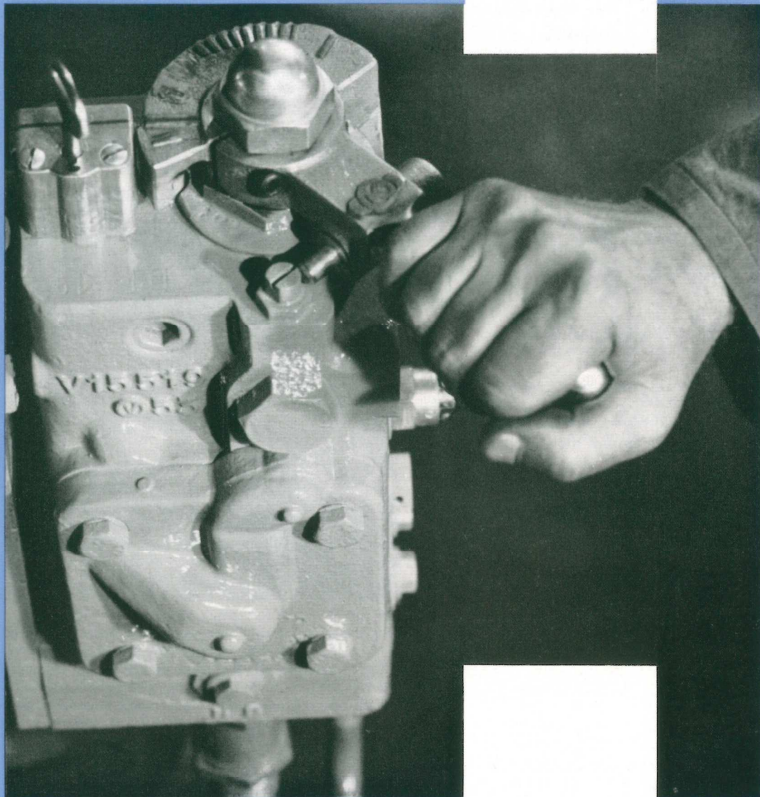


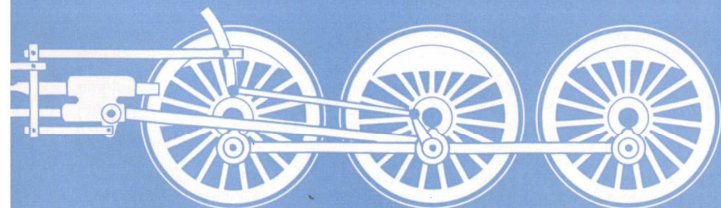
# WIR

VERLAGSORT MÜNCHEN  
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE

## von den Werken der Knorr-Bremse



ENGELHARD



# 27

OKTOBER 1957



**UNSER TITELBILD**

Automatisches Führerbremventil in Lösstellung (Prüfstandaufnahme)

**Seite INHALT:**

- 3 Der 38. Frankfurter Autosalon
- 4 Bisher größte Fachausstellung der Werkzeugmaschinen-Industrie in Hannover
- 5 INTERBAU – Industrieausstellung 1957 in Berlin
- 6 Die KNORR-Vakuum-Bremse
- 8 Über den Weg und die Wandlung des Arbeiters
- 10 Zum 76. Geburtstag von Pablo Picasso
- 11 In der Kürze liegt die Würze
- 12 Augen auf im Straßenverkehr
- 13 Zwei Werkzeugmaschinen für Goa
- 14 Betriebsrats-Tagung in Volmarstein
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Wenn die Koffer wieder auf dem Boden stehen ...

**HERAUSGEBER:**

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

**SCHRIFTLEITUNG:**

Renate Stapf  
München 13, Moosacher Straße 80  
Telefon: 36741

**GRAPHIK:**

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

**DRUCK:**

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

## Die Marionetten?

Ein junger Mann, der die Gunst einer jungen Dame gewinnen möchte, wird sich ihr von seiner besten Seite zeigen. So ihm die Mutter Natur ein angenehmes Äußeres geschenkt hat, ist dies natürlich ein Plus. So er darüber hinaus noch einen gut geschnittenen Anzug trägt und über bestechende Umgangsformen verfügt, ist dies ein doppeltes Plus. So er dann auch noch der Angebeteten seines Herzens Wunsch von den Augen abliest und ihn mit bezaubernder Großzügigkeit erfüllt, steht mit einiger Sicherheit zu erwarten, daß dieser junge Mann – zumindest vorübergehend – die Gunst der jungen Dame gewinnen dürfte ...

Was ist – so möchten wir indiskret fragen – das Geheimnis dieses Erfolges? Wieso kommt der junge Mann so gut an? Nun, hier wirkt wieder einmal gute Werbung Wunder. Das sympathische Gesicht des Jungen ist eine natürliche Werbung, seine gute Kleidung eine werblich-wirkungsvolle Verpackung. Ebenso stellen die bestechenden Umgangsformen eine Art der Werbung dar, die besonders auf Frauen wirkt. Man sieht, daß unser junger Mann nach den Gesetzen der Werbung, die unser aller Leben mehr oder weniger beeinflußt, handelt. Und damit wären wir beim eigentlichen Thema.

Nun ist die Werbung um eine Frau, sofern sie nicht zu stürmisch erfolgt, sondern zart und innig, wie es uns die Minnesänger ja einst vorexerzierten, noch eine menschlich sympathische Art der Werbung. Es gibt aber Werbungen, von denen man das durchaus nicht behaupten kann:

Man geht ins Kino, um den „Leidensweg einer Königin“ mitzuerleben. Man nimmt erwartungsvoll Platz und ist begierig, das liebliche Gesicht der schönen Dulderin in Großaufnahme zu sehen. Was aber muß man statt dessen beinahe eine halbe Stunde über sich ergehen lassen? Kaffee-, Büchsenmilch-, Zigaretten- und Seifenwerbung – eine zumeist ideenloser und langweiliger als die andere. Der Kinobesucher, der im Dunkel des Raumes, zwischen anderen Menschen eingekleidet, fest an seinen Sitz gefesselt ist, wird quasi gezwungen, diese Werbe-Welle über sich hinwegrollen zu lassen, wenn er die Leidensgeschichte seiner Königin erleben will. Natürlich kann er die Augen schließen, wenn es ihn nicht interessiert, daß sich Sonja Ziemann mit der Schönheitsseife der Film-Stars wäscht, aber er kann sich doch nicht, ohne seine Nebenmenschen zu belästigen, die Ohren zuhalten. Er wird also von der Werbung vergewaltigt!

Wenn im Radio der Werbefunk losplärrt, so kann man ihn abstellen. Wenn in der Zeitung die Inserate mit ihrem „billig, billiger, am billigsten kaufen Sie bei K & L!“ oder „Sie werden schlank wie ein Strich durch ANANAS, das neue Schlankheitsmittel!“ locken oder ein auf Hausfrau getrimmter Mannequin mit süßem Augenaufschlag, ein besonders fotogenes Wäschestück in der Hand haltend, behauptet: „So weiß wäscht nur XYZ – ja, das ist das weißeste Weiß meines Lebens!“ so kann man diese Inserate überschlagen – dem Werbefilm aber ist man hilflos ausgeliefert.

Natürlich ist der Mensch auch den Leuchtreklamen auf der Straße und den vollen Schaufenstern ausgeliefert, aber er ist doch nicht so ganz hilflos dagegen. Keine Macht der Welt kann ihn zwingen, die Waren im Schaufenster näher zu betrachten, und in den Laden kann er nur von seinem eigenen Wunsch geführt werden. Allerdings – und das ist das leicht Teuflische an der modernen Werbung – wird der Mensch, ob er es will oder nicht, doch von der Werbung beeinflusst. Es ist wie mit einem bösen Gerücht, von dem immer etwas hängen bleibt. Vieles gelangt in die tieferen Schichten unseres Bewußtseins, ohne daß wir es wollen – ja, ohne daß wir davon überhaupt wissen.

Wir können nicht mit einer Binde vor den Augen durch die Straßen laufen. Wir müssen an den Werbungen vorübergehen und nehmen sie – wenn auch nur für Sekunden – wahr. Diese Sekunden genügen nun mitunter, um eine Werbebotschaft in Form jener abgefeimten und ausgefeilten Schlagworte in uns einsickern zu lassen. Ist aber genug Werbewasser – was nicht gleichbedeutend ist mit klarem, sauberen Quellwasser – in uns eingesickert, so bildet sich ein Tümpel, aus dem bei nächster Gelegenheit Wünsche wie Frösche emporhopsen und quaken. Ja, die Werbung hat die Macht und die Kraft, in uns Wünsche zu wecken! Wenn nun dieser Wunsch durch den Kauf des gewünschten Gegenstandes befriedigt wird, ist alles in bester Ordnung. Wenn dies aber aus Mangel an Kleingeld nicht möglich ist, dann kommen die Nagetiere Unruhe und Unzufriedenheit über uns.

Wir müssen also vor der Beeinflussung durch Wort, Schrift, Ton oder Bild von draußen – von welcher Seite sie auch immer kommen mag – auf der Hut sein und außerdem wachsam gegen uns selbst, gegen unsere Wünsche, Sehnsüchte und Begierden. Jedermann sei seine eigene Selbstkontrolle! Nur so können wir uns behaupten in dieser Welt und von uns behaupten, daß wir unsere Entscheidung selbst treffen – wie es Menschen geziemt, die denken können und die nicht willenlose Marionetten sind, die von unsichtbaren Gewalten an den Drähten gezogen werden ...



**IN FRANKFURT:**

## Der 38. Frankfurter Autosalon – großartiger als je zuvor!

Natürlich war auch diesmal wieder die Knorr-Bremse München/Volmarstein mit einem repräsentativen Gemeinschaftsstand vertreten.

München zeigte eine Zweileitungs-Brem-sanlage mit Drucksicherung für Nato-Fahrzeuge. In diese Bremsanlage ist unser hydraulisches Servo-Bremsgerät HEB 100 eingebaut. Es dient zur Verstärkung der Bremskraft der hydraulischen Bremsanlage und wird rein hydraulisch gesteuert. Das Gerät kann an jedem gewünschten Platz im Motorwagen untergebracht werden und verfügt über die Möglichkeit einer bisher nicht gekannten Feinfähigkeit in der Abstufung der Bremsanlage.

Besondere Beachtung fand auch das Modell einer Luftfederungsanlage mit dem neuentwickelten Luftfederungsventil LFV 4, das mit dem Schwingungsaufnehmer eine Einheit bildet und trotzdem sehr günstige Einbaumaße aufweist. – Schließlich waren in Frankfurt auch noch sämtliche Einzelapparate in neuestem Fertigungsstand zu sehen. Am Volmarsteiner Stand erregten Ergebnisse für die Fahrzeugindustrie aus Temper-, Sphäro-, Grau- und Stahlguß das Interesse der Fachleute. Die Blicke auf sich aber zog in erster Linie ein überdimensionales Rad mit Trilixfelge – eine Sonderanfertigung, die in ihren Abmessungen alles bisher Dagewesene übertraf.

Über die großartige Ausstellung selbst berichtete die Tagespresse ausführlich. – Machen wir es deshalb kurz und lassen wir nur einige Zahlen sprechen:

Auf einer Gesamtfläche von 60 660 qm (davon 45 140 qm Hallenfläche) waren insgesamt 628 Firmen und Organisationen mit 682 Ständen vertreten. 56 ausländische Firmen aus 11 verschiedenen Staaten stellten in Frankfurt aus, und erstmals beteiligte sich auch die Ostzone mit einem gemeinsamen Stand für LKW-Fabrikate und mit zwei Ständen der Teile- und Zubehör-Industrie. Die zur Verfügung stehenden Flächen reichten nicht aus, um allen Wünschen hinsichtlich der Standgrößen zu entsprechen, so daß sich rigorose Kürzungen bei den Standzuweisungen nicht vermeiden ließen.

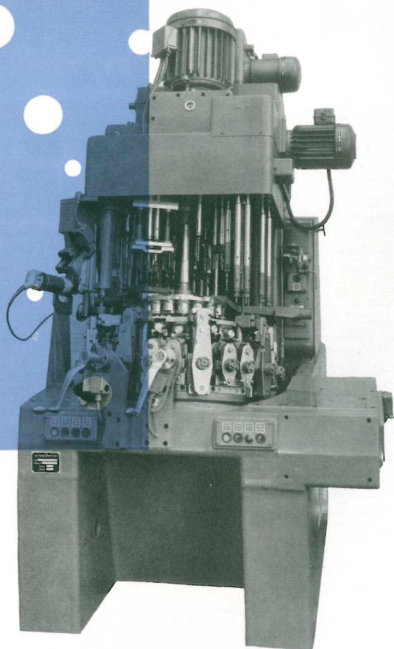
Das Hauptinteresse galt natürlich den Klein- und Kleinstwagen. – Für unsere Leser bringen wir nachstehend eine Zusammenstellung, aus der Hubraum, Leistung und Preis (einschl. Heizung) ersichtlich sind:

	Hubraum	Leistung	Preis (DM)
DKW 660 Standard	660 ccm 30	PS ca. 4200	
DKW 660 Luxus	660 ccm 30	PS ca. 4950	
BMW Isetta 250	245 ccm 12	PS 2776	
BMW Isetta 300	295 ccm 13	PS 2886	
BMW 600	585 ccm 19,5	PS 3985	
Fiat 500	479 ccm 13	PS 3470	
Fiat 600 (u. Jagst.)	629 ccm 19	PS 4330	
Fuldamobil	191 ccm 10	PS 3100	
Goggomobil T 250	245 ccm 13,6	PS 3047	
Goggomobil-Coupé	245 ccm 13,6	PS 3722	
Goggomobil-Cabr.	245 ccm 13,6	PS 4102	
Goggomobil T 300	293 ccm 15	PS 3157	
Coupé		PS 3832	
Cabrio		PS 4212	
Goggomobil T 400	392 ccm 15	PS 3237	
Coupé		PS 3912	
Cabrio		PS 4272	
Goggomobil T 600	589 ccm 25	PS ca. 4100	
Heinkelkabine	198 ccm 10	PS 2885	
Lloyd 600 Standard	596 ccm 19	PS 3658	
Lloyd Alexander	596 ccm 19	PS 3858	
	(Vierganggetriebe je 200 DM mehr)		
Maico 500	452 ccm 18	PS 3665	
Maico 500 Luxus	452 ccm 18	PS 3785	
Maico 500 Sport	452 ccm 20	PS 4980	
Maico 500 Sport Luxus	452 ccm 20	PS 5400	
Messerschmitt-Kabinenroller	191 ccm 9,7	PS 2395	
Messerschmitt-Roadster	191 ccm 9,7	PS 2395	
Tiger-Sportkabine	400 ccm 19,5	PS 3400	
NSU Prinz I	583 ccm 20	PS 3739	
NSU Prinz II Luxus	583 ccm 20	PS 4081	
Victoria 250	245 ccm 14	PS 3350	
Zündapp Janus 250	245 ccm 14	PS 3290	
Opelit-Mopetta	45 ccm 2,3	PS 1050	

Man kann also zwischen rund 20 Typen wählen, deren Leistung zwischen 13 und 20 PS liegt und die etwa 250 bis 600 ccm groß sind (Vergleich: der 1192 ccm VW-Motor leistet 30 PS). Die Preise dieser Kleinwagen schwanken zwischen 2900 und 4100 DM (VW-Standard 3750 DM). Ein übergroßes Angebot in Kleinwagen also, aus dem sich der Käufer das Richtige herauspicken soll ... und das erscheint uns fast zu schwierig.

IN HANNOVER:

## Bisher größte Fachausstellung der Werkzeugmaschinen- Industrie



Schalttisch-Vielspindel-Automat Type SVA 630  
Abb. 2

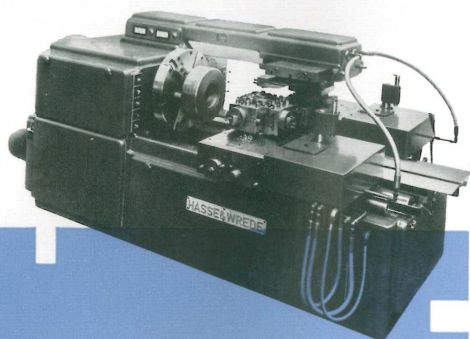


Abb. 1  
Revolver-Kopier-Automat Type 270-1046

Die 5. Europäische Werkzeugmaschinen - Ausstellung vom 15. bis 24. 9. 1957 in Hannover übertraf ihre Vorgängerinnen - 1951 Paris, 1952 Hannover, 1953 Brüssel, 1954 Mailand - bei weitem, sowohl in der Zahl der Aussteller als auch in der Größe der Ausstellungsfläche.

Der Netto-Ausstellungsfläche von 26 000 qm des Jahres 1951 standen in diesem Jahre rund 54 000 qm gegenüber. Das Ausstellungsgut mit einem Gewicht von annähernd 18 000 t hat sich gegenüber der 1. Pariser Ausstellung verdoppelt. Als Wertmaßstab der von den rund 1000 Ausstellern in Hannover gezeigten Maschinen kann die Versicherungssumme von über 60 Millionen gelten. Der deutsche Werkzeugmaschinenbau beteiligte sich mit rund 650 Ausstellern, die etwa 70% der Ausstellungsfläche beanspruchten. Im ganzen darf die diesjährige Ausstellung als die größte jemals in der Welt veranstaltete Leistungsschau der Werkzeugmaschinen-Industrie gelten.

Auf die einzelnen Verbesserungen und Neuerungen auf dem Gebiet des Werkzeugmaschinenbaues an dieser Stelle einzugehen, ist unmöglich. Versucht man, das in Hannover Gezeigte auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, so zeigt sich als Entwicklungstendenz der Zug zu erhöhter Leistung, d. h. bei den spanabhebenden Maschinen zu erhöhter Zerspanungsleistung, zu erhöhter Genauigkeit und zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Automatisierung des Arbeitsablaufes. Der Trend zur Automatisierung ist unver-

kennbar, ist jedoch nicht mit der Geschwindigkeit fortgeschritten, wie vielfach angenommen wurde. Die Grundlage für eine vollautomatisch arbeitende Fabrikationsanlage, nämlich große Stückzahlen über lange Zeit hinweg zu fertigen, ist ja nur in seltenen Fällen gegeben.

Unser Schwesternwerk, die Werkzeugmaschinenfabrik Carl Hasse & Wrede GmbH., Berlin, zeigte in Hannover ihren neuentwickelten Revolver-Kopier-Automaten Type 270-1046 (Abb. 1) und den Schalttisch-Vielspindel-Automaten Type SVA 630 (Abb. 2).

Von der Ausstellung der normalen Dreh- und Revolverbänke hatte man in diesem Jahr abgesehen, da diese Maschinen von den vorhergegangenen Ausstellungen hinlänglich bekannt waren. Wie erwartet, erregte der schon in Heft 24 unserer Werkzeitschrift näher beschriebene Revolver-Kopier-Automat, der im praktischen Betrieb bei der Bearbeitung von Schwungrädern vorgeführt wurde, großes Interesse. Diese Maschine fand auf Grund ihres klaren und übersichtlichen Aufbaues viel Anerkennung bei der in- und ausländischen Fachwelt. Aber auch der Schalttisch-Vielspindel-Automat, von denen eine Anzahl in der Südbremse München stehen, fand neue Interessenten.

Es besteht die begründete Hoffnung, daß verschiedene der vielen auf der Ausstellung angeknüpften Geschäftsbeziehungen in naher Zukunft zum Erfolg führen werden.

E. Ruehl, Berlin

IN BERLIN:

## INTERBAU - Industrieausstellung 1957

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung 1957 in Berlin fand in der Zeit vom 14.-29. 9. 1957 in den Messehallen am Funkturm die große 8. Industrieausstellung statt.

Entsprechend der Rahmenüberschrift „INTERBAU“ war die Ausstellung hauptsächlich auf die Bauwirtschaft abgestellt. Die deutsche Bauindustrie - Baugewerbe und Zulieferbetriebe - gaben einen recht umfassenden Überblick über ihre Produktion, ihr Können und vor allem auch über die vielen Neuerscheinungen und -entwicklungen auf ihrem Gebiet.

Ziel der Ausstellungsleitung war es, in den riesigen Hallen und den vielen Ständen auf dem Freigelände eine Leistungsschau der deutschen, daneben aber auch der ausländischen Industrie zu gestalten, und sie kann mit dem Erfolg ihrer Mühe und Arbeit zufrieden sein.

Insgesamt beteiligten sich an der diesjährigen Ausstellung 931 in- und ausländische Firmen sowie 49 Regierungsstellen, Wirtschaftsbehörden und -verbände aus 10 Staaten. Interessant ist auch die Aufteilung der ausstellenden Unternehmen:

315 Firmen aus Westberlin, 479 Unternehmen aus dem Bundesgebiet und 137 ausländische Firmen und Vereinigungen. Einige der Länder zeigten in offiziellen Regierungsausstellungen oder Kollektivschauen in eigenen Pavillons am „Platz der Nationen“ die Produkte ihrer Industrie; so Belgien, Frankreich, Groß-Britannien, Italien, Kanada, die Niederlande, Österreich und die Vereinigten Staaten, während Schweden und die Schweiz durch Firmen in den Messehallen vertreten waren.

Der Aufbau und die Ausgestaltung der Ausstellung erfolgte nach sachlichen Gesichtspunkten unter Zusammenfassung der einzelnen Firmen des gleichen Gewerbezweiges jeweils in einer Halle. Hier einige der Überschriften, in deren Rah-

men die einzelnen Hallen gestaltet wurden: „Mit Elektrizität bauen und leben“, „Blick in die Tapetenlandschaft“, „Aluminium im Bauwesen“, „Gestalten mit Glas“, „Klassische und neue Baustoffe“, „Eisen und Stahl im Bau“, „Möbelrevue für jedermann“ usw.

In der Halle VIII „Fußböden immer dekorativer“ war neben anderen Fußbodenbelagherstellern auch unser Berliner Schwesternwerk, die Gummiwerk Kübler GmbH, vertreten, die hauptsächlich ihren Fußbodenbelag „BEROLAN“, daneben aber auch Erzeugnisse der Gummiabteilung zeigte. Der Ausstellungsstand war im Landhausstil gehalten. An der Rückwand des Standes waren einige Diapositive eingearbeitet, die verschiedene mit „Berolan“ ausgelegte Objekte darstellten. Der Belag war dabei jeweils in unterschiedlichen Mustern - Bahnen und Fliesen - verlegt. Gleichzeitig wurden in ihrer Zweckbestimmung unterschiedlich gearbete Objekte ausgewählt, so eine Schule, ein Ladenlokal, ein Laborraum, ein Café und die Ausstellungshalle der Deutschen Bundesbahn auf der INTERBAU 1957.

Um den Belag in seiner Vielzahl von Farben und Gestaltungsmöglichkeiten zeigen zu können, wurde beim Entwurf des Standes Wert darauf gelegt, möglichst viel Bodenfläche zu erhalten. Auf diesen Flächen wurde unser BEROLAN in vier verschiedenen Mustern verlegt, um Architekten und Bauherren Anleitung und Anregung zu geben, wie vielgestaltig der Belag verarbeitet werden kann. Die große Anzahl von Farben wurde in einem in die Hauptfläche des Standes eingelassenen Stern angedeutet, der allein 22 unterschiedliche Farben enthielt.

Der Besuch der Ausstellung war sehr gut, und man kann wohl sagen, daß alle, Aussteller und Besucher, manch neue Anregung und Unternehmung durch die INTERBAU-Industrieausstellung Berlin 1957 erhalten haben.

Peter Dohrmann, München, z. Z. Berlin



Blick auf Berlin.  
Im Vordergrund der Funkturm und die neue  
„Ausstellungshalle Berlin“



Bahn für Bahn nur BEROLAN

## Vakuumbremsen in 45 Ländern der Erde

Zu Ausgang des vorigen Jahrhunderts wurde, etwa zu gleicher Zeit wie die Druckluftbremse, die Vakuumbremse entwickelt. Sie wurde in England konstruiert und von den Engländern in ihrem eigenen Lande und in den von ihnen beherrschten und kontrollierten Teilen der Erde eingeführt. Das Verbreitungsgebiet erstreckt sich auch jetzt noch auf fast den gesamten afrikanischen Kontinent und auf viele Länder des Nahen, Mittleren und Fernen Ostens. Auch in den meisten südamerikanischen Ländern wird die Vakuumbremse verwendet.

## Für Vakuumbremslieferungen interessante Gebiete

Unter den außereuropäischen Ländern sind besonders aufstrebende Staaten wie Indien und Pakistan, Ägypten, Südafrika, Rhodesien und eine ganze Reihe anderer Länder für Lieferung von Vakuumbremsgeräten in hohem Maße aufnahmefähig. Infolge der fortschreitenden Wirtschaftsentwicklung und Industrialisierung dieser Länder liegen zahlreiche Neubauprojekte für Eisenbahnstrecken und damit für die Vergrößerung des Wagenparks vor. Hieraus folgt, daß in gleichem Maße Neuanschaffungen an Bremsen vorgenommen werden müssen. — Die Vakuumbremsgeräten werden überwiegend an europäische Waggonfabriken, die Exportaufträge in Waggon ausführen, geliefert. Nur zu geringeren Teilen gehen sie als Ersatzbedarf direkt in die Empfangsländer.

## Englands Entscheid für Beibehaltung der Vakuumbremse

Im Herbst des Jahres 1956 entschieden sich die Engländer nach langen Beratungen, in denen das Thema „Übergang zur Druckluftbremse oder Verbleib bei der Vakuumbremse“ zur Debatte stand, aus finanziellen und organisatorischen Gründen für Beibehaltung der Vakuumbremse im englischen Mutterland. Dieser Entschluß blieb nicht ohne Rückwirkungen auf die übrigen, mit Vakuumbremsen ausgerüsteten Länder, die als Kronkolonien noch in direkter Verbindung zum englischen Herrschaftsbereich stehen oder als

Dominions eine enge Beziehung zum Britischen Commonwealth haben. Für sie und alle übrigen Länder, in denen Vakuumbremsen in Gebrauch sind, werden vermutlich nur in Einzelfällen Druckluftbremsen für Vorortbahnen oder Erz- und Kohlenzugverkehr in Frage kommen.

Bestimmend für die Beibehaltung der Vakuumbremse ist neben ihrer Unempfindlichkeit, ihrer einfachen Bedienung und Wartung für alle genannten Länder die Tatsache, daß eine Umstellung des gesamten, z. T. riesengroßen Wagenparks auf Druckluft schon aus finanziellen Gründen nicht möglich ist. Man wird daher noch auf lange Zeit auch in den aufstrebenden Ländern an dem bisherigen Vakuumbremsensystem festhalten. Verschiedene Eisenbahnverwaltungen sind jedoch nun bestrebt, dieses System zu verbessern.

## Technische Angaben über die Vakuumbremse

### Der Gebrauch der Bremse

1. Von der Lokomotive wird mittels eines Luftsaugers eine Luftleere in den Zylindern, den Luftbehältern und den Schaffnerventilen der Waggon erzeugt. Sobald die vorgeschriebene Luftleere der Waggon hergestellt ist, wird der Führerhebel des Luftsaugers in Fahrtstellung gebracht. Die erreichte Luftleere bleibt erhalten. Die Bremse ist in Bereitschaft.
2. Durch Zwischenstellungen des Hebels wird eine Regulierfähigkeit der Bremse erreicht.
3. Eine selbsttätige Bremsung tritt sofort ein, wenn der Zug getrennt wird, da dann atmosphärische Luft in die Hauptluftleitung eindringt und hierdurch die Bremse zu voller Wirksamkeit gelangt.
4. Für das Entbremsen wird der Führerhebel in Fahrtstellung gebracht und Luft wird ausgesaugt. Das Entbremsen an einem Wagen geschieht durch das Anziehen an dem Entbremshebel des Löseventils.
5. Man kann den Wagenzug mit Saugluft und die Lokomotive oder den Triebwagen mit Druckluft bzw. Dampf

bremsen. Hierzu bedarf es einer entsprechenden Ausrüstung. Sie besteht in der kombinierten Vakuum-Druckluftbremse. Das Vakuum-Druckluft(VD)-Ventil wird bei einer Zugbremsung (Lokomotive und Zug zusammen) von der Saugluftleitung gesteuert.

6. Aus den schematischen Darstellungen Abb. 1 und 2 sind die Anordnungen der KNORR-Vakuumbremse Typ F und Typ E an den Wagen ersichtlich. Jeder Wagen besitzt eine durchgehende Hauptluftleitung, die mit Kupplungsschläuchen an den nächsten Wagen angeschlossen werden kann. Der letzte Wagen wird blindgekuppelt.

Der Bremszylinder ist durch einen Verbindungsschlauch an die Hauptluftleitung angeschlossen. Durchmesser des Zylinders und Hub des Kolbens richten sich nach den abzubremsenden Wagengewichten. Das Vakuum-Volumen wird durch den Einbau eines zusätzlichen Luftbehälters vergrößert, und zwar entweder durch einen vom Zylinder getrennten Luftbehälter — man spricht von einem F-Zylinder — oder durch einen mit dem Zylinder in Form einer Glocke verbundenen Behälter — dieser wird E- oder kombinierter Zylinder genannt.

### Vorteile der Vakuumbremse

Sie ist einfach in der Anordnung und in einzelnen Teilen. Sie wirkt nahezu augenblicklich. Sie ist selbsttätig, d. h. sie gelangt ohne weitere Bedienung von selbst zur Wirksamkeit, wenn eine zufällige Zügteilung oder eine Beschädigung eines ihrer Teile eintritt. Sie kann oftmals hintereinander, und zwar in rascher Folge, in Tätigkeit gesetzt werden, ohne ihre Bremskraft einzubüßen. Der Druck der Bremsklötze auf das Rad kann reguliert werden, ohne sie vom Radreifen abheben zu müssen. Die Bremse kann langsam betätigt und gelüftet werden. Hierdurch ist das Auftreten von Stoßen, die durch plötzliches Bremsen und Entbremsen hervorgerufen werden, ausgeschlossen. Sie hat fast keine Abnutzung, da alle sich reibenden Teile

vermieden sind. So sind die Kolben der Bremszylinder durch einen bei der Bewegung mitrollenden Gummiring gedichtet. Die bei anderen Bremsen verwendeten Ventile oder Hähne sind durch eine rollende Kugel ersetzt worden. Die Bremse braucht nicht geschmiert zu werden. Ihre Wirksamkeit wird durch Staub oder Frost (Hitze) nicht beeinträchtigt. Die Kupplungsschläuche sind nicht der Gefahr des Platzens ausgesetzt.

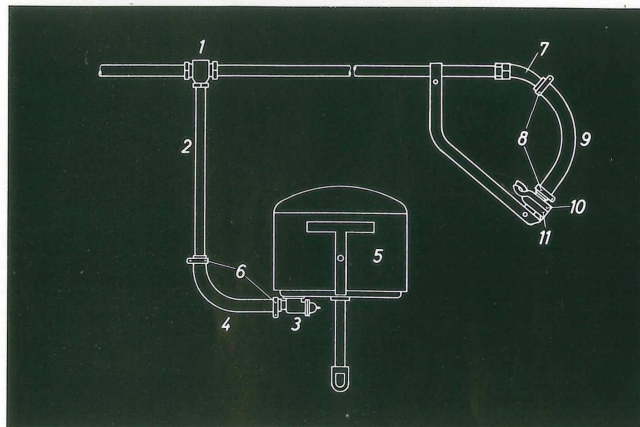
### Zusammenarbeit der Werke des KNORR-Konzerns

Als älteste Bremsenbauanstalt Europas ist unsere Firma in der Lage, alle Arten von Bremsen herzustellen. Siefert also neben der Druckluftbremse auch die Vakuumbremse. Hierzu arbeiten die verschiedenen Werke des KNORR-Konzerns eng zusammen. Die Mehrzahl der zu einer Vakuumbremsausrüstung gehörigen Teile wird in der Süddeutschen Bremsen A.G., München, gefertigt und zusammengestellt. Die KNORR-Bremse GmbH, Volmarstein gießt die Zylinder und bearbeitet sie. Das Gummiwerk Kübler GmbH, Berlin stellt die verschiedenen benötigten Gummiteile zur Verfügung.

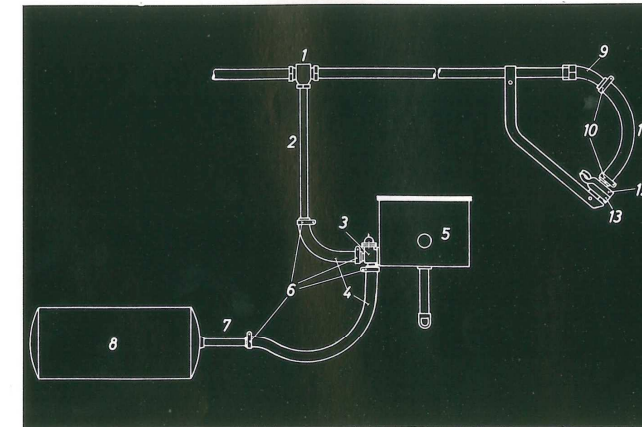
Die Motorenwerke Mannheim A.-G. sind darüber hinaus bestrebt, durch Umschalten von Kompressoren geeignete Vakuumerzeuger für die Lok-Ausrüstung zu erstellen, während die Carl Hasse & Wrede G.m.b.H., Berlin, rationelle Fertigungsmöglichkeiten für die Bremszylinder überprüft. Unter Ausnutzung einer vielseitigen Produktionskapazität ist somit die KNORR-Bremse GmbH als universale Bremsenbauanstalt naturgemäß auch auf dem Vakuumbremsgebiet in der Lage, Ausrüstungen zu liefern, die allen Anforderungen gerecht werden. In sinnvoller Erweiterung der Geschäftsmöglichkeiten des KNORR-Konzerns kommt dem Produktionszweig Vakuumbremsen im Rahmen eines umfassenden Bremsenbauprogrammes eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu angesichts der Tatsache, daß etwa 45 Länder der Erde nahezu ausschließlich Vakuumbremsen benutzen.

Sch.-N., München

## „Typ E“



- 1 T-Syphon
- 2 Syphonstutzen 3/4"
- 3 Löseventil Typ E
- 4 Bremsschlauch 3/4"
- 5 Zylinder Typ E
- 6 Schlauchschelle 3/4"
- 7 Schwannenhals
- 8 Schlauchschelle 2"
- 9 Bremsschlauch 2"
- 10 Kupplungskopf
- 11 Blindkupplung



## „Typ F“

- 1 T-Syphon
- 2 Syphonstutzen 3/4"
- 3 Löseventil Typ F
- 4 Bremsschlauch 3/4"
- 5 Zylinder Typ F
- 6 Schlauchschelle 3/4"
- 7 Rohrstützen 3/4"
- 8 Vakuum-Behälter
- 9 Schwannenhals
- 10 Schlauchschellen 2"
- 11 Bremsschlauch 2"
- 12 Kupplungskopf
- 13 Blindkupplung



Ich erinnere mich an ein zwangloses Gespräch, das ich in den Tagen vor der Wahl mit Betriebsangehörigen eines unserer Werke hatte. Es waren die Söhne von Vätern, die – wenn man sie gefragt hätte, was sie wohl wählen würden – einen ganz erstaunt von oben bis unten gemustert hätten. „Natürlich unsere Partei, die SPD!“ wäre die Antwort gewesen – und manch einer von diesen Vätern hätte hinzugefügt: „... denn mein Vater hat sie auch schon gewählt. Für uns gibts nichts anderes. Das ist schon Familientradition.“

Ich fragte also die Söhne dieser Väter. Der eine war Werkzeugmacher und die beiden anderen Schlosser. Ihre Antwort lautete: „Wir wählen CDU, denn es geht uns gut und wir sind zufrieden. Was wir haben, wissen wir, was kommt, wissen wir nicht. Es ging uns noch nie so gut wie jetzt.“ Die Wahlschlacht ist inzwischen geschlagen worden, und die CDU hat den Kampf um die Macht gewonnen. Sie hat ihn – und darüber besteht kein Zweifel mehr – mit den Stimmen vieler Arbeiter gewonnen. Dieser Einbruch der CDU in die ureigenste Domäne der SPD, die Arbeiterschaft, ist allerdings nur für den flüchtigen Betrachter erstaunlich – für den, der die Entwicklung unserer Gesellschaft nach dem verlorenen Kriege aufmerksam beobachtete, kam sie nicht überraschend. Sie ist ihm nur ein Beweis mehr für die Tatsache, wie sehr sich das Bild des Arbeiters im Laufe der Zeit gewandelt hat. Es ist schon so, wie Peter Härlin schreibt:

„Der soziale Standort eines Mannes, der mit einer kostbaren Maschine einen Arbeitsgang bewältigt, dessen Mißlingen in die Tausende und Zehntausende geht, kann nicht derselbe sein, wie der seines Vaters am Schraubstock.“ Der technische Fortschritt ist wie eine Pantherkatze mit Riesensätzen über die letzten Jahre gesprungen und hat viele den Menschen lieb gewordene Ideen und Anschauungen achtlos hinter sich gelassen. Die engsten Mitarbeiter des technischen Fortschritts aber sind jene Männer, die man früher unter dem allgemeinen Begriff „Industriearbeiter“ mehr schlecht als recht erfaßte: die Spezialisten in den Betrieben, an den Maschinen, an den Hochöfen und an all den immer komplizierter werdenden Apparaturen – kurz die hochqualifizierten Facharbeiter in der vordersten Feuerlinie der Industrie. Sie werden von dem Sog des Fortschritts mitgerissen. Dafür nehmen sie auch an seinen Errungenschaften in weit größerem Maße teil, als es ihre Väter und Großväter in ihren kühnsten Träumen jemals für möglich gehalten hätten. Schauen wir doch einmal zurück:

Noch im Jahre 1880 gab es weder Autos noch Motorräder, weder Schreibmaschinen noch Telefone. Die große Zeit des technischen Fortschritts war noch nicht angebrochen. Und wie stand es damals mit dem sozialen Fortschritt? Schlecht, bitter schlecht. Schon allein dieses Wort war damals verdächtig. Kein Wunder, daß sich die klügsten und beherztesten deutschen Arbeiter in den Reihen der kämpfenden Sozialdemokratie fanden, um gegen die Ausbeutung durch die herrschenden, besitzenden Klassen Sturm zu laufen.

Für den Arbeiter der damaligen Zeit, der sich stolz und trotzig in den Schutzmantel des klassenbewußten Proleten hüllte, gab es ja noch keine Tarife, keinen geregelten Feierabend, keine bezahlten Feiertage, keine Krankenkasse, keinen Unfallschutz, keine Wohlfahrtspflege und keinerlei Anspruch auf freie Tage, auf Ferien, auf Urlaub. Vieles davon mußte sich der Arbeiter selbst erkämpfen mit Hilfe seiner großen Partei und seiner Gewerkschaften. Mitunter kamen ihm weitsichtige Unternehmer wie Krupp und Abbé auf halbem Wege entgegen, doch waren diese in jener Zeit nur Ausnahmen.



Der Kapitalist, der Unternehmer, die besitzenden Klassen waren für den klassenbewußten Proleten lebensfeindliche Kräfte, die es zu bekämpfen galt. Inzwischen sind nach zwei total verlorenen Kriegen tiefgreifende Veränderungen der alten Gesellschaftsordnung vor sich gegangen. Der böse Monopolkapitalist als Ausbeuter erscheint nur noch in der erschrecklichen Bilderbuchpropaganda des Ostens, wo der Sozialismus schon lange vor einem Staatskapitalismus mit Ausbeutung der arbeitenden Klassen – schlimmer als in der Anfangszeit der Industrialisierung – kapitalisieren mußte. Der Arbeiter in der freien Welt von heute sollte wissen, daß Kapital notwendig ist und es keinen technischen Fortschritt ohne Kapital geben kann. In einem Aufsatz, der mit der Frage beginnt: „Ist das Kapital noch immer böse?“ sagt Otto A. Friedrich folgendes:

Kapital, das ist in unserem modernen Wirtschaftssystem keineswegs mehr unbeschränktes persönliches Eigentum weniger „Kapitalisten“, die die Masse der Arbeitenden in Abhängigkeit halten. Das Kapital verteilt sich über das Volk in Form kleiner, mittleren und großen Eigentums, in angelegten Ersparnissen und Anteilen an Genossenschaften und Gesellschaften. Das Kapital ist durch die staatliche Wirtschaftspolitik, durch die Ertragsbesteuerung, durch das Wirtschafts- und Arbeitsrecht, durch Tarifverträge und Mitbestimmung der Arbeitnehmer in seiner Bewegungsfreiheit und in seiner sozialen Verantwortung stark gebunden und verpflichtet. Dadurch ist der Kapitalbesitzer, ob klein oder groß, aus einem bloßen Eigentümer fest zu einem volkswirtschaftlichen Treuhänder seines Eigentums geworden.

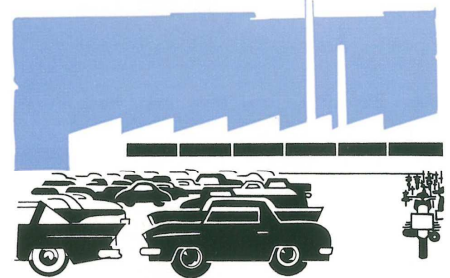
Wir müssen den Eigentumsbegriff von veralteten, konservativen, ja eigentlich reaktionären Vorstellungen lösen, die heute noch vielfach in der Wirtschaft, vor allem aber bei den Sozialisten herrschen. Arbeit, das ist in unserer sozialen Ordnung keine Leistung abhängiger Menschen, die beliebig ausgebeutet werden könnte. Sie ist durch die gleichen Gesetze und Verträge geschützt, die die freie Verfügung über das Kapital beschränken, ja, sie hat sich in ihrer solidarischen Vertretung durch unsere freien Gewerkschaften zu einer Macht erhoben, die derjenigen des Kapitals vollkommen ebenbürtig ist.

Die großen Organisationen der Wirtschaft auf Unternehmer- und Gewerkschaftsseite halten sich die Waage. Beide bringen sich dem Staat gegenüber zur Geltung, der seinerseits in alle Lebensbereiche der Wirtschaft hineinwirkt und bestrebt ist, die volkswirtschaftliche Entwicklung im ganzen auf stetige Ausdehnung und Vollbeschäftigung hinzulenken. Das „eherner Lohngesetz“ Lassalle, das ein dauerndes Anwachsen des Kapitalanteils auf Kosten der Löhne, die Niederhaltung der Löhne auf dem physischen Existenzminimum der Arbeiter und die immer neue Bildung von Arbeitslosenheeren voraussetzt, scheint überwunden. Selbst wenn man den Begriff des Existenzminimums nicht als eine starre Größe betrachtet, sondern davon ausgeht, daß es mit dem allgemeinen Lebensstandard steigt, steht fest, daß seit Jahren das Arbeitseinkommen seinen Anteil durchaus hält oder sogar vergrößert.

„Alle müssen begreifen“, schließt dann Friedrich seine Betrachtungen zu diesem Thema, „daß Kapital nicht etwas Böses, sondern etwas Notwendiges, ja Gutes ist, wenn es in einem Rechtsstaat durch Gesetze und Verträge sozial gebunden und verpflichtet wird.“ Der Arbeiter von heute kann mit den Schlagwörtern von „satten Bürgertum“ und den „besitzenden Klassen“ nichts mehr anfangen. Diese Begriffe wurzeln in einer Zeit, die endgültig vorbei ist ...

Der Arbeiter – und allen voran als Bahnbrecher seines Standes der gut bezahlte Facharbeiter – hat das Bürgertum schon seit geraumer Zeit „unterwandert“. Er lebt wie der Bürger (aber er empfindet noch nicht „satt-bürgerlich“) und hat seinen hart erarbeiteten Besitz und seinen Wohlstand. Sein Lebensstandard ist vielfach höher als der des Angestellten. Hierzu einige interessante Zahlen:

Im Jahre 1955 sind in der gesamten Bundesrepublik 376 801 Pkw. neu angemeldet worden. Davon fielen 21,2% auf die Arbeiter und Angestellten. 1952 waren es 7,6% für die Arbeiter und Angestellten.



Von den 9 698 Belegschaftsmitgliedern der August-Thyssen-Hütte in Duisburg besitzen heute 4 014 – also 41% – ein eigenes Kraftfahrzeug. Davon sind allein 3 724 Arbeiter Kraftfahrzeugbesitzer.

Indessen darf bei allen Beweisen eines hohen Lebensstandards in unserem Wirtschaftswunderland – und wir können aus Raumgründen nicht mehr Zahlen bringen! – nicht übersehen werden, daß der Arbeiter, oder besser „Arbeitsbürger“, wie Hans Zehrer ihn nennt, mit seiner neu errungenen sozialen Stellung nicht ganz zufrieden ist. Es gibt immer wieder – und nicht nur bei uns in der Bundesrepublik – Lohnforderungen, Tarifkündigungen und auch Streiks. Wir erinnern uns noch gut daran, wie im vorigen Jahr ganz plötzlich die Belegschaft eines Dortmunder Werkes einen Betriebsrat voll Kommunisten wählte. Auch dies war nur der Ausdruck innerer Unzufriedenheit.

Aber diese Unzufriedenheit ist – wir möchten hier sagen: gottlob! – keine, die sich lediglich auf den Arbeiter erstreckt. Sie ist eine allgemeine in vielen freien Demokratien des Westens. Es ist die „Unruhe vor den vollen Schaufenstern“, also eine sehr natürliche, menschliche Unzufriedenheit. Jedermann will teilhaben an allen guten Dingen, die das Leben und die Wirtschaft bieten.

Das Allensbacher Institut für Demoskopie hat bei einer Umfrage festgestellt, daß von den befragten Arbeitern eines Werkes die Hälfte den Besitz eines elektrischen Kühlschranks als Zubehör eines angemessenen Lebensstandards ansieht. Es waren aber erst 5%, die einen besaßen ... 26% äußerten dasselbe in Bezug auf einen Fernsehapparat; das war genau derselbe Prozentsatz wie bei den Beamten (lt. WELT v. 7. 1. 56).

„Und die Arbeiter“, so schreibt Härlin, „halten sich keineswegs für unersättlich, denn sie verlangen, daß ihnen ihr Achtstundentag die Mittel abwirft, sich zu beschaffen, was doch offenbar jedem zusteht, der etwas auf sich hält.“

Nun, man kann über diese Unruhe vor den vollen Schaufenstern und die oftmals daraus resultierende Unzufriedenheit mit dem, was man erst hat, den Kopf schütteln, aber man muß sie bei der Betrachtung der Situation unserer arbeitenden Menschen mit berücksichtigen.

In der Drei-Groschen-Oper, die eine scharfe und beißende Anklage gegen die Besitzenden ist, heißt es: „Nur wer im Wohlstand lebt, lebt angenehm.“ Es ist aber nicht ganz so, denn mit dem Wohlstand und dem Besitz zieht auch in das Menschenherz, in dieses rätselhaft Ding, das Verlangen nach mehr Besitz und nach Vermehrung des Wohlstandes ein. Es gibt für die meisten Menschen unserer Zeit wohl keine Ruhe, solange sie in dieser freien Welt der vollen Schaufenster leben und arbeiten. Immer ist die Freiheit voller Versuchungen.

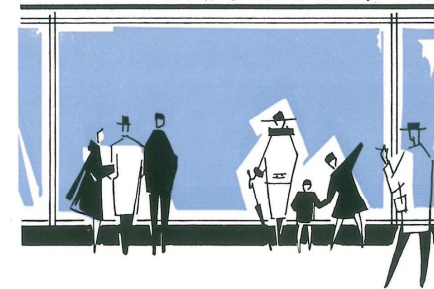
Der Hunger nicht nur nach dem Brot, sondern nach allen guten Dingen der Welt, ist so alt wie die Welt. Hoffen wir, daß daraus kein Tanz um's goldene Kalb wird, denn Besitz und Wohlstand sind viel, aber nicht alles. Wenn wir uns dieser Gefahr stets bewußt sind und auf der Hut vor uns selbst bleiben, dann wird der soziale Standort des arbeitenden Menschen in seiner freien Welt ein gesicherter, ja, ein bevorzugter sein.

Welch ein langer und mühsamer Weg durch die Zeiten hinter ihm liegt, das wird so recht bildhaft deutlich in einer der ältesten Schilderungen von Arbeitsverhältnissen, die wir kennen, im Gesang der ägyptischen Kornträger, 2000 v. Chr., wo es heißt:

„Aber man treibt uns und treibt. Hungierend gehen wir gebückt. Unsere Rücken aus Erz, unsere Herzen aus Erz tragen Tag für Tag.“

Ja, es war ein langer und mühsamer Weg aus der Nacht der Sklaverei, die über dem Anfang lag, bis in das helle Licht des hohen Mittags, in dem der Arbeiter von heute steht – teilhabend an den Gütern dieser Erde mit allen Rechten und Pflichten des freien Bürgers.

## KAUFHALL



# ZUM 76. GEBURTSTAG VON **pablo picasso**

An einem mehr oder weniger leidenschaftlichen Meinungsstreit für und wider die moderne Kunst hat heutzutage wohl schon jeder einmal teilgenommen.

Den Inbegriff und die Verkörperung der umstrittenen Entwicklung stellt für viele Picasso dar, dessen Name selbst im entlegensten Winkel der Erde bekannt ist – vielleicht mehr als der irgendeiner anderen prominenten Persönlichkeit unseres Zeitalters.

Allein diese Volkstümlichkeit seines Namens bietet genügend Anlaß, sich näher mit ihm und seinem Werk zu befassen.

Pablo Picasso wurde am 25. Oktober 1881 in Malaga geboren. Er hat einen baskischen Vater, den Zeichenlehrer Jose Ruiz Blasco, und eine aus Genoa stammende Mutter, Maria Picasso. Schon früh – in einem Alter, in dem andere Kinder noch Indianer und Verstecken spielen – beginnt er zu zeichnen und zu malen; und zwar Zeichnungen, die unbedingt beachtenswert sind. 1900 geht er nach Paris. Dort erregen die Werke von Van Gogh und Toulouse-Lautrec seine Aufmerksamkeit. Ihr Einfluß auf die kommende „blaue Periode“ ist unverkennbar. Picasso malt mit sparsamer Farbgebung in vorwiegend bläulichem Ton Gestalten und Gruppen, die das Elend, die Einsamkeit und die Traurigkeit widerspiegeln. Zum Teil sind die Formen etwas übertrieben: Picasso will den Eindruck des Tragischen verstärken. Nach Reisen durch Holland und Spanien lockert sich diese Schwermut. In der folgenden „rosa Periode“ kommt eine mehr lebensbejahende Stimmung zum Ausdruck. Picasso malt hauptsächlich Zirkusbilder, Harlekines und Akrobatinnen. Die Linien werden geschmeidiger und weicher, sie sind graziös und nur sparsam koloriert. Doch der Umschwung sollte bald kommen. 1906 zeigte man in Paris eine Ausstellung der Werke Cezannes, der insofern eine neue Ära der Malerei ein-

leitete, als er wieder eine straffere Komposition anstrebte und damit dem Impressionismus ein Ende setzte, der in seiner letzten Periode die Farben und Formen immer mehr aufgelöst hatte. Auch Picasso setzt sich mit diesen neuen Ideen auseinander. Vielleicht auch angeregt durch Negerplastiken und die faszinierenden Formen der afrikanischen Fetische schafft er das bekannte Bild „Les Femmes d'Alger“ (1907). Dieses große Werk leitet einen neuen Stil ein. Der Kubismus ist im Werden. Er zeichnet sich aus durch das Streben nach Ordnung und durch methodische Einteilung der Bildoberfläche unter Beschränkung auf die wichtigsten Formen. Die Künstler des Kubismus wollen die Natur nicht mehr imitieren – für sie ist die Form, die Art der Komposition und die Farbe entscheidend. Dabei wird meist auf die perspektivische Darstellung verzichtet. Deshalb wandte man sich zuerst Gegenständen zu, die sich durch ihre Grundform für eine flächige Darstellung eignen. Auch Picasso befaßt sich mit Gegenständen solcher Art, die ihn täglich in seinem Atelier umgeben: da ist ein Tabakpaket, das Wasserglas, die Karaffe, ein Musikinstrument. Das Objekt wird, im Gegensatz zur späteren abstrakten Richtung, noch realistisch dargestellt – allerdings bis ins letzte vereinfacht. Durch seine Wesens-

art ist der Kubismus in seiner Lebensfähigkeit begrenzt, es ist ihm aber zu danken, daß er die Malerei zur Sauberkeit der Linienführung und der kraftvollen Komposition zurückführt. Auch Picasso erkennt diese Grenzen und sucht nach einem neuen Weg des künstlerischen Ausdrucks. Er wendet sich zunächst dem Studium alter Meister zu. In dieser Zeit arbeitet er auch für das russische Ballett. Er entwirft Kostüme und Bühnenbilder für die Tänze von Diaghilew, fährt mit auf Tournee und heiratet schließlich 1918 die Primaballerina Olga Khoklova. Es folgen Reisen nach Barcelona und Ferien in Biarritz. Schließlich läßt er sich am Mittelmeer nieder. Picasso arbeitet unermüdlich weiter. 1937 entsteht eine gewaltige Komposition – eines der Hauptwerke überhaupt: Guernica. Picasso malt dieses riesige Werk (3,51:7,82 m) im Auftrag der spanischen Republik, die es für ihren Pavillon auf der Pariser Weltausstellung in Auftrag gegeben hat. Die Idee zu diesem Bild findet Picasso durch einen deutschen Luftangriff, der im April 1937 völlig überraschend und unerwartet einen Teil des kleinen spanischen Städtchens Guernica in der Provinz Biscaya zerstörte. In dieser in schwarz-weiß gehaltenen Komposition werden in apokalyptischen Bildern die Schrecken des Krieges beschworen. Picasso arbeitet



„Guernica“, das Hauptwerk P., das in seinem Aufbau die klassische Form eines Dreiecks zeigt, inspirierte Eluard zu seinem Gedicht „La victoire de guernica“, das später vertont wurde

„Kopf eines Knaben“. Diese Lithographie entstand 1945, als sich P. nach 15jähriger Pause wieder sehr intensiv mit dem Steindruck auseinandersetzte



mehrere Fassungen und Entwürfe aus, bis es zu der letzten und eigentlichen Gestalt kommt, die wie ein erstarrter Mahnruf, wie ein letzter Aufschrei der durch den Krieg gepeinigten Menschheit anmutet. Weitere Werke, die die Unmenschlichkeit des Krieges aufzeigen sollen, entstehen 1951: „Korea“ und 1952: „Krieg und Frieden“. In diesen Arbeiten hat der Expressionismus seine höchste Vollkommenheit erreicht, denn er strebt ja eine Steigerung des Ausdrucks und der Gefühlsaussage an – wenn auch mit Hilfe einer Deformation und der unnatürlichen Wiedergabe. – Picasso ist auch bei dieser künstlerischen Ausdrucksweise nicht stehengeblieben. Er greift verschiedene Stile auf und geht wieder zu anderen über, ohne aber die vorhergehenden zu verwerfen oder zu verlernen. Alle Arten der Ausdrucksform sind sozusagen gleichzeitig bei ihm vorhanden. Vom Expressionismus wechselt er zum Klassizismus, zum Realismus, zur Abstraktion, um völlig unerwartet wieder zum Expressionismus oder zur Abstraktion zurückzukehren. Er versteht sich auch in allen Sparten der künstlerischen Ausdrucksmittel: er malt, er lithographiert, er bildhauert, er töpft und was auch immer ihm als Modell dient, er formt es um und es wird zum Ausdruck für seinen eigenwilligen, wilden und ruhelosen Charakter. Picasso ist nicht einfach zu verstehen,

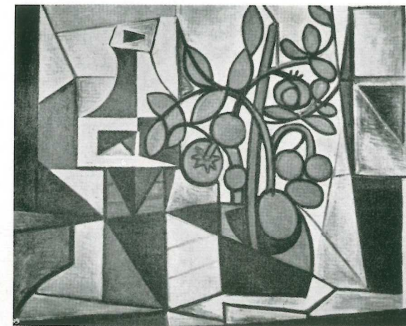
und seine Bilder sind nicht bequem: er will die geistige Freiheit, keine Eingengung und Abhängigkeit. Das Außer-gewöhnliche ist sein Element. Deshalb muß man seine Werke, wenn man sie verstehen will, von einer anderen Warte aus betrachten, als man es in der herkömmlichen Weise zu tun gewohnt ist. Für das Verständnis der modernen Kunst gilt als erstes Gebot ein Grundsatz: nicht fragen, was dargestellt ist, warum es dargestellt ist und was es bedeuten soll, sondern allein das Werk auf sich wirken lassen! Vielleicht entdeckt man dann, daß die Farben sehr ansprechend sind, oder der Rhythmus der Linien, oder die Komposition der Formen... Picasso selbst sagt: „Jedermann will die Malerei verstehen. Warum versucht man nicht, den Gesang der Vögel zu verstehen? Warum liebt man die Nacht, die Blumen, alles was den Menschen umgibt, ohne zu versuchen, diese Dinge zu verstehen? Wenn die Leute bloß begreifen wollten, daß der Künstler aus innerer Notwendigkeit arbeitet, daß auch er nur ein winziger Teil der Welt ist, dem man nicht mehr Bedeutung beimessen sollte als so vielen anderen Dingen der Natur, die uns entzücken, die wir uns aber nicht zu erklären suchen.“ Das dürfte der Schlüssel zum Verständnis der modernen Kunst sein. Wollen Sie es nicht damit einmal versuchen? E. Wolff, München

## In der Kürze liegt die Würze!

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

n n + s i, k " o z b n e "   
 ~ 66 k r p o n : " : 1   
 v z b . "   
 ~ n p o d + n v l o z   
 k o n t g , i a n e n   
 2 o n t u l e t . n i n ,   
 ~ u n n o t , k u t v , u   
 n e t k . u n n e n e z .   
 " i p n e z o " , s t u t i   
 b u b .   
 " o n n ? " k t . " ~ b n   
 o o z ? "   
 " ~ m t + u b " , " i x   
 ~ n n u . "   
 ~ k z , i n n y q q x .   
 n n n e t , n b l d n   
 f o l , v e t , i j e e n g o e   
 j u g u t . b e y n e l e n   
 b y n o b b z o j : k : " b   
 n d j e m , n e t , a   
 n n ) : i h o j u n o s ? "   
 " b l , " z t . n y . " : " v   
 z j u e , a , n ~ e l j a   
 n d . "   
 („Das Beste aus Reader's Digest“)

„Der Tomatenstock“. Die Lebensmittelknappheit, die viele französische Hausfrauen zwang, sich ihr Gemüse vor den Fenstern zu ziehen, gab P. die Idee zu diesem Bild





DAS WORT HAT UNSER SICHERHEITS-ING.:

## Augen auf im Straßenverkehr

In der Juni-Ausgabe unserer Werkzeitschrift berichteten wir über die Verkehrssicherheitswoche. Münchner Polizeibeamte gaben Ratschläge und Hinweise für das Verhalten im Straßenverkehr und stellten auch so manche Fehlerquelle an Fahrrädern und Motorfahrzeugen fest. „Achte auf den Anderen!“ hieß das Motto der Aktion, und die Veranstalter erhofften sich davon einen Rückgang der Straßenunfälle. – Leider war das Gegenteil der Fall... Die Direktion unseres Münchner Werkes nun gab am 18. 9. allen Betriebsangehörigen die Möglichkeit, an einem einstündigen Aufklärungsvortrag teilzunehmen. Ein Fachmann der Verkehrspolizei sprach über das richtige Verhalten im Straßenverkehr und konnte mit recht eindrucksvollen Zahlen aufwarten. Besonders bestürzend waren die Vergleiche zwischen München und der amerikanischen Stadt Cincinnati, in der ähnliche verkehrstechnische und städtebauliche Verhältnisse herrschen.

Cincinnati hatte im Jahre 1956 bei dreimal mehr Fahrzeugen als München 62 Verkehrstote zu beklagen, während in München im gleichen Zeitraum 279 Menschen dem Verkehrstod zum Opfer fielen. Bei 22208 Verkehrsunfällen, die sich im Jahre 1956 allein in München ereigneten, erlitten 11 328 Menschen schwere Verletzungen. Im gesamten Bundesgebiet starben im gleichen Zeitraum 12645 Menschen an den Folgen eines Verkehrsunfalls. Hauptursachen dieser traurigen Statistik sind Unachtsamkeit und kleine Übertretungen, falsches Überholen oder Nichtbeachtung der Vorfahrt. Diese Zahlen sollten zu denken geben. Zahlreiche Betriebsangehörige legen den Weg von und zur Arbeitsstätte mit einem Fahrzeug zurück. Unfälle, die sich auf diesen Wegen ereignen, verpflichten die Berufsversicherung im Normalfall, Versicherungsschutz zu gewähren, da es sich um einen Arbeitsunfall handelt. Der Versicherungsschutz jedoch

beginnt oder endet am „häuslichen Wirkungskreis“. Die Frage, wo nun genau dieser „häusliche Wirkungskreis“ verläuft, ist für sogenannte Wegunfälle von entscheidender Bedeutung. Geschieht nämlich ein Unfall innerhalb des „häuslichen Wirkungskreises“, dann ist er nicht mehr als Arbeitsunfall anzusehen; der Verunglückte kann in solchem Fall den Versicherungsschutz nicht in Anspruch nehmen. Das Bundessozialgericht hat nunmehr ein für allemal entschieden, daß der „häusliche Wirkungskreis“ – auch bei Miethäusern mit Etagenwohnungen – an der Außentür endet. Doch Versicherungsschutz hin – Versicherungsschutz her; ist es nicht viel besser, durch Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme einem möglichen Unfall überhaupt vorzubeugen? Von unserem eigenen Verhalten allein ist es abhängig, ob die Unfallquote steigt oder fällt!

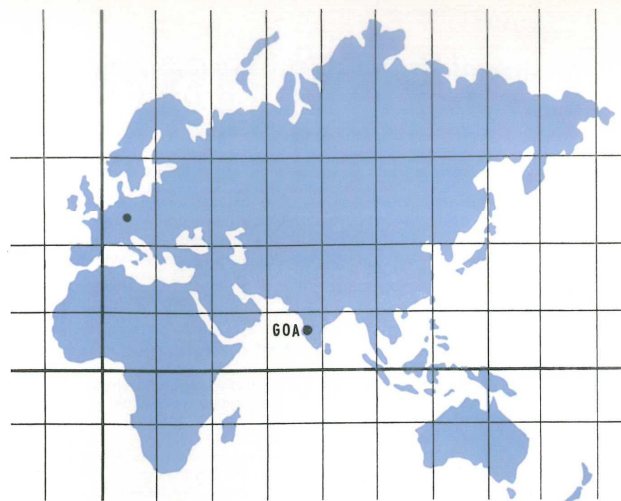
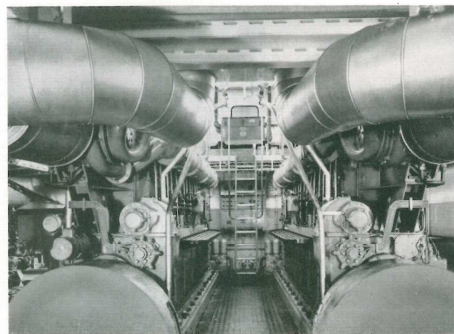
E. Auer, München

## PIZ JULIER

heißt der neue Super-Binnentanker, der von der Rheinwerft in Mainz-Mombach an seine Schweizer Auftraggeber abgeliefert wurde. Der neue Rheintanker

übertrifft seine Schwesterschiffe „Piz Palü“ und „Piz Bernina“ in der Länge um zehn Meter. Getrieben wird er von zwei Dieselmotoren mit 1500 PS und 375 Umdrehungen pro Minute. Die Motoren und die Antriebe für Ladelösch-

pumpen, Licht-, Preßluft- und Wasserhaltungsanlagen wurden von den Motoren-Werken Mannheim geliefert. Das nebenstehende Foto zeigt den Maschinenraum der „Piz Julier“ mit zwei TRH 348 5 U.



## „...alle meine kleinen Schützlinge beten für Sie!“ ZWEI WERKZEUGMASCHINEN FÜR GOA

Da flatterte vor einiger Zeit auf den Tisch unseres Münchner Direktion ein Brief. Er trug den Poststempel von Goa, einer kleinen portugiesischen Besitzung an der Westküste Vorderindiens. Nun ist der Empfang von Auslandsbriefen in einer großen Firma nichts Außergewöhnliches, wenn gleich man auch gerade aus Goa nicht jeden Tag Post erhält – außergewöhnlich jedoch war der Inhalt. Es war einer der rührendsten Briefe, die in letzter Zeit bei der Direktion eingingen. Doch lesen Sie selbst:

Sehr geehrter Herr Direktor, auf dem beigelegten Photo sind fünf kleine Werkstätten zu sehen. Wir haben – in aller Bescheidenheit – große Anstrengungen gemacht, um den Kindern von Goa ein Lehrlingsheim mit Lehrwerkstätten zu geben. Das erste Gebäude ist eine Druckerei, das zweite eine Tischlerei, das dritte eine Schmiede, das vierte eine mechanische und das fünfte eine elektro-mechanische Werkstatt. Meine Bitte, sehr geehrter Herr Direktor, die ich an Sie richte, besteht darin, uns bei der Verteidigung der christlichen Jugend Goas zu helfen. Ich bitte Sie mit dem Herzen eines alten Missionars, der sich während eines Vierteljahrhunderts im Osten herumgeschlagen hat.

Ich bin Sohn von Dom Bosco und kann diese kleinen Christen dieser christlichen Erde nicht in die Welt hinausgehen lassen, ohne ihnen eine Lehre in der heutigen Technik mitzugeben. Die Kinder Goas sind zur Auswanderung gezwungen, wenn sie sich ihren Lebensunterhalt selbst verdienen müssen. Gott hat es gefallen, sich dieser Auswanderung von Goas zu bedienen, um das Christentum im Orient zu verbreiten. Sie werden jetzt nicht nur in die heidnische, sondern auch in die kommunistische Welt gehen. Wir wollen, daß unsere Kinder mit jener Sicherheit in die Fabriken des neuen Asiens eintreten, die nur eine bessere Ausbildung gibt, und wir wollen, daß sie dort Zeugnis von Jesus Christus ablegen können.

Würden Sie, sehr geehrter Herr Direktor, die Güte haben, zu sehen, ob sich in Ihren Werkstätten oder Lagern nicht irgendwelche alten, abgenutzten Drehbänke, eine alte Werkzeugmaschine oder sonst etwas an Werkzeugen und Maschinen befindet, das Sie nicht mehr brauchen können, und uns diese Gegenstände schenken? Das, was für Sie vielleicht nicht mehr nützlich sein kann, würde für uns sicherlich einen großen Schatz bedeuten. Bitte schicken Sie uns diese Sachen!

Wir, die wir die Reliquien unseres Heiligen Franz Xavier bei uns haben, welche hier in Goa ruhen, werden bitten, daß er Sie segnen möge sowie Ihre Fabrik und Ihre Familie.

Haben Sie, sehr geehrter Herr Direktor, unseren herzlichsten Dank im Voraus für Ihr großes Geschenk. Meine Kinder Goas grüßen Sie.

Pater J. Carreno, SDB  
Direktor

Herr Dir. Vielmetter dachte nach. Der Pater sollte nicht enttäuscht werden. Die kleinen Gosen sollten ihre Drehbank bekommen. Es müßte doch mit dem Teufel zugehen, wenn da nicht in der Südbremse ein älteres Modell zu finden wäre, das sovielleicht bald durch eine moderne Maschine ersetzt werden müßte... Der rettende Engel erschien denn auch in Gestalt von Betriebsleiter Hinkel, der von einer alten Weisser-Spitzendrehbank, einem DE-Modell aus dem Jahre 1917, zu verkünden wußte, an welchem sich bislang die



Lehrlinge des ersten Lehrjahres mit Fleiß im Schleifen und Bohren übten... Das wäre doch sicher das Richtige für die kleinen Glaubensbrüder im fernen Goa! Und außerdem, meinte Herr Hinkel, sei da auch noch eine zweite Drehbank, Baujahr 1918, die man eigentlich auch entbehren könnte.

Sie wurden denn Pater Carreno schriftlich die Geschenke angekündigt, und nicht lange darauf kam abermals ein Brief aus Goa. Es war ein Dankesbrief:

Sehr geehrte Herren, mit großer Freude haben wir Ihren freundlichen Brief vom 11. Oktober erhalten mit dem erfreulichen Inhalt, daß Sie für uns eine Drehbank varmarkten, und daß Sie aller Wahrscheinlichkeit nach einigen Monaten eine weitere für uns bereitstellen werden. Nehmen Sie unseren herzlichsten Dank für Ihr äußerst großzügiges Angebot und glauben Sie mir, daß wir Ihre Freundlichkeit nie vergessen werden und daß wir Gott um seinen Segen für Sie, für Ihre Lieben, für Ihr Werk und für Ihr deutsches Vaterland bitten werden. All meine kleinen Schützlinge beten für Sie und Ihr großes Land, und ich begrüße Sie

Rev. Fr. J. Carreno, SDB

Inzwischen sind wiederum einige Monate vergangen, und der letzte Brief, der aus Goa eintraf, bestätigte, daß beide Drehbänke eingetroffen und bereits aufgestellt worden seien. Auch ward zu lesen, daß unter Pater Carrenos kleinen Schützlingen eine ganz unchristliche Schlägerei entstanden sei, wer an dieser „wundervollen, praktischen und bequemen“ Maschine arbeiten dürfe... Ein Foto wurde ebenfalls angekündigt. Man kann über die Tätigkeit der Missionare in aller Welt denken, wie man will. Man kann daran zweifeln, ob es wirklich sinreich ist, eine durch Jahrhunderte bewährte Ordnung einzurufen und durch eine andere, die christliche, zu ersetzen... Eines aber verdient stets von neuem unsere Hochachtung: der Wagemut, die Kraft und die durch nichts zu erschütternde Überzeugung, die von einem Menschen aufgebracht werden müssen, der in die Welt geht, um das Wort Gottes zu lehren.

Diese Menschen zu unterstützen, ist eine gute Aufgabe – es ist wahrhaft angewandtes Christentum.

# Tagung der Betriebsrats-Vorsitzenden und deren Stellvertreter

sämtlicher Konzernwerke vom 24. bis 26. September in Volmarstein

Die Leitung der Tagung lag in den Händen des Vorsitzenden des Dreierausschusses, des Kollegen Dell. – Infolge der Auslandsreise des Herrn Dir. Vielmetter nahm diesmal Herr Dir. Goerz an der Tagung teil.

Anwesend waren die Herren:

- Dell und Schmitt (Motorenwerke Mannheim)
- Edenhofer und Kempfer (Südbremse München)
- Vohmann und Weinrich (KB Volmarstein)
- Eckert und Stolzenburg (KB München)
- Borsdorf und Riewe (Hasse & Wrede, Berlin)
- Wald und Richter (Kübler, Berlin)
- Albrecht (AG, Berlin)

Zeitweilig: Herr Direktor Goerz.

Die Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

1. Stellungnahme zum Protokoll der Tagung in Berlin vom 26. 3. 1957 bis 28. 3. 1957.
2. Bericht des Dreierausschusses über seine Sitzungen.
3. Berichte der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke.
4. Soziale Fragen
  - a) Kinderheim St. Blasien
  - b) Erholungsheim Nieblum
5. Bericht des Herrn Dir. Goerz über die Lage des gesamten Unternehmens.
6. Neue Bestätigung des Dreierausschusses.
7. Verschiedenes.

In die Tagesordnung wurden unter Punkt 4 noch die Punkte Altersversorgung und Wandergesellenaustausch aufgenommen.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung wurde wie bisher verfahren und nach kleiner Berichtigung das Protokoll der letzten Tagung angenommen.

Kollege Dell ging zum zweiten Tagesordnungspunkt über und gab einen Bericht über die letzten Sitzungen des Dreierausschusses. Anschließend wurde der Dreierausschuß in seiner bisherigen Zusammensetzung wieder bestätigt.

Hieran schlossen sich die Berichte über die einzelnen Werke an, aus denen zu entnehmen war, daß im allgemeinen die Geschäftslage eine etwas rückläufige Tendenz zeigt. Ein stärkerer Rückgang konnte jedoch durch weitere Aufträge seitens der Bundesbahn und des Auslandes verhindert werden. Die Geschäftslage kann im großen und ganzen als befriedigend und ausgeglichen bezeichnet werden.

Übergehend zu Punkt 4 der Tagesordnung (soziale Fragen) kam eine rege Diskussion zustande. Die noch immer ungeklärte Frage nach einer Altersversorgung bei der Firma Kübler wurde eingehend diskutiert. Man kam zu dem Entschluß, hierüber nochmals mit Herrn Dir. Vielmetter zu sprechen.

Bezüglich des Kinderheimes St. Blasien waren einige dringliche Fragen zu klären. Der Vorschlag, der auf der letzten

Tagung in Berlin gemacht wurde, die Kinder während ihres Aufenthaltes in St. Blasien durch einen Lehrer unterrichten zu lassen, um das Gelernte nicht zu vergessen, wurde fallen gelassen. Der hierfür bestellte Lehrer wurde einen richtigen Unterricht durchführen, was aber den Kindern die Möglichkeit, viel an die frische Luft zu kommen, genommen hätte.

Das frühere Kinderheim in Nieblum wurde auf Wunsch von Herrn Dir. Vielmetter umgebaut und soll in Zukunft der Verschickung Erwachsener dienen, die dort einen Urlaub verbringen wollen. Um hier unparteiisch zu verfahren, soll ein richtiger Verteilungsschlüssel aufgestellt werden. Vorderrhand wurde das Heim von den Motorenwerken Mannheim übernommen.

Nach eingehender Besprechung der Tagesordnungspunkte traf Herr Dir. Goerz ein, den wir zum erstmalig auf unseren Tagungen als Vertreter des Herrn Dir. Vielmetter begrüßen konnten.

Nach einleitenden Worten über den Konzern im ganzen verlas Herr Dir. Goerz, auf die Geschäftslage eingehend, eine Zusammenstellung von Zahlen, die einen Überblick über die finanzielle Lage, die Höhe der Investitionen und die Zahl der Beschäftigten gab. Anschließend meinte Herr Dir. Goerz: „Wir können heute sagen, daß die Höhe der Warenbestände ständig beobachtet und den Umsätzen so angepaßt wird, daß wir diesbezügliche Sorgen nicht haben. Das Jahr 1957 wird bis zu seinem Ablauf im gleichen Rhythmus verlaufen wie bisher. Für das kommende Jahr 1958 hoffen wir auf gleichmäßige Beschäftigung.“

An diesen Direktionsbericht schloß sich eine Diskussion an, in deren Verlauf Herrn Dir. Goerz verschiedene Fragen vorgelegt wurden. – Kollege Dell dankte Herrn Dir. Goerz für seine Ausführungen. Nachdem sich Herr Dir. Goerz verabschiedet hatte, wurden unter Punkt 7 der Tagesordnung noch einige gewerkschaftliche Probleme angeschnitten und diskutiert.

Für die nächste Tagung, die turnusmäßig in Mannheim stattfindet, wurde der 25., 26. und 27. März 1958 festgelegt. Die Tagung war damit beendet.

Durch die Bemühungen der Volmarsteiner Kollegen wurde es uns ermöglicht, am anderen Tag das Hüttenwerk Haspe in Hagen zu besichtigen. Unter fachmännischer Führung wurde uns der Prozeß der Roheisen-Gewinnung gezeigt. Ferner lernten wir die Vergütung des Eisens und die Herstellung der Walzprodukte auf fast vollautomatischen Walzenstraßen kennen. Die Führung zeigte uns die schwere Arbeit der eisenschaffenden Industrie, und jeder Teilnehmer konnte sein Wissen um vieles bereichern.

Mit dem Bewußtsein, bei dieser Tagung durch gemeinsame Arbeit zwischen Direktion und Betriebsrat das Wohl der gesamten Werke gefördert zu haben, nahmen wir wieder von unseren Kollegen in Volmarstein Abschied.

Unter den Lehrlingen der Südbremse, die im September dieses Jahres ihre Facharbeiter-Prüfung ablegten, befand sich einer, dessen Leistungen weit über dem Durchschnitt lagen. Im Theoretischen erhielt dieser Prüfling die Noten 1,4 und im Praktischen sogar 1,1. Dieser vielversprechende junge Mann ist **Klaus Lischka**.

Einem schönen Brauch zufolge, der besonders begabte junge Facharbeiter mit einer Beihilfe oder gar einem Stipendium für die Weiterbildung auf dem Polytechnikum unterstützt, erhielt der glückliche Klaus Lischka neben einem Diplom von der Industrie- und Handelskammer und einem Buchpreis auch die Zusage, daß sein Studium von der Südbremse finanziert würde.

Wir drücken Klaus Lischka herzlich die Hände und wünschen ihm und uns, daß wir ihn in spätestens vier Jahren als Ingenieur wieder in der Südbremse begrüßen können.



# JUBILÄRE

UNSERER WERKE

## 40 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG.



WILH. STEINBERG 1. 10. 57  
Waschkauwärter



FRANZ RODEL 22. 10. 57  
Bürohilfe



OTTO LUDASCHER  
31. 10. 57 Lohnrechner

## 50 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein

## 25 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



ADOLF BRÜCKEL 16. 9. 57  
techn. Angestellter



HANS SCHEIDEGGER 6. 10. 57  
techn. Angestellter



KARL STRIEHL 25. 10. 57  
Mod.-Schreiber



FRITZ BRACHT 3. 9. 57  
Mustermacher



JOSEF MERVELSKEMPER  
9. 9. 57 Mustermacher



EUGEN BEINLICH 15. 9. 57  
Vorkalkulator



FRITZ ROTTGER 3. 10. 57  
Vorarbeiter



FRITZ WIGGERSHAUS  
26. 10. 57 Eingießer



FRIEDR. CAPPEL 29. 10. 57  
Elektriker



ROBERT BERNINGHAUS  
31. 10. 57 Mod.-Schlosser



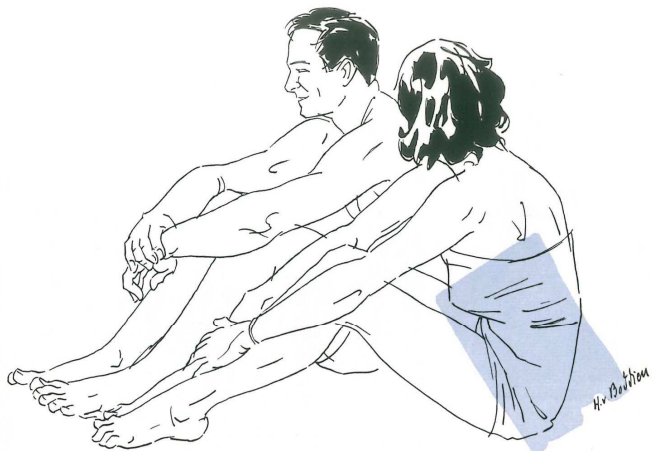
Herr Dir. Herbert Waldschmidt, langjähriges Vorstandsmitglied der Südd. Bremse AG., konnte am 11. 8. 57 seinen 60. Geburtstag begehen. Am 1. 3. 21 trat Herr Waldschmidt als junger Einkäufer bei der Knorr-Bremse Berlin ein, wo er sich schon bald die Wertschätzung des Herrn Dr. J. Ph. Vielmetter erwarb. Nach der Übernahme der Südbremse (früher BMW) in den Konzern siedelte Herr Waldschmidt 1922 nach München über. 1934 wurde er Vorstandsmitglied dieser Gesellschaft. Ihm, einem der langjährigsten Mitarbeiter unserer Werke, wünschen wir weiterhin alles Gute!



Herr Paul Stanowsky, der sich mit Recht der „älteste aktive Knorrianer“ nennt, erhielt vor kurzem Prokura der Knorr-Bremse AG. Herr Stanowsky trat bereits 1909 als kfm. Lehrling bei der Knorr-Bremse Berlin ein. 1925 erhielt er Handlungs-vollmacht und 1934 Prokura (1945 erloschen). Schon damals wurde er, der auf eine langjährige, enge Zusammenarbeit mit Herrn Dr. J. Ph. Vielmetter zurückblicken darf, vorwiegend mit Sonderaufgaben betraut. Herr Stanowsky ist heute Leiter des Hauptsekretariats der MW. Alle Knorrianer wünschen ihm für die Zukunft noch recht viel Erfolg!



# WENN DIE KOFFER WIEDER AUF DEM BODEN STEHEN...



Wenn wieder einmal so ein Urlaub vorüber ist und die Koffer auf dem Boden verstaubt sind, dann wird so manche Ehefrau beim einsamen Frühstück – wenn der Mann und die Kinder das Haus verlassen haben, um ihrer gewohnten Tätigkeit nachzugehen – eine Beute ihrer Gedanken ...

Wie war es doch noch vor knapp achtundvierzig Stunden in der kleinen Pension am Meer? Zu dieser nachtschlafenden Zeit, 7.30 Uhr in der Frühe, lagen wir noch alle in tiefstem Schlaf. Ein wunderbares Gefühl, nicht zu einer bestimmten Zeit raus ins feindliche Leben zu müssen! Von draußen kam das Rauschen des Meeres und die schrillen Schreie der Möwen ... Jetzt und hier rauscht der Regen, und das Kreischen der Straßenbahn und das Hupen der Autos zeigt an, daß man wieder in die große graue Stadt zurückgekehrt ist. Man ist zurückgekehrt und sitzt einsam und verlassen am Frühstückstisch und

rührt gedankenverloren in der Kaffeemaschine, als läge auf ihrem Grunde noch ein Bodensatz Ferienglück, mit dem man sich jenes bittere Getränk, das Alltag heißt und das jeder schlucken muß, ob er will oder nicht, ein wenig versüßen könnte.

Wie war es doch noch? Wenn man früh vom Sonnenschein geweckt wurde und den Arm ausstreckte, dann fühlte man, daß neben einem ja noch der eigene Mann fest schlief. Und wie zufrieden er dabei aussah! Wenn die Stoppeln am Kinn nicht gewesen wären, hätte man ihn für einen kleinen Jungen halten können, der froh war, die Schule schwänzen und den Morgen verschlafen zu können. Sein Gesicht war glatt und gesund. Das machte die Bewegung an der frischen Luft, die Sonne und die Ruhe. Um diese Zeit stand er sonst schon immer an seiner Maschine im Betrieb ... Es ist eigentlich seltsam, dachte sie, daß einem der eigene Mann doch nur am Wochenende und im Urlaub wirklich ganz gehört. „Ganz“ heißt, daß man ihn im hellen Morgenlicht im Bett noch friedlich schnarchend neben sich findet und dann das Frühstück in Ruhe gemeinsam einnehmen kann, ohne Blick auf die Uhr und Einpacken des Frühstücksbrot und Türenschrägen und entfernende Schritte und die plötzliche Stille in der Wohnung ...

Ja, nur im Urlaub gehört einem der Mann ganz, daheim im Alltag bleibt einem höchstens ein Viertelchen. Und es ist im Grunde genommen das geringste Viertelchen, denn wenn er abends nach Hause kommt, hat er so gar nichts mehr von dem kleinen Jungen an sich, der braungebrannt und gut gelaunt mit einem im Seewasser rumplätschte. Sein Gesicht ist dann müde. „n Abend – Was gibts zu essen?“ Das sind so die üblichen Worte. Dann greift er zur Zeitung oder stellt das Radio an, um die Nach-

richten zu hören, und dann beginnt er schon bald zu gähnen. „Ich bin müde und gehe in die Klappe – Du kommst sicher bald nach ...“ Das ist der Alltag, und das ist das Viertelchen, das er einer Frau von ihrem Mann übrig läßt. Den besseren Teil frißt der Betrieb, die Arbeit, die Kollegen und die Vorgesetzten. Der Rest bleibt für die Frau – und es ist eigentlich zu wenig, um satt zu werden. Auch eine Ehe braucht Nahrung wie alles Lebendige, sonst stirbt sie den Hungertod. Die Nahrung der Ehe sind die kleinen Gesten und Zärtlichkeiten und vor allem die Worte, die ruhigen Worte von Mann zu Frau, von Frau zu Mann im Dämmerlicht des Abends, wenn die Kinder schon schlafen und die geschlossenen Vorhänge aus jedem Zimmer ein stilles Zelt machen, über dem man die Sterne ahnen kann. Aber der Alltag braucht den Mann und verbraucht ihn. Was bleibt, ist wenig, und eine Frau muß schon in ihrem Herzen eine Kammer haben, in der sie das Bild des braungebrannten, lachenden Mannes – das eigentliche Gesicht des Mannes, den sie liebt – einschließt und für sich bewahrt, damit der Alltag sie nicht bitter und ungerecht werden läßt. Das helle Leuchten der Ferientage in freier Natur und der stille Glanz, der über dem gemeinsamen Zusammensein liegt, muß in die graue Waschküche des Alltags hinübergereitet werden ...

Und gottlob, liebe Mitschwester, gibts ja noch das Wochenende, und übers Jahr den nächsten Urlaub – dann gehört der Vati wieder ganz uns.

