

WIR

VERLAGSORT MÜNCHEN
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE

von den Werken der Knorr-Bremse

30 | APRIL 1958





UNSER TITELBILD

Die Hauptstraße in Volmarstein

Seite INHALT:

- 3 Die neue Versuchsabteilung der KB München
- 4 Vakuum-Bremsen
- 5 Neue Werkzeugausgabe für die Südbremse
- 6 Die Stadt, in der wir leben: Volmarstein
- 8 Von der kleinsten Gemeinschaft
- 10 Wie werde ich ein guter Autofahrer?
- 12 Kurzworte überall
- 13 Tagung der Betriebsräte in Mannheim
- 14 In der Kürze liegt die Würze
Das Wort hat unser Sicherheits-Ingenieur
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Auf Montage im Lande der Kalifen

HERAUSGEBER:

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
München/Berlin
Münchener 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

Das Zeichen in der Haut

Es war eine Nacht wie keine andere zuvor ... Es gab da wohl Nächte im Kriege, aber deren Dunkel war doch durchzuckt von Leuchtkugeln, dem Mündungsfeuer und Geschoßgarben. Es gab auch Nächte in schwarzen Zimmern – aber auch da waren helle Arme, kleine Worte voller Leuchtkraft und lebendiger Atem ... Kurz, auf dem Grunde aller vergangenen Nächte lag doch irgendwo ein Fünkchen Licht und ein Quäntchen Bewußtsein. Die Nacht aber, der man auf dem magischen Strom der Flüssigkeit aus der Injektionsspritze sanft entgegenreibt, ist dem schwarzen Wasser des Moores vergleichbar. Lautlos, spurlos und unwiderstehlich wird man von der Finsternis verschluckt. Plötzlich ist man weg ...

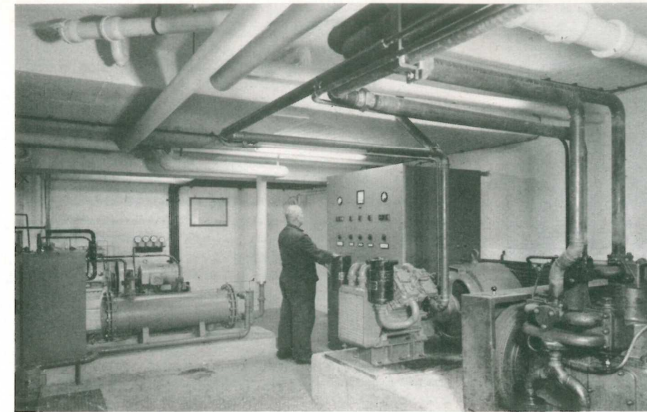
Wer aus der Narkosenacht wieder auftaucht, sucht wohl die Stunden des totenähnlichen Schlafes während der Operation, aber er findet sie nicht mehr, denn sie sind dunkel und ohne jedes Gefühl, also auch ohne Erinnerung. Das erste Gefühl danach ist ein rührendes Wundern: die Sonne scheint wieder, und auf dem Tisch stehen Blumen. Man liegt ganz still da und fühlt mit dem Pochen des Herzens, daß dieses Leben doch eigentlich eine große Sache ist.

Freilich, man muß es nun erst wieder mühsam lernen, das Leben. Bald erfüllt und genügt es sich nicht mehr im kindlichen Liegen und Schauen. Durst meldet sich. Die ersten drei Löffelchen voll ungesüßten Pfefferminztees sind nun das köstlichste Getränk von der Welt. Danach schlafen – aber Wundschmerz stellt sich ein, Glieder und Rücken schmerzen vom Liegen, und bei jedem Atemzuge sticht's und brennt's. Du verlangst die schmerzlindernde und schlafbringende Spritze und bist voller Gier nach dieser Wohltat. Endlich spürst du dankbar den Einstich, und dann kommt wie eine weiche Welle die Erlösung von Schmerzen und Unruhe ...

Alles dies wiederholt sich einige Zeit im gleichen Rhythmus: Schmerzen – Spritze – Schlaf – und dann kommt schließlich der erste tatsächliche Schritt ins Leben. Links und rechts gestützt humpelt man tapfer ums Bett und fühlt sich dabei als Mordskerl. Indessen – noch bleibt das weiche und warme Bett im Krankenzimmer für lange Zeit der sicherste Ankerplatz fürs das arg lädierte Schiff. Das Meer und die Stürme sind ja immer da – das Krankenhaus ist nur eine geschützte Insel. Wer von ihr Abschied nimmt, überantwortet sich wieder den Elementen. Er muß wieder Schläge geben und nehmen. Vielleicht aber ist er nun stärker im Nehmen, im Leiden, geworden. Er hat es lange genug in der Stille geübt. Vielleicht weiß er nun auch besser, wie tückische Schläge aus dem Hinterhalt schmerzen ... Ja, Krankheit, Operation und Krankenhausaufenthalt mit ihrer Fülle von Erfahrungen sind Einschnitte im Leben des Menschen.

Wenn dem Körper eine Wunde geschlagen wird, so bleibt aus weisem Grunde eine Narbe. Sie ist eine Prägemarka des Schmerzes und ein unverwischbares Siegel. Der Mensch kann sie verdecken, sie ehren, sie geringachten oder sich ihrer schämen – aber sie wird doch immer ein strenges Zeichen dafür bleiben, daß der Mensch verwundbar ist.

Im Großen gesehen aber heißt es, daß es der Menschheit wohl anstünde, sich ihrer vielen Narben vom letzten Kriege zu erinnern, bevor sie sich in maßloser Überschätzung der eigenen Kräfte mit Gewalten einläßt, deren Waffen nicht mehr nur bloß den Körper verwunden – und Wunden können heilen – sondern erstmalig den Menschen in seiner Gesamtheit vernichten, so daß nicht einmal mehr eine Narbe bleibt.



Kältemaschine und Kompressorenanlage

GRÖßER, SCHÖNER, MODERNER: die Versuchsabteilung der KB München

Die Lösung der Aufgaben, die an eine Versuchsabteilung gestellt werden, sind im Zeitalter der modernen Technik von ganz besonderer Bedeutung. – Diese Erkenntnis veranlaßte die Knorr-Bremse München, ihre Versuchsabteilung neben großzügigen Erweiterungen auf den modernsten Stand zu bringen. Flächenmäßig entspricht diese Erweiterung nahezu dem Doppelten der ursprünglichen Ausdehnung.

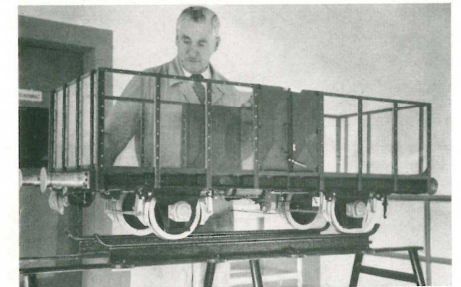
Man dachte zunächst nur an einen kleinen Anbau an die alte Halle – in diesem sollte lediglich eine Kältekammer und ein kleines Büro untergebracht werden. Nach sorgfältigen Überlegungen stellte sich jedoch heraus, daß eine derartige Erweiterung noch keineswegs den Anforderungen und Aufgaben einer modernen Versuchsabteilung gerecht wird. Deshalb kam man mit der Betriebsleitung der Südbremse, deren Aufgeschlossenheit in diesem Fall besonders hervorzuheben ist, zu dem Entschluß, das neue Projekt großzügiger, als vorgesehen, anzupacken.

Architekt Rudi Kranz, der bereits schon das neue Verwaltungsgebäude bei uns in München erstellte, wurde die Planung anvertraut. Und so ist es überflüssig zu betonen, wie gut das neue Gebäude bzw. der Anbau an Halle T sich architektonisch in den allgemeinen Rahmen des Gebäudekomplexes der Südbremse einfügt. Große Fenster sorgen für Luft und Licht – zwei wichtige Voraussetzungen für angenehmes Arbeiten.

Da eine fortschrittliche Versuchsabteilung auch einen repräsentativen Charakter tragen sollte, wurde auch der Altbau einer Renovierung unterzogen. Gleichzeitig damit erfolgte eine Zusammenlegung der bisher abgegrenzten Versuchsaufgaben für Auto und Eisenbahn unter der Gesamtleitung von Herrn Dr. Bodey.

Um die Versuchs- und Forschungsarbeiten besser betreiben zu können, versorgt eine neue eigene Druckluft-Vakuumanlage mit drei Kompressoren – einer davon ist der neuentwickelte VV 360 – die einzelnen Prüfstände über ein weitverzweigtes Leitungsnetz mit den zur Prüfung der Steuergeräte notwendigen hohen Drücken. Die ebenfalls im Maschinenraum aufgestellte kleine Stromerzeugungsanlage liefert die verschiedensten Spannungen, die zur Erprobung der elektrisch gesteuerten Apparate notwendig sind.

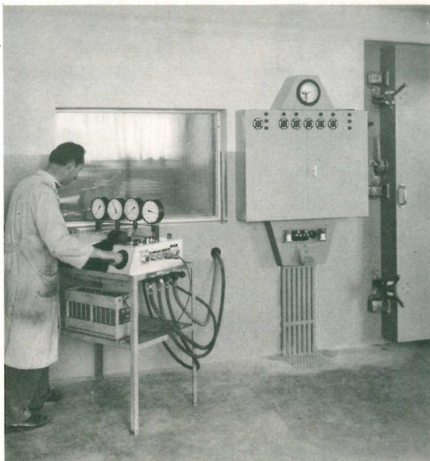
Da das Absatzgebiet für unsere Bremsausrüstungen nicht nur im Süden liegt, sondern auch bis in die kältesten Zonen unseres Planeten reicht und dort die Eisenbahnen mitunter bei -50°C fahren und bremsen müssen, wurde der Bau eines Kälteraumes erforderlich. Nun ist es möglich, die Apparate und Dichtungen hier in München auf Kältebeständigkeit und Gängigkeit bei tiefen Temperaturen zu untersuchen.



Meister Ammer mit einem Modell eines Güterwagens mit KE-Bremse
Der neue, wesentlich erweiterte Großprüfstand

Um außereuropäische, z. B. amerikanische Bremsverhältnisse studieren zu können, die oft durch die besonders langen Züge lufttechnische Schwierigkeiten bereiten, wurde der Großprüfstand von 104 auf 204 Wagenlängen erweitert. Dies entspricht einer Gesamtlänge von etwa 2,5 km und damit besitzen wir wahrscheinlich den größten Prüfstand in Europa.

Den Meßtechnikern wurden die modernsten Geräte zur Verfügung gestellt, so daß nun neueste elektronische Meßapparate und Registriergeräte vorhanden sind, mit deren Hilfe die Durchschlagsgeschwindigkeiten und Vorgänge in verschiedenen Steuerräumen präzise gemessen werden können.



Vakuum-Bremszylinder auf dem Prüfstand in Volmarstein

Zur Durchführung von Dauerversuchen in einem bis jetzt noch nicht gekannten umfangreichen Ausmaß wurde an der Nordseite der Versuchshalle eine große Fläche mit Glas überdeckt. Damit können nun auch ständig Betriebsverhältnisse gewissenhaft untersucht und Mängel, die sich im Betrieb erst nach Jahren eventuell einstellen würden, schon im Versuch geklärt und beseitigt werden. — An dieser Stelle ist der Südbremse Dank abzustatten, die bei der Ausrüstung mit Werkzeugmaschinen gehalten hat: So ist es jetzt möglich, Versuchsapparate schneller als bisher zu fertigen.

DerMontageraum bekam ein völlig neues Gesicht, und unter diesen Voraussetzungen macht die Arbeit mehr Freude, und die Monteure und Schlosser fühlen sich dabei wohler als je zuvor — besonders im Hinblick auf die sauber gefliesten Dusch- und Waschräume . . .

Für die vielen Besucher aus dem In- und Ausland wurde ein Ausstellungsraum geschaffen, der einen Querschnitt über die Erzeugnisse und Leistungen unseres Werkes zeigt und gleichzeitig dem Gast Gelegenheit gibt, sich mit den einzelnen Apparaten vertraut zu machen.

Unsere Meinung zu allem: Die neue Halle ist in jeder Hinsicht ausgezeichnet eingerichtet. Sie wird uns helfen, viele technische Probleme jetzt und in Zukunft zu lösen.

Jäckel/Fuchs, München

VAKUUM-BREMSEN

Im Laufe des Jahres 1957 und zu Beginn des Jahres 1958 konnten verschiedene, z. T. bedeutende Abschlüsse mit Vakuum-Bremsländern wie Südafrika, Spanien, Indien, Nigeria, Ghana und Ägypten abgeschlossen werden. Bereits bestehende Kontakte mit Ländern, in denen nahezu ausschließlich Vakuum-Bremsen in Gebrauch sind, wurden verstärkt — insbesondere mit solchen, die von den „crown agents“, den sogenannten Kronagenten des Commonwealth, betreut werden. Hierzu gehören etwa 20 Länder im afrikanischen, vorderasiatischen und ostasiatischen Bereich. Zu vielen davon waren bereits Bindungen durch das Lokomotivgeschäft vorhanden.

Auch die Geschäftsverbindungen zu europäischen Ländern, von denen Waggons auf Fährschiffen nach England laufen, wurden weiter ausgebaut. Die für diesen sogenannten „Fährbootverkehr“ eingesetzten Wagen müssen zusätzlich zur Druckluft-Bremse mit Vakuum-Bremsen ausgerüstet sein, da bekanntlich die British Railways, die englische Staatsbahn, Vakuum-Bremsen führen.

Die Auslieferung der Ausrüstungen begann verstärkt in diesem Jahr. Hierbei hat sich die Zusammenarbeit der Konzernwerke Südbremse und Volmarstein besonders bewährt. Auch die MWM sind an der Fertigung der Aufträge beteiligt. — Diese Arbeitsteilung macht es außerdem möglich, hohe Auftragspitzen abzufangen.

Ein erheblicher Bedarf an Vakuum-Bremsen ist auch für die Zukunft zu erwarten, denn 45 Länder der Welt fahren vakuumgebremste Züge. Aus dieser Überlegung heraus entschied sich die Knorr-Bremse, auch die Lieferung von Vakuum-Bremsen in ihr Fertigungsprogramm aufzunehmen. Knorr ist eine universelle Bremsbauanstalt und muß in der Lage sein, auf dem Bremsgebiet alle Bahnen der Welt beraten und beliefern zu können. Eine durch die Deutsche Bundesbahn vollbeschäftigte deutsche Waggonindustrie kann von uns auf Grund unserer großen Lieferkapazität mit Bremsausrüstungen bedient werden. Falls jedoch die DB

nicht genügend Aufträge erteilen sollte, wird sich die Waggonindustrie um Privat- und Auslandsaufträge bemühen müssen. Sehr oft sind diese Aufträge aus Ländern zu holen, in denen rollendes Material vakuum-gebremst wird. Wenn wir diese Bremsen nicht liefern könnten, so würde bei uns eine Lücke in der Fabrikation entstehen. Da wir sie aber doch liefern können, sind wir von der jeweiligen Inlandskonjunktur unabhängig und erschließen außerdem für unseren Export noch eine Reihe von Ländern der Welt.

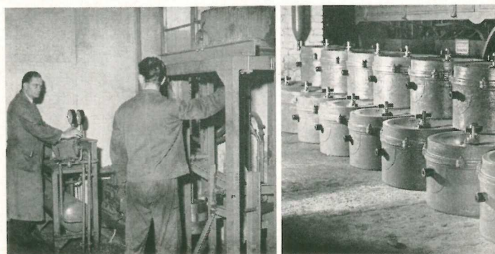
Wir wollen aber nicht nur die Vakuum-Bremse so weiterbauen, wie sie bisher in den verschiedenen Ländern üblich ist, sondern wir bemühen uns auch intensiv um ihre technische Verbesserung. Eine solche Verbesserung ist in erster Linie für die aufstrebenden außereuropäischen Länder interessant, in denen alle Anstrengungen gemacht werden, neue Industriezweige aufzubauen. Für den Transport der Industrieerzeugnisse ist es wichtig, schwere und schnelle Züge fahren zu können — doch hierfür müssen entsprechende Bremsvoraussetzungen gegeben sein! So ist auch auf diesem Gebiet die Knorr-Bremse fortschrittlich tätig.

In verhältnismäßig kurzer Zeit ist es uns gelungen, bedeutende Aufträge zu erhalten, nach vielen Ländern zu liefern und Projekte zu bearbeiten, die uns berechtigten, auch die Zukunftsentwicklung positiv zu betrachten.

Die Zusammenarbeit innerhalb der Werke unseres Konzerns hat sich sehr bewährt. Sie ist auch weiterhin gewährleistet.

Sch.-N., München

Vakuum-Bremszylinder vor der Auslieferung



Neue Werkzeug-Ausgabe für die Südbremse

Noch zu Ende des letzten Jahres wurde in der Südbremse die alte, für heutige Verhältnisse völlig unrationelle Werkzeugausgabe abgebaut und durch eine der modernsten, nach dem Schweizer System „Vidmar“ gestaltete, ersetzt. Die alte Ausgabe, die aus den heute noch meist üblichen Lypsia-Regalen und sonstigen Gestellanlagen bestand, nahm einen Platz von 710 qm ein. In den Regalen wurden Lehren, Werkzeuge, Zeichnungen usw. offen gelagert, so daß die Betriebsmittel ständig umfangreiche Maßnahmen zum Schutz gegen Rost und Verstaubung erforderten. Der wesentliche Nachteil solcher Anlagen jedoch liegt in den großen Zwischenräumen der einzelnen Regalfächer. Dieser leere Raum aber wiederum ist zur Bedienung unbedingt notwendig. Man muß also zwangsläufig vorwiegend „Luft“ lagern . . . Die Werkzeugausgabe selbst war noch umgeben von einem 3 m hohen Zaun aus Maschendraht, der auch nicht gerade einen schönen Anblick bot!

Wie anders indessen nimmt sich da unsere neue Ausgabe nach dem System „Vidmar“ aus! Genormte Werkzeugschränke gestatten hier, je nach den betrieblichen Verhältnissen, die Zusammenstellung beliebiger Ausgabeformen. Der einzelne Werkzeugschrank umfaßt ca. 7–10 qm Lagerfläche bei je 0,5 qm Bodenfläche; jede Schublade ist variabel und richtet sich nach der Art der einzulagernden Betriebsmittel. Alle Schubladen sind auswechselbar; sie lassen sich voll ausziehen und laufen auf Doppelauszügen mit Präzisionskugellagern. Jeder Schubladen kann bis zu 200 kg belastet werden und läßt sich selbst mit solch einer Last spielend leicht in den Schrank zurückschieben. Genormte Schubladen-Einbauteile ermöglichen eine weitgehende Vielseitigkeit in der Einteilung, so daß von der kleinsten Lehre bis zum schweren Werkzeug alles untergebracht werden kann. Durch diese ausziehbaren Schubladen fällt jeder leere Raum fast vollständig weg — die Betriebsmittel sind viel konzentrierter, übersichtlicher, stets griffbereit und dabei staubdicht aufbewahrt.

Die ganze Ausgabe kann von einem Mann in wenigen Minuten abgeschlossen werden; ein Gruppenverschluß ermöglicht durch Umlegen eines Hebels das Abschließen einer ganzen beliebig langen Reihe von Werkzeugschränken mit allen Schubladen.

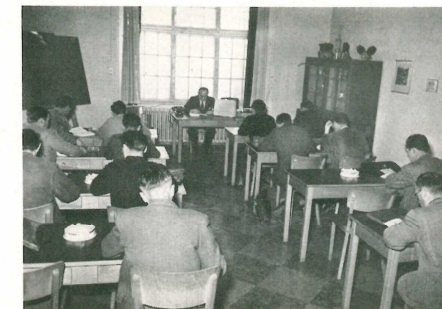
Zur Erstellung dieser neuzeitlichen und raumsparenden Ausgabe bewog auch die Tatsache der Produktionsaufnahme unserer Motoren der AKD-9- und AKD-10-Reihe — nur so konnte die wertvolle Bodenfläche von ca. 478 qm zum Aufstellen von Maschinen gewonnen werden. Meier, München



Do you speak English?

Sollte dies nicht der Fall sein, Sie dagegen aber Angehöriger der KB München sind, so ist es Ihre eigene Schuld! In München nämlich hat die Geschäftsleitung für ihre Ingenieure, Monteure, Kaufleute, Konstrukteure und technischen Zeichner einen Englisch-Kursus eingerichtet, der einmal wöchentlich abgehalten wird.

Das wichtigste Utensil der Schüler ist das Lehrbuch „Calling all Beginners — Ein Schnellkurs der englischen Sprache“, das die Geschäftsleitung großzügig dem Teilnehmer übereignet. In 30 Doppelstunden wird man hier in die Geheimnisse der englischen Sprache eingeweiht, wobei besonderer Wert auf die technischen Ausdrücke gelegt wird.



Der Ort, in dem wir leben:

VOLMARSTEIN

Wo man „Stahl und Eisen“ trinkt

Auf der Karte ist es kaum zu finden, das kleine Dörfchen Volmarstein, und man muß das Ruhrgebiet schon gut kennen oder viel Glück haben, will man diese „Perle des Ruhrtals“, den „Luftkurort Volmarstein“, wie es sich gern nennt, erreichen. Falls Sie mit der Bahn fahren, dann werden Sie in Hagen den D-Zug verlassen und den Bus oder ein kleines Bähnchen nach Volmarstein besteigen. Benutzen Sie jedoch Ihren Wagen, so werden Sie feststellen: viele Wege führen nach Volmarstein!

Welchen Sie aber auch immer wählen – er wird Sie an Wiesen entlang, an kleinen Wäldern vorüber und durch malerische westfälische Dörfchen führen. Sie werden allerdings als Autofahrer nicht träumerischen Gedanken über die Lieblichkeit der deutschen Landschaften nachhängen können, denn die engen, kurvenreichen Landstraßen, die sich die Höhen herauf- und wieder herunterziehen, nehmen Ihre ganze Aufmerksamkeit in Anspruch...

Wenn der Wind günstig ist – und das ist für Volmarstein eine leichte Brise von Südost – wird er die Dunstschleier, die ständig über dem Ruhrgebiet liegen, aufreißen und Ihnen einen Blick von den Höhen hinab auf Wetter an der Ruhr – eine der Städte am Rande des Ruhrgebietes – gestatten. Die rauchenden Schloten der Industriewerke liegen hier in Volmarstein nun vor oder – wenn Sie wollen – hinter Ihnen. Sie sind bereits im Sauerland, im Grünen – dem Wochenendziel Tausender lufthungriger Ruhrgebietler.

So kommt es auch, daß in dem ruhigen Dörfchen, das laut letzter Volkszählung von genau 9921 Seelen bewohnt wird, an Sonn- und Feiertagen ein gar munterer Betrieb herrscht. Aus Dortmund und Bochum knattern die VWs, Isettas und Roller heran, deren Insassen nur den einen Wunsch haben, die qualmenden Fabrikschlote hinter sich zu lassen und frische Luft, Sonne, Wald und Wiesen zu genießen... und mit all dem kann Volmarstein aufwarten.

Doch damit nicht genug: ein gut geführtes Hotel mit gleichermaßen ausgezeichnete Restauration bemüht sich ständig um das Wohlbefinden der Gäste. Befrachte Kellner servieren Ihnen alles – angefangen von der bescheidenen Tagessuppe bis zur Forelle blau, vom Zitronensprudel bis zur Flasche Henkell Trocken... Und während Sie, im Lande der Westfalen, sich einer „Steinhäger Pilskur“ unterziehen



(ein Helles und ein Körnchen) und auf die Schlachtplatte „nach Art des Hauses“ warten, können Sie Ihren Blick über die satten grünen Wiesen zum silbernen Band der Ruhr wandern lassen – die aus dieser Entfernung ein liebliches, reinliches Flübchen zu sein scheint! – und darüber nachdenken, aus welchem unerfindlichen Grund die meisten anderen Dorfkneipen düster und verrückt sind. Übrigens nennt sich diese angenehme Stätte Volmarsteiner Gastlichkeit „Hotel zur Burg“.

Burg? Jawohl. Außer der reizvollen Lage und des gepflegten Restaurationsbetriebes verfügt Volmarstein über eine fast 900 Jahre alte Burg – oder besser gesagt, über die Reste davon. Und da in einem Dorf alles hübsch beieinander liegt, bedarf es nur einiger Minuten, den ehemaligen Sitz der Herren von Volmarstein zu erklimmen. Einer der vielen steilen Fußwege hier im Ort führt Sie auf diesen höchsten Punkt der näheren Umgebung. Bei der nun folgenden Burgbesichtigung wird Ihnen eine in die Überreste des Torturmes eingelassene Gedenktafel ins Auge fallen. Sie werden hier nachlesen können, daß die Burg im Jahre 1100 von dem Erzbischof von Köln erbaut wurde und leider 1624 nach zweimonatlicher Belagerung von dem Grafen von der Mark zerstört wurde. Auch, daß vor 500 Jahren das „Vormesteinsche Vemgerichte eines der bedeutendsten auf der Roten Erde“ war und deutsche Bürger aus allen Teilen des Reiches vor dem Freistuhl auf dem Burgberg erschienen, um hier ihr Recht zu finden... Nun sagen Sie selbst: welches andere Dörfchen hat etwas Ähnliches aufzuweisen?

Es ist schon recht erhehend, von der Burg aus – wie weiland die Herren von der Recke – einen Blick ins Land zu werfen: dicht gedrängt schmiegen sich die schmucken Fachwerkhäuser an die Hänge; friedlich blökend verbringt eine Herde Schafe ihre faulen Tage auf der Wiese. In der Dorfstraße lärmen die Kinder bei dem uralten und doch so jungen Spiel „Haschen“ oder hocken beisammen um zu „murmeln“, zu „schussern“, zu „klickern“ oder wie sie das bevorzugte Spiel mit den bunten Glaskugeln sonst noch nennen... Für einen Augenblick fühlt man sich um Jahrzehnte zurückversetzt, bis dann plötzlich ein riesiger schwarzer Mercedes, Baujahr 58, Ihr Blickfeld kreuzt und Sekunden später schon wieder zwischen den kleinen Häusern verschwunden ist – Staubwolken und Benzindüfte auf der Hauptstraße verbreitend. Schade, denken Sie, es hätte eine Postkutsche sein müssen... Aber leider ist die Zeit auch in Volmarstein nicht stehengeblieben. So steigen Sie etwas wehmütig herunter von der Burg und lassen all Ihre Wachträume hinter sich.

Bei einem Bummel durch das Dorf treffen Sie den Mercedes wieder. Er parkt vor einer der alten, traditionsreichen Schloßfabriken. Die Schlüsselgießerei ist ja in Volmarstein heimisch – sie war von jeher eine Sonderheit des Ortes, und Sie mögen es glauben oder nicht: es gab schon einmal eine Zeit, zu der etwa die Hälfte des Weltbedarfs an Vorhang-



Blick auf den Harkortsee

schlüssern von der Volmarsteiner Industrie gedeckt wurde! Während die Schloßfabriken inmitten des Ortes zu finden sind, wird der Besucher nach unserer Gießerei, dem Stahlwerk Volmarstein, zunächst vergeblich Ausschau halten. Sie liegt nämlich rund zwei Kilometer entfernt hinter einer der vielen Höhen, und nur eine schwache, rätliche Rauchwolke in der Ferne verrät dem Fachmann, daß auf Volmarsteiner Gelände auch eine Gießerei beheimatet ist! Die Volmarsteiner brauchen sich also über Mangel an Arbeitsmöglichkeit nicht zu beklagen: die Schloßfabriken und die Knorr-Bremse beschäftigen den größten Teil der Einwohner. Und da sie – wie alle Westfalen – arbeitsam und tüchtig sind, haben sie es zu recht ansehnlichem Wohlstand gebracht.

Und sie halten ihr Geld auch zusammen. Wenn im Ort die Kneipen bis zum Morgengrauen belagert werden oder gar wochentags jemand in der „Burg“ diniert, so kann es sich nur um Fremde handeln! Die Volmarsteiner selbst sind häuslich und solide – was aber nicht ausschließt, daß sie an manchen Abenden ein recht fröhliches Vereins-Leben pflegen. Da gibt es einen Kegelklub und einen Gesangverein und Stammtische natürlich, zu deren angeregter Unterhaltung das „Hasper-Maggi“ nicht unwesentlich beiträgt. (Man nehme zur Hälfte Doppelwacholder und Boonekamp – die Wirkung ist erstaunlich. Dieses Getränk – auch „Stahl auf Eisen“ geheißen – findet seine Liebhaber in erster Linie unter den Formern und sonstigen Gießereiangestellten.) Die Dorfjugend allerdings verzichtet gern auf das „Hasper Maggi“ – sie hat mehr Freude an dem nahen Stausee in Wetter. Hier, wo sich die Ruhr zu einem See verbreitert und – aus dem Sauerland entsprungen – noch klar und sauber ist, treffen sich in einer modernen Badeanstalt alle Schwimm-Enthusiasten. Und wenn Ihnen daran liegt, können Sie sich beim Ballspielen mit einem sportlichen jungen Mann unterhalten, der – wie sie sofort heraushören – „direkt-mang“ aus Berlin stammt. Und wenn er Ihnen lachend versichert: „Ick habe mir noch nie so wohlgeföhlt wie in Volmarstein!“ – dann können Sie es ihm ruhig glauben.

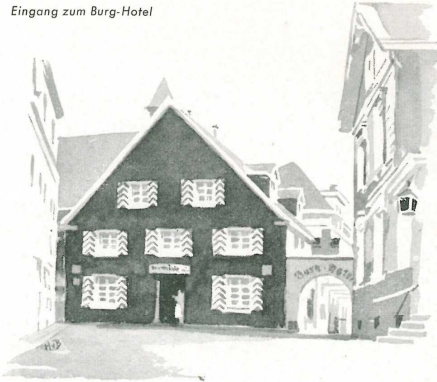


Zeichnung: H. v. Boddien



Burgruine

Eingang zum Burg-Hotel



EIN THEMA, DAS JEDEN ANGEHT

Wir brachten in der vorigen Nummer die ersten Schilderungen von glücklichen und unglücklichen Ehen. Diese Berichte aus dem Leben haben viel Interesse gefunden, so daß wir sie fortsetzen möchten.

Ein Leben lang...

Das ganze Dorf lief zusammen, als Christian mit seinem Auto vor dem Rittergut der Familie B. vorfuhr. Kein Wunder, denn im Jahre 1909 waren die stinkenden Benzinkutschen noch eine Seltenheit. Herr B., der Besitzer des Gutes, der am Tor stand, konnte nur mit Mühe ein Lächeln unterdrücken, als sich Christian aus einer Wolke von Staub und Qualm, die sich um sein Vehikel gebildet hatte, löste und mit feierlichen Schritten auf ihn zukam. Herr B. wußte, was Christian wollte: eine von seinen vier Töchtern, aber er konnte nur schlecht seine Überraschung verbergen, als Christian gerade um die Hand der Ältesten anhielt. Er tat das mit der geziemenden Höflichkeit, aber auch mit der Selbstsicherheit, die gutes Aussehen, eine angenehme Familie und ziemlich unbegrenzter Reichum verleihen.



„Meine Frau und ich –“ antwortete Herr B. freundlich-verwundert, „dachten immer, Sie würden sich für Irma interessieren, mit der Sie doch stets bei allen Festen tanzten – aber natürlich ist es uns eine Ehre, und Doris wird bestimmt glücklich sein!“ Bei diesen Worten nickte der hoffnungsvolle junge Mann nachdrücklich: „Wissen Sie, Herr B., ich habe stets mit Irma getanzt, weil mir ihre jüngste Schwester so gut gefiel und ich sie so per Distance und scheinbar ganz ohne Absichten viel besser und ungezwungener beobachten konnte. Sie ist noch sehr jung, gewiß, aber sie hat gute Anlagen, die ich hoffe, zur schönsten Entfaltung bringen zu können.“

Herr B. schluckte. Dieser Fabrikantensohn! Sah aus, als ob er kein Wässerchen trüben könnte und ging doch mit seinen 25 Jahren so planmäßig zu Werke! Und so ging auch nach diesem einleitenden Gespräch alles sehr glatt, und wie in solchen Kreisen üblich, übers Parkett. Von Liebe wurde nicht gesprochen, denn darüber sprach man damals nicht. War auch nicht so wichtig, denn die Liebe stellte sich dann wohl im Laufe der Zeit von selbst ein. Doris fiel zwar aus allen Wolken, als sie von dem Heiratskandidaten hörte, aber die neiderfüllten und bewundernden Blicke der Freundinnen und die achtungsvollen der männlichen Bekannten sagten ihr genug. Zudem die Aussicht, in ein so großes und glänzend geführtes, schloßartiges Haus mit viel Dienerschaft als Herrin Einzug zu halten! Kurz und gut – die Hochzeit wurde mit großem Aufwand gefeiert. Die Zahl der Gäste ging in die Hunderte. Es glänzte von farbenprächtigen Uniformen – der Bräutigam hatte bei der Garde gedient – und funkelte nur so von edlen Geschmeiden. Sofort nach dem Fest ging zur Hochzeitzeit an die Riviera, wo die blutjunge schöne Frau und der selbstbewußte, erfolgreiche junge Mann an ihrer Seite bald im Mittelpunkt des Interesses standen. Wieder daheim merkte Doris, daß es gar nicht so leicht

war, einem großen Haushalt vorzustehen, denn sie hatte von Tuten und Blasen, von Kochen und Braten, wenig Ahnung, dafür allerdings verstand sie etwas von Porzellanmalerei, Kunststücken und wie man im Damensitz elegant auf einem Pferde thront. Jedoch ihr Mann, dessen Umsicht und Zartgefühl sie recht bald schätzen lernte, lenkte nicht nur das Werk seines Vaters – er hatte auch im Hause die Fäden fest in der Hand. Alles lief wie am Schnürchen, und sie hätte sich überhaupt keine Gedanken über die Speisefolge usw. zu machen brauchen, wenn sie nicht den Ehrgeiz besessen hätte, auch tatsächlich die Herrin des großen Hauses zu sein. Sie lernte, wie man leitet, ohne sich eine Blöße zu geben, und ihr Mann half ihr dabei in seiner stillen, aber festen und gerechten Art nach Kräften. Bald konnte sie Anweisungen geben, so als hätte sie es nie anders gelernt. Das war gut so, denn der erste Weltkrieg kam. Ihr Mann zog mit seinem Regiment ins Feld, und sie mußte nun alleine schalten und walten. In regelmäßigen Briefen aber legte sie genauestens Rechenschaft über die häuslichen Verhältnisse ab und zwar so genau, daß sie sich wie Geschäftspapiere lasen, worauf Christian nicht schlecht stolz war als auf sein Erziehungswerk. Worüber er sich indessen stets besonders freute, waren die kleinen Zeilen am Schluß jedes Feldpostbriefes „... ich vermisse Dich doch sehr ... paß auf Dich auf ... wir alle brauchen Dich und ich besonders – deine eigentlich recht dumme Doris“. – Diese Zeichen einer erwachten Liebe, auf die er geduldig gewartet hatte, rührten ihn, weil sie von einem sehr jungen Menschen kamen, der, wie er selbst, auch sparsam und karg mit Gefühlsäußerungen war.

In kurzen, zauberhaften Fronturlauben erlebte er mit Stauen und mit Dankbarkeit, wie sich das junge Mädchen in eine gebende, liebende Frau verwandelte. Als sie ihm noch im Kriege das erste Kind, ein Mädchen schenkte, war Christian trotz der sich abzeichnenden Niederlage im Felde ganz unverschämt glücklich.

Aus dem Kriege heimgekehrt, bewahrte er mit fester Hand und einem guten Schuß Diplomatie Haus und Werk und brachte beides durch die Wirrnisse der ersten Nachkriegsjahre.

Die Zeit zwischen dem ersten und dem zweiten Weltkrieg brachte für Christian und Doris viel Glück – der kleine Wolfgang wurde geboren, und Hilde, die Älteste, erhielt noch eine Schwester. Das Werk dehnte sich aus, und auf zahlreichen Geschäftsreisen, die Christian in alle Welt führten, ließ er sich von seiner Frau begleiten. „Alleine bin ich nur die Hälfte wert!“ bemerkte er zu seinen Geschäftsfreunden, wenn er ihnen seine erste Mitarbeiterin – im Nebenberuf Ehefrau – vorstellte.

In diese wirklich glückliche und schlechthin ideale Ehe brach eines Tages dann der schrille Fanfarenton des Großdeutschen Rundfunks ein.

Als nüchtern rechnender Geschäftsmann, der die Auslandsmärkte genau kannte und Gewährleute in vielen Städten der Welt hatte, gab er Hitler keine großen Chancen. Indessen gaben die ersten Erfolge Hitler recht, und Christian mußte, ob er wollte oder nicht, wie viele andere Unternehmer für die Rüstung arbeiten. Aber auch als er Fremdarbeiter ins Werk bekam, hielt sich Christian ziemlich starrköpfig an seine Linie: Mensch ist Mensch, und Recht muß Recht bleiben. Wo es nur ging, versuchte er, auszugleichen. Er milderte manche Härte, schämte sich nicht seiner jüdischen Freunde und half, wo er konnte. War aber bislang die Schicksalsmusik für diese glückliche Ehe frei von schrill-

len Dissonanzen gewesen und voller Harmonie, so änderte sie sich mit fortschreitendem Kriege, und ein drohendes Grollen – die Verheißung des nahen Unterganges – beehrte jedermann. Es gab nicht mehr, wie im ersten Weltkrieg, ein privates Glück auch im allgemeinen Unglück. Diesmal blieben keine Oasen, denn überall brachen die Dämme, und die Flut kam heran ...

Die Nachricht, daß der einzige Sohn und Erbe im Osten gefallen sei, war der erste aber auch härteste Schlag. Er traf Christian und Doris, die vom Glück Begünstigten, mit der plötzlichen und heimtückischen Kraft eines Axthiebes aus dem Dunkeln. Mit dieser Nachricht wich die Heiterkeit, die mit einer erlesenen Gastfreundschaft gepaart stets zu den Hauptzutenden des großen Hauses gehört hatte, und es wurde stiller um das Paar. Als dann das Dach des Hauses von Bomben zerbrochen wurde, zog man ins Erdgeschoß um – gottilob waren noch einige Räume bewohnbar. Frau Doris Haare waren inzwischen schlohweiß geworden, aber ihre Hand, mit der sie oftmals Christian, den die Bombennächte mit ihrem Daueralarm zu zermürben begannen, stützte, zitterte nicht. Vielleicht erinnerte sie sich jetzt an jene weit zurückliegende Zeit, in der sie als junges, unerfahrenes Mädchen in das große Haus eingezogen war und ihren festen Halt an der Seite Christians gefunden hatte ... Als dann noch die Kunde kam, daß die eine in Duisburg wohnende Tochter mitsamt ihrer Familie bei einem Bombenangriff ums Leben gekommen war, zog sich Christian von seiner Arbeit, die er stets über alles geliebt hatte, zurück. Er haderte mit dem Schicksal, aber seine Frau hielt in jenen Tagen den Willen zum Leben in ihm wach. Christian blieb, und er blieb auch dann, als das Werk unter Artilleriebeschuß lag und zerstört wurde. Er blieb, als all seine Bekannten und Freunde sich längst nach dem Westen

... und kein Leben lang!

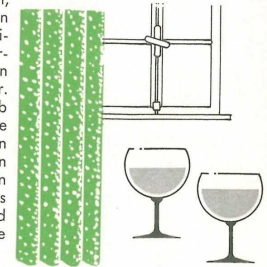
Es war Liebe auf den ersten Blick, als Peter Ingrid kennenlernte ... Sie stand im Schaufenster eines Warenhauses und dekorierte Modewaren. Das Licht eines Scheinwerfers fiel gerade auf ihr Haar, so daß es Peter wie eine kleine, duftige Wolke, die von einem Sonnenstrahl getroffen wird, erschien. Das Mädchen mochte seinen Blick gefühlt haben, denn sie wandte sich um und sah ihn an. So begann diese Geschichte einer großen Liebe ...



Peter war 19 und Ingrid 17 Jahre alt. Er studierte Maschinenbau, und sie lernte Dekoration. Sie hätten beide vielleicht noch ein wenig mit der Liebe warten sollen, jedoch es zog sie mit jener Macht, gegen die seit altersher kein Kraut gewachsen ist, zueinander, und so wurden sie bald unzertrennlich. Peter und Ingrid, Ingrid und Peter – es gab keinen schöneren und erfreulicheren Anblick als ihr schwarzes Haar dicht neben seinem blonden zu sehen. Just so stellte man sich das Liebespaar aus dem Märchenbuch vor. Jedoch pflegte es im Leben wenig märchenhaft zuzugehen, und so herrschte in dem Augenblick, als Peter seine Eltern davon in Kenntnis setzte, daß sie bald Großeltern werden würden und gern vorher heiraten möchten, kaltes, abweisendes Schweigen. Der Vater, ein Handwerksmeister von altem Schrot und Korn, galt etwas in der kleinen Stadt in Süddeutschland – und jetzt wollte sein einziger Sohn so eine

abgezeigt hatten, und seine Frau wohnte mit ihm im Keller des großen Hauses. Die Russen kamen und verhafteten viele. Sie hörten auch Christian, aber Fremdarbeiter, die in seiner Fabrik gearbeitet hatten, legten Zeugnis für ihn ab. Als ihm ein Pole freundschaftlich auf die Schulter klopfte und radebrachte: „Du guter Mann – du nix Nazi!“ lächelte er zum erstenmal wieder.

Und dann ging das Leben weiter. Auf den Ruinen der Fabrik wuchs Gras, und im zerborstenen Dachgeschoß des großen Hauses nisteten Vögel ... und Briefe kamen von der Tochter im Westen und Grüße von den Enkeln. Christian und Doris wurden von verschiedenen Freunden eingeladen, bei ihnen zu wohnen. Sie wußten gar nicht, daß sie so viele Freunde auch unter den ganz einfachen Menschen besaßen. Endlich entschlossen sie sich, in dem Häuschen ihrer ehemaligen Köchin zwei kleine Stübchen zu nehmen. Nun, sie wohnen noch heute dort, sehr bescheiden, aber von allen Menschen geachtet – ja, geliebt. Man ist gern mit ihnen zusammen, und auch junge Menschen suchen ihre Nähe, denn Christian und Doris sind nicht verblüht, sondern zu jedermann liebenswürdig und heiter. Aber mehr noch: es ist, als ob mit zunehmendem Alter ihre Gesichter immer mehr den Widerschein einer größeren Liebe zeigen, wie sie nur ein reiches, langes Leben, das zwei Menschen Hand in Hand durchwanderten, als Gnade wachsen und reifen läßt.



Hergelaufene, so eine halbe Künstlerin heiraten! Es kam zum Bruch zwischen Vater und Sohn. Fortan kam kein Pfennig Geld mehr fürs Studium. Aber Peter hatte einen harten Kopf. Er liebte seine Ingrid und setzte die Heirat durch. Als das Kind kam, ein kleines Mädel, gab es keinen nährlicheren Vater als Peter. Lieber hungerte er – aber das kleine Wesen und seine Mutter sollten nichts entbehren.

Endlich fand sich auch für Peter eine Arbeit, durch die er sein Studium selbst finanzieren konnte. Auch Ingrid arbeitete bald wieder. Eine harte Zeit begann für die beiden jungen Menschen, aber sie liebten sich und fühlten sich in ihrer Dachkammer als kleine Familie und glücklich wie auf einer einsamen Insel.

Schnell vergingen die Jahre. Peter söhnte sich schließlich wieder mit seinem Vater aus und konnte in Ruhe zu Ende studieren. Er bestand sein Examen mit Auszeichnung. Da er eine der glänzendsten Begabungen der Hochschule war, winkte ihm sogleich eine aussichtsreiche Stellung. Seine Wege führten fortan steil nach oben. Er besaß viel Ehrgeiz, Verantwortungsgefühl, Organisationstalent und jene schöpferische Phantasie, die einen begabten Ingenieur zu eigenwilligen und großen Leistungen befähigt.

Ingrid konnte ihm bald auf diesem Weg nicht mehr folgen. Was aber noch schlimmer war: sie vermochte kein Interesse für die Arbeit ihres Mannes aufzubringen und war auch so unglücklich, dies zu zeigen. Sie ging ihren kleinen, unschuldigen Ehefrauenvergnügungen nach: Kino, Kleider, Klatsch und Kaffeehaus – um das munter heranwachsende Kind und den Haushalt brauchte sie sich schon lange nicht mehr selbst zu kümmern – und vergaß ganz, daß ge-



rade ein vorwärtsstrebender Mann einen Kameraden braucht – vielleicht in erster Linie einen Kameraden. Und so kam es, wie es kommen mußte: das Gespräch in dieser Ehe verstummte, denn man hatte sich nichts mehr zu sagen. Wenn aber die Partner sich nichts mehr zu sagen haben, ist dies für ihre Ehe das höchste Alarmzeichen. Es gibt immer wieder Dinge, die man gemeinsam besprechen soll und muß. Viele Eheproblemen werden erst zu schwierigen Problemen, weil die Partner nicht darüber sprechen.

Leider blieb Ingrid's Persönlichkeit, wie die so mancher junger Menschen, denen alle materiellen Sorgen von anderen abgenommen werden, unentwickelt und unreif, während die ihres Mannes sich immer weiter ausbildete und von der Arbeit und der Umwelt geformt und geprägt wurde. Peter versuchte mehr als einmal, seine junge, hübsche, elegante Frau für die Dinge und Menschen seines Lebenskreises zu interessieren – aber sie gab sich keine Mühe. Sie fand das Leben, so wie es war, ohne Geldsorgen und im Luxus, sehr schön und angenehm.

Eines Tages jedoch gab es für Ingrid ein böses Erwachen als ihr auffiel, daß Peters Geschäftsreisen immer länger und seine Anwesenheit im „trauten“ Heim immer kürzer wurde. Sie paßte auf. Sie wurde plötzlich hellhörig. Bald spionierte sie ihrem Peter regelrecht nach. Peter merkte es, und es gab höchst unerquickliche Szenen, wodurch die alte Zuneigung und Anhänglichkeit, die von der Liebe übriggeblieben war, Stück für Stück zerschlagen wurde. Ingrid durchsuchte seine Taschen, sie öffnete Briefe und belauschte Telefongespräche. Es ergab sich daraus, daß Peter freundschaftliche Beziehungen zu einer durchaus nicht mehr jungen und keineswegs schönen, aber klugen und vielseitig interessierten Mitarbeiterin unterhielt. Diese Frau, die ihren

ersten Mann im Kriege verloren hatte, war ihm eine stets hilfsbereite und nimmermüde Kameradin und eine verstehende und mitfühlende Frau. Bei ihr suchte und fand Peter manchen Rat, und aus der Freundschaft der zwei reifen, arbeitenden Menschen erwuchs – wie sie sich auch dagegen sträubten – eine echte Zuneigung.

Als Ingrid all diese Tatsachen erkundet hatte, stellte sie Peter zur Rede. Aber es gab keine Szene. Peter bot ihr die Trennung an, gab ohne Zögern alle Schuld zu und wollte großzügig für sie sorgen. Ingrid mußte nun wohl oder übel erkennen, daß jedes Feuer auf dieser Erde – auch das der Liebe – Nahrung braucht. Es kann nicht aus sich heraus brennen bis in alle Ewigkeit. Es war Ingrid vorher noch nie in den Sinn gekommen, daß diese große Liebe von einst einmal sterben könnte.

Wenn man nun eine gescheiterte Ehe betrachtet – und die Ehe von Peter und Ingrid wurde bald sang- und klanglos geschieden – so wird man immer wieder feststellen, daß im Grunde beide Partner gefehlt haben und die tieferen Ursachen oft in der Unvollkommenheit aller menschlichen Natur zu suchen sind. Menschen verändern sich im Laufe der Zeit und mit ihnen wandeln sich ihre Gefühle und Ansichten. Es ist deshalb gefährlich, wenn Menschen sich in zu jungen Jahren für einen gemeinsamen Weg entscheiden. Das Wort „Jung gefreut hat noch nie gereut“ ist nicht gerade der Weisheit letzter Schluß! Man ist im allgemeinen mit 18 Jahren noch nicht reif für das Leben und schon gar nicht für diese engste Gemeinschaft, an der ständig mit Herz und Hirn gearbeitet werden muß, wenn sie, die Ehe, wirkliche Heimat und Behausung – und nicht nur das wunderschöne blaue Himmelbett – zweier Menschen ein Leben lang sein soll.

Wie werde ich ein guter Autofahrer?

Wie sehr in den letzten Jahren das Auto auch unter den Werktätigen seine Besitzer gefunden hat, zeigen vor allem die überfüllten Parkplätze vor größeren Industriewerken.

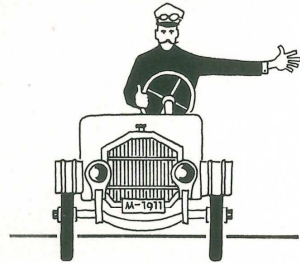
Viele dieser Führerscheinebesitzer jedoch gehören nicht zu jenen Automobilisten, die die Taschen voller Werkzeuge und das Auto voller Ersatzteile haben. Viele sind darunter, denen im Grunde genommen die technischen Vorgänge unter der Haube ihres Wagens recht egal sind. – Hauptsache, der Karren läuft. Allen, die sich zu dieser Gruppe zählen, möge dieser Artikel helfen, ein besserer Autofahrer zu werden!

(Dieser Artikel kann natürlich unmöglich eine theoretische Fahrschule oder einen Reparaturlehrgang ersetzen – vielmehr sollen nur solche Fragen behandelt werden, die von jedem Laien verstanden oder, wenn es sich um Pannen handelt, selbst behoben werden können.) Alle jene Fälle, wo schon eine Untersuchung in Rückenlage, d. h. unter dem Fahrzeug erforderlich ist oder die Kenntnisse und Fertigkeiten eines gelernten Fahrzeugmechanikers von Nöten sind, sollen hier nicht behandelt werden.

Da wir uns gerade erst vom Winter getrennt haben, sollen zunächst solche Fragen behandelt werden, die den Fahr-

betrieb im Winter betreffen. Bei Schnee und Eis auf Steilstrecken ist es ratsam, die Hinterräder mehr zu belasten, damit sie besser greifen. Dies kann durch Verlagerung des Gepäcks und der Mitfahrer auf die hinteren Sitze, ja sogar evtl. durch Postieren des Beifahrers auf der hinteren Stoßstange, geschehen. Bei Frontantrieb muß natürlich in gleicher Weise die vordere Achse bzw. Stoßstange belastet werden. – Wer auch im Winter eine Laterngarage hat, wird gut daran tun, abends hinter die Scheinwerfer eine Pappe oder ein festes Papier zu klemmen, um am anderen Morgen die Windschutzscheibe leichter und rascher säubern zu können.

Bleibt man im Schnee stecken und drehen die Räder durch beim Anfahren, so hilft in Ermangelung von Ketten nur das Unterlegen von Tannenästen oder Fußmatten des Wagens unter die Räder. Diese können sehr gut als „Ersatzfahrbahn“ dienen, wenn die Antriebsräder beim Anfahren auf vereister oder schneeglatte Straße durchzudrehen drohen. Auch Sand oder Viehsalz, das in einem Säckchen mitgeführt werden kann, hilft oft. – Kann man bei großer Kälte das Türschloß oder Haubenschloß nicht mehr öffnen, dann soll man keine Gewalt anwenden; es bedarf nur einer



leichten Aufwärmung mittels Streichholz oder Feuerzeug, um das Eis im Schloß zum Schmelzen zu bringen. Man wird erstaunt sein, wie leicht es sich alsdann wieder öffnen läßt. Auch auf die Reifen soll man im Winter besonders achten. Wenn während des Sommers die Reifen auf vielen tausend Kilometern schon süberlich abgefahren wurden, so ist es mehr als leichtsinnig, profillos in den Winter zu schlittern. Auf profillosen Reifen rutscht im Winter jeder Wagen auf Eis oder Schneeglätte schon beim geringsten Bremsen. Dies bedeutet eine Gefahr für das eigene Leben sowohl als auch für das Leben anderer. – Die Anschaffung von „M“- und „S“-Reifen (Matsch und Schnee) ist für jeden eine teure Angelegenheit. Wer jedoch alle Winter durchfährt, sollte sich doch dazu entschließen. Zumindest sollte jeder vor dem Winter seine Reifen prüfen und evtl. mit M- und S-Profil erneuern lassen – vorausgesetzt, daß die Lein-

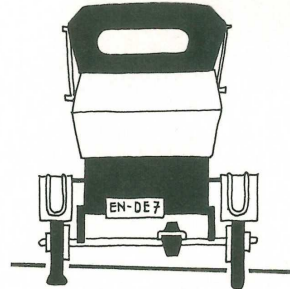
wand innen noch unbeschädigt ist. Dies kostet nur den halben Preis eines neuen Reifens.

Wie wichtig dies sein kann, soll folgender Fall zeigen:

Der Halter eines vollkaskoversicherten Kraftwagens fuhr mit seinem Fahrzeug gegen einen Baum; es gab Totalschaden. Der Kraftwagenhalter war zuversichtlich. Die Kaskoversicherung muß ja zahlen! Aber sie zahlte nicht. Grund: Die Reifen waren abgefahren und ohne Profil, dadurch kam der Wagen ins Schleudern.

Die Klage gegen die Versicherung blieb ohne Erfolg. Der Kraftwageneigentümer kannte den Zustand seiner Reifen. Wenn er trotzdem mit dem Wagen fuhr, so hat er grob fahrlässig gehandelt. Er macht sich strafbar und trägt selbst dann den Schaden allein, wenn er kaskoversichert ist. Deshalb merken wir uns:

Ein Reifen kann nur dann als verkehrssicher angesehen werden, wenn die Profiltiefe des Reifens in der Mitte des Luftreifens noch mindestens 1 mm beträgt, wobei bis zur Zwischenbaugewebeschicht noch mindestens 2 mm Reifenstärke liegen müssen.

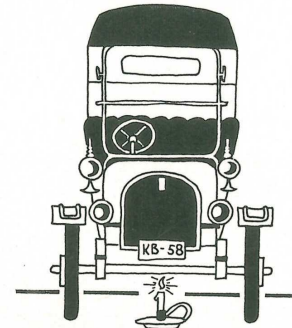


Auch der Luftdruck spielt bei den Reifen eine Rolle, und zwar im Winter noch mehr als im Sommer. Falscher Luftdruck zerstört nicht nur den Reifen, sondern er verschlechtert bei Schnee und Eis auch die Straßenlage unseres Wagens ganz erheblich. Darum sollte der Luftdruck täglich geprüft werden – ein „Fußtritt“ an den Reifen genügt nicht! Mittels eines kleinen, handlichen Luftdruckprüfers, den man im Wagen mit sich führt, ist es eine kleine löhrende Mühe vor dem Start.

Ein anderes Sorgenkind ist im Sommer wie im Winter die Batterie. Robust und empfindsam zugleich reagiert sie fast wie ein Lebewesen. Bei hoher Temperatur – also im Sommer – beginnt das destillierte Wasser zu verdampfen, und die Hitze begünstigt eine Selbstentladung. Bei niederen Temperaturen, also im Winter, hört zwar die Selbstentladung infolge Hitze auf, aber gleichzeitig sinkt die Leistungsabgabe, bis die Batterie schließlich bei -40°C „scheitert“ ist. – Solchen extremen Temperaturverhältnissen ist eine Autobatterie natürlich nur ganz selten ausgesetzt und

deshalb vergessen viele Autofahrer bzw. -fahrerinnen nur zu leicht, daß die Batterie tagaus, tagein treu ihre Pflicht tut und daher entsprechend behandelt werden sollte. Aber wie? Nun, man läßt sie ab und zu einmal kontrollieren und evtl. nachladen. Durch Einhängen in Wollappen oder nicht brennbare Glaswolle schützt man sie vor zu starkem Frost. Man sollte auch im Winter jeden unnötigen Stromverbrauch vermeiden. Jedenfalls bei Dunkelheit nicht mit brennenden Scheinwerfern starten. Hat man sein Auto auch bei strenger Kälte im Freien stehen, so sollte man über die kalten Nächte die Batterie ausbauen und in die Wohnung nehmen, vorausgesetzt, daß der Wagen vor der Haustüre steht. Sie dankt es dir am anderen Morgen beim Starten! Diese Mühe macht sich auch durch eine längere Lebensdauer der Batterie bezahlt.

Springt die Benzinkutsche am Morgen trotzdem nicht an, was dann? Nicht fluchen! Ein kalter Motor benötigt beim Kaltstart viel Brennstoff. Daher immer beim VW den Starter ziehen. In den meisten Fällen genügt dies, um den Motor auch bei kalter Außentemperatur „kommen“ zu lassen. Ein anderer Tip: Luftfilter abnehmen und in den Vergaser einige Tropfen Äther oder aus einem Esso-Fläschchen Feuerzeugbenzin eine oder mehrere Einspritzungen geben, um den Motor startwilliger zu machen. Aber auch hier ist die Voraussetzung, daß die Zündung in Ordnung ist. Bei wassergekühlten Motoren ist im



Winter auch dem Kühlwasser besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Einige schlaue Köpfe glauben, wenn sie ihren Wagen draußen nicht parken, sondern nur fahren, könnten sie auf Frostschutzmittel verzichten. Irrtum! Der Kühler kann auch während der Fahrt zur Eisfabrik werden. Wenn das Fernthermometer, falls ein solches eingebaut ist, langsam auf 100°C klettert, ist unten im Kühler das Wasser trotzdem eingefroren. Also nie ohne Frostschutzmittel im Kühler bei Temperaturen unter Null Grad fahren. Das Frostschutzmittel „Glysantinn“ kann auch noch andere Hilfe leisten. Hat man ein Fläschchen Glysantinn in seinem Handschuhkasten und einen sauberen Lappen dazu, so

hilft das Abreiben mit Glysantinn bei Eisregen, Schneegestöber oder innerem und äußerem Beschlag und Vereisen der Windschutzscheiben bemerkenswert stark und lange.

Daß ein Auto im Winter im allgemeinen vielmehr der Korrosion ausgesetzt ist, ist bekannt. Es empfiehlt sich daher, die Unterseite des Fahrzeuges ab und zu abzuspülen bzw. abspülen zu lassen. Chromteile sollen unter einer dünnen Schutzschicht stehen (Vaseline oder Zelluloselack). Für die Karosserie tun Lackkonservierungsmittel gute Dienste. Nur so hat der Rost keine Möglichkeit, sich festzusetzen und Streusalze, Schnee oder Regen können Chrom und Lack nicht so leicht angreifen.

Ganz besonders wichtig sind im Winter auch gleichmäßig ziehende Bremsen! Also die Bremsen unbedingt nachsehen und sorgfältig einstellen lassen (notfalls neu belegen und bei Oldruck-Bremsen entlüften!). Denken Sie bitte daran, daß auf glatter oder schlüpfriger Straße einseitig ziehende oder blockierende Bremsen größte Gefahren bedeuten. Nie scharf, sondern immer rechtzeitig und weich bremsen! Sobald die Räder blockieren – wodurch der Wagen steuerlos wird – Bremse loslassen. Notfalls Bremse immer wieder lösen und leicht anziehen, das ist bei glatter Straße die einzige und wirksame Möglichkeit, das Fahrzeug möglichst bald zum Halten zu bringen.

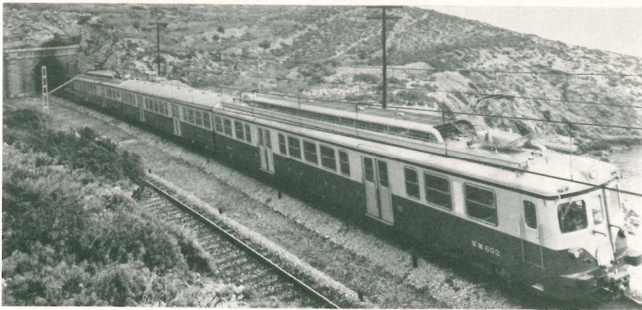
Zum Abschluß noch einige Ratschläge bei Bedienung der Kupplung. Der gute Fahrer geht mit der Kupplung vorsichtig um. Das heißt: beim Gangwechsel wird kurz und vollständig ausgekuppelt. Während der Fahrt hat der Fuß auf dem Kupplungspedal nichts zu suchen. Ganz falsch ist es, das Zurückschalten auf den kleineren Gang durch Schleifenlassen der Kupplung hinauszuzögern oder zu vermeiden. Das führt immer zu schnellstem Kupplungsverschleiß und anderen Schäden. – Falsch ist es aber auch, die Kupplung beim Abbremsen des Wagens allzu früh zu bedienen. Wenn man verlangsamen muß, dann nimmt man dazu die Bremse und läßt den Schalthebel (sofern man nicht vorher zurückschaltete) und die Kupplung in Ruhe. Erst im letzten Augenblick, bevor der Wagen endgültig zum Stehen kommt, wird die Kupplung getreten und der Schalthebel auf Leerlauf gestellt.

Eine schlechte Angewohnheit vieler Kraftfahrer ist es, vor einer Kreuzung niedrig mit eingeschaltetem Gang und niedriggetretener Kupplung zu warten. Wer alle diese Winke und Tips beherzigt, wird mehr Freude am Fahren und an seinem Fahrzeug haben. (Wird fortgesetzt.)

OPEN DRIVE
FREIE FAHRT



E. E., München



15 dreiteilige elektrische Triebwagenzüge für 3000 Volt Gleichstrom werden 1958 von den Schweizer Waggonfabriken Schindler Waggon A.-G., Pratteln und Schweizer Waggon- und Aufzugfabrik A.-G., Schlieren, an die Spanische Staatsbahn (RENFE) geliefert. Sie sind ausgerüstet mit der Knorrbremse Bauart VI. Es handelt sich um Prototypen, nach denen weitere 128 Züge in Spanien gebaut werden, für die unser spanischer Lizenznehmer, die Sociedad Española de Frenos, Calefacción y Señales, Frenos Knorr, die Bremsen fertigen und liefern wird.

KURZWORTE

überall

Liest man eine Zeitung, blättert man in einer Zeitschrift oder schlägt man ein Buch über wirtschaftliche Dinge auf, überall begegnet man Worten, bei denen sämtliche Buchstaben groß geschrieben sind. Manche dieser Abkürzungen sind sehr gebräuchlich und daher allen vertraut. Aber sobald die Frage aufgeworfen wird: was bedeuten denn die einzelnen Buchstaben?, ist oft ein Achselzucken oder ein Stottern die Antwort. Und doch sollte man die Bedeutung genau wissen — dann würde man häufig anders von den Dingen reden.

Unsere Werkzeitschrift möchte in zwangloser Folge eine Übersicht über die gebräuchlichsten Abkürzungen geben und durch besondere Hinweise auf die tiefere Bedeutung eingehen.

Beginnen wir heute mit einer Auswahl von politischen und wirtschaftlichen Kurzworten:

Lfd. Nr.	Kurzwort	Übersetzung	deutsch	Sitz in
1	UN	United Nations Organization	Organisation der Vereinten Nationen	New York
2	ECE	Economic Commission for Europe	Wirtschaftskommission für Europa	Genf
3	IMF	International Monetary Fund	Weltwährungsfonds	Washington
4	IFC	International Finance Corporation	Internationale Finanz-Korporation	Washington
5	ILRM	International League for the Rights of Man	Internation. Liga für Menschenrechte	New York
6	OTA	World Touring and Automobile Organization	Welt-Touring- und Automobil-Organisation	London
7	FIA	Fédération Internationale de l'Automobile	Internationaler Automobilverband	Paris
8	OIE	Organisation Internationale des Employeurs	Internationaler Arbeitgeberverband	Brüssel

9	ICTU	International Confederation of Free Trade Unions	Internationaler Bund freier Gewerkschaften	Brüssel
10	CISC	Confédération Internationale des Syndicats Chrétiens	Internationaler Bund der Christl. Gewerkschaften	Brüssel
11	CIC	Confédération Internationale des Cadres	Internationale Vereinigung der leitenden Angestellten	Paris
12	CIO	Comité International Olympique	Internationales Olympisch. Komitee	Lausanne
13	ISO	International Organization for Standardization	Internationale Organisation für Normung	Genf
14*)	NATO	North Atlantic Treaty Organization	Organisation des Nordatlantikvertrages	Paris
15	SHAPE	Supreme Headquarters Allied Powers Europe	Oberstes Hauptquartier der Alliierten Streitkräfte Europa	Shape-Paris
16*)	OEEC	Organization for European Economic Co-operation	Europäischer Wirtschaftsrat	Paris
17*)	EGKS	Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier	Europäische Gemeinschaft f. Kohle und Stahl	Luxemburg
18*)	WEU	Union de l'Europe Occidentale	Westeuropäische Union	London
19	ME	Mouvement Européen	Europäische Bewegung	Brüssel

Anmerkungen:

Zu Pos. 14: 15 Mitgliedsstaaten, und zwar: Belgien, Dänemark, Bundesrepublik, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Island, Italien, Kanada, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Portugal, Türkei, Vereinigte Staaten von Amerika.

Zu Pos. 16: 17 Mitgliedsstaaten, und zwar: Belgien, Dänemark, Bundesrepublik, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz, Türkei.

Zu Pos. 17: 6 Mitgliedsstaaten, und zwar: Belgien, Bundesrepublik, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande.

Zu Pos. 18: 7 Mitgliedsstaaten, und zwar: Belgien, Bundesrepublik, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande.

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter

1958 in Mannheim

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)
- Eckert und Stolzenburg (KB-München)
- Borsdorf u. Riewe (Hasse & Wrede, Berlin)
- Wald und Richter (Kübler, Berlin)
- Albrecht (A.G., Berlin)

Zeitweilig: Herr Direktor Vielmetter. Die von dem Dreierausschuß aufgestellte Tagesordnung mußte in der Reihenfolge geändert werden, da Herr Direktor Vielmetter schon einen Tag früher als vorgesehen an der Tagung teilnahm. Die Tagesordnungspunkte wurden in folgender Reihenfolge abgewickelt:

1. Soziale Fragen:

a) Bericht über den Stand der Altersversorgung der Firma Gummi-Kübler, Berlin, durch einen Kollegen der Firma.

b) Kindererholungsheim St. Blasien. Berichterstatte Kollege Stolzenburg.

2. Bericht des Herrn Direktor Vielmetter über die Lage des gesamten Unternehmens.

3. Stellungnahme zum Protokoll der Tagung in Volmarstein.

4. Bericht des Dreierausschusses über seine Sitzungen.

5. Bericht der Betriebsrats-Vorsitzenden der einzelnen Werke.

6. Verschiedenes.

Der erste Punkt der Tagesordnung, „Soziale Fragen“, brachte wiederum eine rege Diskussion über den vom Kollegen Richter vorgetragenen Stand der Altersversorgung bei der Firma Kübler, Berlin. Es kam dabei zum Ausdruck, daß der Geschäftsleitung immer wieder nahegelegt werden müsse, auch für diese Schwesterfirma unseres Konzerns etwas zu tun.

Anschließend gab Kollege Stolzenburg einen Bericht über das Kindererholungsheim in St. Blasien. Seine Ausführungen führten zu einer regen Diskussion über Fragen der Kosten und Verwaltung des Kinderheimes sowie über die Behandlung der Kinder selbst, die einer Klärung bedürften. Kollege Stolzenburg konnte dennoch berichten, daß vieles besser geworden ist und auch weiterhin darü-ber gewacht werde, daß die Kinder in St. Blasien die richtige Erholung finden.

Durch das Erscheinen des Herrn Direktor Vielmetter wurden die weiteren Erörterungen unterbrochen. — Kollege Dell begrüßte Herrn Dir. Vielmetter und hieß ihn auf unserer Tagung willkommen.

Nach einleitenden Worten über den Konzern im ganzen gab Herr Dir. Vielmetter, auf die Geschäftslage eingehend, eine Nebeneinanderstellung von Zahlen, die einen Überblick über die finanzielle Lage, die Höhe der Investitionen und sozialen Aufwendungen im vergangenen Jahr 1957 sowohl als auch bis Ende Februar 1958 gestatteten. Die Gewinnlage habe sich im Konzern, so führte Herr Dir. Vielmetter aus, bis auf Hasse & Wrede sowie Kübler, die nur langsam mitkämen, nicht wesentlich verändert. Bei MWM seien die Umsätze gestiegen und die Gewinnlage besser geworden.

Wie sich die Lage in diesem Jahr entwickle, sei schwer zu sagen. Man glaube jedoch, daß die Umsätze des Jahres 1958 auf die des Jahres 1957 kommen werden und hoffe, eine Vollbeschäftigung aller Betriebe zu erreichen.

Diese Ausführungen wurden mit großem Interesse aufgenommen.

Dringende Geschäfte zwangen Herrn Direktor Vielmetter, uns bald zu verlassen, so daß eine längere Aussprache nicht möglich war.

Zum 3. Tagesordnungspunkt wurde wie bisher verfahren und das Protokoll der letzten Tagung in Volmarstein angenommen.

Die freundlichen Eisenbahner

Im vorigen Sommer bemerkten Beamte der Köln-Bonner-Eisenbahn, daß auf einem Puffer eines abgestellten Waggons ein Rotkehlchenpaar sein Nest gebaut hatte, in dem schon fünf Eier lagen, rahmfarben mit rotbraunen Punkten. Nun sollen Leerwaggons möglichst schnell weiter beladen werden und das sollte mit diesem auch geschehen. Aber so viel Unvorsorgenommenheit der Rotkehlchen gegenüber den bahnfiskalischen Vorschriften rührte doch an die Herzen der Köln-Bonner-Eisenbahner. Sie ließen Dienstvorschrift Dienstvorschrift sein und schoben den Waggon vorsichtig auf ein Abstellgleis, damit die Eier ausgebrütet und die Nesthäkchen großgefüttert werden konnten. Das dauert vier Wochen und unter diesen Umständen ist die Tat der Eisenbahner „mit Herz“ besonders zu würdigen. Sie beweist, daß die Ehrfurcht vor dem Lebendigen noch nicht ganz ausgestorben ist und — gottlob — wohl auch nie aussterben wird.

Zum nächsten Punkt der Tagesordnung übergehend gab Kollege Dell einen Bericht über die letzten Sitzungen des Dreierausschusses. Hieran schlossen sich die Berichte über die einzelnen Werke, die alle eine mehr oder weniger rückläufige Tendenz zeigten. Dennoch konnte in allen Betrieben die Belegschaft gehalten werden.

Die Motorenwerke erhalten eine neue Halle in der Shedbauweise. — Man ist bestrebt, den Rückgang des Nachholbedarfes von seiten der Bundesbahn durch die Entwicklung neuer Apparate, wie z. B. pneumatische Steuerungen und die Vakuum-Bremse, auszugleichen.

Mit dem letzten Tagesordnungspunkt wurden noch einige gewerkschaftliche Probleme angeschnitten und diskutiert. Kollege Stolzenburg gab anschließend sein Ausscheiden aus der Firma, d. h. seine Pensionierung, bekannt. An seine

Stelle trat als stellvertretend. Vorsitzender der Kollege Georg Lobe, der seit Mai 1957 dem Betriebsrat der Knorr-Bremse G.m.b.H. München angehört.

Ferner teilte Kollege Stolzenburg mit, daß er von der Knorr-Bremse G.m.b.H. München den Auftrag erhalten habe und gebeten wurde, eine Reihe von Angelegenheiten, wie die Kinderbetreuung, die Alters-Versorgung, die Hilfskasse, Krankenhausbetreuung und das Archiv weiterhin zu bearbeiten. Er habe sich dazu in freier Arbeit bereit erklärt. Kollege Dell dankte dem Kollegen Stolzenburg für seine langjährige, aktive und aufopfernde Tätigkeit in diesem Gremium. Nach einer diesbezüglichen Diskussion wurde auch von den auf der Tagung versammelten Betriebsräten der einzelnen Werke folgende Entschließung gefaßt: Aus Zweckmäßigkeitsgründen wird dem Kollegen Stolzenburg auch seitens der gesamten Betriebsräte die Weiterführung der Geschäfte der Kinderbetreuung übertragen und die Genehmigung zur Teilnahme an den Tagungen der Betriebsräte ohne Stimmrecht erteilt.

Damit fand die Tagung ihren Abschluß. Die nächste Tagung wurde auf den 24. und 25. September 1958 in München festgelegt.

Für den nächsten Tag hatten die Mannheimer Kollegen eine Fahrt zu der Adam Opel A.G. nach Rüsselsheim mit anschließender Werksbesichtigung vorbereitet. Die Besichtigung dieser auf modernste eingerichteten Automobilfabrik war für jeden der Teilnehmer ein überwältigendes Erlebnis.

Hier konnte man den Fortschritt der Technik auf dem Gebiete der Automation richtig erkennen und konnte sich des Eindruckes nicht erwehren, daß in unseren Werken dem Fortschritt der Technik noch einiger Spielraum gegeben ist.

Mit dem Gedanken, bei dieser Tagung wieder in gemeinsamer Arbeit für das Wohl der gesamten Werke und der darin Beschäftigten etwas getan zu haben, gingen wir auseinander und kehrten an unseren Arbeitsplatz zurück. Eckert, Schriftführer



Auf Montage im Lande der Kalifen

Monteure kommen viel herum. Deutschland kennen sie alle gut, das übrige Europa bereisten schon manche von ihnen – aber einige durften schon die halbe Welt kennenlernen. . . Zu ihnen kann man Herrn **Schönwälder** zählen, seines Zeichens Monteur bei der KB München.

Vor kurzem kam Herr Schönwälder aus Syrien zurück, wo er sich für vier Wochen aufhalten mußte, um Beamte der Syrischen Staatsbahn mit unseren KE-Bremsen vertraut zu machen. Seine Eindrücke und Reiseerlebnisse, die er in diesem reizvollen orientalischen Land gewonnen bzw. hinter sich gebracht hat, schildert er uns selbst:

Kaum war das Flugzeug der SAS in Damaskus gelandet, nahm mich schon der ganze Zauber des Orients gefangen. Damaskus – „Halsband der Schönheit“, „Perle des Orients“, „Gefieder des Paradiesvogels“ – und welche lyrischen Bezeichnungen man dieser Hauptstadt Syriens sonst noch gegeben hat –, sollte sofort besichtigt werden. 380 000 Einwohner hat diese Stadt, die 700 m hoch liegt und der Sitz der einst so mächtigen Kalifen aus dem Geschlecht der Omayyaden war. Aus dieser Zeit stammt auch die „Große Moschee“, im 8. Jahrhundert erbaut von Ibn-Abd el-Malik. Leider ist das Fotografieren überall verboten, und die wenigen Schnapshots, die ich verstoßen und in großer Aufregung gemacht habe, sind restlos verwickelt. Aber glücklicherweise gibt es auch in Damaskus Bildermäppchen zu kaufen. . . Was ich dagegen trotz größter Bemühungen niemals aufreiben konnte, war eine Zeitung in einer europäischen Sprache!

Der Tag in Damaskus verging viel zu schnell, und ich war doch etwas traurig, als ich verabredungsgemäß zu dem Araber in das Taxi steigen mußte, das mich durch die Syrische Wüste nach dem etwa 360 km entfernten Aleppo bringen sollte. Diese Strecke, Damaskus–Aleppo, kann nur mit einem Wagen oder Flugzeug bewältigt werden. Letzteres wurde mir jedoch nicht empfohlen, da erst kurz vor jedem Start die Motoren repariert werden müssen. . .

Die 5½stündige Fahrt in den Norden des Landes war gleichermaßen aufregend und erregend: links und rechts der Straße dehnte sich ein riesiges Steppengebiet aus, hin und wieder unterbrochen von einer kahlen Bergkette oder den kleinen schwarzen Zelten der Nomaden. Wir überholten Karawanen, die auf dem Wege nach Aleppo waren mit jämmerlich schwer beladenen Maultieren. Überhaupt fielen mir die ungeheuren Gegensätze auf, die sich in diesem Lande unaufhörlich darbten: Hier der amerikanische Straßenkreuzer, in dem ich saß – dort das älteste Verkehrsmittel: der Esel. Hier der europäisch-elegant

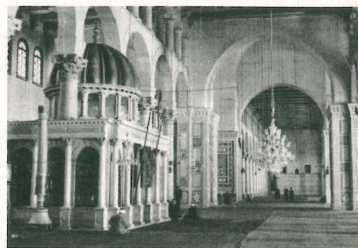
gekleidete Geschäftsmann – dort der armselige, barfüßige, in Fetzen gehüllte Bettler. . . Nach stärker wurde mir dieses in Aleppo bewußt, wo modernste Wohn- und Geschäftshäuser dicht neben halb zerfallenen Lehmhütten stehen.

Diesen großen Umschlagplatz der Karawanen und des modernen Autoverkehrs am Rande der Syrischen Wüste erreichten wir am späten Abend, und ich durfte Aleppo, die größte Stadt Syriens, mit ihren 398 000 Einwohnern im Laufe der nächsten drei Wochen noch gut kennenlernen: die 1500 Jahre alte Zitadelle, die leider während meines Aufenthaltes von Zivilisten nicht besichtigt werden durfte, die Bienenkorbdörfer am Stadtrand von Aleppo, die – aus Lehm errichtet, denn Holz ist kostbar in der Wüste! – ein Meisterwerk arabischen Gewölbebaues sind, und endlich den fast 2000 Jahre alten Basar in der Innenstadt.

Ein Labyrinth von Gassen und Gäßchen nahm mich bei einem Bummel durch dieses Verkaufszentrum auf, und alle Däfte Arabiens schienen sich hier zu vereinigen. Im Halbdunkel – sämtliche „Straßen“ sind überdacht, und nur ein spärliches Licht fällt durch die kreisrunden Öffnungen in der Decke – hocken hier die Händler und bieten ihre Waren feil: vom erstklassigen echten Perserteppich über frisch geschlachtetes Hammelfleisch bis zu den begehrten Sonnenblumenkernen ist alles zu haben. Mir aber hatten es besonders die wunderbaren Gold- und Silberschmiedearbeiten angetan, die von den Händlern zum größten Teil selbst an Ort und Stelle gefertigt werden.

Weniger angetan allerdings war ich von der landesüblichen Kost, und es war ein schwerer Weg vom heimatischen warmen Leberkäse zum scharf gepfefferten Hammelfleisch! Aber was halbs's? Man gewöhnte sich daran. Die Umstellung auf arabische Getränke dagegen machte weniger Schwierigkeiten: in Syrien braut man ein recht gutes Bier, das selbst Mündhner Ansprüchen noch gerecht wird. Libanesischer Arrak, mit Wasser verdünnt, wurde mir auch einige Male angeboten – ich konnte mich jedoch für dieses nach Anis schmeckende Getränk nicht so recht begeistern.

Die Gastfreundschaft ist bekanntlich im Orient und somit auch in Syrien eine der hervorragenden Eigenschaften, von der im reichen Maße besonders Deutsche profitieren können. Mit offenen Armen wurde ich überall willkommen geheißen, und wenn auch die Verständigung nicht leicht war, so spürte ich doch stets die Zuneigung, die man uns entgegenbrachte und die mir das Scheiden aus diesem Land der Gegensätze so schwer machte.



Von oben nach unten:
Bienenkorbdorf bei Aleppo
Tekieh- und Salimanieh-Moschee, Damaskus
Barada-Fluß, Damaskus
Eingang zur Omayyaden-Moschee, Damaskus