

WIR

VERLAGSORT MÜNCHEN
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE

von den Werken der Knorr-Bremse



ENGELHARD

Er hat
gemäß den Prüfungsbestimmungen die

FACHARBEITERPRÜFUNG

im Fertigkeitsteil sehr gut
im Kenntnisteil sehr gut

bestanden und auf Grund des Ergebnisses der Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer diesen Facharbeiterbrief erhalten.

Hagen (Westf.), den 26. 9. 1953

SÜDWESTFÄLISCHE
INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
ZU HAGEN



[Signature]

24 | APRIL 1957





MWM



24

APRIL 1957

UNSER TITELBILD

Volmarsteiner Lehrlinge beim Unterricht am Isothermos-Achslager.

Seite INHALT:

- 3 Das 50 000. KE-Ventil verließ unser Münchner Werk
- 4 Große Pläne mit kleinem Motor
- 5 Ergänzungswahlen zum Aufsichtsrat der Knorr-Bremse AG. und GmbH. Was ist eine Holding-Gesellschaft?
- 6 Der neue Revolver-Kopier-Automat von Hasse & Wrede
- 8 Der „Betriebs-Pappritz“
- 10 Was geht mich die Normung an?
- 11 Tagung der Betriebsräte und ihrer Stellvertreter
- 12 München-Verona in 2½ Stunden?
- 13 Vorbereitungen für die Verkehrssicherheitswoche
In der Kürze liegt die Würze
- 14 In memoriam Dr. Werner Hilpert
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Kleiner Umzug im großen Werk

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLIEGUNG:

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

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kastner & Callway
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon: 44 83 07

Blumen der Hoffnung ...

Es war ein Sonntag im März. Dunkel lastete der Himmel über der Lüneburger Heide. Es regnete, und ein kalter Wind wehte. In diesem Unwetter bewegte sich eine lange Fahrzeugkolonne durch die nasse Heide: Omnibusse, Personenwagen, Motorräder, Mopeds mit jungen Menschen. Aber keine fröhlichen Gesichter und kein lärmendes Gehabe. Alle merkwürdig ernst und still.

„Wohin geht denn die Reise?“ ruft ein neugieriger Bauer. „Nach Bergen-Belsen, zu Anne Frank,“ kommt die Antwort durch Regen und Wind. Der Bauer begreift. Er hat davon gehört. Im Radio hieß es, daß Tausende von Jugendlichen aus Norddeutschland sich aufmachen wollten, um Blumen ans Grab der Anne Frank zu bringen. Ganz freiwillig, ganz ohne Befehl ...

Wer Anne Frank war, weiß heute die ganze Welt. Sie weiß es aus dem Tagebuch. Sie hörte im Funk vom Leben und Sterben des kleinen Judenmädchens. Sie sah auf der Bühne das erschütternde Spiel.

Wir standen kürzlich erst vor dem schmalen Haus in der Prinsengracht zu Amsterdam. Dort mußte das junge Mädchen mit ihren Eltern und einer befreundeten Familie jahrelang in freiwilliger Gefangenschaft leben. In ständiger Furcht vor der Verhaftung. Den Himmel und die Sonne sah sie nur durch den winzigen Spalt des Dachfensters. Der Hunger und die Leiden des zu engen Beisammenseins auf kleinem Raum zehrten an den Nerven der eingeschlossenen Erwachsenen und ließ sie gegeneinander hadern. Das junge Mädchen aber, das die Chronik dieser un menschlichen Zeit niederschrieb, wurde trotz allem ein liebender Mensch. Als die kleine Anne Frank diese höchste Stufe erreicht hatte, wurde sie verhaftet und verschleppt ... ihr kurzes Leben ist gepreßt in die Seiten ihres Tagebuches.

Nun ist Anne Frank lebendig geworden. Sie ist auferstanden. Sie ist wirklich auferstanden, denn sie ist in unseren Gedanken. Eines der sehr seltenen Wunder hat sich ereignet: ein Buch, der Bericht eines Kindes, ist bis zum Gewissen der Welt vorgedrungen. Die sonst so bequeme Welt hat dieses unbequeme Buch nicht beiseite gelegt, sondern es gelesen. 300 000 Exemplare wurden bislang allein in Deutschland verkauft ...

Die Worte eines Kindes vermögen also doch noch, die Welt zu bewegen!

Die freiwillig niedergelegten Blumen auf den Gräbern von Bergen-Belsen gehören zu den menschlichsten Zeichen einer Zeit, die von den sogenannten harten Realitäten bestimmt wird. Wir dürfen in aller Demut stolz darauf sein, daß es junge Menschen unseres Volkes sind, in deren Herzen die Worte der kleinen Anne Frank Wurzeln geschlagen haben. Glücklicherweise dürfen wir sein, daß sich diese Tagebuch-Worte in Frühlingsblumen verwandelt haben, in Blumen der Hoffnung. Es ist, als ob das kindlich-rührende Wort der Anne Frank „Ich glaube an das Gute im Menschen“ von einer neuen Generation, die mit reinen Händen vor den großen Gräbern steht, gläubig aufgenommen und übernommen wurde. So geht von dem Werk der Frühvollendeten eine geheimnisvolle Macht aus, die unsere Herzen bewegt und unruhig macht. Größeres aber kann von keinem Buch, von keinem Kunstwerk ausgehen.



Das 50000. KE-Ventil verließ unser Münchner Werk

Vor kurzem wurde im Werk München das 50 000. KE-Ventil fertiggestellt. Der Eisenbahnzug der damit ausgerüsteten Ventile wäre 600 km lang, was der Strecke Berlin-München entspricht!

Die meisten unserer Kollegen haben eine ungefähre Vorstellung davon, was ein KE-Ventil ist, und unsere Zeitschrift brachte bereits einige Male genaue Beschreibungen und technische Daten dieses Ventils. Darum sollen heute einmal die Probleme und Sorgen der Abteilungen „Montage“ und „Prüfstände“ etwas erörtert werden.

Zuvor ein kurzer Rückblick:

Nach dem Kriege sah die Zukunft für uns im Bremsenbau nicht gerade rosig aus; das Ausland hatte uns während unserer Kriegs- und Nachkriegsnot überflügelt. Der Direktion der Knorr-Bremse war eines klar: wollte man den internationalen Anschluß wieder erreichen, so mußte etwas Neues geschaffen werden – und zwar so schnell wie möglich.

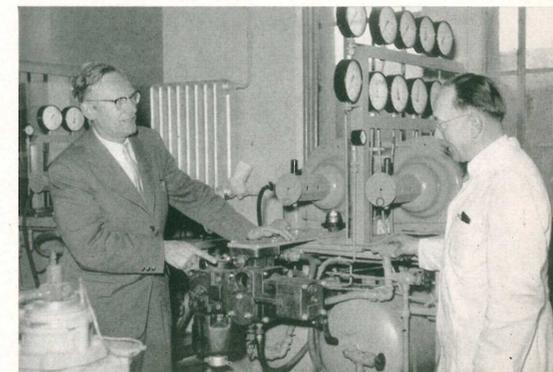
Erfahrungsgemäß dauert die Entwicklung einer neuen Bremse in guten Zeiten viele Jahre, weil die Versuche an den langen Zügen unter den verschiedensten Bedingungen sehr zeitraubend sind. Trotz der Ungunst der damaligen Verhältnisse wurde das KE-Ventil in kürzester Zeit entwickelt und bestand alle Prüfungen ausgezeichnet.

Mit den ersten Bestellungen Anfang 1954, die so spontan einsetzten, wie das bei der Einführung der Hik- oder KK-Bremse nicht der Fall war, wurde die Fertigung vor schwere Probleme gestellt. Das ältere Hik-Ventil lief in der Fertigung zwar noch weiter, doch schon nach drei Monaten stieg die Forderung nach KE-Ventilen von 160 auf 750 Stück und im nächsten Monat sogar auf 1000 Stück. Dies hatte zur Folge, daß wir, um die Termine einigermaßen sicher erfüllen zu können, in der Montage nach neuen Prinzipien suchen mußten.

Wir hatten die Ventile bisher einzeln an Montageböcken zusammengebaut. Dieser Weg mußte grundlegend geändert werden, denn die Platzverhältnisse waren beschränkt. So blieb unserer Betriebsleitung nur die schnellste Projektierung eines Fließbandes übrig.

Manch einem, der uns besucht, scheint die Form der Anlage recht sonderbar: Längs des Raumes liegt ein schmales Montagegleis, auf dem kleine Wägelchen laufen. Es sind etwa 50 Stück. Am Anfang dieser Schmalspurbahn, mit der auch große Kinder gerne spielen würden, werden die Wägelchen mit den nackten Ventilkörpern (ohne „Einge-weide“) beladen. Sie wandern auf der Schienenbahn entlang. Mit preßluftbetriebenen Handbohrmaschinen werden zahlreiche Stiftschrauben eingesetzt. Von seitlich gelegenen, kleineren Montagebahnen kommen die verschiedensten vormontierten und vorgeprüften Unterbaugruppen heran. Sie werden dem Ventilkörper eingefügt: Absperrorgane, Füllventile, Relaisventile, Zugartwechsel und vollständige membranbewehrte Steuerkammern wachsen unter den Händen der Fließbandmonteure in den Ventilkörper

Eines der 50000 KE-Ventile, komplettiert zu einem KEs-Steuerapparat, am Einzelprüfstand



hinein. Von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz vervollkommen sich das Bild... Schließlich liegt das fertige Ventil, wie wir es aus früheren Veröffentlichungen kennen, auf seinem Transportwagen. Diese Methode der Teilmontage und Vorprüfung einzelner, in sich geschlossener Unterapparate erleichtert die Gesamtmontage sehr. Fehler werden frühzeitig erkannt und beseitigt, so daß sie den weiteren Lebensweg bis zur Verkaufsstelle nicht mehr belasten.

So, wie man das von Explosionsmotoren gewohnt ist, die man nach der Fertigmontage einem Probelauf unterzieht, werden diese KE-Ventile – erstmalig in der Bremstechnik – an sogenannte „Einlaufprüfstände“ gehängt. An ihnen werden sie automatisch etwa hundertmal gebremst und gelöst, während der Monteur sie wie ein Barbier von allen Seiten einseift, um etwaige Undichtheiten zu erkennen. So, wie die Ventile mit leicht dirigierbaren Hebezeugen zu diesen Einlaufständen schweben, werden sie nun auf eine rechtwinklig verlaufende Rollbahn gesetzt. Das leere Transportwägelchen läuft im Gefälle der darunterliegenden Rücklaufbahn zum Anfangspunkt des Bandes zurück und wird dort von einem Greifer nach oben befördert, sobald ein Platz frei geworden ist.

Auf der Rollbahn wandert unser Ventil in den neuen, mit schalldämpfenden Platten ausgekleideten und blinksauber mit Berolon-Fußbodenbelag versehenen Diagrammraum. Hier stehen 9 Einzelprüfstände, an denen jedes Ventil wirklich auf Herz und Nieren geprüft wird. Es werden an ihnen – wie am Menschen ein Elektrokardiogramm, Blut-senkung und dergleichen – zahlreiche Untersuchungen vorgenommen und auf rotlinigen Diagrammblättern automatisch festgehalten. Hier zeigt sich jede Abweichung von der vorgeschriebenen Norm.

Ventil und Diagrammblatt erhalten fortlaufende Nummern, und drei Jahre lang wird diese Personalbeschreibung, dieser Steckbrief des Ventils, nach Überprüfungen beim Abnahmebeamten im Werk verwahrt.

Nun beginnt für das geprüfte Ventil der „Ernst des Lebens“. Auf einer unteren Etage der Rollbahn verläßt es Vaterhaus und Schule. Für den ersten Gang bis zum Eisenbahnwagen, den es einmal durch Jahrzehnte hindurch zu betreten und zu sichern hat, wird es nochmals mit einer schützenden Umkleidung versehen. Ein zweietagiger Transportwagen bringt die Ventile gruppenweise zum Versand.

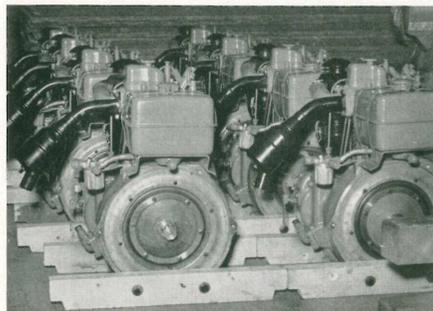
Früher wurden die Steuerventile für diesen Abschied noch schön blau-grau angestrichen. Unsere KE-Ventile sehen glänzend schwarz aus. Diese Farbe verdanken sie einem neuartigen Oberflächen-Rostschutz, den sie im Fertigungsgang bekommen: dem „Bondern“. (Wir berichteten darüber ausführlich in Heft 15, Seite 6.)

Durch diese sorgfältig durchdachte Bandfertigung, automatische Schönheitspflege und Musterungskommission ist nun das 50 000. Ventil hindurchgeschleust worden. – Jeder der neuen rotbraunen Güterwagen, von denen besonders die gedeckten mit den silberglänzenden Aluminium-Lüftungsklappen ins Auge fallen, trägt ein KE-Ventil, – doch nicht nur bei der Deutschen Bundesbahn, in allen Ländern des europäischen Kontinents begegnen wir heute unseren Kindern! Auch an den komfortablen Reisezugwagen laufen die KE-Ventile, – an diesen anspruchsvolleren Fahrzeugen für höchste Geschwindigkeiten – ergänzt durch Druckübersetzer, Gleitschutzeinrichtungen und geschwindigkeitsabhängige Regler, die das Optimale aus der Bremse herausholen.

Schulz, München

Große Pläne mit *kleinem* Motor

Wer in letzter Zeit einmal in den Prüfstand der Südbremse gekommen ist, mußte – falls es sich um einen aufmerksamen Besucher gehandelt hat – aufgehört haben: zwischen das tiefe, ruhige Brummen der laufenden Motoren mischt sich seit kurzem ein höheres, hastigeres Geräusch. Und hat sich unser Besucher dann etwas umgesehen, wird er einen kleinen Dieselmotor entdeckt haben. Es ist der AKD 9.



Es ist noch gar nicht so lange her, daß der erste Motor dieser Type bei der Südbremse gebaut wird – und doch sind jetzt immerhin schon über 200 Stück gefertigt worden, und es werden täglich mehr. Der AKD 9 wird nun serienmäßig hergestellt: drei neue Abteilungen – 85, 86, 87 – übernehmen diese Aufgabe. Der serienmäßige Anlauf des Boxermotors BAKD 9 erfolgt in einigen Monaten.

Es ist verständlich, daß solch kleiner, luftgekühlter Motor sehr „materialintensiv“ ist, d. h. die Materialkosten übersteigen bei weitem die Fertigungskosten. Aus diesem Grunde ist es wichtig, ihn so wirtschaftlich wie möglich herzustellen. Durch die Anlage von Fertigungsstraßen mit z. T. bestückten, halbautomatischen Maschinen will man dieses Ziel erreichen. So wird es möglich sein, durch geringfügige Veränderungen an den Maschinen beide Gehäuse auf derselben Straße zu bearbeiten. Es wurden bereits drei Einzeckmaschinen bestellt, die so konstruiert sind, daß sie auch in eine vollautomatische Transfer-Straße eingebaut werden können. Über den Einsatz von weiteren Sondermaschinen macht man sich bei der Südbremse z. Zt. Gedanken.

Ebenso muß auch die Herstellung der anderen Teile weitgehend rationalisiert werden. Und schließlich will man auch die Montage-Arbeiten am Fließband vornehmen. Nach Anlauf der Produktion sollen bis zu 400 Motoren im Monat fertiggestellt werden.

Man hat also noch viel vor mit dem kleinen Motor.

H. Steigerwald, München

Ergänzungswahlen

zum Aufsichtsrat der Knorr-Bremse AG. und Knorr-Bremse GmbH.

Durch den Tod des stellvertretenden Aufsichtsrats-Vorsitzenden der Knorr-Bremse AG. und der Knorr-Bremse GmbH., Herrn Dr. Rothe, war es notwendig geworden, den dezimierten Aufsichtsrat der beiden Gesellschaften wieder zu vervollständigen. Zu diesem Zweck und mit dem alleinigen Tagesordnungspunkt „Zuwahl zum Aufsichtsrat“ fanden daher am 5. April in den Räumen der Knorr-Bremse AG. Zentralverwaltung in München eine außerordentliche

Hauptversammlung der Knorr-Bremse AG. und eine außerordentliche Gesellschafterversammlung der Knorr-Bremse GmbH. statt.

Bei den Wahlen wurde einstimmig Herr Dr. jur. Theo Kreuz in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Dr. Kreuz ist seit Jahren als Rechtsbeistand der Knorr-Bremse AG. tätig und als solcher mit den Belangen der Konzerngesellschaften bestens vertraut.

Der neu konstituierte Aufsichtsrat der beiden Firmen setzt sich wie folgt zusammen:

Knorr-Bremse AG.

Fritz Gröning, Vorsitz.
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Dr. Otto Waldschmidt
Fritz Feierabend
Eduard Scherer

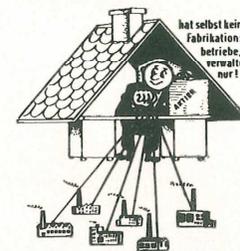
Knorr-Bremse GmbH.

Fritz Gröning, Vorsitz.
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Dr. Otto Waldschmidt
Karl Vohmann
Wilhelm Enge.

In einer allgemeinen Sitzung referierten die Mitglieder des Vorstandes und der Geschäftsführung der beiden Firmen über ihre Arbeitsgebiete und gaben einen Überblick über Ablauf und Ergebnis der vergangenen Jahre. In Aufsichtsratssitzungen wurden die Abschlüsse der letz-

ten Jahre besprochen und dem Aufsichtsrat zur Festlegung vorgelegt. Über diese Abschlüsse und die damit zusammenhängenden Fragen werden wir in einem gesonderten Artikel berichten, wenn die Aktionäre und Gesellschafter darüber befunden haben. Sch.

Was ist eine HOLDING-GESellschaft?



Verwaltungsform für verzweigten Anteilbesitz an Industrie- und Handelsunternehmen. W/B

Die Knorr-Bremse A.G. wird vielfach als eine „Holding-Gesellschaft“ bezeichnet. – Das ist jedoch nur bedingt richtig, denn die Knorr-Bremse A.G. ist ihrer Natur nach eine Fabrikationsgesellschaft.

Eine Holding-Gesellschaft, auch Dach-, Verbund-, Mutter- oder Ober-Gesellschaft genannt, besitzt zum Unterschied zu anderen Unternehmungsformen der Wirtschaft grundsätzlich keine eigenen Fabrikationsbetriebe. Ihre Aufgabe beschränkt sich einzig und allein auf die

Verwaltung des Besitzes von Beteiligungen an anderen Unternehmen. Der Begriff „Holding“ kommt aus dem Englischen (to hold = halten). Eine Holding-Gesellschaft „hält“ die Beteiligungen, produziert aber nicht selbst. Selbst bei geringem Kapital kann der Einfluß einer Gesellschaft sehr groß sein, da bereits der Besitz von 51% des Kapitals

einer Aktien-Gesellschaft genügen, um einen entscheidenden Einfluß auszuüben...

Die erste Holding-Gesellschaft der Bundesrepublik wurde im Jahre 1952 in der Montanwirtschaft (Kohle, Eisen und Stahl) gegründet. Die von den Alliierten nach 1945 verbotene Verbundwirtschaft zwischen Kohle und Eisen sollte dadurch zum Teil wieder neu ermöglicht werden.



KNORR-BREMSEN AUCH IN SÜDAMERIKA

18 dieser vierachsigen Bodenteilerer laufen seit 1955 in Bolivien bei der Corporación Minera de Bolivia, La Paz, Lieferwerk: Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenbau A.-G., Werk Bochum.

Der neue Revolver-Kopier-Automat

Bei der Knorr-Bremse, Werk Volmarstein, wurde der erste einer Reihe neuer „Revolver-Kopier-Automaten“ in Betrieb genommen, die von der Firma Hasse & Wrede im Hinblick darauf entwickelt wurden, Werkstücke mit großem Durchmesser in besonders wirtschaftlicher Weise herzustellen. Diese Maschinen sind in der Lage, Werkstücke während des automatischen Ablaufs eines einzigen Arbeitsprogramms, also ohne umzuspannen, mit acht verschiedenen Werkzeugen nach acht verschiedenen Schablonen zu bearbeiten, wobei immer zwei Werkzeuge gleichzeitig und unabhängig voneinander arbeiten können. Das Ergebnis ist, daß sowohl die Gesamtschnittzeit, d. h. die Dauer, während der die Drehstähle schneiden, vermindert als auch – und das im besonderen Maße – die sogenannten Nebenzeiten, d. i. der Zeitaufwand für das Einspannen des Werkstücks und für das Schalten und die Leerläufe der Maschine, herabgesetzt werden konnten.

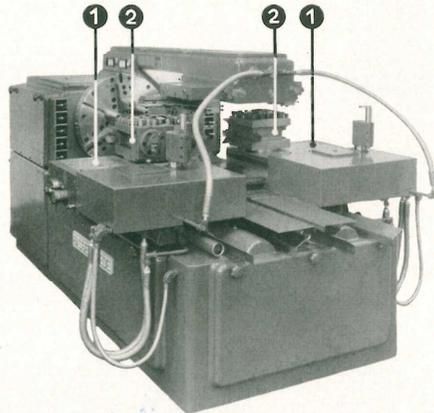


Bild 1 1 Kopiereinrichtung, 2 Revolverkopf

Bild 1 zeigt eine Gesamtansicht der neuen Maschinentype. Auf einem kräftig ausgebildeten Maschinenunterteil gleiten auf parallelen Führungen zwei Schlitten. Sie sind jeweils mit einer Kopiereinrichtung (1) ausgerüstet, die mit Drucköl betrieben wird und unabhängig von der anderen arbeitet. Mit den bisher verwendeten hydraulischen Kopiereinrichtungen konnten lediglich Werkstücke mit verhältnismäßig kleinem Durchmesser bearbeitet werden. Dieser Mangel, der in der Wirkungsweise begründet ist, wurde bei der neuen Maschine durch die Wahl eines sonst nicht üblichen Kopiersystems vermieden, so daß der Drehdurchmesser nur noch von den Abmessungen der Gesamtmaschine bestimmt wird.

Jede Kopiereinrichtung ist mit einem Revolverkopf (2) ausgerüstet, der das Einspannen von 4 Werkzeugen gestattet. Die Revolverköpfe werden automatisch geschwenkt und in der Arbeitsstellung mit einer Stirnverzahnung gerastet. Gemäß den vier Werkzeugen je Revolverkopf ist, wie **Bild 2** zeigt, je Maschinenseite eine Möglichkeit zum Einspannen

von 4 Schablonen (3) vorgesehen. Während des Vorschubs der Schlitten wird jede Schablonengruppe von einem Fühler (4) abgetastet, der seine Kopiereinrichtung so steuert, daß die Werkzeuge eine Bahn beschreiben, die der Kontur der gerade abgetasteten Schablone entspricht. Weil die verschiedenen Schablonen übereinander angeordnet sind,

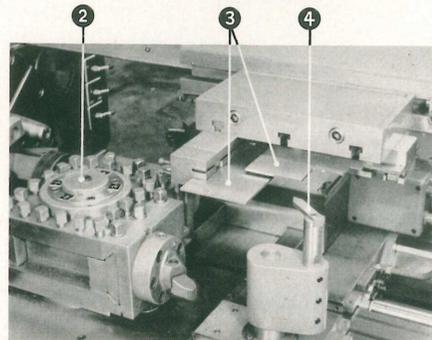


Bild 2 2 Revolverkopf, 3 Einstellmöglichkeit, 4 Fühler

kann die wirksame Höhe des Fühlers (4) während des Umschwenkens des Revolverkopfs (2) verändert werden, um so mit einem Wechsel des Drehmeißels auch die Schablone zu wechseln.

Die Arbeitsspindel wird von einem Elektromotor über ein Zahnradgetriebe angetrieben, das mit elektromagnetischen Lamellenkupplungen ausgerüstet ist, so daß zu jedem Werkzeug auch eine passende Drehzahl automatisch eingeschaltet werden kann. Ebenso ist auch für den Vorschub der beiden Schlitten je ein gesonderter Elektromotor und ein mit Elektrokupplungen versehenes, automatisch schaltbares Getriebe vorhanden.

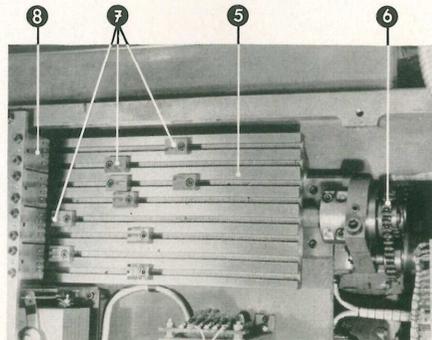


Bild 3 5 Steuernockenplatte, 6 Kettentrieb, 7 Nocken, 8 Schalter

Die Steuerung der Maschine übernimmt eine Steuernockenplatte, Bild 3 (5), die über einen Kettentrieb (6) ebenfalls von dem Vorschubgetriebe angetrieben wird. Auf der Steuernockenplatte sind eine Anzahl Nocken (7) geschraubt, die beim Vorrücken der Platte nacheinander Schalter (8) betätigen. Diese Schalter geben nun Impulse für die verschiedenen Operationen der Maschine, z. B. Ein- und Ausschalten der Kopiereinrichtungen, Umschalten auf eine andere Vorschubgeschwindigkeit der Schlitten, Rücklauf der Schlitten u. a.

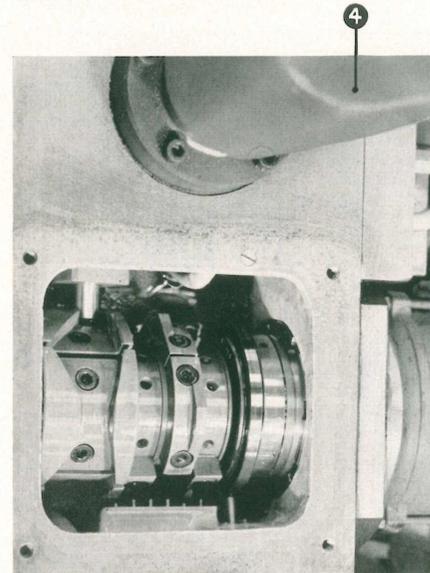


Bild 4

Bild 4 zeigt als weiteres Steuerelement eine Steuerrommel, die zusammen mit dem Revolverkopf geschwenkt wird und die gewissermaßen die Verbindung zwischen Steuernockenplatte (5) und Revolverkopf (2) herstellt. Außerdem wird mit Hilfe dieser Steuerrommel die vorher bereits erwähnte Höhenverstellung des Fühlers vorgenommen. Durch Aufklappen eines Deckels wird eine Schalttafel, **Bild 5** (9), freigelegt, an der die Drehzahl der Arbeitsspindel und die Vorschubgeschwindigkeiten vorgewählt werden können. Außerdem können mit Hilfe der oberen beiden Druckknopfrehen (10) die Bewegungen der Maschine außerhalb des automatischen Arbeitsablaufes einzeln gesteuert werden.

Ist die Maschine für ein bestimmtes Werkstück fertig eingerichtet, so wird der Deckel über der Schalttafel (9) geschlossen. Ein Arbeitsprogramm kann nun etwa in folgender Weise ablaufen: Das Werkstück wird mit einem Kran in das Futter (11) gehängt und durch Betätigen des Schalters (12) hydraulisch gespannt. Danach wird mit dem Schalter (13) der Einschaltimpuls gegeben. Die das Futter (11) tragende Arbeitsspindel beginnt sich mit einer an der Schalttafel vorgewählten Tourenzahl zu drehen, die Schlitten und auch die Steuernockenplatten (5) beginnen den Vorschub im Eilgang. Kurz bevor die Drehstähle mit dem

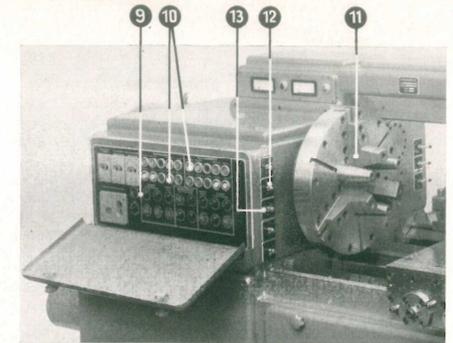
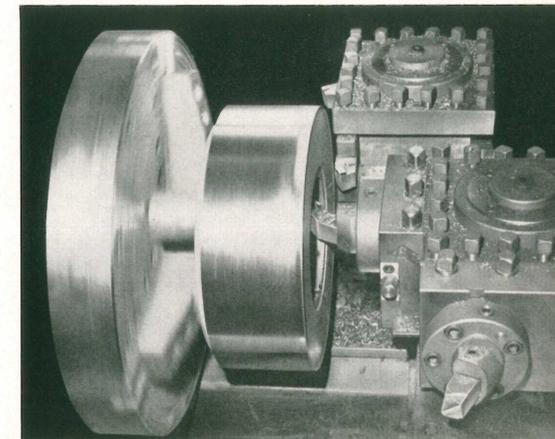


Bild 5 9 Schalttafel, 10 Druckknopfrehen, 11 Futter, 12 Schalter, 13 Schaltnocken

Schnitt beginnen, schalten Nocken (7) die beiden Schlitten von Eilgang auf eine gewählte Arbeitsgeschwindigkeit um. Die beiden Fühler haben inzwischen eine ihrer Schablonen erreicht und steuern die Kopiereinrichtung so, daß die Drehmeißel dem Werkstück eine Form geben, wie die Kontur der Schablonen es angibt. Haben die ersten beiden Werkzeuge ihren Schnitt beendet, so veranlaßt ein anderer Nocken (7), daß Schlitten und Steuernockenplatten in ihre Ausgangsstellung zurückkehren, wo die Revolverköpfe automatisch geschwenkt und die Fühler auf eine andere Schablone eingestellt werden. Die beiden Schlitten beginnen ihren zweiten Lauf. Hat das letzte Werkzeug seine Arbeit beendet, so eilen die Schlitten in die Ausgangsstellung zurück, schwenken die Revolverköpfe so, daß die ersten beiden Drehstähle wieder in Bereitschaft stehen, und die Maschine setzt sich selbstständig still. Das Werkstück kann gewechselt werden.

G. Lichtenauer, Berlin

Ausschnitt des neuen Revolver-Kopier-Automaten



DER BETRIEBS-PAPPRITZ



Sydney, 22. März

Brentano zeigt seine lange Unterhose

Bundesaußenminister von Brentano, der sich gegenwärtig in Australien befindet, wurde am Freitag bei einer Pressekonferenz in Sydney nach seiner Meinung über das „Buch der Etikette“ befragt. Brentano erwiderte, auch in Deutschland würden dumme Bücher geschrieben. Auf die weitere Frage, ob deutsche Diplomaten in Australien keine langen Unterhosen tragen sollten, entgegnete der Minister: „Doch.“ Er trage selbst lange Unterhosen. Zum Beweis zog er sein Hosenbein hoch. (dpa)

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Es hat sich langsam von Bonn bis zu uns nach München, Berlin, Mannheim und Volmarstein herumgesprochen, daß man sich besser benehmen muß. So haben sich denn einige, in gutem Benehmen besonders erfahrene Damen und Herren unseres Unternehmens zusammengesetzt und den „Betriebs-Pappritz“ geschrieben – gewissermaßen ein Handbuch für gutes Benehmen im Betrieb. Die Zeitschrift „WIR von den Werken der Knorr-Bremse“ vermittelt Ihnen diesen eminent wichtigen Wissensstoff gratis. Sie wollen daraus ersehen, daß wir wirklich stets bestrebt sind, aktuell zu sein. – Alsdann, beginnen wir mit dem ersten Kapitel:



Was trägt der feine Mann im Betrieb?

Sie hörten bereits aus berufenem Munde, daß der feine Mann – besonders auf festlichen Gesellschaften – keine langen Unterhosen trägt. Da nun während der Arbeitszeit – mit Ausnahme von wichtigen Sitzungen seitens des Betriebsrates oder des Vorstandes – bei uns keine festlichen Gesellschaften

stattfinden, darf der feine Mann lange Unterhosen tragen. Das ist eine wichtige Feststellung!

Was darf der feine Mann bei uns im Betrieb noch außer der langen Unterhose tragen? Alles, was er will – bis auf den Frack, den Smoking und den Badeanzug. Wenn ein Gießer im weißen Frackhemd mit Schleife erscheint, darf er es natürlich, denn wir leben in einer Demokratie – aber fein ist es darum noch lange nicht, genau so wenig, wie wenn bei Hasse & Wrede in Berlin der Direktor in Krachledernen mit Stutzen Besucher empfangen würde. Alles, wo es hinpaßt. Lange Unterhosen jedoch sind – und das verdient festgehalten zu werden – bei unseren männlichen Betriebsangehörigen erlaubt.



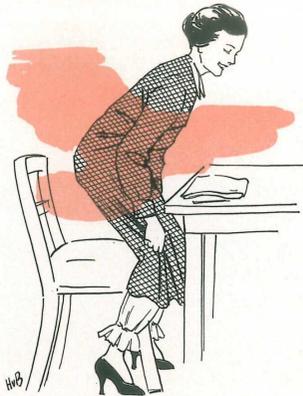
Was aber trägt die feine Dame im Betrieb?

Sie trägt möglichst keine langen Unterhosen, denn die schauen unter dem Kleid hervor, und dies irritiert die Chefs beim Diktat. Auch treten dann die männlichen Kollegen aus Versehen mal drauf und stolpern. Dann steigt die Unfallquote im Betrieb wieder enorm. Wenn nun aber eine Betriebsdame im Winter friert, wie ist es dann mit einer langen Unterhose? Fürwahr, das ist eine heikle Frage! Wir haben lange darüber nachgedacht und sind, besonders mit Rücksicht auf die Münchner Verwaltungsdamen, zu dem Entschluß gekommen, daß sie darf.

Nachdem wir somit eine Frage geklärt haben, die den Namen Pappritz weit über die Grenzen der Bundesrepublik bekanntgemacht hat, wenden wir uns jetzt betriebsinternerem Dingen zu:

Wie benimmt sich der feine Chef?

Zuerst einmal kommt er, nachdem alle Büroangehörigen früh ausgiebig Kaffee getrunken, die Morgenzeitung gelesen und die Neuigkeiten ausgetauscht haben – also nicht zu früh – ins Büro.



Wenn er dann schließlich kommt, sollte er in der heitersten Laune sein. Er wird zuerst einmal jedemann im Vor- und Nebenzimmer allerfreundlichst begrüßen, einige Zigarettenlängen munter plaudern und sich dann für den Rest des Tages in seinem Zimmer unsichtbar machen. Wenn er allerdings ein sehr feiner Chef ist, lädt er seine Mitarbeiter aus den Vor- und Nebenzimmern nachmittags zum Tee mit nicht zu wenig Kuchen ein.

Ein feiner Chef schreit natürlich niemals. Auch nicht, wenn seine Sekretärin sich in einem Brief über zehnmal vertippt. Er übersieht auch die Löcher, die durch das Radieren entstanden sind, selbst wenn sie so groß sein sollten, daß er die Nase durchstecken kann. Ein feiner Chef ist stets höflich, und besonders dann, wenn es sich um Fragen einer Gehaltsaufbesserung von Mitarbeitern handelt. Und wenn er ein wirklich feiner Chef ist, dann bewilligt er das gewünschte Gehalt nicht nur, sondern gibt von sich selbst noch etwas dazu. Noch besser läßt er es gar nicht erst zu einem Gehaltswunsch kommen – er liest seinem Untergebenen so etwas schon von den Augen ab.

Der feine Chef bemerkt sofort jede Veränderung an seinen Damen, die deren Schönheit noch wirkungsvoller zur Geltung bringt – ob es sich nun um eine Kaltwelle, einen neuen Pulli oder ein Ringlein handelt. Er äußert seine Anerkennung durch kleine, spitze Schreie des Entzückens.

Der feine Chef ist außerordentlich galant. Sobald sich eine Betriebsdame – ob es ein Lehrling oder eine Betriebsrätin ist, spielt dabei gar keine Rolle – seinem Schreibtisch nähert, schnell er wie von der Tarantel gestochen aus seinem Lehnstuhl empor, grüßt sie mit angenehmer Stimme und in der anmutigsten Gebärde und führt sie zu einem Ruheplatz. Wenn er mit

einer Betriebsdame ein Gespräch beginnt, so wird er ihr stets zu erst einige Komplimente über ihr nettes Aussehen machen, dann weltgewandt von modischen Dingen und Kochrezepten plaudern und sodann langsam auf die nüchternen Geschäfte zu reden kommen. Es ist selbstverständlich, daß der feine Chef in Gegenwart von Betriebsdamen weder raucht noch gähnt noch sich sonst irgendwie gehen läßt. Er wird immer eine edle Haltung an den Tag legen. Dazu gehört es auch, daß der feine Chef stets gepflegt gekleidet ist. Die lange Unterhose gehört dazu. Jedoch muß sie sitzsaum von Socken bedeckt sein, so daß sie den Augen der Damen verborgen bleibt...



Der feine Chef ist auch ansonsten ein feiner und ritterlicher Mann: Wann auch immer einer seiner Mitarbeiter etwas zu besorgen hat, z. B. Fräulein Theres Ohrenbichl einen Kinderzwieback für ihr Jüngstes oder Herr Ehrlich ein Fläschchen Pepsin-Wein zur Stärkung, so stellt er jederzeit seinen Wagen zur Verfügung und geht lieber selbst zu Fuß nach Hause. Summa summarum: ein feiner Chef hat nur Pflichten und fast keine Rechte.

Nachdem dieses Kapitel niedergeschrieben wurde, wandten sich einige Chefs an uns mit dem Wunsche, doch auch etwas über das folgende Thema zu schreiben:

Wie benimmt sich der feine Mitarbeiter im Betrieb?

Der feine Mitarbeiter sollte auf jeden Fall mindestens eine halbe Stunde vor seinem Vorgesetzten am Arbeitsplatz sein. Der feine Mitarbeiter hat zwar, wie jeder Mensch, einen Mund, aber er macht nur Gebrauch von ihm, wenn es gilt, seinem Vorgesetzten zuzustimmen.

Er arbeitet schweigend und heftig. Auf seinem Gesicht liegt stets ein sonniges Lächeln. Dieses Lächeln soll zeigen, daß er mit sich, seiner Arbeit und seinem Chef ganz außerordentlich zufrieden ist, und daß er sich wirklich wohlfühlt. Der feine Mitarbeiter weiß auch, daß Vorgesetzte Launen haben, die sie meistens nach unten weiterzugeben pflegen. Also trägt der feine Mitarbeiter diese Launen mit Engelsgeduld, ja, geradezu mit Wollust. Selbstverständlich kommt er niemals zu spät, denn es könnte ja doch sein, daß der Vorgesetzte einmal pünktlich käme und dann gerade von ihm etwas wissen wollte.

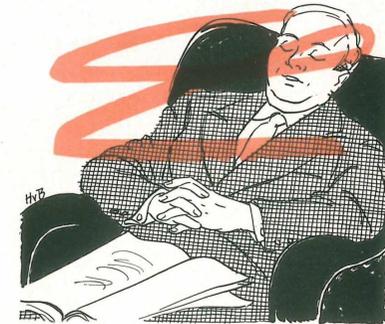
Am Montag aber ist der feine Mitarbeiter besonders pünktlich. Dadurch will er zeigen, wie gern er wieder nach zwei Tagen Müßiggang und Langerweile zur interessanten Arbeit zurückkehrt. Gerade am Montag Morgen pflegt das Lächeln des feinen Mitarbeiters am strahlendsten zu sein, denn den ganzen Sonntag über hat sich in ihm die Vorfreude auf die endlich am Montag wieder beginnende Arbeit angesammelt. Übrigens ist der feine Mitarbeiter natürlich nie krank. Er geht stets rechtzeitig zum Arzt. Selbstverständlich nicht etwa während der Arbeitszeit – so etwas erschiene ihm geradezu sündhaft –, sondern immer nach Dienst oder am Samstag. Er setzt seine ganze Ehre darin, am Ende des Jahres keinen einzigen Fehltag geholt zu haben. Wenn er aber wirklich einmal krank sein muß, so nimmt er rechtzeitig vorher seinen Jahresurlaub.

Wenn der feine Mitarbeiter mal mit irgend etwas im Betrieb nicht zufrieden sein sollte – aber eigentlich kommt solches bei ihm ja nie vor –, so verbirgt er seinen Grimm in seinem Busen oder vertraut sich in wohlgesetzten, ruhigen Worten seinem Vorgesetzten an. Keinesfalls aber erörtert er eine ihm grimde Angelegenheit mit seinen Kollegen. Er haßt nämlich wie die Pest jede unnütze Rederei und besonders auch negative Kritik an Personen, die nicht anwesend sind. Falls sich Betriebsdamen wirklich einmal soweit vergessen und in seinem Beisein über ihre Vorgesetzten vom Leder ziehen, so ergreift er mannhaft die Partei des Abwesenden



und singt laut das Lob des Beschuldigten. Wenn alles nichts hilft, bringt er notfalls die Klatschenden mit roher Gewalt zum Schweigen.

Der feine Mitarbeiter nutzt natürlich die Abwesenheit des Vorgesetzten in keiner Weise aus. Ganz im Gegenteil – er setzt, während der Vorgesetzte das verdiente Nickerchen nach dem Essen hält oder sich mit anderen Vorgesetzten bei Kaffee und Zigaretten in Sitzungen verschleißt oder sich bei der wohlverdienten Kur befindet, seine Ehre darein, daß alles bestens funktioniert und keine Arbeit unerledigt bleibt. Der feine Mit-



arbeiter braucht im Grunde genommen nicht die persönliche Anwesenheit des Chefs. Er tut seine Arbeit so korrekt, als ob dessen Adlerauge stets mahnend auf ihm ruhen würde. Der feine Mitarbeiter ist auch immer da, wenn er gebraucht wird: samstags oder sonntags – solches schert ihn wenig. So macht er freudig Überstunden und vergißt dann jedesmal, sie aufzuschreiben, denn es ist ihm selbstredend nie um den schönsten Mammon zu tun, sondern immer nur um das Wohlgefallen seiner Oberen. Daß er Maschinen und Arbeitszeug, das man ihm anvertraut, wie seine eigenen Kinder liebt, versteht sich bei solch einer Einstellung eigentlich von selbst. Der feine Mitarbeiter pflegt alle jene großen und kleinen Dinge, die ihm seine Firma in Hut gibt, aufs beste. Geht trotz der liebevollen Behandlung mal etwas entzwei, dann wird er den Schaden aus eigener Tasche ersetzen.

Ja, so sollte der wirklich feine Mitarbeiter sein... Doch damit wären wir eigentlich noch lange nicht am Ende, denn natürlich steht in unserem „Betriebs-Pappritz“, der Anleitung zum feineren Leben im Betrieb, noch viel, viel mehr Wissenswertes. Aber die Schriftleitung ist halt etwas beschränkt – im Raum beschränkt natürlich! – und so mag für heute genug gepappritzt sein. Wir hoffen, daß die geistige Kost nicht überpapprizt war – wem's wirklich zu scharf gewürzt war, der möge in der Kantine auf Kosten der braven Tante Pappritz einen heben. Prösterchen! Auf den guten Ton, auf das feine Benehmen, auf alle wirklich feinen Leute im Auswärtigen Amt – und in den Werken der Knorr-Bremse!

WAS GEHT MICH DIE NORMUNG AN?

In der Zeitschrift „DIN-Mitteilungen“ fanden wir die nachstehenden interessanten Ausführungen:

Erfolgreiche Zusammenarbeit von Normenabteilung und Lagerverwaltung

Eine Frankfurter Firma des Apparatebaues mit viel Einzelanfertigung hat einen nachweisbaren bedeutenden Rationalisierungserfolg dadurch erreicht, daß sie die Normenabteilung mit der Lagerverwaltung eng zusammenarbeiten läßt. Das Konstruktionsbüro wird dadurch von ihm fremden Dispositionsaufgaben entlastet, und die technischen Erfahrungen der Normenabteilung werden für die Lagerverwaltung nutzbar gemacht.

1. Beispiel: Bestellkontrolle

Von zwei Teilen, die ursprünglich nur für einen einzelnen Kundenauftrag benötigt und bestellt wurden, blieben infolge mehrlieferung und konstruktionsänderung öfters einige übrig. Vielfach werden in Fabriken solche Teile entweder gleich verschrottet oder auf Lager genommen, ohne daß die disponierenden Stellen nach einigen Monaten noch wissen, daß sie verfügbar sind. Erst bei der nächsten Inventur fallen sie wieder auf, womit noch nicht gesagt ist, daß dann über ihre Verwertung entschieden wird.

Aus diesem Grunde hatte die Geschäftsleitung die Bestellabteilung angewiesen, daß ab November 1954 alle Bedarfsmeldungen für Auftragsmaterial vor Bestellung durch den Einkauf erst der Normenabteilung vorzulegen sind. Infolge der engen Zusammenarbeit mit dem Lager ist die Normenabteilung in der Lage, die Verwendung übriggebliebener oder vorrätiger Teile vorzuschlagen. Die durch die Regelung eingesparte Summe betrug in der Zeit von November 1954 bis Dezember 1955: 40 796 DM.



Der Normenfeind

2. Beispiel: Lagerbereinigung

Am 1. Januar 1955 wurde für 14 275 Lagerfächer fachmäßiges Material geführt. Eine genaue Überprüfung aller Fächer hat ergeben, daß in der Zeit vom 1. 1. 1955 bis zum 31. 12. 1955 insgesamt 964 Fächer gelöscht werden konnten. Es handelt sich hierbei besonders um Teile, die jahrelang keinen Abgang aufzuweisen hatten. Der Wert der gelöschten Fächer beläuft sich auf 51 194 DM. Zu einem Erfahrungsaustausch ist die Normenabteilung der Frankfurter Firma gern bereit.

Kennst Du die Normen?

1. Was besagt DIN-1912?
2. Was heißt „gal Cd 3“?
3. Gibt es eine Norm für Schmiedetoleranzen?
4. Was besagt DIN-267?
5. Ist ISA-„f 8“ eine Fest- oder Laufsitztoleranz?
6. Was bedeutet „>|“?
7. Was bedeutet „<|“?
8. Nach welcher Vorschrift müssen Maße ohne Toleranzangabe gefertigt werden?
9. Wie groß dürfen Abweichungen von Form, Lage und Lauf an einem Werkstück sein?
10. Was besagt das Schraubenwerkstoff-Kennzeichen „8 G“?

Antworten: 1. Schweißnähte-Simultanbild; 2. nach DIN 5960; galvanisch verkadmte; Schichtstärke 3 My; 3. ja; DIN 7523-24; 4. Techn. Lieferbedingungen für Schrauben und Muttern; 5. Laufsitz-Toleranz; 6. Kehlnäht durchlaufend geschweißt; 7. V-Näht mit Kapplage gegenseitig geschweißt; 8. DIN 7168 (sogenannte Feinmetalltoleranz); 9. innerhalb des gesamten Bereiches der Toleranz; 10. Ziffer=80 kg Mindestzugfestigkeit; Buchstabe G=Dehnung (12%).



Welches Erzeugnis aus dem DIN-Beuth-Vertrieb ist das?

Tagung der Betriebsräte und ihrer Stellvertreter

sämtlicher Konzernwerke vom 26. bis 28. März 1957 in Berlin

Die Leitung der Tagung lag in den Händen des Vorsitzenden des Dreierausschusses, des Kollegen Dell. Anwesend waren die Herren:

- Dell und Schmitt (Motorenwerke Mannheim)
- Scherer und Edenhofer (Südbremse München)
- Vohmann und Weinrich (KB Volmarstein)
- Stolzenburg und Eckert (KB München)
- Borsdorf und Riewe (Hasse & Wrede, Berlin)
- Labahn und Blume (Kübler, Berlin)
- Albrecht und Feierabend (AG, Berlin)
- Zeitweilig: Herr Direktor Vielmetter

Die vom Dreierausschuß aufgestellte Tagesordnung mußte in der Reihenfolge geändert werden, da Herr Direktor Vielmetter schon einen Tag früher, als vorgesehen, an der Tagung teilnahm.

Tagesordnung:

1. Aussprache über den Wandergesellen-Austausch innerhalb des Konzerns.
2. Soziale Fragen.
3. Bericht des Herrn Direktor Vielmetter.
4. Verlesung des Protokolls der letzten Tagung am 26. und 27. September 1956 in München.
5. Bericht des Dreier-Ausschusses über seine Sitzungen.
6. Berichte der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke und Aussprache.
7. Verschiedenes.

Der erste Punkt der Tagesordnung brachte eine rege Diskussion über das Problem des Wandergesellen-Austausches. Vom Dreierausschuß wurden Vereinbarungen ausgearbeitet, die als Richtschnur dienen sollen. Es wurde empfohlen, an diesem Austausch auch die Kaufmannsgehilfen teilnehmen zu lassen. Herrn Direktor Vielmetter wurde ein Exposé zugeleitet, um seine Stellungnahme bei dieser Tagung zu erfahren. Bei Punkt 2 der Tagesordnung „Soziale Fragen“ wurde erneut die Altersversorgung angesprochen und festgestellt, daß bei der Firma Kübler, Berlin, noch immer eine derartige Einrichtung nicht vorhanden ist. Man beschloß, darüber nochmals mit Herrn Direktor Vielmetter zu verhandeln.

In der Frage der Kinderversicherung konnte noch keine grundsätzliche Änderung bezüglich der Durchführung der Transporte, getrennt nach Geschlechtern, erreicht werden. Man befaßte sich auch mit dem Gedanken, die Kinder während ihres Aufenthaltes im Kinderheim durch eine pädagogische Kraft unterrichten zu lassen, um ihre Schulkenntnisse dadurch nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Hierüber gingen die Meinungen zum Teil auseinander, und man will die Entscheidung darüber Frau von Bandemer überlassen.

Die weiteren Erörterungen über diesen Punkt wurden durch das Erscheinen des Herrn Direktors Vielmetter unterbrochen. Er ging zunächst gleich auf das Problem des Wandergesellen-Austausches ein und fand den Gedanken grundsätzlich gut.

Auf die Geschäftslage übergehend bezeichnete Herr Direktor Vielmetter das vergangene Jahr als das beste in bezug auf Umsatz und Beschäftigung. Er verlas eine Zusammenstellung von Zahlen, die einen Überblick über die finanzielle Lage, die Höhe der Investitionen und die Zahl der Beschäftigten gaben.

Die über die einzelnen Werke gemachten Ausführungen wurden mit großem Interesse aufgenommen. An diese Ausführungen schloß sich eine längere Diskussion an, in deren Verlauf Herr Direktor Vielmetter verschiedene Fragen vorgelegt wurden, die einer Klärung bedurften. So z. B. die Altersversorgung bei der Firma Kübler. Herr Direktor Vielmetter will in dieser Hinsicht etwas tun, doch hält er den

Zeitpunkt noch nicht für gegeben. Kollege Dell dankte Herrn Direktor Vielmetter für seine Ausführungen. Nachdem Herr Vielmetter die Versammlung wieder verlassen hatte, kehrte man zur eigentlichen Tagesordnung zurück. Zu Punkt 5 der Tagesordnung gab Kollege Dell einen Bericht über die letzten Sitzungen des Dreierausschusses. An diesen schlossen sich die Berichte der Betriebsratsvorsitzenden über die einzelnen Werke an, aus denen zu entnehmen war, daß im allgemeinen die Geschäftslage zufriedenstellend ist.

Unter Punkt 7 „Verschiedenes“ wurden einige gewerkschaftliche Probleme angeschnitten und diskutiert. Damit fand die Tagung ihren Abschluß. – Die nächste Tagung wurde auf den 24./25. September 1957 in Volmarstein festgelegt.

Durch die Bemühungen Berliner Kollegen wurde es ermöglicht, am darauffolgenden Tage eine Stadtrundfahrt durch Berlin, einschließlich des Ostsektors, zu machen. Auch die Besichtigung der Borsig-Werke, in denen ein neues Verfahren zur Herstellung von Stahlröhren gezeigt wurde, fand bei allen Kollegen größtes Interesse – nicht zuletzt deshalb, weil die meisten Teilnehmer Techniker waren.

Mit dem Gefühl, bei dieser Tagung durch gemeinsame Arbeit zwischen Direktion und Betriebsräten das Wohl der gesamten Werke gefördert zu haben, nahm man von Berlin wieder Abschied. Eckert, Schriftführer



Vom 7. 2. bis 16. 2. fand in Amsterdam eine Automobil-Ausstellung statt. Unsere holländische Vertretung, die Firma N. V. vorheen Ruhaak & Co., zeigte auf ihrem Stand unser Modell einer lastabhängigen Bremsanlage.

(Über dieses Modell, das auch auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt/M. gezeigt wurde, berichteten wir ausführlich in Heft 15, S. 4.)

Wie uns die Fa. Ruhaak mitteilte, zeigten die Besucher ein reges Interesse für dieses Modell. Selbstverständlich versäumten auch die Vertreter der Kundendienststellen, Anhängerfabriken, Garagen und Wagenbesitzer selbst nicht die Gelegenheit, sich auf diese anschauliche Weise über die Bremsvorgänge informieren zu lassen. – Über den großartigen Erfolg berichtete die holländische Fachpresse ausführlich.

MÜNCHEN-VERONA in 2 1/2 Stunden?

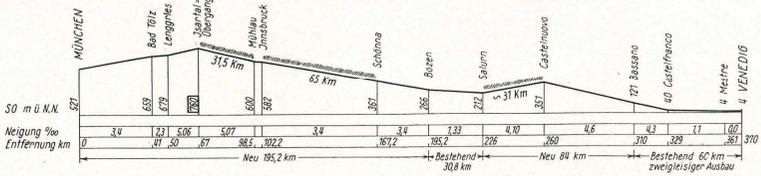
Neues Projekt der Deutschen Bundesbahn



Geplante Trassenführung München-Verona (Rechts: Projekt Dr. Dressler)

Als auf dem Bahngelände der Großmarkthalle München ein Zöllner die Plombe des Südtiroler Wagens löste, war der Wagen genau 30 Stunden unterwegs. Vor einigen Jahren dauerte die Fahrt der Güterzüge mit ihrer leicht verderblichen Fracht noch 2 1/2 Stunden länger. Die Verkürzung der Fahrzeit ist das Ergebnis langer Verhandlungen der beteiligten Länder und das Verdienst des Brennerkomitees. Wesentliche Verbesserungen sind aber nun nicht mehr zu erwarten. Die optimale Leistung der Brennerstrecke mit ihren großen Steigungen ist erreicht. Es ist deshalb gar nicht erstaunlich, daß vor einiger Zeit in Innsbruck die Ergebnisse einer Studie über eine sogenannte Flachbahn München-Verona diskutiert wurden, die den Transport von Massengütern und Personen mit einer Geschwindigkeit von über 200 Stundenkilometern vorsieht. Das Projekt wurde von dem Eisenbahnfachmann Dr. August Dressler ausgearbeitet. Bis es allerdings verwirklicht werden kann, werden noch einige Jahre vergehen. Der Bahnbau würde immerhin rund 500 Millionen DM kosten. Wesentlich aber ist, daß sich in Deutschland Eisenbahner darüber Gedanken machen, wie man den Schienenverkehr rationalisieren und modernisieren kann, um die Kunden von der Straße wieder zurückzugewinnen. Der Weg indes wird teuer sein und auch mühsam... Die künftige Bahnstrecke soll nicht mehr über die Alpen, sondern, wie es für eine Flachbahn nicht anders sein kann, durch die Alpen geführt werden. Der Bau des langen Tunnels durch den Montblanc zeigt, daß man die Scheu vor derartigen Planungen aufgegeben hat. Wie seit Jahrzehnten bilden die Gotthardbahn und die Brennerbahn noch immer die Hauptübergänge des Alpenmassivs. Die Gotthardbahn bewältigt dabei im wesentlichen den Verkehr zwischen den westdeutschen und den norditalienischen Industriegebieten, die Brennerbahn Mittel-, Nord- und Ostdeutschland mit den Zentren in Nord-, Mittel- und Südtalien. Knotenpunkte sind hier München und Verona. Es liegt also nahe, Wege zu suchen, die die Leistung einer „Brennerbahn“ verbessern können. Die als klassisch anzusehende Bauweise aller Alpenbahnen, die die Gebirgsbarrieren mit großen Steigungen und

Neigungen, mit scharfen Krümmungen und künstlichen Verlängerungen der Fahrstrecken überwinden, muß als überholt angesehen werden; eigentlich eine Selbstverständlichkeit, wenn man berücksichtigt, daß die Planungen unserer Bahnen ja schon über hundert Jahre alt sind. Seit geraumer Zeit nun wird ständig an neuen Plänen gearbeitet, um die beiden Länder diesseits und jenseits der Alpen großzügiger zu verbinden. Alle Pläne haben eins gemeinsam: sie gehen von Tunnels aus, die die Strecke bis zu einer Gesamtlänge von 90 km durch die Berge führen. Der höchste Punkt liegt dann nicht mehr bei 1370 m, sondern bei 580 m – nur etwa 60 m höher als München. Die größte Aussicht auf Durchführung aber hat das Projekt von Dr. Dressler, der die Gesamtplanung darauf abgestellt hat, daß die „neue Flachbahn München-Verona nicht nur Massengüterbahn, sondern auch Schnellbahn sein soll“. Der zulässigen Geschwindigkeit in der Anlage der Bahn sollen keine Grenzen gesetzt werden. Krümmungen von 1000 m Halbmesser sind das mindeste, und schienenngleiche Kreuzungen mit Straßen und Wegen wird es bei dieser Bahn nicht geben. Kunstbauten von beachtlichen Ausmaßen werden garantieren, daß selbst die Kurven im 150-Kilometer-Tempo durchfahren werden können. Auch wie man diese Supertunnels bauen will, weiß man schon genau: Man wird zahlreiche Schrägschächte in die Berge bohren, um das Abbruchmaterial wegschaffen zu können. Später sollen dann die Schachtanlagen für Belüftung, Entwässerung und Streckensicherung der Tunnels dienen. Vermutlich wird einmal die Linienführung München-Bad Tölz-Fall-Innsbruck-Bozen-Verona den Vorzug erhalten, was eine Wegverkürzung von rund 100 km ausmacht. Die technischen Voraussetzungen der künftigen Bahn würden eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h gestatten. Der Personenverkehr könnte also mit einer Fahrzeit München-Verona von etwas mehr als zwei Stunden rechnen... Angenommen nun, man würde auch an den Ausbau der Strecken Verona-Rom-Palermo und München-Hamburg, München-Berlin gehen, würde die Bahn sehr wahrscheinlich den Großteil des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien absorbieren – die Straße würde mit einem Schläge als Konkurrenz ausfallen, schon allein, weil hier die Schnelligkeit triumphiert. Das Projekt führt zwangsläufig durch drei Staatsgebiete; es soll den Norden und den Süden Europas einander näher bringen. So betrachtet, wäre es ein europäisches Projekt. Auch der Nutzen der Bahn wäre im besten Sinne europäisch. Davon ausgehend hoffen die Eisenbahntechniker, daß auch die Baukosten europäisch finanziert würden. Sie verteilen sich ohnehin auf zehn Jahre... Eins jedoch steht fest: Was geschehen muß, um die Schienenwege zu modernisieren, weiß man auch bei der Bundesbahn selbst – nämlich die Leistung verbessern, ohne dabei die Sicherheit zu verringern. Wird dieses Ziel erreicht, beginnt vielleicht ein völlig neues Zeitalter des Schienenverkehrs. Alfred Karbe



Längenschnitt des Flachbahntunnel-Projektes München-Verona

In der Kürze liegt die Würze!

Für alle Steno-Schreiber und die, die es werden wollen

Handwritten notes in German, likely a stenographic exercise or a collection of short phrases.

(„Das Beste aus Reader's Digest“)

Im Kampf gegen die menschliche Unzulänglichkeit

VORBEREITUNGEN FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITSWOCHE 1957

Die diesjährige Verkehrssicherheitswoche wird vom 30. 5. bis 5. 6. im Bundesgebiet einschließlich West-Berlin durchgeführt. Sie steht unter der Schirmherrschaft des Bundesministers für Verkehr. An der Verkehrssicherheitswoche werden sich in diesem Jahr in besonderem Umfang auch die Betriebe beteiligen, zumal Wegunfälle und Unfälle auf Arbeitswegen in der Unfallstatistik der gewerblichen Wirtschaft einen immer größeren Raum einnehmen. Da nur rechtzeitige Planung und systematisches Vorgehen den nötigen Erfolg bringen können, hat der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Zentralstelle für Unfallverhütung, ein Nachrichtenblatt mit dem Titel „Was kann man tun?“ herausgegeben, in dem besonders eindringlich die Notwendigkeit der Verkehrssicherheitswoche herausgestellt wird. Weiterhin enthält das Nachrichtenblatt viele Hinweise für die organisatorische Durchführung der Verkehrssicherheitswoche 1957. Danach soll die so wichtige Aufklärungsaktion von den Berufsgenossenschaften in Verbindung mit den anderen gesetzlichen Unfallversicherungsträgern auf dem Sektor Betrieb von den Sicherheitsingenieuren, Unfallvertrauensmännern, Betriebsräten, Technischen Aufsichtsbeamten und Beamten der Gewerbeaufsicht in enger Zusammenarbeit mit Polizei und Berufsschulen durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist z. B. auch geplant, wie in früheren Jahren nicht nur die werkseitigen Fahrzeuge auf ihre verkehrssicheren Einrichtungen zu überprüfen, sondern vor allem auch die vielen Millionen Fahrräder, Mopeds, Motorroller, Motorräder und Kraftwagen der Werksangehörigen. Im Mittelpunkt der Aufklärungsarbeit dieser Verkehrssicherheitswoche steht der Kampf gegen die sechs menschlichen Unzulänglichkeiten, die sich immer wieder als die Hauptunfallursachen gezeigt haben: Gleichgültigkeit, Leichtsinn, Nachlässigkeit, Fahrlässigkeit, Rücksichtslosigkeit, Mangel an Selbstbeherrschung. Neben dem Nachrichtenblatt, das Handreichung für die organisatorische Durchführung sein soll, steht eine Sondernummer der Zeitschrift „Unfallweh“, die vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Zentralstelle für Un-



fallverhütung, herausgegeben wird, zur Verfügung. Durch Wort und Bild wird hier jeder dazu angeregt, einmal zu bedenken, was Sicherheit im Straßenverkehr und was Straßenverkehrsunfälle für ihn, seine Familie, für seinen Betrieb, — ja für die gesamte Wirtschaft bedeuten. Diese Sondernummer ist zugleich ein Appell an jeden Werksangehörigen, das Seine zur Sicherheit im Straßenverkehr durch eigene Vorsicht und umsichtiges Verhalten beizutragen. Außerdem rufen 6 bewährte Unfallverhütungsplakate zu Wachsamkeit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr auf. Als weiteres wirksames Mittel zur Aufklärung dienen Handzettel mit einem Preisaussschreiben, das sich, wie die Erfahrung früherer Jahre beweist, großer Beliebtheit erfreut. Die diesjährige Verkehrssicherheitswoche soll, wie in jedem Jahr, der Höhepunkt der Verkehrssicherheitsarbeit des ganzen Jahres sein.

HELFT UNFÄLLE VERHÜTEN!

HELFT UNFÄLLE VERHÜTEN!

Stilblüten aus alten Eisenbahnakten

„In N. hielt der Zug D 32 gleich nach der Abfahrt nochmals ganz ruckartig. Der Lokführer erklärte mir, daß ihm die Luft entwichen sei.“ „Beim Ausladen auf hiesiger Station kann die Sendung nicht entwendet worden sein, da dieses Geschäft hier stets unter der Leitung eines Beamten besorgt wird.“ „Für einen Unterbeamten mit 7 Köpfen ist es heute schwer, sein Notdurft zu fristen.“ „Seit zwei Jahren schuldet mir der Reichsbahngehilfe Bierdimpl ein Betrag von 8,28 RM. Obwohl ich ihn schon wiederholt aufforderte, die Zahlung zu leisten, hat er seine Schuld nicht bezahlt. Als ich mich das letzte Mal wegen Zahlung an ihn wandte, erwiderte er: Du kannst mich... Ich bitte die verehrliche RBD, mich hierbei unterstützen zu wollen.“ „Die Korbfalsteig war zerbrochen und lief im Wagen herum.“ Aus einem Unfallbericht: „Anscheinend ist die Leiche die Böschung hinaufgeklert und ist hierbei verunglückt.“



Mit Interesse bin ich den verschiedenen Artikeln der Zeitschrift gefolgt, doch mit dem Artikel auf Seite 16, „Weihnachten in England“, bin ich nicht ganz einverstanden. Es wird in dieser netten Erzählung 3mal etwas vom „Mispelzweig“ erwähnt, der der englische Weihnachtsbaum sein soll. Es muß sich hierbei um einen Irrtum handeln, denn der Mispelzweig stammt von einem vorderasiatischen Kernobstbaum, dagegen ist jedoch der Mistelzweig, wie ihn Ihre Zeichnung richtig darstellt, in England verbreitet und zu Weihnachts sehr als „Weihnachtsbaum“ beliebt. Dieser kleine „Stoßfußler des Lesers“ soll nur zeigen, daß die Mispel aus Vorderasien und der Mistelzweig aus England im Grunde doch recht verschiedene Pflanzen sind. Reimund Schmidt, Berlin



OHNE FURCHT UND TADEL

IN MEMORIAM

Dr. Werner Hilpert

„Der frühe Tod unserer Zeit riß am 24. Februar 1957 Staatsminister a. D. Dr. Werner Hilpert, Mitglied des Vorstandes und Präsident der Deutschen Bundesbahn, mitten aus einem arbeitsreichen Leben...“

Diese Nachricht erschütterte nicht nur die 500 000 Männer und Frauen der Deutschen Bundesbahn, sondern darüber hinaus noch viele Menschen bei uns und in aller Welt, denn Dr. Hilpert galt etwas in unserer Welt...

Die Mitteilung von dem plötzlichen Tod eines unserer leitenden Männer – wie oft mußten wir in den letzten Jahren solche Todesanzeigen lesen! – macht uns wieder einmal deutlich, wie fürchtbar schnell sich doch die Reihen jener für den Wiederaufbau Deutschlands verantwortlichen Männer lichten. Lange vor der Zeit, im besten Mannesalter, gehen sie von uns und hinterlassen uns als Erinnerung und Mahnung das Denkmal ihres Lebens.

Hilpert wurde 1897 in Leipzig geboren. Wie so manchem Deutschen war ihm das Schicksal beschieden, von der Schulbank in den Krieg ziehen zu müssen. Wir wissen wenig von seinen Fronterlebnissen, aber wir wissen genau, welchen unauslöschbaren Eindruck das sinnlose Leiden und Sterben auf einen blutjungen Menschen macht. Kommt er auch mit heilem Körper aus dem Trommelfeuer der Materialschlacht, so bleiben doch für immer Wunden in seiner Seele eingegraben. Es gibt Bilder, die in tieferen Schichten des menschlichen Bewußtseins bis zum Tode bleiben: die Bilder von Nahkämpfen mit dem blanken Bajonett, von verblutenden Kameraden, von zerfetzten Pferdeleibern und verkohlten Häusern werden auch die Bilder gewesen sein, die Hilperts junge Augen sehen mußten, und die er fortan mit sich herumtragen mußte.

Als Kind war er in den Krieg gezogen, und als ein stiller, junger Mann kehrte er zurück. Sein Wunsch war es nun, endlich in Ruhe mehr Wissen erwerben können. Er studierte Volkswirtschaft und Wirtschaftsgeschichte und promovierte mit Auszeichnung zum Dr. phil. Früh schon stieß Hilpert zur Zentrums-Partei, denn er war kein Christ des Wortes, sondern einer der Tat, der Aktion. Er glaubte, daß es für die Deutschen nach dem Schock des verlorenen Krieges endlich einen Weg zwischen den extremen Rechts- und Linksparteien geben mußte, den christlichen Weg der Mitte.

Er bekannte sich öffentlich zu seinen Ansichten und versuchte, anderen den nach seiner Meinung richtigen Weg zu zeigen: er wurde Politiker, christlicher Politiker ohne Machthunger. Als Führer der Sächsischen Zentrums-Partei und Vorsitzender der Katholischen Aktion Sachsens kämpfte er mit Wort und Schrift gegen Nazis und Kommunisten. Er sah das Verhängnis kommen, aber er blieb auf seinem Posten, sich ohne Furcht in einer Zeit, die von begeistertem Heil-Schreien erfüllt war, zu seinem damals so unpopulären Glauben bekennend. Hilpert bewies in jenen dunklen Tagen, in denen ein ganzes Volk dem Rassenwahn erlag, eine in Deutschland so sehr seltene Eigenschaft: Zivilcourage.

1933 mußte er alle seine Ämter abgeben. Aber er gab nicht seine Überzeugung auf. Er blieb ihr treu. Und so mußte er

denn auch den Weg gehen wie manch anderer aufrechter Christ, der es ablehnte, den neuen Gott anzubeten: ins Konzentrationslager. 1939 kam er nach Buchenwald. Auch in dieser dunkelsten Zeit deutscher Geschichte blieb Hilpert ein Mensch, ein Christ und ein guter Deutscher. Er gewann sich das Vertrauen seiner Kameraden. Von den Menschen so verschiedener Nationen wie Franzosen, Polen, Russen, Juden, Tschechen, Ukrainern, Jugoslawen, Holländern, Österreichern, Italienern und Spaniern, die in Buchenwald zusammen arbeiteten und litten, wurde er zum Mitglied des internationalen Lagerkomitees gewählt. Hilpert durfte die Stunde der Freiheit erleben.

Wie Hilpert sich nach dem ersten Weltkrieg als junger Mann in sein Studium gestürzt hatte, so ging er jetzt als ein vom Leid gezeichneter, aber nicht zerbrochener, gereifter Mann wieder sogleich an seine Arbeit. Er wurde Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer in Frankfurt. Aber bald trieb ihn seine Überzeugung, die er in Nacht und Nebel des Konzentrationslagers bewahrt hatte, wieder zur Politik. Die große christliche Partei, die CDU, rief ihn. Man brauchte Leute wie ihn. Er folgte. Er ging weiter folgerichtig seinen Weg, den christlichen Weg ohne Haß und ohne Verbitterung. Er führte steil nach oben – und das sind seine Stationen: Landesvorsitzender der CDU Hessens, Stellvertretender Ministerpräsident, Wirtschaftsminister, Finanzminister, Vorsitzender im Finanzausschuß des Länderrates und des Bundesrates...

Die Last der Arbeit und die Bürde der Verantwortung hätte so manchen gesunden, jüngeren Mann zu Boden gedrückt, aber Hilpert trug sie mit jener stillen Gelassenheit, die ihre Kraft aus der klaren, durch nichts getrübbten Quelle seines Glaubens schöpfte. Er diente als christlicher Politiker dem Lande Hessen, solange es ihn benötigte. Anfang 1951, als dort die Koalition zerfiel, schied er aus der hessischen Landesregierung aus.

Im Jahre 1952 ernannte ihn Bundespräsident Heuß zum Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn. Ihr diente er, wie er dem Lande Hessen gedient hatte, mit seiner ganzen Kraft. Er leitete dort die Finanzverwaltung und wurde – so schrieb kürzlich eine große Zeitung – zu einem der glühendsten und geschicktesten Advokaten der Bundesbahn in der Zeit ihrer größten Schwierigkeiten. Er beeinflusste die Lösung wichtigster Lebensfragen der Bundesbahn und damit des deutschen Verkehrs entscheidend.

Am 18. Dezember 1956 erhielt er von Bundespräsident Heuß das Große Verdienstkreuz mit Stern und Schulterband des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Das war die letzte Ehrung, die dem großen Wirtschaftsfachmann, dem Politiker von hohem Ansehen und dem warmherzigen Menschen zuteil werden sollte. Einen Monat nach seinem 60. Geburtstag endete sein Weg. Er wurde mitten aus der Arbeit abberufen. Der Tod legte ihm gnädig die Hand über die klaren, gütig blickenden Augen, die vielleicht schon zuviel vom Leid dieser Welt gesehen hatten.

JUBILÄRE

UNSERER WERKE

50 DIENSTJAHRE

Herr Wilhelm Brink, der am 23.9.1881 geboren ist, trat am 23. April 1907 bei der Knorr-Bremse A.-G. als Monteur ein. Er betreute damals den Einbau der Knorr-Bremse bei den Waggonbau- und Lokomotivbauanstalten des In- und Auslandes. Auf Grund seiner ausgezeichneten Fachkenntnisse und seiner verbindlichen Umgangsweise mit der Kundschaft wurde er später zum Montagemeister befördert. Bis zum heutigen Tag – also über 50 Jahre – ist Herr Wilhelm Brink bei körperlicher Rüstigkeit und geistiger Frische bei uns in Berlin tätig.

40 DIENSTJAHRE



FRANZ VOLLMER 23. 4. 57
Werkmeister

Motoren-Werke Mannheim AG.



25 DIENSTJAHRE



WILHELM FISCHER 6. 3. 57
Masch.-Former

Knorr-Bremse GmbH., Volmarstein



ERNST HEIDELBERG 18. 4. 57
Fräser



RUDOLF KNIPP 19. 4. 57
Lagerverwalter



JOHANN NUFFERT 3. 3. 57
Gruppenführer

Südd. Bremsen AG.



MARIA SCHWANGLER 11. 4. 57
Fakturistin



HEINRICH GROSS 2. 3. 57
Abteilungsleiter

Motoren-Werke Mannheim AG.



JAKOB HOHENAEDL 4. 3. 57
Hilfsarbeiter



HANS GRAAB 26. 3. 57
Schleifer



EMIL SCHWARZ 5. 4. 57
Schlosser

MÜNCHEN *Kleiner Umzug im großen Werk*

NEUES VERWALTUNGSGEBÄUDE WURDE BEZOGEN



„So, Frau Zallermeyer, jetzt haben Sie also den Neubau gesehen. Sehen ja ganz sauber aus, die Räume — aber was meinen Sie, was da zu putzen ist... Bin ja mal gespannt, wie sich Kabilers neuer PVC-Fußboden macht... Daß Sie den bloß gut in Schuß halten, denn Sie wissen ja: wenn was g'schlampert wird, hat meist die Fabrikinspektion schuld!“



„He, Loisl, laß die Kiste stehen und schau dir erst mal die schönen Maderln an! Und Akten schleppen die armen Dinger! Aber das macht nur die Sonne... Wenn's regnen täte, hätten sie sicher 'wichtige Geschäftskorrespondenz' auf der Maschine zu schreiben...“

„Him! Sakra — wieviel Schränke haben die denn bei Knorr's noch? Ist ja wohl schon der achte heute! — Paß auf, Toni: wir werden geknipst! Halt dich gerade und schau nicht so deppert... Fräulein, schicken Sie bitte die Abzüge an die Firma Herlitz! Vergelt's Gott!“



„Ist mir doch gleich aufgefallen, daß das 'K' über der Eingangstür schief steht... was so'n richtiger Werbeleiter ist, dem entgeht eben nicht. — Ach, da kommt ja der Schreibtisch fürs Vorzimmer... Bin mal gespannt, wann man endlich wieder zu 'ner ernsthaften Tätigkeit hier kommt...“



„Ja, sehr schön sind die neuen Räume! Mir als Betriebsrat liegt ja in erster Linie das Wohl unserer Mitarbeiter am Herzen, und da kann ich nur sagen: bei soviel Luft und Licht und Sonne muß das Betriebsklima ja ständig auf „Schön Weiter“ stehen!“



„Wird doch 'ne Menge Staub aufgewirbelt bei so 'nem Umzug! Wie das Auto aussieht! Ideal ist der Parkplatz auch nicht, aber soll ja wohl auch keiner sein... Ich hab' was läuten hören von 'nem Springbrunnen — und 'nem Rosengarten! Macht sich vielleicht ganz gut, wenn unsere ausländischen Geschäftsfreunde zu Besuch kommen...“



„Mei o mei! Faßt doch die Sachen etwas zarter an! Wie soll denn die nächste Generation noch über Knorr-Bremsen Bescheid wissen, wenn ihr so mit den Lehtafeln umgeht! Hoffentlich hat's keiner gesehen... So ein Umzug hinterläßt eben überall seine Spuren...“



„Vorsicht — Stufe! Immer langsam, Fräulein, immer mit der Ruhe! Sie kennen doch das schöne Sprichwort: Eile mit Weile?... Ach, verlaufen haben Sie sich? Ist ja auch gar nicht so einfach, zu wissen, wer wann wohin umzieht!“



„So — noch eine Kiste, und dann geht's an die Brotzeit! Wer arbeitet, muß auch essen — das heißt, eine Maß wäre mir im Augenblick lieber... Übrigens: wie wär's heute abend beim Salvatore? Auf dem Nockherberg gibt's 'gerad' wieder Starkbier! Abgemacht? Mei, dös gibt a Gaudi!“