Hunger und Wiederaufbau streben wir nun danach, unseren **Lebensstandard zu erhöhen**, ihn dem anderer westlicher Völker anzupassen. Über dieses Streben ist hier an dieser Stelle schon gesprochen worden. Wir wollen nicht noch einmal darauf eingehen. Auf was wir aber eingehen wollen und im Interesse vieler arbeitender Menschen eingehen müssen, ist ein nicht ungefährlicher Weg, den manche von uns beschreiten, weil an seinem Ende mehr Geld und damit die Erreichung eines höheren Lebensstandards winkt. **Wir meinen den Weg der Überstunden.**

Es gibt heute sehr viele Menschen in sehr vielen Betrieben, die auf Überstunden besonders aus sind, ja, sich dazu drängen, weil sie mehr Geld benötigen, als sie am Monatsende in ihrer Lohnhüte erhalten. Nun, lassen Sie es uns einmal mit aller Klarheit aussprechen: dieses Überstunden-Geld ist unserer Meinung nach zu sauer verdient, denn jede Überstunde kostet eine Stunde Freizeit. Wenn aber regelmäßig viele Stunden der Freizeit wegfallen, sind diese Überstunden Raubbau an der Gesundheit. Der Mensch kann alles im Leben kaufen, nur nicht verlorenere Gesundheit! Und wenn der arbeitende Mensch heute vielfach schon im besten Lebensalter Invalide ist, dann hat er es – wie wir es versuchen aufzuzeigen – zuerst einmal den „drei bösen deutschen Zeiten“ zu verdanken, Krieg, Hunger, Wiederaufbau – aber auch sich selbst, wenn er den Lebensstandard zum Götzten macht und ihm mehr Stunden opfert, als seine durch diese Zeiten unterhöhlte Gesundheit geben kann. Natürlich müssen Überstunden auch sein – jeder Betriebsleiter weiß davon ein Lied zu singen. Aber er weiß auch davon ein Lied zu singen, wie erstaunlich viele Menschen, und zwar zumeist immer wieder die gleichen, sich zu den Überstunden drängen! Wenn man die betreffenden „Überstünder“ dann nach den Beweggründen ihres Handelns fragt, hört man zumeist Antworten wie: ich habe mir diese oder jene Sachen auf Raten gekauft und muß doch nun mit den monatlichen Zahlungen bei der Stange bleiben ... ich spare auf ein Häuschen, oder auf eine Reise, und ich verdiene nicht genug, um mir so etwas leisten zu können. Mache ich aber monatlich soundsoviel Überstunden, dann könnte ich es mir leisten! Man rechnet vielfach schon fest mit den regelmäßigen Überstunden und plant sie ein. Allerdings mit einem rechnet man nicht, und dies ist der Körper. Jedes Kind weiß, daß ein Motor nur so lange arbeitet, wie man ihm Betriebsstoff zuführt und ihn regelmäßig pflegt. Vergißt man es, dauert es nicht lange und er bleibt stehen bzw. muß zur Reparatur oder auf den Schrotthaufen zum alten Eisen.

Alle unsere arbeitenden Menschen sollen bedenken, daß sie zu schwere Zeiten durchgemacht haben und es sich nicht leisten können, ihre Kräfte – die nicht nur ihnen, sondern auch ihren Familien gehören! – auf dem Altar irgendeines Götzten leichtsinnig zu opfern.

WAS GEHT MICH DIE NORMUNG AN?

12 000 Zahnbürsten für 36 Zähler!

Will die Hausfrau unter 300 Kochtöpfen wählen?

Soll man eine Lokomotive in 100 oder in 10 Tagen generalüberholen?

In einer der letzten Wochen des vergangenen Jahres fand in München eine Tagung des RKW (Rationalisierungs-Kuratorium der Deutschen Wirtschaft) statt. Im Verlauf dieser Tagung setzten sich europäische und amerikanische Experten mit Typenbeschränkung und Normung auseinander. Auch Vertreter der Knorr- und Südbremse nahmen daran teil.

Normen heißt: Vereinfachen durch Studium der rationellsten Formen; Auswahl der besten, um Vielzahl zu verhindern. – Nun, die Vielzahl der Typen von Fertigerzeugnissen wurden denn in diesen Tagen auch sehr kritisch betrachtet, und den Tagungsteilnehmern wurde schwarz auf weiß bewiesen, wie Millionen Summen einem ungerechtfertigten Individualismus geopfert werden ... natürlich wird dadurch die Erzeugung verteuert und folglich das Gegenteil bewirkt von dem, was letzten Ende jeder Verbraucher erwartet. Es müssen sehr kurzsichtige Zeitgenossen sein, die heute noch die sinnvolle Normung als Gefahr zur Vermassung und als Uniformierung des Geschmacks erklären!

Was haben denn schließlich Werkzeuge und Ziegelsteine, Rohre, Oefenringe, Putzmeister und Autoreifen mit gutem Geschmack zu tun? Wenn einige Firmen ihre „eigene Note“ so ausgelegt haben möchten, daß der Käufer auch mit „Normalien“ ewig auf sie angewiesen ist, so ist das glatter Selbstbetrug! Diese Einstellung hemmt die Kostensenkung, denn je weniger Wartentypen

aus genormten Einzelteilen bestehen, um so kostensparender ist die Produktion! Aber wie sieht es in der Praxis heute noch aus? Es gibt da 200 000 verschiedene Schuhmodelle

57 000	„	Koffergroßen
56 000	„	Kolbenringe
200	„	Scheibenwischer
100	„	Ackerschlepper
60	„	Benzintanks

und ob man es glaubt oder nicht: eine Fabrik erzeugt tatsächlich 1200 verschiedene Zahnbürsten! Man bedenke diesen Unsinn – am besten vergegenwärtige man sich die eigene Qual, wenn man im Laden nur unter einem Dutzend auszuwählen hat ... Es wäre wirklich schon ein großer Fortschritt, wenn einmal 10% oben aufgeführter Zahlen reduziert würden.

Unter solchen Aspekten ist es denn doch wieder erfreulich, daß in Deutschland bereits 8000 Normen erscheinen konnten. Das Zeichen DIN hat seine Daseinsberechtigung längst bewiesen. In Bergwerken, Laboratorien und Maschinenfabriken, bei der Eisenbahn ebenso wie in Haushalt und Küche hilft es viel Ärger, Zeit und Geld sparen – ob es sich um die Glühbirne mit genormtem Gewinde handelt, ob um das Telefon, das jedes Kind bedienen kann, oder um die DIN-Milchflasche.

Den Erfolg der Normung aber bestätigen am besten jene Zahlen, hinter denen „DM“ steht: So sparen – um nur ein Beispiel zu nennen – die Hersteller von Wachs- und Schuhkremosen 1700 t Feinblech, das sind 1,53 Mill. DM jähr-

lich (die bisher der Verbraucher bezahlt hat!). Von der Firma Bosch, Stuttgart, wurde ein Fall bekannt, wonach für den Verbesserungsvorschlag, die Blechstärken bei der Kühlschrankfabrikation zu vereinheitlichen, 10 000 DM Belohnung gezahlt wurden.

Die Kohlenherd-Industrie warf ihre 200 verschiedenen großen Herdringe zum alten Eisen und einigte sich auf einen Satz.

Die Normung im Hausbau schließlich bringt nach Berechnungen des RKW eines Kostenersparnis bis zu 40%.

Das folgende Beispiel ist besonders interessant. Es betrifft die Kochtöpfe, und zwar wurde nachgewiesen, daß

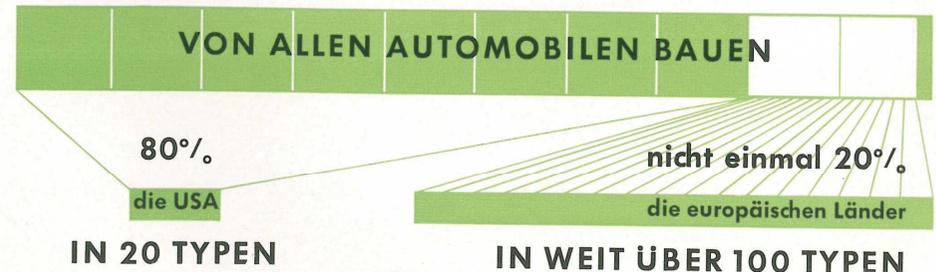
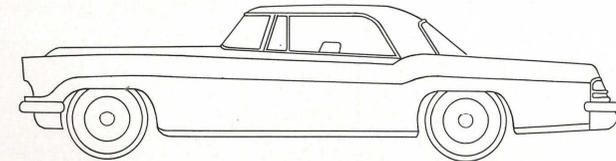
20% der Erzeugnisse (Serientypen) 80% des Umsatzes,

80% der Erzeugnisse (Spezialtypen) jedoch nur 20% des Umsatzes

ausmachen! Dieses „20:80“ deckt sich wiederum mit den Erfahrungen, die auch in allen Ländern nicht nur im Haushalt gemacht wurden. Ist es da verwunderlich, daß den Rationalisierungsfachleuten dieses typische Mißverhältnis ein Dorn im Auge ist, das sie nicht ruhen läßt, da es mit das Hauptproblem für die Aufwärts-Entwicklung unseres Lebensstandards ist?

Wieviel erfolgreicher – wieder einmal! – die Amerikaner diesem Problem zu Leibe gerückt sind, möge zum Schluß eine Darstellung der Automobil-Weltproduktion veranschaulichen – und es wird nach deren Studium wohl niemand behaupten wollen, daß auch uns 20 Typen nicht genügend Auswahl ließen!

H. K., München



Die heutige Jugend auf dem Prüfstand

Der Stoßseufzer, daß „die heutige Jugend so schlecht“ sei, hat sich seit Großmutterzeiten nicht geändert. Jede ältere Generation ist ja aus dem Verständnis für die nachfolgenden Jüngeren herausgewachsen, und aus der verschiedenartigen der Lebensauffassungen kommt naturgegeben eine Beurteilung zustande, die seitens der älteren Generation nicht unbedingt gerecht genannt werden kann.

In Unternehmungen und Betrieben stellt die Jugend zweifellos ein wichtiges Organ dar. Sie ist der Nachwuchs, die Sicherung des künftigen betrieblichen Daseins, und auf ihr ruhen viele Hoffnungen. Darum müssen wir uns mit dem Wesen der jungen Generation befassen; denn nur aus diesem Begreifen heraus ist die Jugend zu leiten und zu den Zielen zu führen, die ihr im Wirtschaftsleben zukommen. Die heutige Jugend entwickelt sich aus einer Kindheit, die im gewalttätigen Umbruch des Zeitgeschehens ihren Ursprung hat. Das konnte nicht spurlos vorübergehen. Die Jugend mußte auch tragende Kraft beim Wiederaufbau einer neuen Zeitauffassung sein. Hat sie diese Aufgabe gelöst?

Das Fürstenecker-Gespräch des Bundesjugendringes

Auf der Bundesebene wurde die Frage gestellt. Man sagte: Ihr habt nach 1945 Jugendverbände gegründet, wie vor 30 Jahren. Ihr singt in ihnen Volkslieder, treibt Sport, geht auf Fahrt und in das Lager, ganz wie damals. Diese Lebensformen aber, die in der Zeit der Jugendbewegung vor 30 Jahren Ausdruck einer geistigen Auseinandersetzung mit den Unwerten der Umwelt waren, sind heute nur noch Tradition. Konntet ihr keine neuen Ausdrucksformen für die Forderungen unserer Zeit finden?

Erbarmungslose Kritik

Dann stellte man einfach fest: In der Volksschulzeit beginnt die heutige Jugend mit Groschenheften und Abenteuerfilmen. Schon mit 14 Jahren tanzt man, fährt bald Motorrad und ist schon der Zigarette verfallen. Das andere Geschlecht wird zum allzu frühen Erlebnis. Auch die Berufswahl geschieht kaum mehr aus idealistischen Erwägungen, weil die Jugend möglichst schnell viel Geld verdienen und sich „etwas leisten“ will. Die Freizeitgestaltung ist zu orga-

nisiert. Natürlicher Erlebnisdrang der Jugend wird im günstigsten Falle auf Campingfahrten oder Autobusreisen gestillt. Diese Haltung könne man sogar in den modernen Jugendverbänden finden, deren Mitglieder innerlich verarmte Individuen ohne Ethos seien, unfähig zu dem Erlebnis des Wertes menschlicher Begegnungen und Bindungen.

Damit tut man unserer Jugend unrecht

Das dürfte zweifelsfrei feststehen. Mit einer solchen Kritik würde man sich die Beurteilung zu einfach machen. Schwarz-Weiß-Malerei ist hier nicht am Platze. Wenn wir uns ein Urteil über den Wert oder den Unwert der Jugend bilden wollen, so müssen wir von uns aus die Gemeinschaft mit ihr und das Verständnis zu ihr suchen. Schließlich ist ja jede Generation ein Produkt ihrer Zeit und die Jugend besonders, weil sie ursprünglicher auf die Dinge der zeitlichen Entwicklung reagiert. Sie kann den Fortschritt nicht übersehen, der in der Lebensart, in der Arbeit und auch in der Gestaltung der Freizeit liegt.

Der freiheitliche Zug unserer Zeit

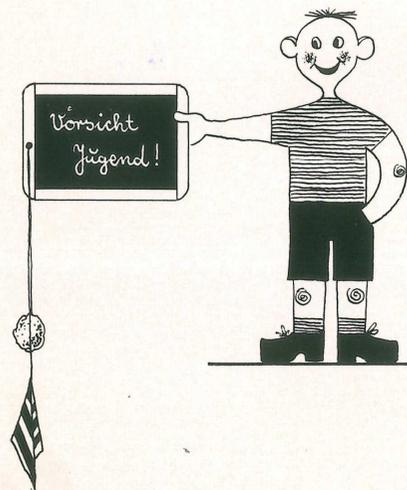
Unsere Zeit betont den Fortschritt. Die Jugend hat dies schon immer getan. Wollen wir es ihr zum Vorwurf machen, wenn sie die Zugeständnisse an die persönliche Freiheit besonders für sich in Anspruch nimmt? Wir müssen es sogar verstehen, wenn die Jugend hier einmal über das Ziel hinausschießt, wie es jugendliche Art ist. Lieber eine lebendige, sogar dynamische und vitale Jugend als lethargische Stubenhocker, die sich ohne jugendhafte Oppositionsneigung widerspruchslos den Zielsetzungen der älteren Generation beugen. Jugend wird nur in den Grundsätzen die Richtigkeit der aus Erfahrung und Wohlgesonnenheit entspringenden Vorschläge der Älteren anerkennen. Ihre Erfahrungen, und sei es mit teuer bezahlten Fehlern, will sie selbst machen. Dieses unabänderliche Naturgesetz können und sollten wir nicht umstoßen.

Man kann nur mildern, unbemerkt lenken. Aber es muß aus dem unbedingten Verständnis heraus geschehen. Sinnvoll müssen wir junge Menschen beschäftigen, damit sie ihre Kraft und ihre Fähigkeit entfalten und Lebensfreude gewinnen. Die Freude an der Arbeit erwächst aus der Anerkennung der Leistung; auch hier gilt es, behutsam zu lehren. Den jungen Menschen müssen wir Formen der Erholung von der Arbeit im Beruf und in der Schule bieten. Wir können ihnen nur Wege aufzeigen, um sie beruflich, politisch, kulturell und religiös zu bilden. Wir wollen ja einen gesunden Nachwuchs gewinnen für die Bewahrung alles dessen, was wir in den Auffassungen und Gestaltungsformen aus der Erfahrung mehrerer Generationen für wertvoll halten. Die Jugend ihrerseits wird aus dem eigenen Reifen heraus dann auch ihren Anteil leisten, wie er von ihr als Trägerin ihrer Zeit erkannt worden ist.

Und was tut die Jugend?

Von der Jugend müssen wir allerdings die Bereitschaft zu diesem Zusammenwirken erwarten. Niemand kann sie davon entbinden, Pflichten im Lebenskampf zu übernehmen, vor allem aber, diese Pflichten als unausweichlich zu erkennen, um lebensstüchtig zu werden und in die Aufgabe hineinzuwachsen, selbst verantwortlich die Leitung der Geschichte eines neuen Zeitabschnitts zu übernehmen.

So ist unsere Jugend nicht besser und nicht schlechter als die jungen Generationen vor ihr. Ihre Bedeutung soll nicht überschätzt werden; aber unser Ziel, die heutige Jugend zur verständnisbereiten Mitarbeit an den Aufgaben unserer Zeit zu gewinnen, darf auch keinesfalls unterschätzt oder mit Schlagworten abgetan werden. JHB, Mannheim



• UNSERE JUBILARE ☼ UNSERE JUBILARE ☼ UNSERE JUBILARE •

40 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



CLEMENS AXTMANN 25. 4. 56
Buchhalter

25 DIENSTJAHRE

**Knorr-Bremse GmbH.
Volmarstein**



JOHANN BROMBERG 7. 4. 56
Schlosser

Carl Hase & Wrede GmbH.



MAX SCHERNY 18. 2. 56
Pförtner

Südd. Bremsen AG.



FERD. EDENHOFER 21.3.56
Werkmeister



JOHANN PLATZER 10. 4. 56
Werkmeister



JOSEF ROTH 20. 4. 56
Einsteller

Motoren-Werke Mannheim AG.



ALBERT BECKER 8. 3. 56
kaufm. Angestellter



WILLI KEMPF 13. 4. 56
Dreher



HERMANN VxTH 13. 4. 56
Schlosser

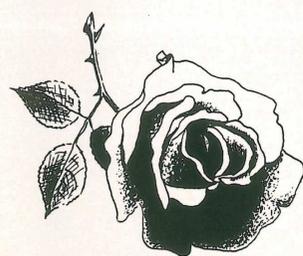


HEINRICH SCHWINDT 26. 4. 55
Bohrer

• UNSERE JUBILARE ☼ UNSERE JUBILARE ☼ UNSERE JUBILARE •

Zum Muttertag

am 13. Mai

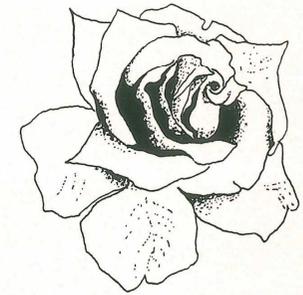


Wann meine Mutter schläft –

das weiß ich kaum zu sagen.
Wenn sie mich morgens weckt
ist schon so vielerlei getan.
Der Flur gefegt. Der Tisch gedeckt.
Der Kaffee heiß. Die Stube warm.
Und komm ich heim, ist's ebenso.
Ich red' mich müd', sie lächelt froh.
Und gute Nacht und leise zugedeckt.
So wie sie mich des Morgens weckt.

Zum Sonntag früher aufzusteh'n –
ich hab's versucht und mußte seh'n:
Auch heut war alles schon getan!
Der Tisch gedeckt. Die Stube warm.
Der Kaffee heiß. Der Flur gefegt.
Und so an allen sieben Tagen!
Weißt Du genau zu sagen

Wann deine Mutter schläft? Georg Büsing




 ODER *Arthur mit der goldenen Hand*

Es geschah an einem Samstag morgen.

Herr Alexowitz, 31 Jahre, seit 1950 beim Stahlwerk Volmarstein beschäftigt, hatte glücklich seine Nachtschicht hinter sich gebracht und strebte nach Hause. Aber als er gerade vor der Pförtnerloge stand, fiel ihm ein: „Ich habe ja noch einen Tipzettel in der Tasche. Der müßte schleunigst ausgefüllt werden!“ Und in diesem Augenblick kam Herr Alexowitz eine Idee.

„Arthur“, sprach Kollege Alexowitz, „Arthur, alter Knabe, willst du mir nicht mal den Tipzettel ausfüllen? Vielleicht hast du 'ne ruhige, glückliche Hand – meine zittert noch etwas von der Nachtschicht ...“

Arthur Brot grinste. „Ich? Wieso denn gerade ich? Ich bin doch kein Glücksel.“ „Na, sei kein Spielverderber, Arthur, du kriegst auch zehn Prozent, wenn die Sache hin- und her geht.“ Arthur grinste stärker: „Das mußt du mir aber schriftlich geben – also, her mit dem Papier, vielleicht hab' ich tatsächlich 'ne glückliche Hand, denn in der nächsten Woche gehe ich ja auf Urlaub!“

Also sprach Arthur Brot und füllte dann bedächtig, wie es seine Art ist, den Tipzettel aus. Eine Zwölferwette.

Damit schien die Sache eigentlich für die beiden Beteiligten vorüber und erledigt. Am Sonntagabend aber, als Herr Alexowitz mit seiner Frau am Radio saß und die Totoergebnisse durchkamen, ließ er bald die Teetasse vor Überraschung fallen. „Hast du das gehört?“ sagte er zu seiner Frau, „Wir haben ja alles richtig!“ „Sicher hast du nur halb zugehört – das gibts doch gar nicht, daß du alles richtig getippt hast!“ „Habe ich auch nicht“, antwortete Gerhard, „es war der Arthur – Arthur mit der glücklichen Hand hat den Zettel ausgefüllt!“

Seine Frau tippte sich bedeutungsvoll an die Stirn. „Dann hast du also nicht gewonnen, sondern Arthur.“ „Weib, du bringst mich zur Verzweiflung!“ schrie Gerhard Alexowitz, „Es war doch mein Zettel – Arthur hat ihn nur ausgefüllt! – Paß auf, Montag früh fährst du sofort zur Zeitung nach Hagen, damit wir schwarz auf weiß sehen, was wir nun eigentlich gewonnen haben!“

Und so geschah es denn auch. Frau Alexowitz fuhr knurrend ob der sinnlosen Zeitverschwendung – denn sie wollte eigentlich an diesem Morgen waschen – nach Hagen und ging mit Argusaugen im Schaukasten der Zeitung die Totoergebnisse durch. Als sie die Gewinnquote las, wurde ihr etwas schwindlig. „Es war ja auch keine Kleinigkeit“, bekannte sie später, „so auf den nüchternen Magen zu erfahren, daß wir insgesamt 19 634 Mark und 24 Pfennige gewonnen haben.“ Ja, hier erwies sich buchstäblich die Wahrheit des alten Sprichwortes „Morgenstunde hat Gold im Munde“. Noch nie ist Frau Alexowitz so schnell nach Hause zurückgekehrt wie an jenem so Glück bringenden Morgen.

Als am Abend des gleichen Tages nun Herr Alexowitz mit betont harmloser Miene zur üblichen Nachtschicht ins Werk einrückte, fühlte er bald harte Gießerfüsse freundschaftlich auf seinen Rücken klopfen. „Viel Glück, Gerhard!“ „Hast du aber Schwein gehabt – kannst du mir nicht auch einmal solch einen Tip geben?“

Arthur, der Pförtner, aber strahlte über das ganze Gesicht, als er sein Glückskind begrüßte. „Na, was sagst du nun? Der alte Arthur versteht doch noch mehr vom Fußball als

ihr jungen Spunde!“ „Hab ich ja schon immer geahnt, Arthur! Im übrigen herzlichen Glückwunsch auch dir, du hast doch auch gewonnen. 10 Prozent, also 2000 Mark, gehören dir. Ist ja auch kein Pappenstiel!“ Arthur schluckte schwer. „Bist ein netter Kerl, Gerhard, aber ...“ „Kein Aber, Arthur. Ohne dich hätte ich nichts gewonnen. Die Sache gilt. Sobald ich mein Geld habe, kriegst du deines. Kannst es ja auch ganz gut gebrauchen, oder nicht?“ Freilich konnte es Arthur Brot gebrauchen! Schließlich war er nicht gerade reich mit Glücksgütern gesegnet. Nach eingehender Beratung mit seiner Frau legte er das Geld im Haushalt an. Schon lange war ein neuer Küchenschrank fällig gewesen ...

Genau so vernünftig und mit Bedacht wie sein Kollege Brot will der Hauptgewinner mit seinem Totogeld umgehen. Da er als heimatvertriebener Oberschlesier mit seiner Frau, seinem 4jährigen Peter und den Schwiegereltern bislang in einer kleinen Wohnung zusammenlebte, möchte er nun eine nette Eigentumswohnung in Hagen oder Umgebung erwerben.

Als einziges äußeres Zeichen des unerwarteten Geldsegens sahen wir bei dem sympathischen jungen Schlesier, der gerne liest und Schach spielt, einen neuen Motorroller. „Den konnte ich mir doch nicht verkeifen“, sagt er gleichsam entschuldigend und streicht stolz über das nagelneue Gefährt ...

Wovon übrigens die Volmarsteiner noch lange sprechen werden, ist nicht der neue Motorroller ihres Kollegen Alexowitz, sondern jene denkwürdige Morgenfeier, zu der sie der Gewinner seinerzeit geladen hatte:

Es geschah an einem Samstag morgen.

Herr Alexowitz hatte glücklich seine Nachtschicht hinter sich gebracht – aber er strebte diesmal nicht nach Hause, sondern mit insgesamt 24 Kollegen ins Restaurant Humpert, allwo zu einer Zeit, in der die Nachtschichtler eigentlich längst schlafen sollten, das Totofest stieg. Der brave Wirt hatte schon ein Pappschildchen zur Hand: „Hier tagt eine geschlossene Gesellschaft!“ Ja, geschlossen aß man zuerst warme Würstchen, denn nach der Nachtschicht braucht man was Reelles in den Magen. Und dann gings geschlossen zu den flüssigen Sachen über. Ein Helles und ein Körnchen, und noch ein Helles und noch ein Körnchen ...

Um neun Uhr hörten verwunderte Passanten aus Humperts Lokal raue Männerkehlen den schönen Chorus singen „Hoch soll er leben ... dreimal hoch!“

Um zehn Uhr mußte Meister Humpert Nachschub holen, denn 24 durstige Volmarsteiner am frühen Morgen – darauf ist kein Wirt der Welt eingerichtet.

Um elf Uhr morgens aber war das Tagesziel erreicht. Der Gewinn war gebührend begossen worden und jeglicher Durst gelöscht. Es wird berichtet, daß einige Tagungsteilnehmer mannhaft versuchten, den Weg nach Hause zu Fuß anzutreten ... aber an diesem Morgen mußte etwas mit dem vertrauten Nachhauseweg nicht in Ordnung sein! Frost- oder Bergschäden natürlich ... Nur so läßt es sich erklären, daß einige kamperprobte Volmarsteiner stolperten. Als Vater Humpert dies bemerkte, holte er eiligst seinen Mercedes aus dem Stall und fuhr seine frühen Gäste nach Hause.

Es ist weder bekannt, mit welcher Entschuldigung er sie bei den am Kochtopf wartenden Ehefrauen abfertigte, noch was diese erwiderten, als sie ihre Männer in Empfang nahmen. Wahrscheinlich sagten sie nicht wie Gerhard Alexowitz' Frau, als sie einige Wochen zuvor am Zeitungs-aushang in Hagen die Gewinnquote erfuhr: „Ja, Morgenstunde hat Gold im Munde!“