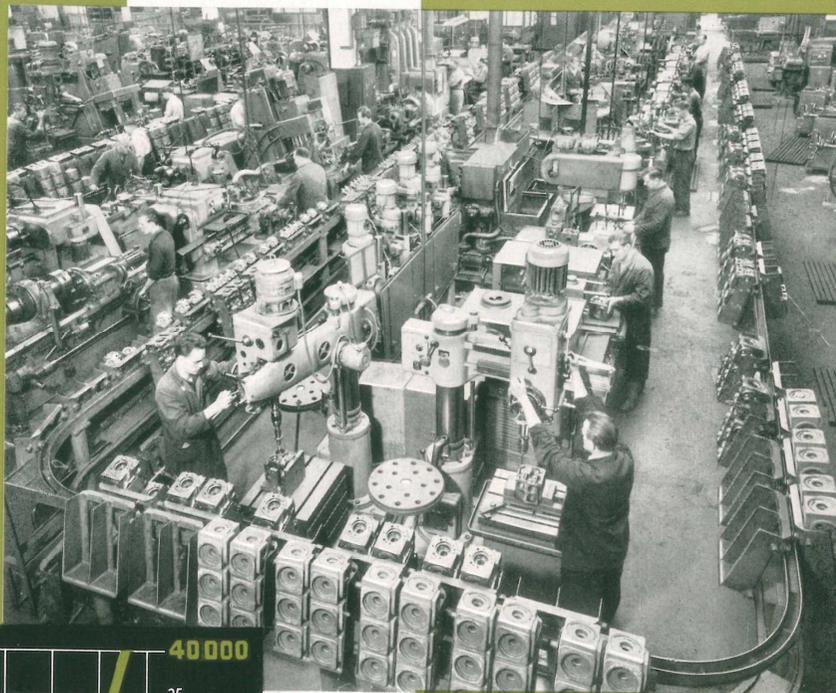


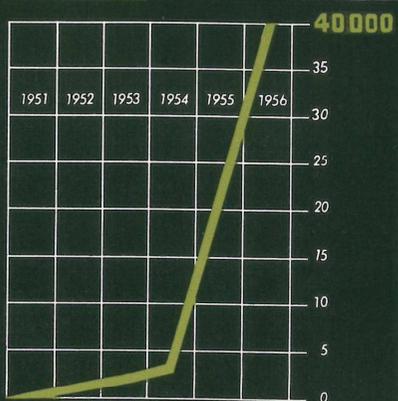
WIR

Verlagsort München
Nur für Betriebsangehörige

von den Werken der Knorr-Bremse

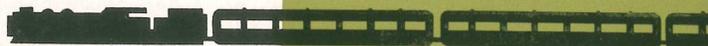


ENGELHARD



20

AUGUST 1956





MWM



20

AUGUST 1956

UNSER TITELBILD

In der KE-Fertigungsstraße der Südbremse wurden bis jetzt 40000 KE-Steuerventile hergestellt.

Seite INHALT:

- 3 Die KEs-Bremse wird international vorgeführt
- 5 Mit Volmarsteiner Lehrlingen ins Land der Grachten und Windmühlen
- 6 Richtige Organisation – eine Notwendigkeit!
- 7 Was geht mich die Normung an?
- 8 Lappland: Abenteuer der Einsamkeit
- 10 Der neue Speiseraum der Südbremse
- 11 Kleine Bahn mit großer Bremse
Urlaub im Bayrischen Wald
- 12 Richtfest bei der Südbremse
- 13 Diese Schlipse sind jetzt Deine ...
- 14 Das Wort hat unser Sicherheits-Ingenieur
Zwei Wege
- 15 Unsere Jubilare
In memoriam Max Seipel
- 16 Fräulein, bitte schreiben Sie!

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLITUNG:

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, Weihenstephaner Straße 27
Telefon: 44 83 07

Im Niemandsland ...

Es kann ein Land sein, das zerrissen ist von Schützengraben und zerpflegt von Granaten. So sahen es viele von uns im Kriege. Es kann aber auch ein Land sein, dessen Boden trotz des Friedens unbestellt bleibt, auf dem das Unkraut meterhoch wächst: totes Land zwischen zwei Stacheldrähten – Grenzland. Es führen keine sauber-markierten Wege durch dieses Niemandsland, von Straßen ganz zu schweigen. Es gibt wohl Pfade, aber sie findet nur der Kundige. Wer ohne Führer in dunkler Nacht durch diese gefährliche Wildnis will, der geht unweigerlich in die Irre ...

Auch das menschliche Leben gleicht zuzeiten einem Niemandsland. Das gilt besonders für das junge menschliche Leben in der Reifezeit.

In den letzten Monaten sind die Zeitungen voll von Berichten über die Halb- wüchsigen. Es kam zu Ausschreitungen in München, Berlin, Hamburg, Hannover und anderen Städten, bei denen auch die Polizei eingreifen mußte.

Es ist nicht uninteressant festzustellen, daß sich diese Übergriffe Jugendlicher in vielen Ländern ereigneten, auch in Sowjetrußland. Es ist ein Problem, das die ganze zivilisierte Menschheit angeht, vorzüglich aber jene Völker, die sich am letzten Kriege beteiligt haben.

Der große Krieg hat ja nicht nur Menschen, ihre Behausungen und Kirchen, ihre Wünsche und Sehnsüchte vernichtet, er hat auch so manche Tradition zerbrochen und viele Gesetze der Sitte und Moral zertrampelt. Wenn aber ein Acker – und das menschliche Leben gleicht einem Acker, in den Saat geworfen wird – lange Zeit völlig brach liegt oder, wie in zwölf Jahren bei uns, mit Unkrautsamen traktiert wird, kann sich dann noch jemand wundern, wenn Brennesseln empor- schießen und kein Brotgetreide mehr wachsen will? Die „Saat der Gewalt“ ist leider ein sehr zutreffender Titel für jenen großen Film, in dem junge Menschen aus vielen Ländern der Welt Hauptrollen spielen ... Aber dies ist nur ein Teil des Filmes, der andere Teil müßte heißen – und zwar in der östlichen wie in der westlichen Welt – „Saat des Materialismus“.

Was beherrscht heute das Leben vieler junger Menschen, was haben sie für Ziele, für Ideale? Nun, scheuen wir uns nicht vor der Antwort: sie wollen etwas gelten in der Welt. Sie wollen schnell zu Geld kommen, um gut zu leben, und sie wollen, daß möglichst viele Menschen sehen, wie gut es ihnen geht. Die An- schaffung von mitunter recht kostspieliger, auffälliger Kleidung und von Motor- rädern und die hohen Zechen in den Wirtschaftshäusern sind kennzeichnend für diese Einstellung, die ihnen ja übrigens von den Erwachsenen vorgelebt wird. Wieso aber kommt es nun zu den Ausschreitungen und zu kriminellen Delikten? Die Jugendlichen können auf dem Wege ehrlicher Arbeit natürlich nicht rasch genug zu den ihnen erstrebenswerten Zielen gelangen. Sie gehen deshalb krumme Wege, falsche Wege, um ihr Geltungsstreben, das ja gerade in dieser Entwick- lungszeit mächtig stark ist, zu befriedigen. Das soll keine Entschuldigung für Ge- waltverbrechen jugendlicher Banditen sein – gegen sie wird man weiterhin mit Strenge vorgehen müssen –, sondern nur der Versuch einer Ergündung der Ur- sachen des Verhaltens von Halb- wüchsigen.

Je weniger sich die Eltern – und die Erziehung ist nach wie vor erstes Gebot für die Eltern – in unserer so sehr aufs Materielle gerichteten Zeit um ihre Sprößlinge kümmern, desto wilder schießen diese ins Kraut. Von den Sünden der Söhne können sich die Väter nicht reinwaschen. Der Vater sollte – so altmodisch das klingen mag – wieder ein Vorbild sein. Die Schule und die Lehrzeit können den Vater niemals ersetzen. Die Zeit, die der Vater bzw. die Eltern versäumen, das Vertrauen ihrer heranwachsenden Kinder zu gewinnen, ist unwiederbringlich ver- loren. Es führt kein Weg zurück. Kinder können dann fremd und kalt werden wie Steine am Wege. Wenn jeder von uns Erwachsenen und der Jugend Entwach- senen nur einen kleinen Teil seiner auf Gelderwerb und Vorwärtskommen ge- richteten Aufmerksamkeit und Energie den Jungen widmet, die fast ohne Vor- und Leitbilder wie in einem Niemandsland ohne Sterne einhertaumeln, dann wür- den die vorhin erwähnten Probleme aufhören, brennende Probleme zu sein. Es gibt nichts, aber auch gar nichts in der Welt der Menschen, was nicht durch mehr Liebe und mehr Verstehen gemildert werden könnte. Die großen Erzieher der Menschheit, von Jesus von Nazareth bis zu Mahatma Gandhi, haben stets mehr auf die Kraft der Liebe und des eigenen Beispiels vertraut als auf die Mittel der Gewalt, vom Rohrstock bis zum Polizeiknüppel.



Offen gesagt, liebe Redaktion, wir haben hinter der Presse drei Kreuze gemacht und über manchem Zeitungsbericht die Hände zusammengeschlagen. Wir haben auch noch die Rundfunkreporter über uns ergehen lassen und den Fernsehfrühen bekommen ins Objektiv „gestart“. Sie haben ja in der vorigen Nummer unsere KEs-Not geschil- dert, und Sie wissen, wie Vorschußloberbeeren bedrücken ... Also – am 26. April bekamen wir endlich den letzten, zwanzigsten Wagen, den wir zwei Monate früher erwartet hatten, und am 29. stürzten sich die Bremsexperten Euro- pas auf die Versuchszüge: Franzosen, Holländer, Schwei- zer, Italiener, Tschechoslowaken und – erstmals in der Bremsgeschichte – Engländer. Die ausländischen Kontrol- leure plombierten alles, was zur Bremse gehörte, nahmen „unsere Züge“ in Besitz, und damit begann für uns nach monatelanger Dynamik die Examensangst. Die einzigen Deutschen, die noch mitarbeiten durften, waren die Herren der Deutschen Bundesbahn, die die KEs-Bremse präsentier- ten: Herr Bundesbahndirektor Kirchstein, Herr Oberrat Dr. Sauthoff und Herr Dipl.-Ing. Schwaner. Mit ihrem 50-Mann- Stab wickelten sie das internationale Programm ab und erfüllten Wünsche und Sonderwünsche der Bremsprofes- soren. Drei Lokomotiven und ein ganzer Troß von Hilfs- fahrzeugen standen zur Verfügung, fünf Gleise des Nürn- berger Vorbahnhofs waren durch die Züge besetzt ... Da kann man seiner Sache noch so sicher sein – man wird zum Delinquenten.

Es war ja das erste Mal, daß eine Rapidbremse derartiger Leistung international unter die Lupe genommen wurde. Man begann zunächst mit den üblichen Routineversuchen im Stand, am Einzelwagen, an ganzen Zügen. Lautsprecher und tragbare Kurzwellenstationen übermittelten die Be- fehle, die internationalen Kontrolleure überwachten den Zug. Im Meßwagen aber waren die Diagnostiker, die Bremspsychiater, Internisten und Chirurgen unter ihrem Chef, Präsident Rimbaud, versammelt. Die Kommandostimme von Ms. Triaureau kündigte die Versuche an, der Dolmetscher übersetzte, Herr Schwaner gab die Kommandos, Signale ertönten, und über ein Ta- bleau mit über 100 Lämpchen rollten sichtbar die Brems- vorgänge des Zuges. Zeitmarken tückten, Manometerzeiger schnellten, und es offenbarte sich der ganze Blutkreislauf und das Nervensystem der KEs. Nichts entging dem Fach- mann ...

Hunderte von den verschiedensten Versuchen liefen so ab, kritische Punkte wurden wiederholt. An alles Neuartige wurde die Sonde der Elektronenuhren und der Oszillogra- phen angesetzt. Unerbittlich wurde Glied für Glied vor- genommen und das Zusammenspiel von tausend Organen dieser über 500 m langen Bremsleiber überprüft, gemessen und registriert. Und immer wieder die Stimme des Pro- totkollführers: „Attention! Des résultats ... essaï ... numero ...“ und die ersten Fachleute Europas notierten Zahl für Zahl. So ging es tagelang.

Da stand nun die kleine Mannschaft der Knorrianer und staunte, was man alles mit ihren Kindern anstellte, wie man sie sezierte, so daß oft die bange Frage auftauchte: Was machen sie denn jetzt? Was wollen sie denn mit die- sem Versuch? Lieber Leser, würde Ihnen das Herz ruhe- geblieben, wenn der Lautsprecher Sie nach solchen geheim- nisvollen Testen in den Meßwagen ruff?

Gottlob – die Herren waren uns zum Teil schon gut be- kannt. Wir hatten sie ja schon einmal 1953 bei der Vor- führung der KE-Bremse zu Gast. „Bon giorno, signore, come sta?“ „Comment vous portez vous?“ „I thank you,

Die KEs-Bremse wird international vorgeführt

im Raume Nürnberg-Lichtenfels-Zonengrenze · Mai 1956

Sir!“ und manches kollegiale Lächeln lockerte bald die Spannung, besonders, nachdem unsere braven Ventile und Regler allen Anfechtungen widerstanden und viel artiger waren, als die gestrengen Herren es erwartet hatten. Aber noch stand das Dickste bevor: die Schnelfahrten und die Fahrten im Gefälle. Auf dem Exerzierplatz kann jeder eine gute Haltung abgeben! Und damit begann die zweite Woche des Examsens.



Bundesbahndirektor Kirchstein (Mitte)

Die Strecke Nürnberg-Lichtenfels-Zonengrenze-Falken- stein war dafür vorbereitet. Hunderte von Hilfssignalen, Ankündigungszeichen und Ausführungstafeln waren da verteilt, an denen die Schnelfahrten aus verschiede- nen Geschwindigkeiten bis 160 km/st ausgeführt werden mußten, oder an denen der Lokführer mit genau vorge- schriebener Geschwindigkeit feinschleppend vorbeigleiten oder an denen er möglichst auf den Zentimeter genau halten mußte. Sprechfunk hielt die Strecke frei, wir rauschten dahin in unseren zwanzig nagelneuen, überlangen D-Zugs-Wagen – nicht als Vergnügungsreisende.



Der Geisterzug KEs

Im Meßwagen rotierten die Zeiger, hüpfen die Marken- schreiber, summten die Signale, im Lautsprecher meldete sich die Lok. Alles war voller Spannung, wenn das Kom- mando erfolgte – und dann spiegelte sich auf dem Stre- kenband alles wieder, was der Lokführer tat, wie die Bremsen reagierten und wie der „Geisterzug“ parierte ... und selbst nach dem Halten noch die scharfe Prüfung des schnellstmöglichen LöSENS und Wiederanfahrens. Da stieß der Huber den Baumbach an: „Dös hat gschnak- kelt! Wann do a oanziger Wurm drin wär. Jo mei!“

Und in den Wagen verteilt hockten unsere tüchtigen Ingenieure, Konstrukteure und Monteure als „blinde“ Passagiere und lauschten und kombinierten und lasen mir schweigend in den Augen, wenn ich ihnen auf dem kilometerlangen Weg vom Meßwagen zum Zugang und zurück begegnete. „Liebe Freunde...“ denkt man da, lächelt sie vertrauensicher an und verbirgt die heimliche Spannung.

Und dann – eines Tages war es so weit, daß es ums Ganze ging. Wir wußten, was kam: wir hatten unsere Wagen ja an jeder Achse mit Gleitschutzreglern ausgerüstet, damit wir die Räder bis an die Haftgrenze abbremsen konnten, ohne daß sie ins Rutschen kommen. – Wenn es einem Menschen einfiel, vier Kilogramm Schmierseife auf die Eisenbahnschienen zu schmieren, würde er wegen Transportgefährdung bestraft, und wenn dabei etwas passiert, käme er ins Zuchthaus. – Mit uns hat man's gemacht und hat sogar befohlen, daß wir auf dieser Rutschbahn eine Schnellbremsung aus 120 km/st ausführen!



Die Internationalen im Meßwagen · Bekanntgabe der Versuchsergebnisse

Es war ein heißer Tag, im Meßwagen 25 Grad. Die „Schmiermaxen“ waren schon auf der Hinfahrt mit dem Seifenpott ausgesetzt worden, und nun näherten wir uns der Gefahrenzone. Ein blauegepaustes Protokoll in den Händen hatte ich mich neben einige meiner Männer auf die schmale Fensterbank des Meßwagens geklemmt. „Ungeheuer!“ klopfte mein Herz an die Wagenwand. – Der Zug sauste dahin, das Tachometer kletterte, vorsichtig suchten sich die Experten einen sicheren Halt und reckten die Hälsen. Der Sprecher: „... essai ... numero ... glissé...“ Die Lok meldete: „... noch 300 m ... noch 200 ... noch 100 – jetzt!“

Und da begann schon das Feuerwerk des Lampentableaus, der erste Wagen wollte rutschen, wurde gefangen, kam wieder, der zweite, der dritte – und so glitt der Schatten der Schmierseife über das illuminierte Zugbild des Tableaus wie eine Hand über das Band einer langen Lichtreklame. Wir stemmten uns gegen die Verzögerung. Wann würde der Ruck kommen? Wie alle Augen dem Lampenspiel folgten! Der Bremswegmesser ging unbeirrt, er hat keine Seele, nur einen Verstand. Der Tachometerzeiger strebte nach Null. Der Zug stand. Bei den Wissenden schloß sich der Mund – bei denen aber, die dieses Schauspiel zum erstenmal sahen – und es wurde der Öffentlichkeit erstmals geboten – blieben die Lippen noch halb geöffnet, bis die hohe Stimme kam: „... des ré-é-sultats...“

Wer kennt nicht die kleinen Teufel, die bei tausend Versuchen einmal – und zwar gerade im entscheidenden Augenblick – durch eine der vielen Düsen schlüpfen? Gibt es doch kein Ding auf Erden, das absolut beständig und zuverlässig ist, außer der Summe aller Dinge und Erscheinungen. Was ist da schon ein Bremsprobezug irgendwo bei Nürnberg ...

Als ich wieder durchatmete und das Protokoll in meinen Händen besah, hatte es blutrote Abdrücke meiner Finger. Ich hatte aber kein Blut geschwitzt – es war der Schweiß, der chemisch „saure“ Schweiß, der die Blaupause rot gefärbt hatte!

Noch einen spannenden Zeitraum gab es, als der Zug nach diesem brutalen Versuch wieder anrollte bis zu der Meldung, daß keine der Achsen eine Flachstiele bekommen hatte – daß also alle Gleitschutzregler den heimtückischen Angriff abgeschlagen hatten ...

Da blieb es nun nicht aus, daß uns viel Freundliches gesagt wurde: Man sei auf Grund theoretischer Betrachtungen doch mit manchem Vorurteil nach Nürnberg gekommen. Man habe aber viel Neues gesehen und viel dazu gelernt.

Was ist das nun für ein Ding, die KEs-Bremse? Nun, es ist eine Druckluftbremse mit sehr großen Luftmengen; denn wer mit Riesenzügen schnell fahren will, braucht zum Bremsen viel Druckluft. Diese großen Luftmengen müssen beim Bremsen schnellstens bewältigt werden – deshalb noch besondere Schnellbrems-Beschleuniger oder „Luftwegschaffer“, dazu noch Achsbremssdruckregler, um die Fahrgeschwindigkeit zu berücksichtigen, und dann eben die Gleitschutzeinrichtungen.

Wir haben uns mit dieser Vorführung wohl manchen Freund gewonnen. Für die Deutsche Bundesbahn, die diese Fahrten in Vorbereitung und Durchführung organisierte und meisterte, so daß sie ohne die kleinste Panne verliefen, war es wieder ein großer Prestigegewinn. Versuchsobjekte und Meßvorrichtungen arbeiteten so exakt, daß Sig. Dr. Fasoli angesichts der präzisen Schaltfolgen am Lampentableau augenzwinkernd fragte: „In welchem Abteil haben Sie denn Ihren Schaltmechaniker versteckt?“ Und am Ende fiel das schwerwiegende Wort von der modernsten und leistungsfähigsten Rapidbremse Europas.

Die dazwischenliegenden Feiertage, an denen wir die Fränkische Schweiz und manches Kunstbauwerk unseres Kampfgebietes in Nürnberg, Bamberg, Würzburg und Staffelfeld gemeinsam besuchten und auch das nachdenkliche Verweilen an der Zonengrenze wurden zu verbindenden Erlebnissen. Ihr Höhepunkt war jedoch ein Bankett, das die Knorr-Bremse allen in- und ausländischen Gästen in einem kleinen Rokokoschloßchen Bayreuths gab, bei Kerzenschein und zeitgenössischer Streichermusik. Auf dem Heimweg im Omnibus aber erklangen französische, italienische, slawische und deutsche Lieder, vom „Lindenbaum“ bis zur „Bella bionda“.

Warum wir dieses vierzehntägige Geschehen so gefühlvoll schildern? Nun, vor zehn Jahren war die weltberühmte Knorr-Bremse praktisch nur noch ein Name. Während wir unsere letzten Kräfte zum Wiederaufbau sammelten, lief uns die Konkurrenz auch noch den früheren Rang ab. Dann aber kamen die Julitage 1953, an denen wir die KE-Bremse vorführten, und nun diese Maiitage 1956, an denen wir der Knorr-Bremse mit der Zulassung der KEs ihren alten Ruf und ihre Spitzenstellung wiedergaben.



Die Knorr-Mannschaft des KEs-Zuges nach der siegreichen Heimkehr

Unser Dank gehört allen, auch dem jüngsten Zeichner und dem kleinsten Stifft, den kaufmännischen Helfern und den Fertignern, die daran mitgearbeitet haben. Besonders aber der Deutschen Bundesbahn, die dieses große Unternehmen zu ihrem eigenen machte, und in noch größerem Maße den internationalen Experten, die sich in uneigennützigster Weise diesem alle politischen Grenzen überbrückenden Dienste weihen.

Dr. Ernst Möller, München



Mit Volmarsteiner Lehrlingen ins Land der Grachten und Windmühlen

Begeisterung herrschte bei unserem jungen Volk, als das Ziel „Holland“ der diesjährigen Lehrlingsfahrt bekannt wurde. Auch die Mädels wollten sich diese einmalige Gelegenheit nicht entgehen lassen. Jeder gab gern den Personalausweis ab, als es galt, die Einreisegenehmigung bei der zuständigen Behörde einzuholen. Nachtquartier in der Jugendherberge wurde rechtzeitig bestellt. So nahte der 27. Juni, von allen freudig erwartet.



Pünktlich um 5.30 Uhr starteten zwei Autobusse mit je 32 Insassen. Das Reisegepäck war nicht groß und ziemlich einheitlich: Gutes Frühstück und Schlafsack für die Nacht. Jeder wußte: Wegen der weiteren Verpflegung während dieser beiden Tage brauchte man sich keine Sorgen zu machen.

Die Fahrt ging durch das uns bekannte Ruhrgebiet, vorbei an zahlreichen Fabrikanlagen, Fördertürmen und Hochöfen zum Westrand des Rheinisch-Westfälischen Industriegebiets und von dort weiter in nordwestlicher Richtung, wo uns die Gegend an die Marschlandschaften der unteren Weser und Elbe erinnerten; die Städte wurden weniger zahlreich und kleiner.

Ein Blick zum Himmel! Freudig stellten wir fest, daß die kurz nach der Abfahrt gegebene günstige Wettervorausage wahr werden würde, nachdem es bis jetzt wochenlang geregnet hatte.

Die Straßenschilder gaben uns das nächste Ziel an, wir näherten uns Wesel, der Stadt an der Einmündung der Lippe in den Rhein. Am Kasino der Stadt wurde kurz gehalten und das Abendessen für die Rückfahrt bestellt. In den Autobussen war bereits das Geld kassiert, das an der Grenze in Gulden umgetauscht werden sollte, um Mutti und Vati eine Kleinigkeit mitbringen zu können. An einem schönen Waldstreifen fuhren die Busse rechts heran, jeder nahm eine kleine Stärkung zu sich, und die mitgenommenen Coca-Cola-Flaschen wurden geleert.

Wir näherten uns der Grenze; vor der Zollschranke staute sich der Verkehr. Die Grenzkontrolle war mit uns zufrieden; unsere Sitzordnung entsprach genau den Namenslisten. Schmunzelnd gab der holländische Grenzbeamte nach kurzem Vergleich die Pässe zurück. Die Schranken

öffneten sich, wir waren in Holland. Wir fuhren über Arnhem – Amersfoort – Baarn – Hilversum – Bussum und trafen um die Mittagszeit in Amsterdam ein. Mit dem Proviantpaket unterm Arm bestiegen wir das stromlinienförmige Boot und starteten zur Grachten- und Hafenfahrt. Ein Student gab Erläuterungen in drei Sprachen; er schwärmte von Amsterdam als dem „Venedig des Nordens“. Leicht geschwungene Steinbrücken wälten sich über die Grachten, schöne Backsteinbauten, auf Pfählen errichtet, grüßen mit reich-verzierten Giebeln. Unvergänglich ist der Wehklageturm, vor dem in früheren Zeiten die Frauen von den auf große Fahrt gehenden Seeleuten Abschied nahmen.

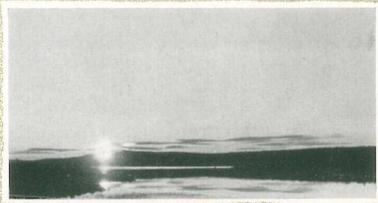
See-Schiffe liegen zur Reparatur oder Überholung in den Docks. – Nach der Hafenerundfahrt bestiegen wir wieder die Autobusse, um über das Blumenzüchtergebiet nach Zandvoort zu kommen.

Wir standen am Strand der Nordseeküste und blickten auf das weite Meer. Die staubfreie und salzhaltige Luft tat wohl ... Für ein Bad war es den meisten etwas zu frisch, trotzdem ließen es sich einige beherzte Jungens nicht nehmen, das salzige Seewasser zu probieren.



In Utrecht wurde der Abendimbiss eingenommen, das holländische Mahl schmeckte gut. Zufrieden und gestärkt ging es zur Jugendherberge Bunik bei Utrecht. Es dauerte etwas, bis sich die jungen Mäuler in dem ungewohnten Bett beruhigt hatten. Gut gelaunt stand jeder am anderen Morgen wieder auf. Das Frühstück schmeckte tadellos in dieser sauberen und schön gelegenen Herberge. Jungens und Mädels hatten schnell aufgeräumt, so daß uns der Herbergsvater befriedigt ziehen ließ.

Das Reiseprogramm dieses zweiten Tages sah zunächst eine Besichtigung des Welthafens Rotterdam vor. Wir staunten über den für den Autoverkehr gut ausgebauten und mehrere km langen Maas-Tunnel, den größten nach Antwerpen, und über je einen weiteren Tunnel für Fußgänger und Radfahrer; Rolltreppen übernehmen den Zubringerverkehr. Die Frischluftzufuhr erfolgt durch besondere Türme. Im Hafen lagen mächtige Ozeanriesen. Steil reckten sich die Arme der Kräne, mehrere beluden zu glei-



LAPPLAND: Abenteuer der Einsamkeit

Wer heute in seinen Ferien die Einsamkeit sucht, der muß schon ziemlich weit fahren oder fliegen, bis er sie findet. Ja, diese Dame macht sich ziemlich rar, denn es gibt zu viel Verehrer, die sie suchen! Und so zieht sie sich von Jahrhundert zu Jahrhundert immer mehr zurück und flüchtet in Gegenden, deren Boden keine Schienen oder Straßen trägt. Auf unwegsamen Bergen, in Urwäldern oder in Wüsten läßt sie sich gerne nieder, und zumeist findet derjenige, der die „Dame Einsamkeit“ wirklich sucht und begehrt, ganz in der Nähe auch ihren Bruder, die Freiheit. Was Einsamkeit und Freiheit bedeuten, das wurde uns erst so recht klar, als wir viele Tage und Nächte durch jenes wilde Land im Norden Schwedens, durch Lappland, fuhren. (Es gibt nur eine größere Eisenbahnlinie, die dort hinaufführt. Sie verbindet Schweden mit Norwegen und endet in Narvik. Die Autostraße aber hört schon in Kiruna, der großen Erzstadt, nahe des Torneträsk, dem schönsten See Lapplands, auf.)

Der Wald, der zu beiden Seiten der Schotterstraße wie eine grüne Wand steht, ist voller Geheimnisse... Felsblöcke, von denen nicht wenige die Ausmaße einer ganz passablen Villa haben, liegen wie riesige Kuckuckseier im Nest der Wildnis. Der fußbreite Pfad führt um sie herum. Das Dickicht ist jenseits des Pfades kaum zu durchqueren. Von den Nadelbäumen hängen die Zottelbärte grauer Flechten. Sie geben den Bäumen etwas Geisterhaftes. Ab und zu stößt man auf große Ameisenhaufen, die nicht selten mannshoch sind. Auch dort haben sich Pflanzen angesiedelt, genau so wie auf den am Boden vermodernden Baumstämmen. Erfrischend auf das Auge wirkt dann wieder das muntere Grün der Birken. Das sind allerdings keine kleinen Bäumchen wie bei uns zu Hause in Deutschland, nein, das sind recht dicke Burschen von einem halben Meter Durchmesser!

Das Moos verschluckt wie ein dicker Teppich jedes Geräusch der Schritte. Es ist so hoch, daß der Schuh in ihm versinkt. Die große Stille wird nur unterbrochen durch das Summen unzähliger Mücken, die sich in Schwärmen über dem Sumpfboden tummeln. Sobald sie dich entdeckt

haben – und sie entdecken dich unweigerlich, wenn du in den Sumpfwald, der ihr Reich ist, eindringst – stürzen sie sich blindwütig und blutdürstig auf dich. Da hilft kein Wedeln und Schlagen, da hilft nur das gute amerikanische Moskito-Öl oder Mückensalbe. Aber auch diese Schutzmittel wirken nur eine bestimmte Zeit, etwa zwei Stunden, dann müssen sie erneuert werden...

Die fliegenden kleinen Teufel – es sind durchweg ungewöhnlich gut entwickelte Exemplare ihrer Art – finden tatsächlich jede ungeschützte Stelle und stillen dort ihre böse Lust an dem edlen Menschenblut. – Die Mücken sind die Wächter des nordischen Urwaldes. Sie verwehren dem Unbefugten den Zutritt. Den Einheimischen allerdings machen sie nicht viel aus, denn die Lappen sind nahezu immun gegen ihre Stiche und ihr Gift. Für sie sind die Mücken übliche Begleiterscheinungen des Sommers.

Die Gegend droben in Lappland ist nur sehr spärlich besiedelt. Die einzelnen oxsenblut-rot angestrichenen Holzhäuser mit den weiß eingefassten Fenstern und Türen liegen verloren inmitten der Wildnis des Waldes. Mitunter freilich sieht man als einziges Kennzeichen menschlicher Behausungen dicht am Weg eine ganze Traube von hölzernen mit Nummern versehenen Briefkästen auf Pfählen hängen. Unmittelbar dahinter beginnt wieder der Wald, und von den Häusern, für die ja die Post bestimmt ist, findet man keine Spur...

Wenn man dann allerdings solches Haus gefunden hat und ins Innere hineinschaut, dann ist man über die sehr moderne und zumeist geschmackvolle Einrichtung hoch erstaunt. Die Vorhänge sind in leuchtenden Farben gehalten und zeigen vielfach abstrakte Muster. Die Formen und das Material der Möbel sind schlicht und edel. Nicht umsonst gilt Skandinavien als die Holzkammer Europas!

Apropos Holz. – Holz und schöne Mädchen sind die wichtigsten Exportartikel Schwedens! Und beides wird draußen im Ausland „veredelt“. Das Holz wird zu Zeitungspapier und die schönen Mädchen zu Filmstars wie Greta Garbo und Ingrid Bergmann...

Wo immer man in Schweden an großen Strömen entlang



fährt – sie tragen so klangvoll romantische Namen wie Lillaluleälvén, Torneälvén und Akkajauré und sind teilweise nicht viel weniger breit als unser Vater Rhein, aber viel reißender – bemerkt man Hunderte von Baumstämmen, die zum Meer hinuntertreiben. Dort an der Küste liegen, wie z. B. am Bottnischen Meerbusen, die großen Werke der Holzverarbeitenden Industrien.

Man belastet sich nicht mit dem teuren Transport von Holz, sondern man schlägt die Bäume, fährt sie zum nächsten Fluß und kippt sie vom Lkw. aus einfach hinein ins Wasser. An schwierigen Stellen, wie es z. B. die Stromschnellen von Edefors in Lappland sind, bleiben dann mitunter aber die Stämme an den zahlreichen Felsen hängen und bilden turmhohe Haufen oder langgestreckte Barrikaden. Auch treiben sie oftmals seitlich ab ins ruhigere Wasser und bleiben dort liegen. In beiden Fällen treten die harten Männer dieses Landes in Aktion. Lange Stangen und notfalls Dynamit sind ihre Hilfsmittel bei diesem gefährlichen Handwerk...

Doch nun zu dem Export-Artikel Nr. 2, den schönen Mädchen! Sie sind für jeden Schweden-Reisenden die größte Überraschung. Ob in Stockholm oder im Lappendorf Jokkmokk, ob in Göteborg oder in Tärnaby – überall sieht man ihr freundliches Lächeln. Diese Mädchen sind sportlich-schick. Sie tragen vielfach lange enge Hosen, die ihre aparten Figuren sehr vorteilhaft zur Geltung bringen. Die Gesichter sind klar und einfach geschnitten, von einer ebenmäßigen Schönheit, die ganz im Gegensatz zur Französin – sehr dezent und geschmackvoll – durch Kosmetik unterstrichen wird.

Wir trafen auf der ganzen Fahrt durch Schweden kein ausgesprochen häßliches Mädchen. Dieses Land ist als Reiseland für Junggesellen besonders warm zu empfehlen! Wer allerdings gern Lappenmädchen und -männer in ihrer typischen Tracht inmitten von Renttierherden antreffen will, der muß schon sehr weit jenseits des Polarkreises vordringen – und selbst dort sind Nylons und Perlons schon lange keine unbekanntes Dinge mehr!

Renttiere, die ja der Reichtum der Lappen sind, trafen wir überhaupt nur ein einziges Mal, denn die Herden flüchten im Sommer vor der Mückenplage möglichst weit nach Norden ins Gebirge. Die Renttiere haben keine Schwänze wie die Kühe und leiden daher sehr unter Moskitos und Stechfliegen.

Die Lappen begleiten die Renttierherden ins Gebirge. Diese Halb-Nomaden sind heute Besitzer von sehr modernen amerikanischen und englischen Wagen. Man erzählte uns auch von Lappen, die mit eigenen Helikoptern ihren Herden folgen. Die Romantik muß überall der Technik weichen.

Die Geweihe von Renttieren braucht man nicht im Walde zu suchen. An Stelle von unzähligen Mückenstichen bezahlt man beim Krämer etwa DM 4.– und erhält dabei ein Geweih nach Wahl und kann dann daheim als gewaltiger Jäger vor dem Herrn damit glänzen. Wer allerdings ein echtes Lappenmesser erwerben will, der bekommt es im Andenkenladen nicht. Dort gibt es nämlich nur Fabrikationsware. Da muß man schon um die Günt eines waschechten Lappen buhlen, bis dieser einem solch ein handgefertigtes Messer für geringes Entgelt überläßt.

Wir wollen aber nicht von Lappland scheiden, ohne einen Blick auf die Mitternachtsonne zu werfen, diese großartige Naturerscheinung, die jährlich zwischen Juni und Juli Tausende von Menschen aus allen Ländern der Welt in das Land jenseits des Polarkreises lockt...

Die Sonne geht in diesen Nächten nicht mehr unter. Sie gleitet als ein rot-goldener Ball am Horizont entlang. Die Farbenpracht des nächtlichen Himmels ist schwer zu beschreiben. Vom zartesten Rosa bis zum königlichen Purpur-Rot reichen die Töne. Die dunklen Wälder und schwarzen Seen umranden als Saum das majestätische Gewand des flammenden Himmels. Es bleibt hell in diesen Nächten, und die Menschen dort oben in Lappland tanzen und singen dann, denn sie wissen, wie kurz der Sommer im Norden ist und wie lang, dunkel und schwer der Winter.





HELLER · GROSSER · SCHÖNER

DER NEUE SPEISERAUM DER SÜDBREMSE

In den Jahren 1954 und 1955 wurden auf Grund belangerreicher Aufträge der Bundesbahn laufend notwendige betriebliche Verbesserungen und Erneuerungen durchgeführt. — Es war daher nur noch eine Frage der Zeit, wann der Anregung des Betriebsrates, auch den Speiseraum der Werkskantine zu verbessern und zu vergrößern, entsprochen werden konnte.

Mitte Juli dieses Jahres war dieser Tag gekommen. Der bisherige Speiseraum wurde völlig renoviert und mit neuen Möbeln versehen. Nach der Südseite aber entstand ein 220 qm großer Anbau, der sich besonders in architektonischer Hinsicht auszeichnet: ein 5x5 m großes Glasdach, das — elektrisch gesteuert — ausgefahren werden kann, sorgt in den Kabinenräumen für mehr Licht, mehr Luft und für mehr Sonne (das letztere ist leider seltener der Fall).

Ein Mosaik aus farbigem Marmor nach einem Entwurf des bekannten Münchner Kunstmalers und Kupferstechers **Sepp Frank** wurde unter dieses Glasdach in den Fußboden gelegt. Es stellt die vier Elemente dar: Feuer, Wasser, Erde, Luft. Der übrige Fußboden ist in Terrazzo, schwarz-weiß mit hellem Fries, ausgeführt.

Somit verfügt die Südbremse über einen Speiseraum, der nicht so bald seinesgleichen finden dürfte und auf den die Münchner mit Recht stolz sind.



Kleine Bahn mit großer Bremse



Daß die größten und modernsten Züge mit Knorr-Bremsen ausgerüstet sind, wissen wir längst und sind stolz darauf. Daß aber auch eine der kleinsten Eisenbahnen durch eine

Knorr-Bremse zum Halten gebracht wird, ist uns erst seit kurzem bekannt und macht uns nicht weniger Freude.

Die Kinder-Eisenbahn des Nürnberger Tiergartens bereitete den Herren des Technischen Überwachungsvereins schon seit längerem Sorgen: die Gewichts- und Handbremse der kleinen Lok hatte sich als unzureichend erwiesen; die Bremswirkung war kläglich und die Benutzung dieser Liliput-Bahn in den Augen des TÜV nicht ohne Gefahr. Die Todesstunde der beliebten Kinder-Eisenbahn schien somit geschlagen zu haben ...

Der Chef unseres Kfz-Verkaufsbüros Nordbayern, Herr **Fritz Konrad**, aber ersann einen Ausweg. Trotz der geringen Bodenfreiheit gelang es ihm, eine Druckluftbremse einzubauen. Er rüstete jeden zweiten Wagen mit einem Bremszylinder 80/110, den letzten Wagen mit einem Zylinder 100/140 aus. Erfolg: der Zug bremst einwandfrei!

Dem Fotografen gelang ein Schnappschuß just in dem Augenblick, als ein Polizist der Verkehrsstreife das Abfahrtsignal für die Eisenbahn en miniature gab. Die Gäste, die an einer Ehrenrunde durch den Nürnberger Tierpark teilnehmen durften, waren die Angehörigen der Firma Konrad.

Kurios ist die Tatsache, daß Nürnbergs kleinste Bahn in der gleichen Halle repariert wurde, in der man 1835 die Lokomotiven der Ludwigs-Eisenbahn abstellte.



AUF KOSTEN DER SÜDBREMSE

Urlaub im Bayrischen Wald

Wir haben schon oft über unser Kinderheim in St. Blasien berichtet und über die Kur-Erfolge, die durch die vorzügliche Betreuung erzielt werden konnten. Viele Dankesbriefe der Eltern erreichten Direktion und Betriebsrat der einzelnen Werke — manch einer aber rückte zögernd mit dem Vorschlag heraus, doch auch einmal an die älteren, erholungsbedürftigen Mitarbeiter zu denken ...

Eines der Werke, die Südbremse, führt schon seit vier Jahren eine Aktion durch, die höchste Anerkennung verdient: alljährlich werden rund 150 kostenlose Urlaubsplätze zur Verfügung gestellt. Die Freude der Teilnehmer aber an diesem vierzehntägigen Urlaub auf Kosten der SB ist doppelt groß: sie dürfen ihre Ehefrauen mitbringen, die ebenfalls Gäste der Firma sind. Da viele Ehegatten oft nach langen Jahren nun erstmals wieder einen gemeinsamen Ur-

laub antreten durften, war der Südbremse mit dieser Einrichtung von Anfang an ein großer Erfolg beschieden. Jeden zweiten Sonntag, von Mai bis September, finden sich am Münchner Hauptbahnhof sieben Ehepaare ein. Urlaubsziel ist seit drei Jahren das kleine Dörfchen Eging im Bayrischen Wald.

Eine besondere Rolle spielt für die nächsten vierzehn Tage das „Eginger Bierstüberl“: es ist nämlich das Hauptquartier der Südbremser. Während ansonsten die Kurgäste in blitzsauberen Privatzimmern untergebracht sind, werden dort täglich die vier Mahlzeiten eingenommen und abends ein handfester Schafkopf gespielt. Hier werden auch Verabredungen getroffen und Ausflüge geplant, zu Fuß, per Bahn oder per Bus. Zur Engelsburg und zum Fürstenstein, eine Drei-Flüsse-Fahrt nach Passau oder zum 1457 m hohen Arber.

Ein beliebtes Ausflugsziel für Wassererfahren ist der Rottauer See, vom Wald umgeben und mit einer großen Liegewiese ... Und alle vierzehn Tage findet mittwochs vor der Abreise ein großer Abschiedsabend zu Ehren der Südbremser statt!

Frau Jeanette Wedeking, eine jener Ehefrauen, die vor kurzem ihren Urlaub zusammen mit ihrem Mann verlebte, schrieb uns:

„... Während wir den letzten Gruß dem Land und seinen freundlichen Menschen zuwinkten, wandten sich unsere Gedanken der Direktion der Süddeutschen Bremsen A.G. zu:

Wir Frauen, die wir mitfahren durften, grüßen Sie aus frohem Herzen und danken sehr für die glücklichen Ferientage. Nicht zuletzt hat auch die nette Kameradschaft untereinander dazu beigetragen, daß wir die Urlaubsfreuden in Eging nicht so schnell vergessen werden.“



Richtfest bei der Südbremse ... und was sich Mauerlehrling Rudolf dabei denkt

Waren Sie je in Ihrer Lehrzeit einmal Hauptperson? Nein? Nun, vielleicht mag diese Aufregung auch allein nur den Maurerlehrlingen vorbehalten sein. – Rudolf zum Beispiel, Stiff bei der Münchner Baufirma Heilmann & Littmann, hatte nämlich vor kurzem seinen großen Tag – er stand tatsächlich in höchst wichtiger Angelegenheit im Mittelpunkt des Interesses ... Doch stellen Sie sich zuerst den Arbeitstag eines Maurerlehrlings im ersten Lehrjahre vor: Die Aven stehen einfach auf dem Standpunkt, daß der Junge erst kräftig werden muß, um alle die körperlich schweren Arbeiten verrichten zu können. Und da machen sie ihm weis, daß seine Muskeln am besten gedeihen, wenn er tüchtig Brotzeit halte. Hier eine Flasche Bier her und dort wieder hinunter in den Keller. Ja, die Wadenmuskeln kräftigen sich zuerst! Aber sonst sind sie ganz nett, die großen Kameraden – vor allem können sie mächtig fluchen.

Und dann erzählen sie schon tagelang vom Richtfest! Es wird Rudolfs erstes Richtfest sein, überhaupt ist es sein erstes Gebäude, bei dem er dabei ist: Die Lehrlingswerkstatt der Südbremse. Diese Lehrlinge werden's gut haben, überlegt er. Können in einem großen, hellen, winters geheizten Raum arbeiten, haben ein Dach überm Kopf, wenn's regnet. Wir Maurer dagegen? Wir sind allen Unbilden des Wetters ausgesetzt ... Aber da kommt ihm schon der tröstende Gedanke: Ha, diese Lehrlinge haben kein Richtfest! Aber ob's überhaupt was Anständiges geben wird, eine Maß Bier und so weiter?

Die andern haben gesagt, daß mancher Bauherr zu geizig ist, einen Pfennig für so ein Fest auszugeben. Sie erinnern sich genau: bei dem und dort, da wurde ein Besen statt des buntenbänderten Tännchens im Dachstuhl angebracht. So ein Lump, dieser Bauherr! Und diesmal? Rudolf ist wirklich gespannt. Endlich ist der Freitag da. Ich glaube, denkt unser Stiff, die Südbremer beachten es gar nicht gebührend, daß wir einen Richtbaum aufgesetzt haben! Hätten wir einen Kran aufgestellt, dann wäre ihnen die ganze Bauerei aufgefallen, aber so? Außer der Lehrlinge interessiert sich ja kaum jemand für den Bau. Und doch, was für ein Baut Geräumig, modern – dort oben kommt das Glasdach hin!

Um 17 Uhr sollen wir uns einfinden, hat's geheißen. Jeder, der am Bau mitgearbeitet hat, darf sich einfinden – so will es die Zunftgewohnheit.

Überhaupt, unsere Zunft, denkt Rudolf. Sind schon saubere Leut'! Zusammengehalten haben sie von jeher. Als es im Mittelalter die Dombauhütten gab,

da hatte jede davon ihre eigenen Geheimnisse, die vererbt wurden vom Vater auf den Sohn. Da gab's kein Wechseln zu einer anderen Hütte, obwohl es doch ein ganz freier Zusammenschluß von Bauleuten war. Damals waren sie noch nicht Angestellte einer Baufirma – sie fühlten sich vollkommen frei, lebten freilich unter ihren selbst geschaffenen, teilweise strengen Gesetzen. Sie wählten sich ihren Sprecher, der beim Bauherrn für ihre Rechte eintrat. Ach ja, daher kommt auch der Ausdruck Polier, denn sprechen heißt in französisch „parler“. Das hat neulich unser Polier erzählt. Und in Frankreich entstanden die ersten Bauhütten. Verzog einer der Bauleute aus der Stadt, in der er zuletzt bei einer Dombauhütte tätig war, sei's freiwillig oder gezwungenermaßen – aus religiösen Gründen z. B. während der Glaubenskämpfe –, dann pflegte er einen Erfahrungsaustausch mit seinen ehemaligen Arbeitskameraden. Diese Leute waren die ersten „Freimaurer“. Ja, so hat's der Polier neulich zum Besten gegeben.

Aber nun schneitens die Haare gekämmt und die Hände gewaschen! Mein Gott, wenn ich nicht pünktlich bin, dann kann das Richtfest gar nicht stattfinden. Ich muß ja helfen, fällt dem Rudolf ein. Kurze Zeit später klettert er nach einem Zimmermann auf ein geschmücktes Gerüst, während sich unten alle seine Arbeitskameraden versammeln. Auch die Honoratioren sind dabei, der Herr Architekt Buchner von der Südbremse und die Herren von Heilmann & Littmann.

Nun gibt's ein paar Begrüßungsworte und kleine Ansprachen. Dann räuspert sich der Zimmermann oben auf dem Gerüst und spricht ein langes Gedicht:

„Mit Gunst und Verlaub!
Vernehmt den Spruch aus luftger Höh'
Allwo nach altem Brauch ich steh
Hoch leb' die Kunst und Wissenschaft
Die Häuser baut und Werte schafft!

Nachdem jetzt nun die Binder stehen
Gewinnt das Werk Form und Gestalt
Der Halle Richtfest zu begehen
Sind wir versammelt jung und alt.

Die Zukunft der Bremsen wird hier gestaltet
Bald wird hier reges Leben sein.
Damit die Fabrik niemals veraltet
Richtet man hier die Lehrwerkstatt ein.

Zu diesem Neubau wünsch ich Glück
Dem Bauherrn jetzt mit frohem Blick.
Drauf will ich mein Glas erheben,
Es mög hoch der Bauherr leben!
Die Süddeutsche Bremsen AG. und ihre
Belegschaft, sie lebe hoch, hoch, hoch.“

Achtung, Rudolf, aufgepaßt, jetzt muß du in Aktion treten. Er hat's geübt, und es klappt auch. Schnell ein Glas Rotwein eingeschenkt und dem Zimmermann übergeben. Der leert's in einem Zuge, und schon zerschmeißt er das Glas auf dem Zementboden.

„Dem Architekten gilt ein Lob sodann,
Der zu diesem Bau gemacht den Plan.
Er hat mit Kunst und mit Bedacht
Ein schönes Werk zustand gebracht.
Der Herr Architekt Buchner,
er lebe hoch, hoch, hoch.“

Sei bei der Sache, kleiner Mundschenk!
Nein, nicht dir, dem Zimmermann sollst du das zweite Glas genehmigen! Und schon fliegt es – geleert – in hohem Bogen auf die Erde.

„Damit ein jeder sich erfreu',
So kommt jetzt auch an uns die Reih.
Es leben hoch der Herr Polier,
Die Firma Hei-Lit und vor allem wir, –
Nehmt alle Ever Glas zur Hand:
ein Vivat hoch dem Handwerksstand!
Er lebe hoch, hoch, hoch.“

Und nun das dritte Glas. Weshalb die von unten aber auch so raufschauen! Da muß man sich ja in acht nehmen, daß man nicht zittert. Gott sei Dank, die Schau ist beendet, alles hat geklappt.

Und nun zum frohen Schmaus in die Kantine! Schon hat sich's rumgesprochen, daß es Schweinshaxen gibt, aber was für welche! Na, ich werde es den Großen schon beweisen, daß ich mit ihnen mitkann, denkt unser Held und hat tatsächlich innerhalb kurzer Zeit das Mordstrum Fleisch geschafft. Wo

überhaupt die vielen Schweinshaxen herkommen ... überlegt er und zieht dabei die Stirn in krause Falten wie ein Alter. Ja, wenn er wüßte, daß der Kantinenwirt wöchentlich dreißig Sauen absticht, dann verstünde er, daß Herr Sailer leicht so viele Haxen auf einmal aufzischen kann. Und wenn Rudolf dazu erfürhe, daß alle diese Braten zwei Pfund Rohgewicht hatten, dann hätte er vor seiner eigenen Leistung Respekt gehabt.

Mit einem Male überfällt ihn Müdigkeit. Das viele Bier, denkt er, als er zum Heimweg aufbricht. Aber geizig habe ich's ihnen doch, daß ich was getragen kann! Sie hatten schon recht mit ihren Reden, Richtfest feiern ist schön nach sauren Arbeitswachen. Na ja, wenn Lehrling Rudolf dabei auch Hauptperson spielt! Er schmunzelt: Die Südbremse war ein anständiger Gastgeber!
G. Sommer, München



X X X X X

Der Senior-Chef des Knorr-Verkaufsbüros Rhein-Main in Frankfurt, Herr Dipl.-Ing. Carl Fischer, erfreut uns stets von neuem durch seine lustigen Gedichte. Diesmal profitierte von seiner Dichter-Adler auch die „Frankfurter Abendpost“. So wie die Leser unserer Werkzeitschrift schmunzelten auch die Frankfurter über folgende Geschichte:

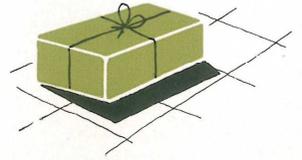
Diese Schlipse sind jetzt Deine

Als ich vor kurzem meinen Schlipsvorrat sichtete, fielen mir drei Krawatten in die Hände, die ich für einen Besitzwechsel bestimmte. Um aber keinen in der Vielzahl derer, die ich zu beschenken beabsichtigte, zu übergehen, schaltete ich den Zufall ein, dergestalt, daß ich die drei Schlipse in eine Geschenkpackung zusammenpackte, wie man sie in den einschlägigen Geschäften bekommt. Dieses Päckchen legte ich auf die Straße.

Um die Finder des Päckchens vor Gewissensbissen zu bewahren, daß er

sich etwa einer Fundunterschlagung schuldig macht, habe ich dem Päckchen einen Zettel folgenden Inhalts beigegeben:

Die Schlipse unterm Kragen / Lange habe ich sie getragen / Mancher Schoppen unverdrossen / Wurde hinter sie gegossen / Bei der Kälte bei der Hitze. Doch sie sind zu nichts mehr nütze / Sind jetzt nur noch alte Fetzen / Muß durch andre sie ersetzen / Wandrer stehe still und weine.
Diese Schlipse sind jetzt Deine!



Der Ministerpräsident eines Bundeslandes ob nahezu regelmäßig in einer kleinen, intimen Gaststätte, deren Küche und sorgsame Bedienung er schätzte.

Eines Abends, während der alte Oberkellner Johann ihm vorlegt und der Wirt mit Andacht an einem Pils für den hohen Gast schenkt, stürmt ein flatter Vierziger das Lokal und bestellt – etwas plötzlich, bitte! – zu essen und zu trinken.

Johann stellt darob die Platte ab, der Wirt das Pils, und beide bemühen sich schnellstens um die Wünsche des Eindringlings.

Höchst befremdet schaut der Minister diesem Treiben eine Weile zu, um dann scharf und ungehalten nach dem Ober zu rufen.

Johann tritt mit allen Zeichen der Verlegenheit näher und flüstert: „Verzeihen Sie uns gütigst – Exzellenz – – unser Steuerberater – –“

Und in Erinnerung an seinen eigenen Steuerzettel verzieht der Regierungschef für heute und beugte sich verstehend der höheren Gewalt.
G.B.



DAS WORT HAT UNSER SICHERHEITS-INGENIEUR:

Soll das so weitergehen?

An verschiedenen Schleifböcken wurden Funkenschutzfenster angebracht, die durch Gelenke am Gestänge leicht beweglich und verstellbar sind und durch ein gutes Blickfeld gewährleisten. Zum Nachschleifen von Werkzeugen usw. haben sich die Schutzfenster recht bewährt. Leider macht sich niemand die Mühe, die durch Schleifstaub belegten Fenster mit einem Lappen zu reinigen, obwohl es eine bekannte Tatsache ist, daß man durch dicken Schmutz nur schlecht hindurchsehen kann... Der Nächste, der sein Werkzeug nachschleifen will, dreht das Schutzfenster zur Seite – und die Folgen sind Hornhautverletzungen, ein ausgeschlagenes Auge oder Erblindung, hervorgerufen durch Splittereinwirkung. Die Betriebsleitung der Süd-Bremse stellt für alle Arbeiten, bei denen Augenverletzungen auftreten könnten, den erforderlichen Schutz zur Verfügung!

Wir sollten uns einmal die Folgen klar machen, die durch das Eindringen eines Fremdkörpers in das Auge eintreten: Jeder eingedrungene Splitter bildet eine Narbe, so daß im Auge Rillen und Höcker entstehen. Wird das Auge mehrmals verletzt, treten Entzündungen auf. Sie machen eine dauernde Behandlung notwendig, und es wird nicht ausbleiben, daß schwere Sehstörungen den Betroffenen zum Brillentragen zwingen.

Schutzbrillen sind nun einmal notwendig und müssen bei allen Arbeiten, die das Augenlicht gefährden können, getragen werden. – Wenn man bedenkt, welch kostbares und empfindliches Organ das Auge ist, kann man wirklich gar nicht vorsichtig genug sein! In der Unfallverhütungsvorschrift lesen wir unter § 11:

„Jeder Versicherte hat die Pflicht, die Vorschriften zu befolgen und unter gewissenhafter Beachtung für seine und seiner Mitarbeiter Sicherheit zu sorgen.“

Wir können aber die Gefahren, von denen wir alle umgeben sind, nicht bekämpfen, so lange es Menschen gibt, die sich über alle Warnungen aus Widerspruchsgeist und Leichtsinne hinwegsetzen.
E. Auer, München



ZWEI WEGE

Wer kennt ihn nicht, diesen Typ des Menschen, der alles selbst machen will, alles gierig an sich heranzieht, was an Arbeit und irgendwelchen kleinen Einflußmöglichkeiten anfällt, bis er schließlich in der Fülle aller Aufgaben erstickt! In jedem Unternehmen findet man Prototypen solcher Menschen. Sie rackern sich von morgens bis abends ab, kümmern sich um jeden neu anzufordernden Bleistift und um die kleinste Arbeitsanweisung, meinen, alles besser oder überhaupt nur selbst tun zu können. Bald kommt es so weit, daß dieser Mensch, der ja schon an einem einigermaßen verantwortlichen Posten stehen muß, damit ihm überhaupt dispositionelles Material zuläuft, zum eigentlichen Planen und Disponieren keine Zeit mehr hat. Darunter leidet nicht nur er selbst, weil er nervös werden muß und überarbeitet, weil er den Überblick über die großen Zusammenhänge durch den Kleinkram verliert, weil er durch den Wust nebensächlicher Dinge die Erkenntnis verliert, zwischen Wesentlichem und Unwesentlichem zu unterscheiden, weil Wichtiges und Eiliges notgedrungen zurückbleiben und der Mensch vor allem die innere Befriedigung mit seinem beruflichen Tun verliert. Auch alle, die in seinem Bereich tätig sind, werden benachteiligt; denn im großen Werk gibt es die Einzelleistung kaum, weil alles in Gruppenleistung auf-

einander abgestimmt ist und hierzu jeder seinen Teil beiträgt, damit das Ganze gut und rechtzeitig getan wird. Sollte dieser Mensch nicht besser nach dem anderen Weg suchen, der sich erfahrungsgemäß in vielen Betrieben als allein richtig erwiesen hat? Der einsichtsvolle Menschentyp in Werkstatt, Büro oder Zeichensaal kümmert sich nicht um die Kleinigkeiten des um ihn herum anfallenden Arbeitsgeschehens. Er verrichtet nach einer klar erkannten Richtung seinen Pflichtenkreis. Befindet er sich in leitender Stellung, so hat er Mitarbeiter, auf die er sich verlassen kann und muß. Jeder dieser Mitarbeiter ist für sein kleines spezielles Aufgabengebiet voll verantwortlich. Abgesehen von der Feststellung, wie sich die verschiedenartigen Menschen im Betrieb geben und beweisen, würde der zuerst geschilderte Typ eine Sünde gegen den Geist der Unternehmensgemeinschaft begehen. Die Achtung vor der Arbeit und der Leistung des Mitmenschen ist untrennbar mit der Haltung verbunden, sich nicht in alles einzumischen und nicht im Arbeitsgebiet des anderen herumzuwirtschaften. Dabei wird niemand auf den sagenhaften grünen Zweig kommen. Eher wird er bald für eine Budekur reif werden, weil er versagte. Wer alles machen will, wird schließlich gar nichts machen!
JHB, Mannheim

Unsere JUBILARE

ANDREAS DENNHÖFER, 50 JAHRE MITARBEITER



Am 1. Juli 1956 waren 50 Jahre vergangen, seit Andreas Dennhöfer aus Nürnberg bei MWM — damals noch bei deren Vorläuferin, der Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Cie. — eintrat. Andreas Dennhöfer, am 14. 2. 1883 in Unterdennenbach bei Nürnberg geboren, leitete zunächst im Mannheimer Stammhaus die Abteilung KO, d. h. die Angebots- und Werbeabteilung. Sein ausgesprochener Sinn für das Erkennen von Bedarfsfällen des Verkaufes und seine Verhandlungsgewandtheit führten schon bald dazu, ihm die Leitung eines Verkaufsbüros zu übertragen. Von 1912 bis 1933 stand er dem VB Nürnberg vor, baute es zu einer gut berufenen Außenstelle der MWM aus und trug einen bedeutenden Kundenkreis an MWM heran. Am 1. Januar 1934 machte sich Andreas Dennhöfer selbständig und übernahm zugleich die MWM-Generalvertretung für den Bezirk Nürnberg. Durch außerordentliche Regsamkeit und tiefe Sachkenntnisse erwussten geschäftliche Erfolge; sie wurden vom guten Ruf der Persö-

lichkeit Andreas Dennhöfers und seiner Firma getragen, was schließlich dem immer breiter werdenden Bezieherkreis von MWM-Motoren in Franken das Bewußtsein der unbedingten Solidität gegeben hat. Andreas Dennhöfer hat den Motoren-Werken im Laufe eines halben Jahrhunderts viel gegeben. Er hat sein ganzes technisches Wissen und kaufmännisches Können, gestützt auf vorbildlich geradlinige und korrekte Lebenshaltung, dem Werk zur Verfügung gestellt. In guten und auch in schweren Zeiten hielt er MWM die Treue. Die Ehrungen, die ihm vom Vorstand, der Verkaufsführung und von seinen vielen Mannheimer Mitarbeitern am 1. Juli zuteil geworden sind, würdigen das ganze Lebenswerk eines Mannes, der mit uns allen stets innerlich verbunden war und es geblieben ist. Wir hoffen, daß Andreas Dennhöfer noch viele Jahre der Rüstigkeit und innerster Berufsbefriedigung beschieden sind.

25 DIENSTJAHRE



Knorr-Bremse GmbH.
Volmarstein

W. WESTERMANN
19. 7. 56
Schlosser



Motoren-Werke
Mannheim A. G.

W. CONZELMANN
28. 8. 56
Werkmeister



IN MEMORIAM

MAX SEIPEL

PROKURIST DER KNORR-BREMSE A. G.

Aus dem Dämmerlicht des Berliner Krematoriums, in dem am 7. Juli gegen Mittag eine stattliche Trauergemeinde Abschied nahm von Max Seipel, leuchteten die lebensvollen Farben schöner Blumengewinde. Viele Knorrianer, zahlreiche Werkspensionäre aus dem Osten sowie eine Delegation der Turngemeinde Berlin erwiesen dem Dahingegangenen die letzte Ehre.

Das Leben Max Seipels war reich an Arbeit, aber auch an Erfolgen. Er lebte nach dem Leitsatz: Ich dien. Kurz vor Vollendung des 78. Lebensjahres legte er, immer noch tätig, Winkelmaß und Zirkel aus der Hand. Max Seipel starb an einer kurzen, aber schweren Krankheit in einem Tempelhofer Krankenhaus.

Der Verstorbene war ein echter Schlesier. Von Siemens wurde er 1913 in die Knorr-Bremse A.G. berufen, um hier in der Abteilung II als Konstrukteur zu wirken. In vorbildlicher Treue hat er unserem Unternehmen gedient und seine ganze Schaffenskraft für die ihm gestellten konstruktiven Aufgaben unermüdet eingesetzt. Hohes Pflichtbewußtsein und unbedingte Zuverlässigkeit zeichneten ihn im höchsten Maße aus.

Seipel befaßte sich in der Abteilung II mit der Weiterent-

wicklung von Druckluft-Bremsausrüstungen für Straßenbahnen, für Stadtschnellbahnen, mit dem Ausbau von Sandstreuvorrichtungen, von Druckluftläutewerken und Türschließe- und Türschließvorrichtungen sowie mit dem Bau von Druckluftbetriebsvorrichtungen für elektrische Lokomotiven. Glänzend hat er es verstanden, seine Mitarbeiter für die jeweilige Aufgabe zu begeistern.

Mit dem für den Ingenieur besonders ausgeprägten Berufsethos, dem Lüge und leerer Schein bei der unerbilligten Objektivität der Technik wesensfremd sind, behielt Seipel stets das Wohl und Wehe seiner Mitarbeiter im Auge. Seine Hilfsbereitschaft war sprichwörtlich und beruhte auf der Achtung der Person. Dies kam besonders zum Ausdruck nach dem Zusammenbruch 1945. Damals hielt er unserer alten Knorr-Bremse die Treue, obwohl ihm verlockende Angebote von dem besetzten Lichtenberger Werk gemacht worden waren.

Der Verstorbene war ein gütiger Mensch von vornehmer und schlichter Gesinnung und von ausgeprägtem Gerechtigkeitssinn. Sein Name bleibt mit der Knorr-Bremse A.G. für immer verbunden. Alle, die ihn kannten, werden ihm ein stetes Andenken bewahren.
Prof. Leibrock, Berlin



„Fräulein, bitte schreiben Sie!“

Das ist eine Aufforderung, wie sie zu jeder Stunde des Tages millionenfach überall in den Büros der Welt zu hören ist. „Fräulein, bitte schreiben Sie...“ ertönt es auch bei uns in München, Mannheim, Berlin und Volmarstein, mal lauter, mal leiser, mal freundlich, mal barsch, je nachdem, wie der Chef gerade in Stimmung ist. Und das Fräulein spitzt den Bleistift und dann die Ohren und schreibt, schreibt, schreibt. Wußten Sie schon, lieber Herr Kollege, daß es heute in der Bundesrepublik über 200 000 Sekretärinnen und Stenotypistinnen gibt? Das ist zwar lange nicht der größte Teil des Heeres der 5 Millionen berufstätigen Bundesrepublikanerinnen, aber doch ein recht wichtiger Teil! Wenn Sie nicht glauben, wie wichtig die Sekretärin ist, dann fragen Sie nur mal einen Chef, dessen rechte Hand gerade in Urlaub gegangen ist! Aber sind Sie vorsichtig dabei, denn es könnte sein, daß er nicht gerade bester Laune ist, denn er findet natürlich während der Abwesenheit seiner Perle überhaupt nichts mehr.

Keine Vertreterin weiß so Bescheid wie seine richtige „rechte Hand“. Er kann nicht mehr im gewohnten Tempo diktieren und muß alles dreimal wiederholen. Er bekommt die Post erst zur Unterschrift, wenn er gerade am Abend zur Tür heraus will. Seinen Nachmittagskaffee, den sie so meisterhaft filtert, schmeckt beim Ersatz-Fräulein wie Ersatz. Es ist ein Kreuz, und er fühlt sich als halber Mensch, bis sie endlich wieder da ist und er somit seine gewohnte Ordnung im Büro hat.

Natürlich sagt er nicht, wenn sie braun gebrannt vom Urlaub zurückkommt: „Ach Fräulein Meier, ich hab’ Sie schon so sehr vermisst! Es ist wirklich schön, daß Sie wieder da sind – man merkt es doch sehr, wenn einem die beste Mitarbeiterin fehlt!“ Nein, das sagt er nicht, denn dann wäre er ja kein Mann. Er sagt in den meisten Fällen: „Sie haben’s vielleicht gut gehabt! Ich möchte auch mal so alles stehen und liegen lassen und einfach abhauen!“ Und dann wird er mit mißmutiger Gebärde auf das Chaos auf seinem Schreibtisch weisen und erwarten, daß sie sich mit einem Hechtsprung wieder in die Arbeit stürzt.

Im Film allerdings und im Roman sieht das alles wieder ganz anders aus. Dann heißt die Sekretärin „Dany“ oder „Gaby“ oder „Daisy“. Der Chef ist eine Seele und ein Bild von einem Mann, und sie hat eine Figur wie ein Mannequin und ein Lächeln wie die Mona Lisa. Das Büro sieht aus wie eine Bar, und selbstverständlich nimmt man oft und gern zwischendurch einen Drink. Wenn die blonde Schlange an der elfenbeinfarbenen Schreibmaschine eine kleine Seite DIN A 5 getippt hat, dann nimmt er ihr Alabasterhändchen in seine große, braune, sehnige Männer-

hand, streichelt sie, ach so zart, und sagt: „Dieses kleine Händchen, es ist fürwahr zu Besserem geschaffen als zu solch schönem Geschäft!“ Worauf sie zart errötet und sich an ihrem Zopf zu schaffen macht.

Ab und zu klingelt dann auch mal das Telefon, und das Blondchen flötet zuckersüß: „Ich bedaure, der Herr Generaldirektor ist gerade jetzt sehr beschäftigt.“ Was ja denn auch stimmen mag...

Kurz und gut, das von der Traumfabrik und der Literatur geschaffene Bild der Sekretärin ist vielfach so verlogen kitschig, daß manche Sekretärin liebend gern den Regisseur oder Autor durch ihre Bleistiftspitzmaschine drehen möchte...

Indessen, der Beruf der Sekretärin entbehrt auch nicht ganz der Farbe – nur ist diese eben nicht von Technicolor. Der Beruf der Sekretärin ist – mit nüchternen Worten gesagt – einer der idealen Frauenberufe unserer Zeit. In ihm verbindet sich oft recht verantwortungsvolle Bürotätigkeit mit dem natürlichen Sorgebedürfnis der Frau für den Mann. Außerdem sind gerade die Frauen im Büro gottlob Verteidigerinnen der scheinbar so zwecklosen kleinen Dinge, jener Dinge, die erst den Arbeitsraum zu einem lebendigen Raum machen und ihm eine Atmosphäre geben, in der man atmen kann. Die frischen Blumen auf dem Tisch des Chefs und das freundliche Lächeln, auch wenn er knurrt, sind für die gute Sekretärin genau so selbstverständlich wie die Pünktlichkeit aufs Klingelzeichen hin, die genaue Kenntnis des Terminkalenders und absolute Verschwiegenheit.

Die Frau bleibt im Beruf stets mehr Mensch als der Mann – die Sekretärin ist ein schönes Beispiel dafür.

