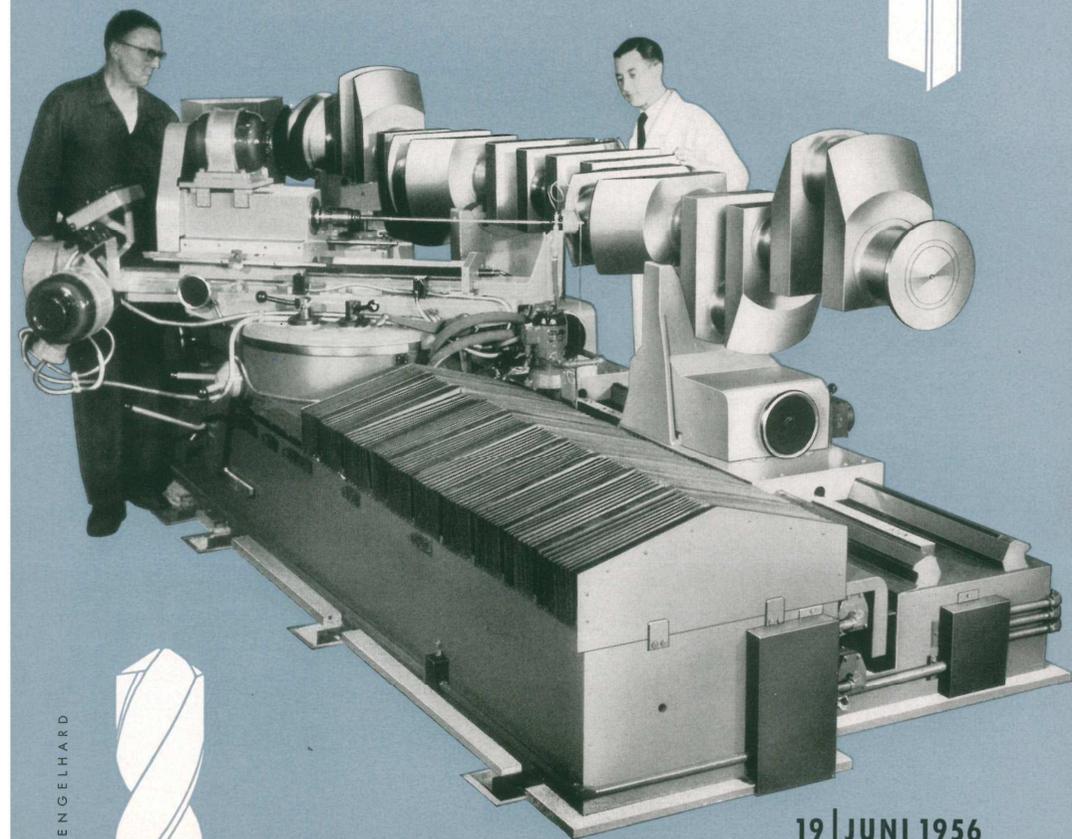
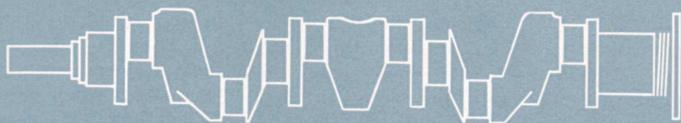


WIR

Verlagsort München
Nur für Betriebsangehörige

von den Werken der Knorr-Bremse



ENGELHARD

19 | JUNI 1956



MWM



19

JUNI 1956

UNSER TITELBILD

zeigt die Arbeit an einer Langloch-Schrägböhrmaschine von MWM. Hier werden Schmierlöcher in eine Großkurbelwelle gebohrt.

Seite **INHALT:**

- 3 MWM auf der Hannover-Messe
- 4 Tagung der MWM-Verkaufsorganisation Ausland
- 6 Alles über HOLSET-Schwingungsdämpfer
- 7 Die 34. ordentliche Hauptversammlung der Süddeutschen Bremsen AG.
- 8 Die KEs-Bremse wird der Presse vorgeführt
- 10 Man kann ruhig darüber sprechen
- 11 Neue Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat
Ein Kamin wird „umgelegt“
- 12 Normung einmal anders
- 14 Hier spricht der Sicherheits-Ingenieur
Die Sportler sind unter uns!
- 15 Unsere Jubilare
Briefe an die Redaktion
Buchhaltung einmal anders
- 16 Mein Garten – meine kleine Welt
Feierabend

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 67 41

GRAPHIK:

Will G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 3 61 833

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon: 44 83 07

ES LIEGT NUR AN UNS ...

Schauen Sie sich nur einmal richtig um, an Ihrem Arbeitsplatz oder in der Straßenbahn oder im Wirtshaus – schauen Sie sich nur einmal um und betrachten Sie die Gesichter Ihrer Mitmenschen! Sie werden eine erschreckende Feststellung machen: die meisten Menschen zeigen ein mürrisches, unzufriedenes oder gelangweiltes Gesicht.

Was, glauben Sie, ist wohl die Ursache dieser offen zur Schau getragenen Unzufriedenheit? Fehlt Ihren Mitmenschen etwas? Haben sie vielleicht Hunger oder machen sie sich Sorgen um ihren Arbeitsplatz?

Ich glaube nicht. Ich glaube, daß sehr viele Menschen eigentlich ganz ohne Grund unzufrieden sind. Denn sie tragen adrette Kleidung und sind wohlgenährt. Ihre Geldbörsen sind absolut nicht leer und ihre Wohnungen trefflich intakt. Kein übertriebener Luxus – aber immerhin ein neues Radio, eine ansehnliche Inneneinrichtung und ein gefüllter Speiseschrank. Diesen Mitmenschen geht es also nicht schlecht – und trotzdem zeigen ihre Gesichter einen unzufriedenen Ausdruck! Geht es ihnen vielleicht schon wieder zu gut? Haben sie vielleicht den Krieg und die mageren Jahre danach völlig vergessen? Nun, zu gut geht es ihnen wieder auch nicht. Sie leben nicht im Überfluß und müssen für ihre adrette Kleidung und die gemütliche Wohnung und das Essen redlich arbeiten. Und den Krieg haben sie auch noch nicht ganz vergessen, denn es gibt noch immer allerlei, was sie auf Schritt und Tritt an ihn erinnert ... Trotzdem, diese Unzufriedenen – man trifft sie übrigens überall, an der Blumen-Riviera und im Kohlenpott, in der Mietskaserne und in der Villa, an der Drehbank und im Liegestuhl – haben tatsächlich etwas vergessen. Zwei kleine Sätze nämlich, die sie in ihrer Jugend während der Schulzeit bestimmt einmal gehört oder gelesen haben. 1. Gedenke des Todes, und 2. Dein Leben ist das, was deine Gedanken daraus machen.

Fangen wir bei Nr. 1 an: Jederzeit kann uns etwas passieren – eine Krankheit, ein Verkehrsunfall – wir sind dagegen machtlos ... Natürlich sollten wir nicht im Schatten dieser Drohung leben und uns fürchten, nein, wir sollten nur einmal an jedem Tag, den wir geschenkt bekommen, daran denken, daß wir eines Tages die Sonne nicht mehr sehen und ihre Wärme auf der Haut fühlen werden.

Auf alten Bildern sieht man oft neben dem Schreibzeug des Kaufmanns oder des Gelehrten einen blanken Totenkopf liegen oder eine Sanduhr stehen. Die Menschen jener Zeit wollten in jedem Augenblick ihres Lebens an den Tod erinnert werden: Auge in Auge mit diesen Zeichen der Vergänglichkeit muß jeder Ärger klein und unbedeutend werden, muß jede Sorge verblasen.

Der Satz Nr. 2 aber besagt nicht mehr oder weniger, als daß jedermann glücklich sein kann, wenn er nur will. Keine Macht der Welt kann einen Menschen zu Gedanken zwingen, die ihn unglücklich machen (und „unglücklich“ werden wir nur durch Gedanken). Selbst das ärgste Leid kann der Mensch unbeschadet durchstehen, wenn er seine Gedanken in der Gewalt hat. Die Gedanken des Menschen gehören ganz ihm, niemand – außer der Tod – kann sie ihm verbieten.

Der Amputierte, der im Rollstuhl an uns vorüberfährt und lächelnd auf die grünen Bäume und die spielenden Kinder schaut, erteilt uns eine tiefe Lehre. Wenn sich seine Gedanken fortwährend mit dem schmerzlichen Verlust beschäftigen würden, er könnte niemals mehr lächeln!

Unsere Gedanken sind wie Vögel. Es liegt nur an uns, ob es schwarze, plumpe, heiser-krächzende Krähen sind, die in einer Furche hocken, oder kleine, bunte, zwitschernde Vögel hoch oben am blauen Himmel.



MWM AUF DER HANNOVER-MESSE

Die Hannover-Messe war für MWM ein Erfolg. Nie in den Jahren zuvor war der Besuch alter Kunden und auch neuer Interessenten so stark.

Auf dem Hauptstand in Halle 3 zeigte MWM das Reihenbauprogramm luft- und wassergekühlter Kleindiesels sowie einige Großmotoren-Aggregate.

Das Hauptinteresse an den ausgestellten Erzeugnissen nahm jedoch

der neue MWM-Vielstoffmotor

in Anspruch. Auf dem Vorführstand drängten sich die Interessenten, filmte die Wochenschau, kamen die Vertreter der Fach- und Tagespresse zusammen, um den Motor in Betrieb zu sehen. Auch das Fernsehen brachte in einer Direktübertragung das bedeutsame Erzeugnis der Moto-

renwerke. Experten des Maschinenbaus nannten das neuentwickelte Verbrennungsverfahren, das sogenannte MWM-Gleichdruck-Vorkammervfahren, einen entscheidenden Fortschritt im Kraftmaschinenbau, ja sogar eine der technisch beachtenswertesten Neuerungen der Messe überhaupt.

Das Verfahren arbeitet mit einem neuartigen Brennraum mit einem Aufbereitungsbrenner im Zylinderkopf und gestattet die Verwendung aller flüssiger Kraftstoffe. Der Vielstoffmotor kann ohne irgendwelchen Leistungsabfall und ohne irgendwelche Zusätze mit fast allen Erdöldestillaten wie Benzin beliebiger Oktanzahl, Düsenflugzeug-Treibstoff, Gasöl, Marine Fuel Oil, mit Schmieröl und selbst mit Pflanzenöl betrieben werden. Weitere Vorteile sind die erhebliche Geräuschverminderung infolge sehr niedriger Zünddrücke, der weiche Ablauf der Verbrennung und die starke Verminderung in der Beanspruchung der Triebwerksteile. Beim Übergang von einem zum anderen Treibstoff werden keinerlei Änderungen am Motor notwendig. Das patentierte Verfahren kann sowohl für wasser- als auch für luftgekühlte Motoren Anwendung finden.

Im Zuge der Ergänzung des Bauprogramms in Kleindieselmotoren wurde die zunächst auf 120 PS erweiterte luftgekühlte Typenreihe durch den 6- und 8-Zylinder AKD 112 in V-Form sowie durch den 4-Zylinder AKD 815 vervollständigt. Durch weitgehende Übereinstimmung der Einbaumaßmessungen und der wassergekühlten Typenreihe wird es den Maschinen- und Gerätebauformen ermöglicht, in Anpassung an den jeweiligen Bedarfsfall entweder die luft- oder die wassergekühlte Ausführung zu wählen, abgesehen von der bedeutenden Vereinfachung der Ersatzteilerhaltung. Fortschritte wurden in bezug auf die Geräuschminderung bei den Kühlgebläsen der luftgekühlten Reihe erzielt. Ein neues leitradloses Axialgebläse schaltet die hochfrequenten Gebläsegeräusche aus.

Bei den mittleren und großen MWM-Dieselmotoren der RH- und RHS-Typenreihe sind durch die Abgas-Turbohochaufladung erhebliche Leistungssteigerungen erreicht worden.

MWM konnte also Neues, Fortschrittliches zeigen und damit wiederum dokumentieren, daß die Motorenentwicklung planmäßig und zielbewußt in Mannheim und München weitergeführt wird. JHB, Mannheim





Tagung der MWM-Verkaufsorganisation Ausland

Alle zwei Jahre kommen in Mannheim die Vertreter der MWM-Verkaufsorganisation aus den vielen Ländern des Absatzbereiches der MWM-Motoren zusammen. In einer Arbeitstagung werden die mannigfaltigen Probleme und besonderen Fälle erörtert, wie sie das Exportgeschäft eines so großen Unternehmens mit sich bringt.

Mitte Mai fand die diesjährige Tagung statt. Herr Direktor Mann machte die Gäste aus dem In- und Ausland miteinander bekannt und kennzeichnete die Bedeutung der einzelnen Vertretungen in europäischen und überseeischen Ländern. Zur Freude der Tagungsteilnehmer konnte er Herrn Direktor Vielmeier und zugleich den Vorsitz der MWM-Aufsichtsrats, Herrn Bankdirektor Frank, begrüßen. Die Knorr-Bremse AG., München, war weiterhin vertreten durch Herrn Direktor Goerz. Die Südbremse München war durch ihr Vorstandsmitglied, Herrn Direktor Holzhäuser, vertreten.

Direktor Mann schuf mit der Vorstellung der aus den verschiedensten Teilen der Welt kommenden Herren zugleich die persönliche Atmosphäre, die eine solche Tagung mit ihrer Verschiedenartigkeit von Aufgaben, Anregungen und Anliegen voraussetzt. Er betonte, daß die Zusammenkunft als Arbeitstagung für MWM einen der bedeutsamsten Anlässe im Geschäftsgang darstellt. Wichtig jedoch sei es, hierdurch menschlich einander näherzukommen, um das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu vertiefen.

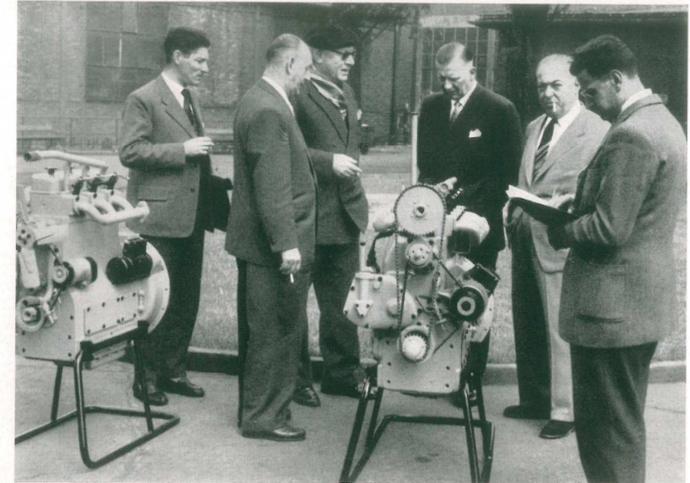
Direktor Wiederhold als Verkaufsleiter sprach über das MWM-Weltgeschäft, Vorstandsmitglied Direktor Peters über die Entwicklungsrichtung des Bauprogramms nach dem Bedarf der Absatzmärkte, Direktor Bischoff zeigte Interessantes aus dem Konstruktionswesen auf, Direktor Roegler widmete sich den wichtigen Einbaufragen der MWM-Motoren. Dr. Hockel befaßte sich mit dem durch die Hannover-Messe vor allem populär gewordenen neuen MWM-Gleichdruck-Vorkammerverfahren. Herr Reiser, Südbremse München, sprach, in enger Anlehnung an die Verkaufspraxis, über die RHS 518 als vielseitige Aggregats- und Schiffsmotoren. Ingenieur Iwen und Dr. Willer legten die Besonderheiten des Kunden- und Ersatzteil-Geschäfts im Ausland dar. Herr Sieben vom VB Bremen sprach, aus der Erfahrung des Verkaufsgeschäfts an der deutschen Küste heraus, über „MWM-Schiffsdiesel für Überseeschiffbau“. Dann kamen die Gäste mit ihren Anregungen, den sie be-

wegenden Problemen und Wünschen zu Wort. Man behandelte Preis- und Einbaufragen und setzte sich, zum Teil leidenschaftlich, auch mit dem Thema „Typenbereinigung“ auseinander. Darüber hinaus boten viele Eindrücke aus der Besichtigung der MWM-Fabrikanlagen den Vertretern aus dem europäischen und überseeischen Ausland Anknüpfungs- und Erörterungsstoff.

Obwohl die Verhandlungssprache deutsch war, bewegten sich Diskussion und Unterhaltung in den verschiedensten Verkehrssprachen der Erde. Man sah Herren aus Südamerika neben Vertretern des spanisch sprechenden Exportbereiches; auch die italienisch sprechende Gruppe war stark vertreten. Holland und Indonesien bevorzugten unter sich das niederländische Idiom. Ägypten, die Türkei, Jugoslawien, Belgien, Frankreich, Libanon und Skandinavien – um nur einige der vertretenen Absatzländer für MWM-Motoren zu nennen – unterhielten sich wechselnd französisch oder englisch. Hin und wieder kam auch das Portugiesische auf, vor allem, wenn sich einzelne Sprachgruppen zum internen Gedankenaustausch in Einzelkreisen zusammenfanden. Alles trug den ausgesprochenen Charakter einer weltweiten Verkaufsorganisation.

Unsere Bilder zeigen Ausschnitte aus der harmonisch abgelaufenen Tagung. Im Anschluß daran gingen die Besprechungen mit den Länder-Sachbearbeitern des Stammhauses in den MWM-Büros noch einige Tage weiter. Schneller und leichter bot die persönliche Anwesenheit der MWM-Repräsentanten im Ausland Möglichkeiten, Geschäftsvorfälle zu klären, Anregungen der Gäste vorzumerken oder schon sogleich im Werk zu erfüllen.

Die Vertreter der Verkaufsorganisation Ausland, in deren Namen sich Direktor Nésić aus Jugoslawien mit beredeten Worten für die Gastfreundschaft und für die Ermöglichung des persönlichen Gedankenaustausches bedankte, nahmen schließlich das Gefühl mit nach Hause, in engstem Zusammenwirken mit dem Stammhaus neue Impulse für die Tätigkeit „draußen“ erhalten zu haben. JHB, Mannheim



Kairo, Istanbul, Rotterdam, Gent, Paris und Mannheim bei kritischer Betrachtung



Direktor Roegler erläutert den Motorenbau



Nach des Tages Mühe“ im Schwetzingen Schloßpark



Hasse & Wrede berichtet:

ALLES ÜBER HOLSET-SCHWINGUNGSDÄMPFER

Einige tausend HOLSET-Dämpfer haben schon das Werk von Hasse & Wrede in Berlin verlassen, nachdem die Serienfertigung in diesem neuen Produktionszweig vor knapp einem Jahr angelaufen ist. Die Dämpfer sind hier inzwischen zu einem Begriff geworden, aber wer kann sich als Außenstehender schon eine Vorstellung von einem Viskositäts-Schwingungsdämpfer machen!

Die motorisierten Zeitgenossen denken dabei zunächst einmal an Stoßdämpfer, Schalldämpfer oder eine Art elastische Motoraufhängung, während die Phantasie der Damen meist weniger konkrete Formen annimmt.

Es ist schon tatsächlich so: wer einen solchen Dämpfer zum erstenmal sieht, wird schwer erraten, was es mit dem glatten, runden Ding für eine Bewandnis hat. Unlängst staunten Transportarbeiter eines Mittelmeerhafens nicht schlecht, als sie auf Öl stießen, nachdem sie einen schweren HOLSET-Dämpfer zum Einschrauben der scheinbar fehlenden Transport-Ose angebohrt hatten. Natürlich war der Dämpfer damit unreparierbar erledigt. – Tatsächlich sehen die HOLSET-Dämpfer einer Schwungscheibe zum Verwechseln ähnlich. Daher tragen alle bei Hasse & Wrede gefertigten Dämpfer ein Warnschild, das um milde Behandlung bittet.

Der Schein und das große Gewicht trügen nämlich, denn massiv ist an dem Dämpfer nur der schwere Schwungring, während das leichte Gehäuse, welches ihn allseitig umschließt, ziemlich dünnwandig ist. Am Schnittbild (Zeichnungen) kann man erkennen, wie die beiden Gehäuseteile und der Schwungring zusammengesetzt werden. Alle Teile sind sehr genau hergestellt, so daß sich nach dem Zuschweißen des Gehäuses der Schwungring gerade noch mit wenig Spiel drehen kann. Dann wird der schmale Spalt zwischen Ring und Gehäuse mit honigdickem Siliconöl gefüllt, die Einfüllöffnungen werden verschweißt, und fertig ist der HOLSET-Dämpfer.

Man kann sich vorstellen, daß die Bearbeitung der Gehäuseteile gute Facharbeiter, genaue Maschinen und einige Erfahrung erfordert – vom automatischen Schweißen ganz zu schweigen – und man wird auch einsehen, daß solch ein Dämpfer ziemlich empfindlich gegen Schlag und Stoß ist. Wir wissen also jetzt, wie ein HOLSET-Dämpfer aussieht und wie er hergestellt wird. Aber wozu braucht man ihn denn überhaupt; geht es nicht auch ohne, und was hat man denn früher gemacht, als es noch keine HOLSET-Dämpfer gab?

Nun, Drehschwingungsdämpfer werden bei zahlreichen Dieselmotoren zum Schutz der Kurbelwelle gegen Über-

beanspruchung gebraucht. Sie werden an der vorderen Motorseite an der Kurbelwelle befestigt – etwa da, wo bisweilen die Andrehkurbel eingesetzt wird oder die Riemenscheibe für den Ventilatorantrieb läuft. Ob man überhaupt einen Dämpfer braucht und wie groß er dann sein muß, das ergibt eine genaue Schwingungsrechnung. Hochbeanspruchte Motoren kommen selten ohne Schwingungsdämpfer aus. Als es noch keine HOLSET-Dämpfer gab, verwendete man andere Konstruktionen, die freilich einige Nachteile hatten. Der HOLSET-Dämpfer ist demgegenüber so einfach, betriebssicher und gut wirksam, daß er sich immer mehr durchsetzt.

HOLSET-Dämpfer werden in vielen Größen gebaut, die kleinsten für Lastwagenmotoren etwa von der Größe eines Tellers und größere für stationäre und Schiffs-Diesel bis zum Durchmesser eines Autoreifens. Noch größere Dämpfer für die großen Schiffsmaschinen können bei Hasse & Wrede jedoch vorläufig nicht hergestellt werden. – Wie aber so ein rundes Gehäuse, in dem lose im Öl ein schwerer Schwungring schwimmt, die Motorkurbelwelle schützen kann, muß natürlich erst erklärt werden. (Wer das auch ohne Erklärung glaubt, kann den nächsten Absatz auslassen, da wir etwas weiter ausholen müssen.)

Schwingungen sind im Maschinenbau im allgemeinen höchst unerwünscht, sie sind häufig die Ursache von Fehlern, Geräuschen und sogar Brüchen. Schwingen kann eigentlich alles. Gefährlich wird es aber erst, wenn Schwingungen aufgeschaukelt werden. Kleine Anstöße ergeben dann eine große Wirkung, wenn sie nur im richtigen Takt erfolgen. 10 Mann auf einer Seite eines kleinen Dampfers können ihn nur um wenige Zentimeter neigen. Wenn sie aber im richtigen Takt von rechts nach links hin und her laufen, können sie das Schiff „aufschaukeln“ und zum Kentern bringen. – Ein schwingungsgefährdetes Bauteil im Dieselmotor ist die Kurbelwelle, auf die in schneller Folge über Kolben und Pleuelstange die Verbrennungen wie Schläge einwirken.

Der Antrieb ist im Gegensatz zu einem Elektromotor also stoßweise und ungleichmäßig. Dadurch kann in sogenannten kritischen Drehzahlen die Kurbelwelle zu so starken Schwingungen aufgeschaukelt werden, daß sie nach kurzer Zeit bricht. Die Drehschwingungen der Kurbelwelle erfolgen dabei so, daß das vordere Kurbelwellenende sich ungleichförmig dreht, während das Schwungrad am anderen Ende fast gleichmäßig umläuft. Dadurch wird die Kurbelwelle während des Laufens dauernd in sich hin und her verdreht.

Der HOLSET-Dämpfer wird in solchem Fall am vorderen Wellenende befestigt, wo die größte Ungleichförmigkeit herrscht. Der träge Schwungring im Innern des Dämpfers macht das dauernde Hin und Her der Schwingungen nicht mit, sondern dreht sich genau so gleichmäßig wie das Schwungrad an der anderen Seite des Motors. Durch das zähe Siliconöl ist aber das Dämpfergehäuse an den Schwungring so angekoppelt – man kann beinahe sagen: angeklebt –, daß er ebenfalls zu gleichmäßigem Lauf gezwungen wird. Damit muß sich aber auch die ganze Kurbelwelle gleichmäßig drehen, da ja das Dämpfergehäuse mit der Kurbelwelle fest verschraubt ist. Auf diese Weise verringert der HOLSET-Dämpfer die Drehschwingungen der Kurbelwelle und läßt selbst in kritischen Drehzahlen ein Aufschaukeln erst gar nicht zu. So ist die Kurbelwelle vor Beschädigungen geschützt, und der Motor läuft

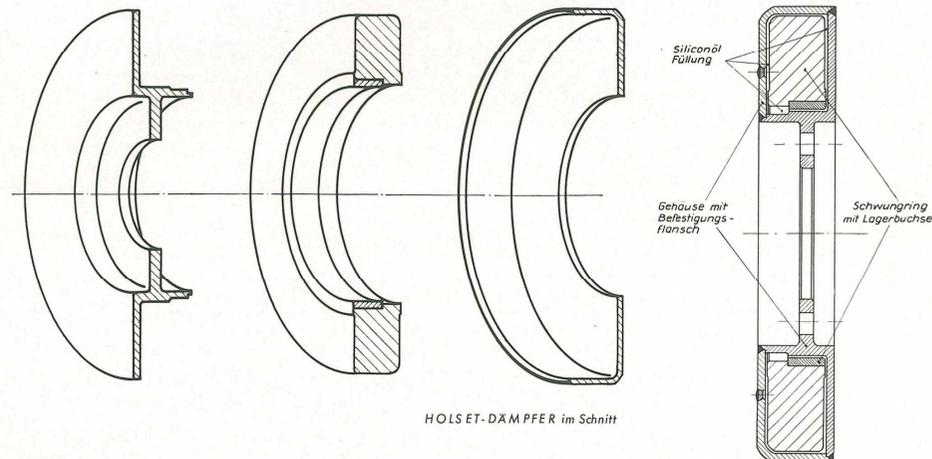
obendrein ruhiger, weil das sonst in kritischen Drehzahlen hörbare Klappern der Zahnräder fortfällt.

Der HOLSET-Dämpfer tut seine Arbeit besonders zuverlässig, weil er sich nicht abnutzt, nicht nachgestellt und nachgeschmiert werden muß und weil Öl, Wasser und Staub nicht in ihn eindringen können.

Die HOLSET-Dämpfer sind nach dem Kriege in England entwickelt worden und werden dort seit mehreren Jahren gebaut. In Deutschland stellt nur Hasse & Wrede solche Schwingungsdämpfer her, die von vielen Motorenfabriken schon serienmäßig eingebaut werden.

Nachdem zu Beginn nur kleine Dämpfer für Fahrzeugmotoren gebaut wurden, besteht seit kurzem auch die Möglichkeit, größere Dämpfer zu fertigen, wie sie für die schwereren MWM-Diesel benötigt werden.

Dirk Forkel, Berlin



HOLSET-DÄMPFER im Schnitt

Die 34. ordentliche Hauptversammlung der Süddeutschen Bremsen-A.G.

in welcher der Jahresabschluß für das Geschäftsjahr 1955 zur Vorlage kam, wurde am 1. & 56 wie üblich im Sitzungssaal der Knorr-Bremse A.G., München 13, Moosacher Straße 80, abgehalten.

Im einzelnen umfaßte die Tagesordnung folgende Punkte:

1. Vorlegung des Jahresabschlusses und des Geschäftsberichtes des Vorstandes für das Jahr 1955.
2. Genehmigung des Jahresabschlusses und Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrates.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes des Geschäftsjahres 1955.
4. Bericht des Vorstandes über die Geschäftsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr.
5. Wahlen zum Aufsichtsrat.
6. Wahl des Abschlußprüfers.

Das Berichtsjahr verlief sehr günstig. Der Umsatz konnte gegenüber dem Vorjahre um mehr als die Hälfte gesteigert werden. Da

gleichzeitig auch die Auftragsengänge stiegen, verminderte sich der Auftragsbestand nicht, sondern stieg im Gegenteil stark an, was für die Zukunft bedeutsam ist. Der Vorstand der Süddeutschen Bremsen brachte auch zum Ausdruck, daß auf Grund des vorliegenden Auftragsbestandes und des Auftragsenganges berechtigter Anlaß bestehe, auch für dieses Jahr einen guten Abschluß erwarten zu können.

Im vergangenen Geschäftsjahr konnten vor allem bei der Bundesbahn und im Ausland erhebliche Aufträge eingeholt werden. Die Vergrößerung des Bremsengeschäftes setzte sich dadurch weiter fort; der Umsatz in Dieselmotoren konnte dagegen nur in geringem Maße erhöht werden. Infolge eines außerordentlichen Umstandes ergab sich auch eine Besserung der Finanzverhältnisse: Steuerliche Berechtigungen der Verantworte-

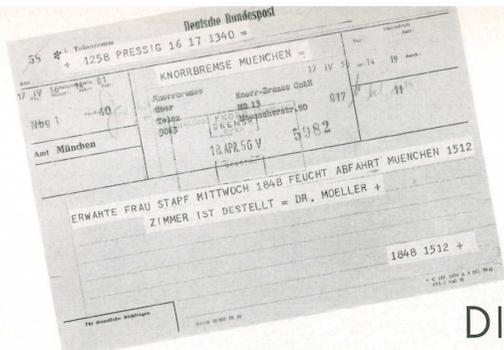
ten für 1951 bis 1954 führten dazu, daß auf früher geleistete Steuerzahlungen rd. 2,5 Mio. zurück-erstattet wurden. Der Betrag wurde zur Stärkung und Sicherung des Unternehmens der gesetzlichen Rücklage zugeführt.

Dem Unterstützungsverein und dem Altersversorgungswerk wurden DM 894 000.— zugeführt. An der Schleißheimer Straße in Milbertshofen wurden weitere vier Reihenhäuser mit 36 Werkwohnungen errichtet. Die übrigen sozialen Einrichtungen wurden in verstärktem Maße gefördert.

Aus dem Reingewinn des Berichtsjahres wurden 8% Dividende auf das Grundkapital (5 Mio.) = DM 400 000.— ausgeschüttet, ein Rest von rd. DM 30 000 wurde in das Jahr 1956 vorgetragen. Die Zugänge bei Gebäuden, Maschinen, Einrichtungen usw. betragen rd. 4,1 Mio, die Abschreibungen (für Abnutzung, Alterung usw.) rd. 2,4 Mio. Der Wert des Anlagevermögens zum 31. 12. 55 ist rd. 5,6 Mio.

Für Löhne und Gehälter wurden im Geschäftsjahr 1955 rd. 10,4 Mio, für gesetzliche soziale Abgaben rd. 1,2 Mio gezahlt. Für freiwillige soziale Leistungen sind insgesamt rd. 1,6 Mio aufgewendet worden. Für Steuern und gesetzliche Abgaben waren rd. 4,3 Mio zu entrichten.

E. Sch., München



DIE KES-BREMSE WIRD DER PRESSE VORGEFÜHRT: Sonderfahrt im „Geisterzug“

Dieses Telegramm flatterte am 18. April unversehens auf den Tisch der Redaktion, und es bedurfte keiner langen Überlegungen, um sich darüber klarzuwerden, worum es sich handelte: um die schon lang geplante Pressefahrt nämlich, veranstaltet von der Direktion der DBB mit dem Zweck, den Zeitungslesern und damit Kunden der Bundesbahn bekanntzugeben, daß man sich hier nicht auf alten Lorbeeren ausruht, sondern gern und erfolgreich neue Wege beschreitet. In diesem Falle neue „Bremswege“. Also machte sich die so kurzfristig Eingeladene denn auch eilig auf den Weg. – Der Ort Feucht – wenn überhaupt, so höchstens den Einheimischen Bajuvariens bekannt – liegt bei Nürnberg und machte seinem Namen alle Ehre: ein feiner Graupelregen von oben, aufgeweichter Lehmboden von unten empfing den Fremdling als erstes, und wäre nicht Herr Baumbach, einer der engsten Mitarbeiter Dr. Möllers, zum Empfang bereitgestanden – es wäre tristlos gewesen. Nach einer unter diesen Umständen feucht-fröhlichen Begrüßung wurde der Gast in das Feuchter Grand-Hotel – im Volksmund auch „Schwarzer Adler“ genannt – geleitet und fand sich dort in bester Gesellschaft wieder. Hier nämlich saßen bereits Herr Dr. Möller, geistiger Vater unserer neuen KES-Bremse, sowie Reichsbahn-Oberrat Dr.-Ing. Sauthoff vom Bundesbahn-Versuchsamts für Bremsen – beide bei einem dicken Schnitzel und dem Versuch, sich auf diese Weise von den Strapazen des Tages zu erholen. Wenig später schon wurden die Nachtquartiere aufgesucht, denn beide Herren waren von diesem 11stündigen Arbeitstag, der – wie schon in den Wochen vorher – angefüllt war mit ununterbrochenen Probefahrten, rechtschaffen müde. Außerdem wollte man für die am nächsten Tag steigende Pressefahrt „fit“ sein. Denn davon, daß es sich bei dem Feuchter Aufenthalt der beiden Herren und deren Mitarbeiter nicht um einen Erholungsurlaub handelte, konnte sich der Besucher sehr bald überzeugen. – Abend für Abend, bis in die späte Nacht hinein, hockten die Monteure bei Wind, Regen und Lampenschein unter den Wagen, um einen Umbau der Bremsapparate vorzunehmen. Die Stimmung der Leute wurde durch das mehr oder weniger unterdrückte Fluchen deut-

lich, das zwischen den einzelnen Hammerschlägen zu vernehmen war und für das jeder Verständnis hatte. Ursache dieser regelmäßigen strapazierten Nacharbeit war die Tatsache, daß infolge Lieferwierigkeiten praktisch erst ab Ostern ein kompletter D-Zug zur Verfügung stand. So mußten in der kurzen Zeit von fünf Wochen sämtliche Versuche soweit gediehen sein, daß der Zug vorführreif war. Wenn auch die Standversuche am großen Prüfstand von KB 80 schon wertvolle Erkenntnisse und Hinweise gebracht hatten, so waren aber – um den Zug „fit“ zu bekommen – doch noch ausgedehnte Fahrversuche notwendig, deren Studium manche Änderung nach sich zog. Dieser Tag begann um 6 Uhr früh, als nämlich die kräftige Hand des drallen Zimmermädchens heftig an die Kammertüre pochte und dafür sorgte, daß sich die so unsanft Geweckte sofort erschreckt im Bette aufsetzte und auf die zweite Runde Schlaf verzichtete. Nach dem Frühstück, einige Minuten vor 1/8 Uhr, drückte denn auch Herr Dr. Möller auf den Startknopf seiner roten Isabella und jagte mit DBB-Bremsen-Chef Sauthoff und der WZ-Redaktion zum Feuchter Bahnhof, denn der Versuchszug, der dort auf einem Nebengeleise abgestellt worden war, mußte pünktlich um 7.30 Uhr seinen Platz räumen und die Fahrt in Richtung Nürnberg antreten. Die Hauptpersonen des Tages, Reporter und Pressefotografen, wurden verabredungsgemäß um 8 Uhr an Bord genommen, und die Pressefahrt begann...

Es waren etwa 15 Herren von den verschiedensten Zeitungen, die sich in der guten Stube des Zuges, dem Meßwagen, um den großen Sitzungstisch versammelten. – Die Begrüßungsansprache des Herrn Dr. Sauthoff trug denn auch der Tatsache Rechnung, daß es sich bei den Zuhörern um ganz blutige Laien auf bremsstechnischem Gebiet handelte – so wurden die Zeitungsleute nicht mit technischen Einzelheiten behelligt, sondern erhielten nur einen kurzen Überblick über den Stand der Entwicklungsarbeiten und Aufklärung über den Sinn dieser Fahrt überhaupt. Daß Herr Dr. Sauthoff den richtigen Ton getroffen hatte, bewiesen die aufmerksamen Mienen und die sachlichen Fragen, die zur Beantwortung gestellt wurden. Als Gedächtnisstütze für die Berichterstatter wurde ein Stapel von „Waschzetteln“ verteilt, außerdem aber von Dr. Sauthoff auch noch einige gute Ratschläge: „Bitte, schreiben Sie später nicht: ... als der Zug scharf bremste, kreischten die Räder! Die Räder kreischen nämlich nicht und die quietschen auch nicht mehr, dafür gibt es einen Gleitschutzregler von Knorr. Und schreiben Sie auch nicht: ... bei einer Notbremsung stürzte alles durcheinander! Da stürzt wirklich nichts und niemand! Sie werden nachher selbst erleben, daß auch bei einer Schnellbremsung der Zug mit kürzestem Bremsweg so sacht zum Stehen kommt, daß Sie diese Schnellbremsung kaum von einer regulären Betriebsbremsung unterscheiden können!“ Die Gesichter der Presseleute auf diese Eröffnung hin drückten merklich Enttäuschung aus – schließlich läßt sich ja besser über Sensationen berichten, und ein paar gebrochene Arme hätten die Story doch sicher noch interessanter machen können ... aber das fiel ja nun leider aus. – Doch es sollte auch so genügend zu berichten geben. Die Art, eigene Erkundigungen über diesen Sonderzug, den

die Presse später treffend als „Geisterzug“ bezeichnete, einzuholen, blieb jedem selbst überlassen. Entweder man machte sich auf und marschierte von einem Ende zum anderen, durch vierzehn leere Wagen, oder man sah sich die Meßgeräte genauer an, oder aber – und das war die bequemste Art – man vertiefte sich in den Waschzettel. Was man jedenfalls auch tat, man hatte bald herausgefunden, daß

- der Zug mit 14 der modernsten Wagen, die schon die neue Beschriftung (nur noch 1. und 2. Klasse) trugen, ausgerüstet war und eine Länge von 500 m hatte,
- längs des ganzen Zuges – vom Meßwagen bis zur Lok – 150 Meßadern mit einer Leitungslänge von etwa 75 km lagen, durch die alle Impulse und Meßgrößen durch besonders eingebaute Geber zum Meßwagen zurückgegeben wurden,
- die einzelnen Beobachtungsstationen im Zuge („Anton“, „Bruno“ und „Cäsar“) durch Lautsprecher verbunden waren und schließlich
- der Meßwagen selbst das Modernste darstellte, was es auf diesem Spezialgebiet überhaupt gibt. (Wir berichteten darüber ausführlich in Heft 16, Seite 11.)

Hin und wieder warf man einen Blick nach draußen und fühlte sich angesichts des häßlichen Aprilwetters mit Schneegestöber und Hagelstürmen in dem gut geheizten Zug recht behaglich. Die Ortskundigen stellten fest, daß man sich der Zonengrenze Falkenstein näherte. Indes – ein Ausflug in die Zone unterblieb, und was wahrscheinlich auch mehr geschätzt wurde, war stattdessen der „kleine Imbiß“ auf dem Bahnhof zu Bamberg, zu dem die Bundesbahn einlud. Bedauerlich war nur, daß das Menu so hastig eingenommen werden mußte... aber unser

außerfahrplanmäßiger Zug hatte ja mehr als jeder andere die genauen Abfahrtszeiten einzuhalten. Daß diese Pressefahrt höchstens für die Zeitungsleute ein amüsantes Ereignis war, konnte man während dieses nahezu 7stündigen Ausflugs bald merken. Die technische Zugbesatzung – und das waren außer den Journalisten alle anderen – arbeitete heftig; es wurden ja schließlich an diesem Tage gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: 1. wurde offiziell die Presse von der neuen Bremse informiert, und 2. fand informell die Generalprobe für die große internationale Vorführung, über die Herr Dr. Möller freundlicherweise im nächsten Heft berichten wird, statt. So kam es auch, daß der Lautsprecher ständig in Betrieb war. „Schnellbremsung aus 120 km/st“ wurde angekündigt. Und dann ... noch 500 m, noch 300, 200, 100 – jetzt!“ Der Zug stand nach etwa 700 m, und die Posten „Anton“ und „Bruno“ gaben durch den Lautsprecher die Ergebnisse bekannt: „Bruno 5/1“, was soviel bedeutet, daß von den auf verschiedenen steilen Ebenen des Kugelapparates fünf Kugeln in und eine Kugel entgegen der Fahrtrichtung gehalten waren (dieses dient in erster Linie zur Beurteilung der Ruhe im Zuge während der Bremsung), oder „Anton 5/3“ oder auch „Füllstoß mit 15 Sekunden...“ Ja, es wurde schwer gearbeitet – das konnten auch die Gäste feststellen, die mit besonderer Aufmerksamkeit die erstaunlich geringen Bremswege an Hand von Manometern verfolgten. Es war wohl gegen 15 Uhr, als der Probezug wieder auf dem Nürnberger Hauptbahnhof eintraf, um die Journalisten an ihre Schreibtische und die Fotografen in ihre Dunkelkammern zu entlassen. Man hatte sich in diesen sieben Stunden Fahrt doch etwas kennengelernt, und so glich der Abschied fast dem von guten Freunden.

Dr. Möller weist auf die Vorzüge des KE-Ventils hin



Die hochempfindlichen Registrierapparate des Meßwagens in Funktion



Die hohen Geschwindigkeiten setzen sorgfältigste Streckenüberwachung voraus. Dr. Sauthoff im Gespräch mit den zuständigen Herren des Fahrdienstes



Der Ort FEUCHT machte seinem Namen alle Ehre



Keiner geht ganz ohne Grund - Der Mensch ist nun mal keine Maschine

Es gibt Schlagworte, die vom häufigen Gebrauch so abgegriffen sind, daß man sich schämen sollte, sie bei jeder Gelegenheit zu packen und ins Gespräch zu schleudern. Man sollte endlich behutsamer mit solch großen Worten wie „Wiedervereinigung“, „Soziale Marktwirtschaft“, „Europäische Integration“, „Selbstbestimmung“ und „Der Mensch – Mittelpunkt des Betriebes“ umgehen. Auch das schönste Wort, das ein großes und gutes Programm enthält, wird dadurch, daß viel zu viele gedankenlos darauf herumreiten, eines Tages zu Tode geritten. Man kann es schließlich nicht mehr hören und möchte dem, der es fortwährend im Munde führt, auf berlinerisch zurufen: „Mensch, red doch nich jleich so jroße Töne! Du tust mir ja direkt weh damit!“

Auf die Gefahr hin, Ihnen, liebe Leser, ebenfalls ein wenig weh zu tun, möchten wir eines dieser leider viel zu oft bloß so dahin geredeten Worte hier bemühen. Es lautet: Der Mensch – Mittelpunkt des Betriebes. Wir wollen hier an dieser Stelle aber nur auf ein kleineres, doch hoch interessantes Teilgebiet, das wir mit den drei Worten „Fluktuation im Betrieb“ umreißen möchten, näher eingehen. Unter dem Begriff „Fluktuation im Betrieb“ versteht die Betriebswirtschaft die ständige Schwankung der Personenzahl durch den Wechsel der Arbeitnehmer. Man hat errechnet, daß durchschnittlich jährlich 4–6% aller Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz wechseln.

Solange die Zu- und Abgänge innerhalb eines Betriebes in einer vernünftigen Beziehung zu einander stehen, sich also annähernd die Waage halten, ist ja nun alles in schönster Ordnung. Wenn aber in einem Betrieb bzw. in einzelnen Abteilungen des Betriebes regelmäßig stärkere Abgänge zu verzeichnen sind, dann sollte man den Betrieb oder die betreffende Abteilung doch mal auf Herz und Nieren prüfen.

Handelt es sich vorwiegend um ältere Menschen, die bei Erreichung der Altersgrenze oder aus Krankheitsgründen ausscheiden und um jüngere, die neu anfangen, verläuft die Fluktuation ganz natürlich. So bald aber an einer Stelle mehr Menschen regelmäßig abwandern, und zwar besonders viele jüngere Menschen und solche in den sogenannten „besten Jahren“, dann sollte dies ein Alarmsignal für alle verantwortungsbewußten Vorgesetzten sein.

Es gibt vielerlei Gründe, aus denen Menschen heute ihren Arbeitsplatz wechseln. Da die Erforschung dieser Gründe für jedes Unternehmen, das gesund bleiben will, lebenswichtig ist, haben wir bei uns mit zahlreichen Arbeitnehmern im Betrieb und Büro sowie mit Abteilungsleitern und Betriebsräten gesprochen.

Will man nun zu einer richtigen Beurteilung kommen, muß man zwischen dem Verhalten der Menschen im Betrieb und im Büro unterscheiden.

Der Betrieb steht unter dem strengen Gesetz der Maschine. Zwar lenkt und bedient der Mensch die Maschine, sie gehorcht ihm, aber sie fordert auch von ihm die regelmäßige Wartung und zwingt den Menschen in ihren monotonen Rhythmus. – Den Bleistift oder den Rechenschieber kann man aus der Hand legen, wenn man seiner überdrüssig ist – diese toten Dinge haben kein Eigenleben im Gegensatz zu der Maschine: sie braucht ihr Futter wie ein lebendiges Wesen, und wenn sie arbeitet, bannt sie das Auge des Menschen und fesselt seine Hand.

Der Mann an der Maschine ist viel mehr auf sich allein gestellt und viel einsamer als sein Kollege im Büro. Er verrichtet seine Tätigkeit meist stehend und getrennt von den Kollegen an seiner Drehbank oder Werkzeugmaschine. Nicht nur der Raum zwischen diesen Maschinen trennt die Männer voneinander – auch der Lärm ist wie eine Mauer, an der jedes Gespräch abprallt.

Im Büro sitzen die Menschen, und sie sitzen – was wichtig ist – zusammen. Sie können also besser miteinander reden, auch während der Arbeitszeit. Die Maschine hat keine Forderungen an sie. Die Umgebung ihres Arbeitsplatzes ist weitestgehend ruhiger, freundlicher und angenehmer.

Diese wenigen Vergleiche, die sich noch um eine erkleckliche Anzahl vermehren ließen, mögen genügen um darzulegen, daß der Mensch im Betrieb stärkeren seelischen Belastungen ausgesetzt ist als der im Büro. Aus dieser Erkenntnis heraus sollten nun eigentlich alle Menschen im Betrieb, vor allem aber Vorgesetzte, doch alles vermeiden, was die Arbeitsatmosphäre vergiften könnte. Es ist erwiesen – und damit kommen wir zum eigentlichen Problem, um dessen Lösung wir uns hier bemühen wollen – daß im allgemeinen viele Arbeitnehmer im Betrieb ihre Stellung wechseln, weil sie keinen Kontakt zu ihren Kollegen bekamen.

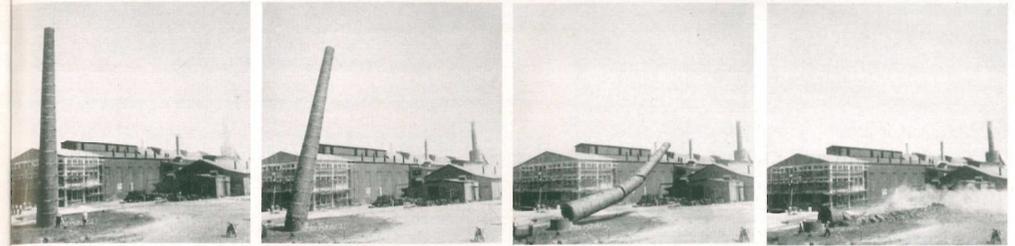
Kleine Ursachen, große Wirkungen. Dies kann man leider auch immer wieder beim Verhalten der Menschen zueinander im Betrieb feststellen:

Wenn z. B. in einem Betrieb jemand neu anfängt, dann ist es in den meisten Fällen so, daß sich kein Mensch weiter um ihn kümmert. Der Meister führt ihn an seinen Arbeitsplatz, erklärt ihm kurz die Tätigkeit, empfiehlt ihm, sich sein Werkzeug zu beschaffen und überläßt ihn dann seinem Schicksal. – Da steht nun der Neuling in einer für ihn fremden Umgebung und weiß nicht mal den Weg zur Toilette, geschweige denn den zur Werkzeugausgabe. Endlich hat er sich dorthin durchgefragt. Allerdings – er weiß nicht, was er an Werkzeugen braucht, denn der Meister hatte keine Zeit, seine Fragen zu beantworten oder dem Neuen seine näheren Arbeitskollegen vorzustellen. Wo käme er denn da auch hin? – Nach langem Fragen und Warten hat unser neuer Freund endlich sein Werkzeug bekommen und geht an seine Arbeit. Inzwischen ist allerdings viel Zeit verstrichen, Zeit, in der man ihm auch ohne weiteres hätte etwas vom Betrieb zeigen oder bei den Kollegen einführen können!

Jedermann – auch wenn er noch so alt und noch so hoch gestiegen ist – sollte doch daran denken, daß Menschen nun mal keine Maschinen sind. – Maschinen reagieren nicht auf Worte. Ihnen ist es absolut egal, ob der sie Bedienende freundlich oder mürrisch ist. Hauptsache, er schaltet exakt. Menschen aber sind nicht aus Stahl und Eisen, sondern aus Fleisch und Blut. Sie reagieren auf ein freundliches Wort, auf ein Lächeln und auf einen warmen Händedruck. Wer um diese Tatsache nicht weiß und sie nicht berücksichtigt, hat nicht das Zeug, Menschen als Vorgesetzter zu führen, auch wenn er sein Handwerk aus dem ff beherrscht.

Doch verfolgen wir weiter den ersten Tag des Neuankommings. – Er beginnt seine Arbeit mit gemischten Gefühlen. In der Mittagspause geht er den anderen nach. Wieder nimmt niemand von ihm Notiz. Jeder ist mit sich selbst beschäftigt. So vergeht der erste Tag, der zweite und die folgenden, bis drei Wochen herum sind. Zu Beginn der vierten Woche kündigt er dann, denn die Arbeit macht ihm keinen Spaß. Er bekommt keinen Kontakt mit seinen Kollegen... In anderen Betrieben aber wird der gleiche Lohn gezahlt. Warum sollte er es dort nicht einmal versuchen? So geht ein junger Mensch, der ein guter Mitarbeiter hätte werden können – und alles wundert sich sehr darüber.

„Der hatte doch wirklich keinen Grund abzuhalten!“ sagt man im Brustton tiefster Überzeugung und kommt gar nicht darauf, daß man eigentlich selbst an dieser Kündigung mitschuldigt ist – denn der Mensch ist nun eben mal keine Maschine, kein Roboter ohne Herz. Gott sei Dank nicht!



Ein Kamin wird „umgelegt“

Am 23. 5. 1956 konnten die Volmarsteiner ein nicht alltägliches Schauspiel verfolgen: ein 25 m hoher Kamin wurde „umgelegt“!

Durch die Stilllegung des dazu gehörenden veralteten Stahlgüßofens wurde dieser Kamin überflüssig. – Während die neuen Glühöfen, die entweder als Herdwagen-Ofen oder als Durchstoß-Ofen arbeiten, mit Ferngas oder Gene-

ratorgas beheizt werden, konnte man für diesen veralteten Ofen nur Kohle oder Koks verwenden. Seine großen Wärmeverluste machten ihn unrentabel.

Eine Spezialfirma wurde mit dem Umlegen des Kamins beauftragt, während Herr Schüssler die einzelnen Phasen dieses Vorganges im Bild festhielt.

Neue Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat

In den vergangenen Monaten fanden in unseren Konzernwerken folgende Wahlen statt:

1. In sämtlichen Werken die Wahl der Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat der Knorr-Bremse AG., Berlin-München.
2. In der Süddeutschen Bremsen AG. die Wahl der Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat dieser Firma, und
3. in der Knorr-Bremse GmbH., München und Volmarstein, die Wahl der Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat der KB GmbH.

Knorr-Bremse AG., Berlin-München

Gemäß § 76 und 77 des Betriebs-Verfassungs-Gesetzes waren für die Knorr-Bremse AG. als Holding-Gesellschaft in sämtlichen Konzernwerken 2 Arbeitnehmer-Vertreter für den Aufsichtsrat, und zwar ein Angestellter und ein Arbeiter, zu wählen. – Dabei mußte in unserem Falle der Angestellten-Vertreter vom beherrschenden Unternehmen, d. h. der Knorr-Bremse AG., Berlin-München, gestellt werden. Die Wahl fand am 24. Mai 1956 in der Zeit von 8–16 Uhr gleichzeitig in allen Werken statt. Wahlberechtigt waren alle Arbeitnehmer, die zu den Werken des Konzerns gehören, das 18. Lebensjahr vollendet haben, im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte sind und in der Wählerliste standen.

Das Wahlergebnis sah folgendermaßen aus:

| | MWM | SB | KB | KB H&WKüblerAG. | | | |
|-----------------------|-------------------------------|------|-------|-----------------|------|------|------|
| | Mhm. | Mü. | Völm. | Mü. | Bln. | Bln. | Bln. |
| wahlberechtigt | 2972 | 2177 | 1102 | 212 | 290 | 193 | 10 |
| abgegebene Stimmen | 2314 | 1646 | 920 | 166 | 234 | 152 | 10 |
| ungültige Stimmen | 206 | 88 | 93 | 9 | 16 | 11 | — |
| gültige Stimmen | 2109 | 1558 | 827 | 157 | 218 | 141 | 10 |
| Davon fielen auf | | | | | | | |
| Albrecht Carl | 426 | 534 | 335 | 115 | 38 | 115 | 10 |
| Dell Alfred | 1774 | 180 | 400 | 28 | 34 | 15 | — |
| Feierabend Fritz | 510 | 534 | 432 | 35 | 60 | 11 | — |
| Scherer Eduard | 283 | 1360 | 396 | 118 | 183 | 121 | 10 |
| Mithin Gesamtstimmen: | Albrecht Carl, AG., Berlin | 1573 | | | | | |
| | Dell Alfred, MWM | 2431 | | | | | |
| | Feierabend Fritz, AG., Berlin | 1582 | | | | | |
| | Scherer Eduard, SB | 2471 | | | | | |

Infolgedessen wurden gewählt: Feierabend Fr., Angestellter und Scherer Eduard, Arbeiter.

Süddeutsche Bremsen AG., München

Die Wahl fand am 3. 5. 1956 statt und brachte folgendes Ergebnis:

| | |
|--------------------|------|
| wahlberechtigt | 2209 |
| abgegebene Stimmen | 1698 |
| gültige Stimmen | 1663 |
| ungültige Stimmen | 35 |

Davon fielen auf

| | |
|-----------------------------------|------|
| Scherer Eduard, Rundschleifer | 1147 |
| Edenhofer Ferdinand, Werkmeister | 956 |
| Kempter Fritz, Maschinenschlosser | 710 |
| Baitinger Hermann, W'-Techniker | 570 |
| Weich Georg, Einsteller | 392 |
| Landsberg Hans, Dreher | 325 |
| Schwaiger Benno, Ingenieur | 320 |

Als Arbeitnehmer-Vertreter im Aufsichtsrat der Süddeutschen Bremsen AG. wurden somit die Kollegen

| |
|-------------------------|
| Scherer, Arbeiter |
| Edenhofer, Angestellter |
| Kempter, Arbeiter |

gewählt.

Knorr-Bremse GmbH., Volmarstein und München

Die Wahl fand am 24. 5. 1956 in beiden Werken statt mit folgendem Ergebnis:

| | Volm. | Mü. | gesamt |
|--------------------|-------|-----|--------|
| wahlberechtigt | 1102 | 212 | 1314 |
| abgegebene Stimmen | 930 | 184 | 1114 |
| gültige Stimmen | 860 | 166 | 1026 |
| ungültige Stimmen | 70 | 18 | 88 |

Davon fielen auf

| | | | |
|-------------------|-----|-----|-----|
| Enge Wilhelm | 603 | 96 | 699 |
| Stocker Heinrich | 151 | 33 | 184 |
| Vohmann Karl | 695 | 111 | 806 |
| Weinrich Reinhard | 216 | 44 | 260 |

Somit wurden die Kollegen

Karl Vohmann, Obmann mit 806 Stimmen
Wilhelm Enge, kaufm. Angestellter mit 699 Stimmen
als Arbeitnehmer-Vertreter in den Aufsichtsrat der Knorr-Bremse GmbH. gewählt.

Auf Grund der Bestrebungen, die in letzter Zeit wieder in Gang gekommen sind, die Schreibweise zu vereinfachen, geben wir heute, da es in dieser Entwicklungsgeschichte passend erscheint, einer Kleinschriftprobe Raum.

Die normung ist keine ausschließliche errungenschaft unserer zeit, sie reicht vielmehr zurück bis ins altertum.

Normung ist die grundlage sinnvoller lebensstätigkeit!

Die gesetze des zusammenlebens in früherer zeit können als die ersten rechtsnormen angesehen werden. Schon die sprache, die einheitliche lautliche formulierungen festlegte, wurde unbewußt zur verständigungs-norm. Die astronomie wirkte normativ, seit man unter dem „saturn“ in aller welt den gleichen stern versteht. Die ziffern sind einheitliche graphische ausdrucksformen, die die kulturträger unter den völkern sehr früh erkannten. Einheitliche ziegel, die als vorläufer rein technischer normen anzusprechen sind, finden wir bereits im alten Ägypten.

Genormtes installationsmaterial bei den Römern

Für die berühmte altrömische wasserleitung bestand eine vorschrift über die verwendung einheitlicher rohre. Es war streng verboten, andere als die genormten rohrgrößen zu verwenden. Das hatte verwaltungstechnische gründe: die rohrweite stellte in praktischer weise den tarif für die berechnung dar. Die gebräuchliche rohrweite betrug „5 finger“, wie die damalige maßeinheit lautete. Das waren etwa 100 mm durchmesser.

Einen neuen abschnitt der menschheitsgeschichte leitete die erfindung der buchdruckerkunst durch Gutenberg ein. Auch hier mußten die typen und lettern alle die gleiche höhe haben, andernfalls ließ sich kein drucksatz herstellen. In Japan wurde sehr früh schon ein normengesetz für den häuserbau geschaffen – so entstanden jene reizvollen städte und dörfer, in denen jede dachneigung der des nachbarhauses entsprach. Ein baustil, der auch noch heute unseren neuzeitlichen siedlungsplanungen zum vorbild gereicht.

Und noch ein interessantes kapitel normungsgeschichte

Als Venedig noch republik war und auf der höhe seiner macht stand, entschloß man sich, schiffe der eigenen stolzen flotte gleichmäßig zu bauen und zu takeln. Damit sollte jedes schiff gleiche leistung halten und die geschwader im gefecht ständig beisammenbleiben. Die konsuln der republik in den verschiedenen häfen unterhielten bereits damals lager mit genormten ersatzteilen, z. b. einheitliche masten und steuerruder, um schnelle und genaue reparaturen zu ermöglichen.

Die anfänge in unserem jahrhundert

Messen heißt im allgemeinen, die fragliche größe mit einer bekannten, gleichbleibenden zu vergleichen. – Was lange zum vergleich diente, ist uns heute noch bekannt, wenn nicht geläufig: fuß – elle – tagereise – tagewerk – pfund. Das aufkommen der dampfmaschine bedeutete die geburtsstunde der modernen industrie. Handel und verkehr nahmen ungeohnte ausdehnung an. Schrittweise wurden die hindernisse überwunden, die einer Vereinheitlichung der maßsysteme im weg standen, bis es zur einföhrung der internationalen maßrechnung durch das meter kam. Die genauigkeitsansprüche sind inzwischen so gewachsen, daß der winzigste bruchteil eines millimeters als störend empfunden wird. Die normung mußte auch hier hinter der entwicklung her sein.

Im gegensatz zu den „historischen“ normen, die ihr ent stehen nicht dem organisatorischen zusammenwirken verdanken, versteht man heute unter norm das ergebnis einer

NORMUNG EINMAL ANDERS

vereinheitlichungsarbeit, die nach bestimmten gesichtspunkten durchgeführt wird und die sich im wesentlichen auf dem gebiet der güterherstellung auswirkt. Diese planmäßige normung erhielt ihren stärksten anstoß durch die fortschreitende mechanisierung des täglichen lebens – sie ist eine folge des maschinenzeitalters.

Was sind maschinen, und wie sieht die normung die maschinen?

Maschinen sind zusammengesetzte, mechanische vorrichtungen. Gewisse einzelteile kommen bei ihnen immer wieder vor: z. b. der kegelstift, die schraube, das kugellager usw.

Während man früher das gewinde mühsam mit der hand feilte, stellt man heute die schraube maschinell und in massen her. Das war jedoch unmöglich, so lange jeder schraubenhersteller seine eigene auffassung über gewindetiefe und gewindesteigung hatte – so lange konnte es ja auch niemals eine austauschbarkeit der schrauben und gewindeteeile geben.

Man brauchte also ein system.

Dieser gedanke bewegte den Engländer Withworth, als er im jahre 1841 das nach ihm benannte gewinde schuf. Als folge davon konnte die serienmäßige herstellung von lokomotiven und ihrer einzelteile wie kolben, kolbenstangen, radsätze, bremseinrichtungen usw. aufgenommen werden. So erlebte

das eisenbahnwesen seinen großartigen aufschwung!

Allerdings ging auch hier die entwicklung so vor sich, daß die entstandenen normen zunächst nicht allgemeine geltung hatten, da sich die einzelnen eisenbahnlinien noch in privathänden befanden. Eine wichtige eisenbahn-norm setzte sich jedoch bald durch – es war die spurweite. Ohne sie würde das eisenbahnwesen kaum jemals zur weltgeltung gelangt sein!

Man sieht daraus, daß die allgemeine normung mit werksnormen begann, die sich die betreffenden unternehmen zur vereinfachung ihrer fabrikation schufen. Aber auch die technisch-wissenschaftlichen verbände hatten frühzeitig die normung in ihr arbeitsprogramm aufgenommen. Zu einer zusammenfassung der vereinheitlichungsarbeiten kam es aber erst 1917 während des ersten weltkrieges, nämlich mit der gründung eines „Deutschen Normalienausschusses für den allgemeinen Maschinenbau“.

In den seit der gründung des „Deutschen Normenausschusses“ vergangenen jahren haben hunderte von mitarbeitern den normungsgedanken gefördert und die vereinheitlichungsarbeiten auf fast allen wirtschaftsgebieten mit sichtbarem erfolg vorangetrieben.

8000 DIN-blätter sind heute das werk!

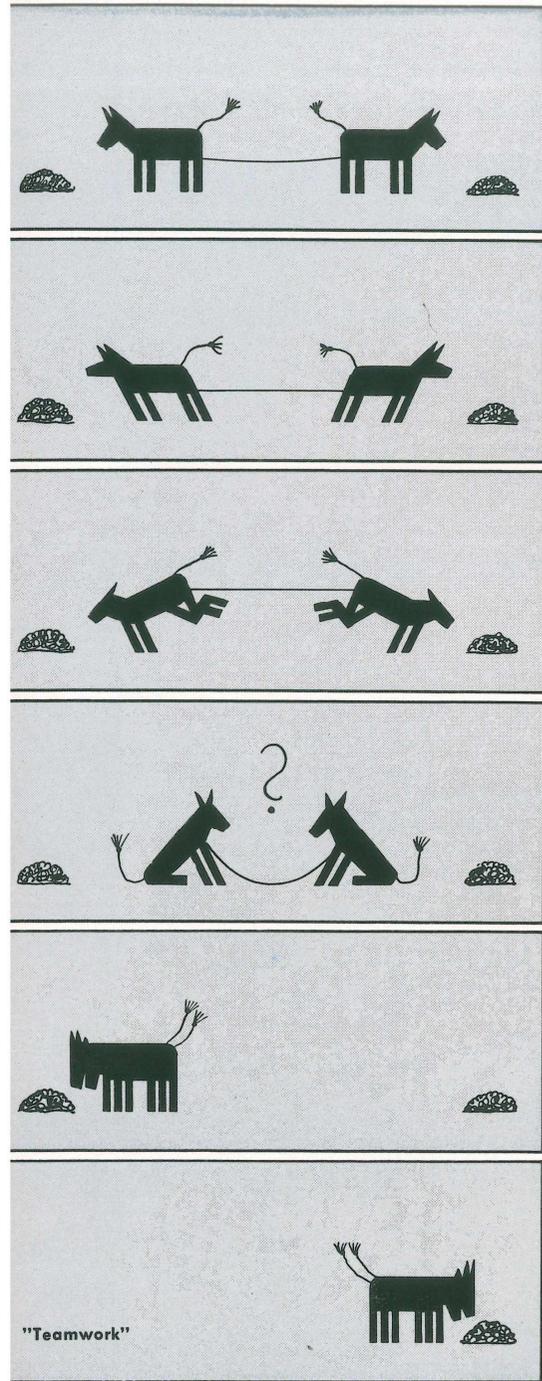
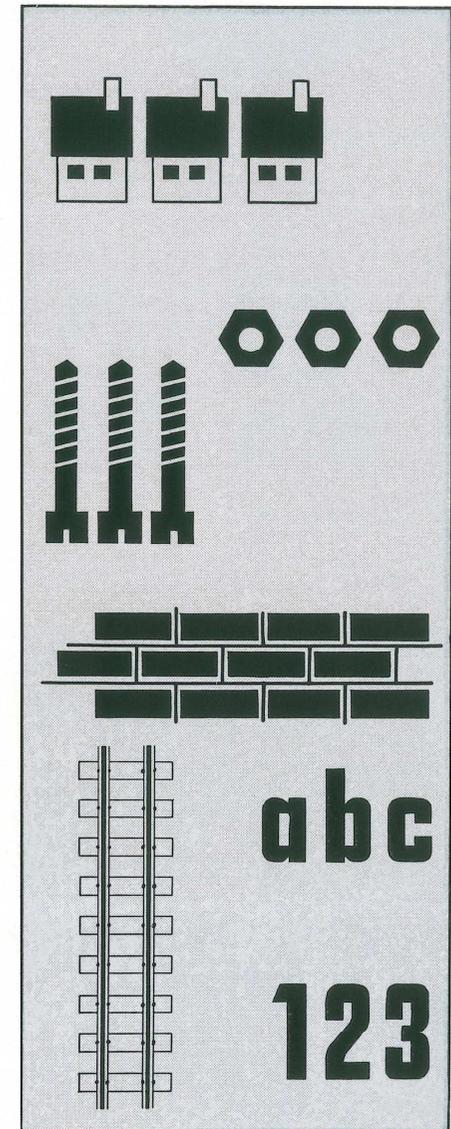
Alles in allem verkörpert das deutsche normenwerk, wie es jetzt der allgemeinheit zur verfügung steht, einen auch nicht annähernd zu erfassenden aufwand an gedanklicher und technischer kleinarbeit.

Eine weltweite organisation besteht heute in der „ISO“ (International Standardizing Organisation), die die aufgabe hat, die weltproduktivität durch zusammenfassung aller nationalen normen zu steigern.

Den sinn dieser aufgabe und den weg zum hohen ziel möge das bild links optimistisch-humoristisch andeuten.

h. k., München

24 buchstaben für fast alle sprachen der menschheit
10 ziffern für alle rechnungen
1 ziegel für alle bauten





Vorsicht Preßluft!

Über die Bekämpfung von Betriebsunfällen und die Gefahrenquellen an Maschinen und Geräten haben wir uns in der letzten Ausgabe unserer Zeitschrift unterhalten.

Selbst, wenn wir alle technischen Mängel beseitigen, kann es immer wieder zu Unfällen kommen, weil die Menschen, die an den Maschinen arbeiten sollen, in sich selbst Unfallgefahren darstellen. Es sind dies vor allem psychische Einflüsse, die einen immer größer werdenden Platz unter den Betriebsunfällen einnehmen.

Hier spricht der Sicherheits-Ingenieur:

Es ist klar, daß sich ein Arbeitnehmer, der häusliche Sorgen durch finanzielle Lasten, Krankheit in der Familie, Zerwürfnisse usw. hat, auch während der Arbeit mit einem Teil seiner Gedanken damit beschäftigt. Er wird seiner Arbeit und den damit verbundenen Unfallgefahren eine verminderte Aufmerksamkeit schenken ... und nur allzu schnell ist ein Unglück passiert.

Aber unsere Betriebe sind nicht mehr und nicht weniger ein Gefahrenherd als andere Betriebe auch, denn die Menschen, die bei uns arbeiten, setzen sich zusammen aus Vorsichtigen und Leichtsinigen, aus Aufmerksamen und Zerstreuten – wie in jedem anderen Betrieb. Und so lernen alle Betriebe aus der Unfallstatistik das gleiche: die Mehrzahl der Betriebsunfälle sind auf Unachtsamkeit oder Verstoß gegen die Bestimmungen zurückzuführen!

In unserer Arbeitsordnung heißt es unter § 40:

„Alle Arbeitnehmer haben die Unfallverhütungsvorschriften sowie die Maßnahmen zur Verhütung von Krankheiten gewissenhaft zu beachten. Die vorhandenen Schutzvorrichtungen sind stets zu verwenden. Ihre unbefugte Entfernung oder Nichtbenutzung kann Entlassung und Schadenhaftung zur Folge haben.“

Jede Unfallverhütungsvorschrift oder Bedienungsanweisung ist jedoch sinnlos, wenn sie in einer von Kisten oder Schrott verstellten Ecke hängt!

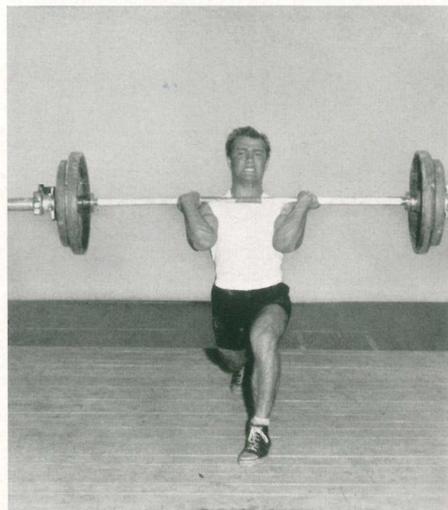
Ein besonders trübes Kapitel stellen in der Südbremse die Verletzungen durch leichtsinnige Anwendung von Preßluft dar. Es nützt uns wenig, wenn wir an der Maschine oder beim Arbeiten am Schleifblock einerseits einen Augenschutz verwenden, andererseits aber mittels Preßluft mehrmals am Tage oder vor Feierabend aus Maschinen und Motoren Staub, Schmutz und Späne herausblasen. Grundsätzlich ist das Reinigen der Maschinen mit Preßluft nicht statthaft, weil nicht nur der Betroffene selbst sondern auch Kollegen erheblichen Gefahren ausgesetzt sind. An Stelle von Preßluft soll eine Bürste oder ein Handfeger verwendet werden, um Maschinen – und hier insbesondere Elektromaschinen – von leichtem Staub und Spänen zu reinigen.

Viele Unfälle durch Preßluft könnten vermieden werden, wenn alle Betroffenen umsichtiger zu Werke gingen. Ein Betrieb kann niemals ein Gefahrenherd sein, wenn alle Beteiligten ihre Handlungen mehr überwachen würden und stets der Tatsache eingedenk wären, daß die Gesundheit das höchste Gut des Menschen ist.

E. Auer, München

Die Sportler

sind unter uns!



Die Abteilung Werkzeugbau der Südbremse macht wieder einmal von sich reden: nicht nur durch gute Leistungen am Arbeitsplatz – das tun andere Abteilungen auch –, sondern darüber hinaus durch gute Leistungen auf dem Sportplatz. Über unseren Werkzeugmacher Markus Bernhard, Handball- und Basketball-Nationalspieler, haben wir schon des öfteren berichtet – er ist nicht nur der ganze Stolz seiner Kollegen vom Werkzeugbau, sondern auch aller sportbegeisterten Südbremser. Daß nun der neue Stern, der seit kurzem über dem Sporthimmel aufgegangen ist, als Kollege direkt neben Markus Bernhard arbeitet, bedeutete eine doppelte Überraschung.

Der gerade 18jährige **Walter Gutjahr** kann seit dem 9. Juni dieses Jahres den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, der beste unter Bayerns Gewichtheber-Nachwuchs in seiner Klasse zu sein, das heißt – um im Sportjargon zu sprechen –, er brachte bei den Jugendbestenkämpfen in Nürnberg in der Klasse bis 130 Pfund Körpergewicht im Olympischen Dreikampf 525 Pfund zur Hochstrecke. Und das will etwas heißen!

Die landläufige Vorstellung, daß ein Gewichtheber unbedingt über die Statur eines Möbelträgers verfügen muß, ist recht naiv. Walter Gutjahr ist ein stämmiger junger Mann von mittlerer Körpergröße, dem man den Schwerathleten ganz und gar nicht ansieht. Es ist deshalb auch sehr einleuchtend, wenn er berichtet, daß nicht nur rohe Muskelkraft allein das A und O des Gewichthebers ist, sondern daß die Technik hier eine ganz besondere Rolle spielt. Ein hartes Training war notwendig, um die Leistung zu erzielen, auf die er heute mit Recht stolz sein kann: 215 Pfund zu stoßen, 150 Pfund zu drücken und 160 Pfund zu reißen. Herzlichen Glückwunsch, Walter Gutjahr!

unsere jubilare

40 DIENSTJAHRE



Motoren-Werke Mannheim AG.

KARL WEISS 2. 5. 56
Techn. Angestellter

Knorr-Bremse GmbH. Volmarstein

Motoren-Werke Mannheim AG.

Gummiwerk Kübler GmbH.



KARL BATTENFELD 23. 6. 56
Masch.-Wärter



ALFRED ASSER 8. 5. 56
Kassierer



FRANZ KÜHNE 1. 5. 56
Vorarbeiter

25 DIENSTJAHRE



Kampf den Unfällen!

... Es ist eine wahre Freude, diese Zeitschrift zu lesen. – Besonders hat mir der in der letzten April-Nummer erschienene Artikel „Kampf den Unfällen“ gefallen. Kein Wunder, schlägt er doch in mein Spezialgebiet der Unfallverhütung! Mit derartigen Veröffentlichungen haben Sie m. E. den einzig richtigen Weg beschritten, der Belegschaft den Gedanken der Unfallverhütung näherzubringen. Es müssen ja nicht immer Schilderungen von tödlichen oder schweren Unfällen mit grauenerregenden Abbildungen sein; man kann auch – wie insbesondere der oben erwähnte Artikel zeigt – auf ansprechendere Art und Weise über bestehende Unfallgefahren am Arbeitsplatz und an der Maschine berichten. Nachdem die Südd. Bremsen A.G. über einen Sicherheitsingenieur und Unfallvertrauensmänner verfügt, wäre es doch ein Leichtes, eine kleine „Unfallecke“ in die Werkzeitschrift aufzunehmen. In entsprechenden kurz gefaßten, hübsch illustrierten Abhandlungen kann auf Unfälle und deren Verhütung hingewiesen werden. Es brauchen nicht immer Unfallschilderungen zu sein, es können auch Neuerungen auf unfalltechnischem Gebiet gebracht und gezeigt werden. Derartige Hinweise in einer Werkzeitschrift sind m. E. unerlässlich und bilden die einzige Möglichkeit, bei den Werksangehörigen in allgemein interessanter Form für den Gedanken der Unfallverhütung zu werben. Wilh. Ackermann, Dipl.-Ing.

Buchhaltung einmal anders!

Es war ein schöner Einfall der Jubilare aus der MWM-Buchhaltung, der Herren Axtmann (40 Jahre) und Asser (25 Jahre), ihre Mitarbeiter zu einer kleinen Feier einzuladen. Auch die Herren Direktoren Mann und Brettel folgten der Einladung. Direktor Mann richtete herzliche Worte an die Jubilare und brachte zum Ausdruck, wie sehr gerade solche Zusammenkünfte das gegenseitige Verständnis unter den Mitarbeitern fördern. Unsere Werkskapelle sorgte für musikalische Genüsse. Herr Jost trug Mundartgedichte vor. Als es 24 Uhr schlug, gab es eine nette Überraschung: Abteilungsleiter Direktor Brettel wurde 67 Jahre alt. Direktor Mann würdigte das hohe Ansehen des Chefs der Finanzabteilung. Herr Belzer überbrachte die Glückwünsche der Abteilung und überreichte ein Blumengebilde. Direktor Brettel hob die gute Zusammenarbeit in der Abteilung hervor, die sich sowohl in der täglichen Arbeit als auch im geselligen Beisammensein immer wieder zeigt. Josef Jost, Mannheim

Mein Garten – meine kleine Welt!



Mit Ende des vergangenen Jahres schied ein Kollege unseres Werkes im Alter von 74 Jahren, körperlich und geistig auf voller Höhe, aus dem Betrieb aus. Durch die stete Berührung mit der Natur, die ihm sein Kleingarten vermittelte, hat er sich seine geistige und körperliche Frische bis ins hohe Alter erhalten.

Er erzählte uns oft, wie ihm sein Garten mehr und mehr eine Quelle reiner Freude wurde. Man sieht in ihm das Sprießen und Blühen im Frühjahr, im Sommer und im Herbst das Reifen. Man schaut ihn am frühen Morgen taufrisch, am Mittag, wenn der Sonne Glut darauf lagert, und gegen Abend, wo die Blumen einen anderen Farbton zeigen. Im Frühjahr kann man den Tag kaum erwarten, an dem man erstmals in den Garten geht, und im Herbst legt man mit Wehmut den Spaten aus der Hand.

Erzieherisch wirkt der Garten vor allen Dingen auch im ethischen Sinne. Die Tätigkeit unter freiem Himmel und der Umgang mit den Pflanzen erfüllen den Menschen mit Freude an der Natur. Und schließlich bringt er die Men-

schen der verschiedensten Berufe, Konfessionen und Parteien einander näher – die Tätigkeit im Kleingarten regt an zum Austausch der Gedanken und Meinungen. Von den Mühen des Tages mit seinem Hetzen und Jagen bringt die Gartenarbeit geistige Entspannung und physische Kräftigung für den nächsten Tag – denn nicht Maschinen sollen in unserer Freizeit um uns lärmen, sondern organisches Wachsen aus der Erde soll uns umgeben!

Wer seinen Garten lieb gewonnen hat, der verzichtet gern auf Kneipen und Kinos, der fühlt sich hingezogen zu seinem Stückchen Erde und will es nicht missen. – Wir können mit Freude feststellen und sind stolz darauf, daß gerade bei uns ein großer Teil Männer in verantwortungsvoller Stellung erkannt hat, daß wohl keine Sportart der Gesundheit der Menschen mehr dient, als die Arbeit im Kleingarten – sie wissen die Bedeutung des Kleingartens voll zu würdigen und möchten ohne ihn einfach nicht leben! Und erträumt sich denn nicht jeder von uns für den Lebensabend solch ein stilles Plätzchen?

J. Jost, Mannheim

FEIERABEND

Der Tag hat feine Hände in den Schoß gelegt.

Die Vorstadt ruht schon, halb im Schlafe.

Gebückt geht einer über eine graue Straße –

Ein Arbeitsmann, der feine Mühe heimwärts trägt.

Um einen Wohnblock kommt fein Junge angefegt.

Der Vater pfeift und hält ihn schon im Arme!

Und lacht der Mühe und der grauen Straße.

Ein MENSCH, der feine LIEBE heimwärts trägt.

Georg Büfing