

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

Verlagsort München · Nur für Betriebsangehörige

38/AUGUST 1959





SÜSS SIND DIE GESÄNGE DER MODERNEN SIRENEN...

Man sagt uns, daß wir uns in der Freizeit, die uns das lange Wochenende bringt, unbedingt sinnvoll beschäftigen müssen. Warum eigentlich? Der Mensch des Südens legt sich in seiner Freizeit in die liebe Sonne, die über Gerechte und Ungerechte scheint, und hält ein kleines Nickerchen oder setzt sich vors Kaffeehaus und betrachtet genüßlich die Menschen. Es bekommt ihm ausgezeichnet, und jeder, der nach Italien, Spanien, Jugoslawien, Griechenland oder schon nach Frankreich fährt, kann sich davon überzeugen, daß Müßiggang durchaus nicht immer aller Laster Anfang zu sein braucht. Allerdings – während der Zeit, in der ein Mensch gar nichts tut, verbraucht er auch nichts außer der Sonne und der Luft, und beides bekommt er ja gratis von der himmlischen Firma.

Nun gibt es aber ganze Branchen, die von dem in der Freizeit sinnvoll beschäftigten Menschen leben wollen – denken wir nur an die Hersteller der Do-it-yourself-Artikel. Ihnen ist sehr daran gelegen, daß der Mensch in der Freizeit wacker hämmert und sägt oder pinselt. Und da gibt es sogar Spezialzeitschriften bei uns und auch in anderen Ländern. „Mach es selbst,“ hämmern die dem Leser ein, „bau dir doch ein kleines Häuschen oder zumindest ein nettes kleines Hühner- oder Karnickelstallchen, es liegt Segen auf dieser Arbeit, die du mit deinen eignen Händen verrichtest, denn du vertreibst dir die Zeit, nüttest dir und anderen und sparst die teuren Handwerker!“ O, wie edelmütig sind diese Leute, die sich so um den armen in der Freizeit verlorenen Mitmenschen sorgen!

Es soll hier nichts gegen die kleine Bastelarbeit in der Freizeit gesagt werden, die z. B. einem geistigen Arbeiter Ausgleich und Erholung bedeutet oder gegen die Gartenarbeit, die dem am Tage im Maschinensaal Tätigen die notwendige Bewegung in frischer Luft bietet – aber alles gegen eine gelenkte Freizeitbewegung, die den Menschen wieder organisieren will. Es gibt weiß Gott genug Organisationen; die ganze Welt ist damit wie von Spinnweben überzogen. Die Organisatoren leben prächtig davon, daß sie alles und jedes organisieren. Auch die Freizeit und das bißchen Privatleben. Auch die Ferien. Denken wir nur an die vielen vielen Unternehmen, die Ferienreisen organisieren. Gewiß, der Mensch bekommt etwas geboten für sein Geld – aber wieder wird alles dirigiert und ihm vorgekauft, und er wird von einer Massenorganisation erfaßt. Und wieder ertönen die süßen Lieder vom Ferienparadies Mallorca, das man unbedingt gesehen haben muß, oder von Finale Ligure mit seinem garantiert schönsten Sandstrand, und alles ist so billig und so erholend, und man braucht nur ein Zettelchen auszufüllen und sein Geld im voraus zu bezahlen, dann bekommt man die Urlaubsreise komplett geliefert! Aber der Mensch wird wiederum an die Hand genommen und geleitet, und wieder geschieht natürlich alles nur zu seinem Besten. Ja, die Freizeit ist eine interessante Ware geworden, an der sich gut verdienen läßt, wenn man den Verkauf nur richtig organisiert und vor allem propagiert.

Wie soll man sich dagegen wehren? Man kanns leider nicht wie weiland der kluge Odysseus machen, der sich – um von den süßen Gesängen der Sirenen nicht verlockt zu werden – die Ohren mit Wachs verstopfen und an den Mast seines Schiffes binden ließ, denn den Schaufenstern, Zeitungsanzeigen, Filmreklamen, Plakaten, dem Werbefunk und dem Fernsehen – den Gesängen der modernen Sirenen – entgeht niemand, der im Leben steht. Jedoch kann und soll der von ihnen bis in seine Freizeit verfolgte Mensch unserer Tage, den man immer verkaufen bzw. etwas verkaufen will, auf der Hut sein, wenn er zu süße Botschaften hört oder liest. Oft nämlich verhüllt der, der eine Ware anbietet, seine wahren Motive, nämlich daß er sie verkauft um des Geldes willen – und macht in Menschenliebe. Zwischen dem Geschäft, bei dem es ums Geld geht, und der Liebe zum Mitmenschen, die selbstlos sein muß, klafft jedoch eine tiefe Schlucht. Besondere Vorsicht deshalb vor jenen schillernden Werbecocktails, die aus 100%igem Egoismus bestehen, aber mit der wunderschönen roten Kirsche der Menschenfreundlichkeit garniert sind.

Wenn ein Mann sich einem in der offensichtlichen Absicht nähert, einem etwas Gutes zu tun, dann soll man – so rät Thoreau – weglassen, so schnell einen die Füße tragen.

Unser Titelbild:

Renault-Traktor mit luftgekühltem MWM-Dieselmotor vor einem Schloßchen an der Loire. — Lesen Sie bitte unseren Bericht auf Seite 5.

Seite **INHALT:**

- 3 Europa im Aufbau
- 4 Die Europäische Schule in Luxemburg
- 5 Auf den Spuren unserer Arbeit
Renault und Le Mans sind eine Reise wert
- 10 Ein RH 230 S wird überholt
- 11 Von den geheimen Tyrannen
- 12 Großes Glück in kleiner Wohnung
- 13 Wie kompostiere ich?
In der Kürze liegt die Würze
- 14 Kleine Nachrichten
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Liebe Jungen und Mädels...

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFÜHRUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon 448307

E EUROPA IM AUFBAU

Die große europäische Revolution unserer Tage ist im Gange. Sie ist getragen von der Hoffnung und dem Willen einer Generation, nach den blutigen Auseinandersetzungen der Vergangenheit für ihre Kinder ein freies, starkes und einiges Europa in einer befriedigenden Welt als gemeinsame Heimat aufzubauen.

Die Einigung Europas ist nicht mehr ein utopisches Wunschbild einer fernen Zukunft. Die Zusammenlegung unserer wirtschaftlichen Hilfsquellen hat bei Kohle und Stahl begonnen und setzt sich mit der unauffhaltsamen Dynamik einer geschichtlichen Notwendigkeit fort. — Schon von alters her beschäftigte die Menschen unseres Kontinents der Wunschtraum von einem vereinigten Europa. Doch immer wieder versagten die Methoden der klassischen Diplomatie. Erst das Chaos der Zeit nach dem 2. Weltkrieg brachte ganz neue Lösungsmöglichkeiten. Im September 1946 hielt Winston Churchill in Zürich seine berühmte Rede, in der er zum erstmaligen von der „Europäischen Familie“ sprach und eine neue Partnerschaft zwischen Deutschland und Frankreich forderte. Diese Rede wurde nicht gerade begeistert aufgenommen — weite Teile Europas hatten ganz andere Sorgen — aber sie wurde doch der Anlaß, alles das zusammenzutragen, was an ideologischen Resten eines schon lange als Ziel gesehenen Europas noch vorhanden war.

Und dann folgten erstmals Taten, und zwar erstaunlich schnell und in kurzer Folge:

- am 28. 3. 1947 entstand die Europäische Wirtschaftskommission
- am 16. 4. 1948 wurde der Europäische Wirtschaftsrat in Paris gegründet
- am 4. 4. 1949 die Nato in Paris
- am 5. 5. 1949 folgte der Europarat in Straßburg
- am 18. 4. 1951 die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl in Luxemburg
- am 23. 10. 1954 die Westeuropäische Union in London
- am 25. 3. 1957 die Unterzeichnung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft in Rom.

Der Europarat, die Nato und der Europäische Wirtschaftsrat (OEEC) sind relativ lose Zusammenschlüsse von 15—17 Mitgliederstaaten — stärkere Bindungen, die gleichzeitig Souveränitätsverzicht unterschiedlicher Grade beinhalten, sind bisher nur sechs Staaten eingegangen, die ein ähnlich wirtschaftliches und soziales Niveau haben: Frankreich, Italien, die drei Beneluxländer und die Bundesrepublik. Die drei „Kleuropäer“ haben drei übernationale Bündnisse abgeschlossen, die als Vorläufer eines späteren auch politisch engeren Zusammenschlusses angesehen werden können:

Montanunion: Die 1951 gegründete Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl sollte als Teilunion erste Entwicklungsstufe eines Gemeinsamen Marktes werden. Sie schuf eine Hohe Behörde mit weitreichenden Rechten unter bemerkenswertem Verzicht auf bisherige einzelstaatliche Souveränität.

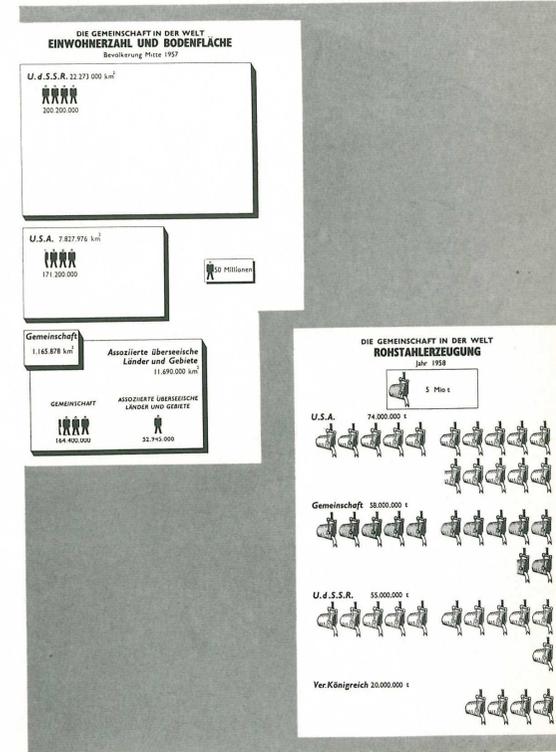
Europäische Wirtschaftsgemeinschaft: Die 1957 ratifizierte EWG soll den „Gemeinsamen Markt der Sechs“ in breiter Linie aufbauen auf der Grundlage einer Zollunion, ergänzt durch die Einführung gemeinsamer Freiheiten und Regeln.

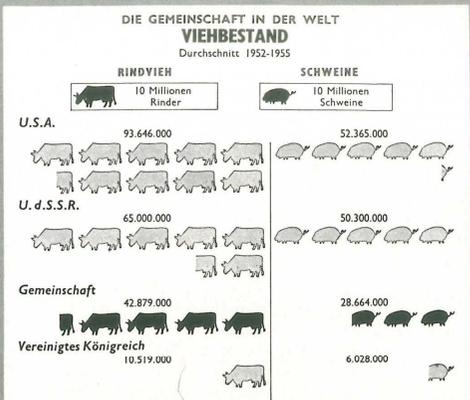
Euratom: Gleichzeitig wurde die Europäische Atomergemeinschaft als Spezialunion zur gemeinsamen Forschung und Nutzung auf dem Gebiet der Kernenergie errichtet.

Westeuropäische Union: Die „Sechs“ sind in der WEU mit Großbritannien einen „Siebenerpakt“ eingegangen, der im Rahmen der Nato die militärische Struktur Westeuropas festigen soll.

Als Gegenstück zu den westeuropäischen Pakten der Sechs bis Siebzehn haben sich die acht europäischen Ostblockstaaten unter Führung der Sowjetunion im Warschauer Pakt und dem Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe zusammengeschlossen, gleichfalls mit gemeinsamer politischer, wirtschaftlicher und militärischer Zielsetzung — ein Vertrag also über Freundschaft, Zusammenarbeit auf wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet und gegenseitigem Beistand. So tritt uns das heutige Europa nicht als ein Begriff, sondern in vier Gesichtern entgegen: Gesamt Europa, Westeuropa, Kleinen Europa und Osteuropa.

Da kein Zusammenschluß von Völkern ohne den primären politischen Willen denkbar ist, sind auch die Antriebe zur Schaffung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft primär politisch: die Forderung, durch gemeinsames Handeln den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt der sechs Länder zu sichern, die Verbesserung der Lebens- und Beschäftigungsbedingungen und die Einigung der Volkswirtschaften.





(Die 60 Millionen Amerikaner, die heute erwerbstätig sind, haben 1955 ein Bruttosozialprodukt von 380 Milliarden Dollar erarbeitet, die 79 Millionen erwerbstätiger Europäer in den Gemeinschaftsstaaten dagegen nur ein solches von 140 Dollar. Jeder arbeitende Europäer hat demnach nur ein Drittel des Wertes schaffen können, den jeder arbeitende Amerikaner hervorbrachte. Das liegt nicht etwa an größerem Fleiß oder der höheren Intelligenz der Amerikaner, sondern einmal an deren Stoffreichtum, zum anderen an dem größeren Wirtschaftsgebiet, das eine vernünftige Arbeitsteilung und damit höhere Produktivität erlaubt.)
Der Zusammenschluß der sechs Länder zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nun will dem alten europäischen Gegeneinander, diesem wirtschaftlichen Schrebergartensystem, ein Ende setzen. Und der Erfolg?

Mit seinen etwa ebenso vielen Menschen wie die USA (165 Millionen) und 35 Millionen Menschen weniger als die Sowjetunion steht die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft als wirtschaftliche Macht an 3. Stelle in der Welt. Unsere Schaubilder mögen dies deutlich machen.

Wenn das öde und unwahre Wort auftaucht vom Westen, der keine Idee habe, so muß man fragen: wo gibt es heute in der Weltpolitik eine positivere Idee als den Zusammenschluß von sechs Völkern, die in den letzten Jahrhunderten durch ihre Kriege untereinander nicht nur ihre eigene kleine Welt, sondern das gesamte Weltgebäude bis zur Unkenntlichkeit zerstört haben? Wir haben in dieser Gemeinschaft so viel damit zu tun, etwas füreinander zu schaffen, daß das Gegeneinander zurücktreten muß.

DIE EUROPÄISCHE SCHULE IN LUXEMBURG

EIN MUSTERBEISPIEL INTERNATIONALER ZUSAMMENARBEIT

Von Europa nun zur Europäischen Schule in Luxemburg, an der junge Menschen zu guten Europäern erzogen werden, ist es kein weiter Weg...

Vierundzwanzig Schüler begannen am 25. Juni mit den mündlichen und schriftlichen Prüfungen vor einem internationalen Prüfungsausschuß. Am 4. Juli wurden die Ergebnisse dieser ersten Reifeprüfung in einem feierlichen Akt bekanntgegeben: von 24 Kandidaten bestanden 23 ihr Abitur. Den „Europäischen Abiturienten“ stehen sämtliche Universitäten in den sechs Ländern der Montanunion für ihr weiteres Studium offen.

Wie kam es nun eigentlich zu dieser „Europäischen Schule“? Die aus der Bundesrepublik, Belgien, Frankreich, Italien und den Niederlanden gekommenen Bediensteten, die sich im August 1952 in Luxemburg, dem Sitz der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, niederließen, standen alsbald vor der Frage, in welche Schule sie ihre Kinder schicken sollten.

Bereits 1953 wurde eine „Vereinigung für Erziehungs- und Familien-Angelegenheiten“ geschaffen, die einen Kindergarten und eine Grundschule ins Leben rief. Dank der Unterstützung der zuständigen Ministerien der sechs Länder (Außenämter und Kultusministerien), die hochqualifizierte Lehrer zur Verfügung stellten und die Lehrpläne festlegten, hat dieses Unternehmen nach bescheidenen Anfängen allmählich größeren Umfang angenommen. Schließlich konnte im Oktober 1958 die oberste Klasse der Höheren Schule für die verschiedenen Sprachzweige eingerichtet werden. Gegenwärtig zählt die Schule insgesamt 53 Lehrer (Lehrer der Höheren und der Grundschule sowie Lehrbeauftragte) und rund 750 Kinder. Diese im Verhältnis zu Schülerzahl hohe Anzahl von Lehrern ist dadurch gerechtfertigt, daß jedes Unterrichtsjahr vier Sprachabteilungen umfaßt. Für die fünf Grundschulklassen und die sieben Klassen der Höheren Schule gibt es also insgesamt 48 Grundabteilungen, die nebeneinander arbeiten. Dazu kommen während der letzten vier Jahre des höheren Unterrichts noch 32 Unterabteilungen, um den verschiedenen Möglichkeiten der Wahl des Ausbildungszweiges gerecht zu werden.

Die Anlage der Gebäudegruppe bildet die symbolische Form eines „E“. — Der nach Südwesten gelegene Kindergarten ist eine kleine Abteilung für sich. Er umfaßt zwei große Haupträume, die durch breite Fenster erhellt sind. Der eine ist für die Allerkleinsten, der andere für die Kinder bestimmt, die im folgenden Jahr die Grundschule besuchen sollen.

Neben dem Kindergarten befindet sich die Grundschule. Da jeder Schüler einen berechtigten Anspruch darauf hat, die Grundausbildung in seiner Muttersprache zu erhalten, wurden für den Unterricht in den Hauptfächern — Grammatik, Literatur, alte Sprachen und Mathematik — vier Sprachabteilungen eingerichtet, in denen der Unterricht in den vier Amtssprachen der vertragschließenden Teile, d. h. auf deutsch, französisch, italienisch und niederländisch, erteilt wird. Jeder Schüler muß daher von der Grundschule an eine zweite Sprache der Gemeinschaft lernen, und zwar entweder deutsch oder französisch. Diese Sprache, die mit Hilfe der direkten Methode gelehrt wird — Gesang und Spiel für die Kleinsten — dient im höheren Unterricht als Unterrichtssprache für bestimmte Fächer.

Die Regelung der Sprachenfolge in der Europäischen Schule soll also das Gewicht gleichmäßig verteilen: Sie räumt der Muttersprache der Schüler den ihr gebührenden Platz ein und gibt ihm gleichzeitig ein Mittel in die Hand, sich mit seinen Mitschülern zu verständigen. Ein starres Mehrsprachensystem hätte leicht zu einer verwirrenden Vielfalt geführt. Dank der Einführung von zwei Unterrichtssprachen, die der gegenseitigen Annäherung und dem geistigen Austausch dienen, bietet die gewählte Lösung tatsächlich die notwendigen Voraussetzungen für ein Gemeinschaftsleben, das auf dem Grundsatz der Gleichheit und des guten Einvernehmens beruht.

Die Dauer der Ausbildung auf der Europäischen Schule wurde auf fünf Jahre für den Grundschulunterricht und sieben Jahre für den höheren Schulunterricht festgesetzt. Die Lehrpläne wurden von Vertretern der Unterrichtsbehörden der sechs Länder ausgearbeitet. In Geschichte und Erdkunde war die gegenseitige Abstimmung der Lehrpläne und Unterrichtsmethoden besonders notwendig. Diese Aufgabe wurde einem Ausschuß von Historikern der sechs Länder übertragen. Die Lehrpläne wurden so aufgestellt, daß der Geschichte jedes Landes der ihr gebührende Platz eingeräumt, gleichzeitig aber den Schülern die Möglichkeit geboten wurde, in den ersten drei Jahren ein allgemeines Bild von der geschichtlichen Verflechtung der Nationen sowie von der parallelen Entwicklung des Lebens ihrer Völker im Laufe der Zeiten zu gewinnen.

Zur Zeit wird der Geschichtsunterricht von einem Deutschen, einem Franzosen, einem Italiener, einem Luxemburger und einem Holländer erteilt. Jeder dieser Lehrer unterrichtet eine Gruppe von Schülern, in der zwei oder mehrere Nationalitäten vertreten sind. Auf diese Weise ist der Lehrer gezwungen, seinen Unterricht von vornherein so anzulegen, daß er über die nationalen Grenzen hinausgeht. Die Lehrer bereiten gemeinsam einen Leitfadens vor, der den Lehrplänen und dem Betrieb der Schule angepaßt ist.

In diese Schule nun wurden fast sämtliche Kinder der in Luxemburg wohnhaften Angehörigen der verschiedenen Staaten aufgenommen. Sie wird ebenso von den Söhnen der italienischen Bauarbeiter, die die Schule gebaut haben, wie von den Kindern der Diplomaten und der europäischen Beamten besucht. Inzwischen haben die beteiligten Länder diesem Unternehmen durch ein zwischen den beteiligten Regierungen am 12. April 1957 abgeschlossenes Abkommen das Statut einer öffentlichen Unterrichtsanstalt verliehen, während durch das Zusatzabkommen vom 15. Juli 1957 mit der Einführung des Europäischen Reifezeugnisses die Anerkennung des in der Europäischen Schule in Luxemburg erteilten Unterrichts geregelt wurde. Der am 15. Juli 1957 unterzeichnete Akt nun gibt jedem Inhaber des Euro-

päischen Reifezeugnisses die Möglichkeit, seine Studien an einer oder mehreren Hochschulen der anderen Mitgliedsstaaten fortzusetzen. Er öffnet den früheren Schülern der Europäischen Schule die Tore der wichtigsten europäischen Hochschulen und gestattet es ihnen, nachdem sie eine durch den kulturellen Beitrag der EGKS-Staaten bereits bereicherte höhere Schulbildung erhalten haben, für ihr Hochschulstudium die bedeutendsten Gelehrten der Fakultät zu wählen, in der sie sich ausbilden wollen. Sie werden dies mit um so größerem Nutzen tun, als sie bereits die erforderlichen Sprachkenntnisse besitzen, um den Vorlesungen zu folgen, und die notwendigen Erfahrungen erworben haben, um aus einem Aufenthalt im Ausland und der Berührung mit Studierenden anderer Länder alle Vorteile geistiger und moralischer Art zu ziehen. Auf diese Weise regelt die Einführung des Europäischen Reifezeugnisses nicht nur die Anerkennung der in der Europäischen Schule vermittelten Ausbildung; sie macht vielmehr auch den Weg frei, um den Schülern eine Zukunft im europäischen Sinne zu eröffnen, den Studentenaustausch zu verstärken und den europäischen Hochschulen durch ihren Nachwuchs die Universalität wiederzugeben, die ihren ältesten Traditionen entspricht.

Auf den Spuren unserer Arbeit

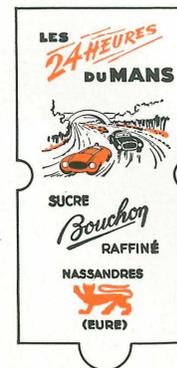
... zogen wir diesmal bis nach Frankreich und besuchten dort ein weltbekanntes Unternehmen, mit dem uns nun seit Jahren gute geschäftliche und freundschaftliche Beziehungen verbinden, wie sie nur zwischen Partnern möglich sind, die beide die Leistungen des anderen achten und schätzen. Wir besuchten Renault in Le Mans, wo in der großen modernen Traktorenfabrik in Tausenden von Schleppern, die dann auf den Äckern der Welt arbeiten, als zuverlässiges Herz unsere MWM-Diesel eingebaut werden.

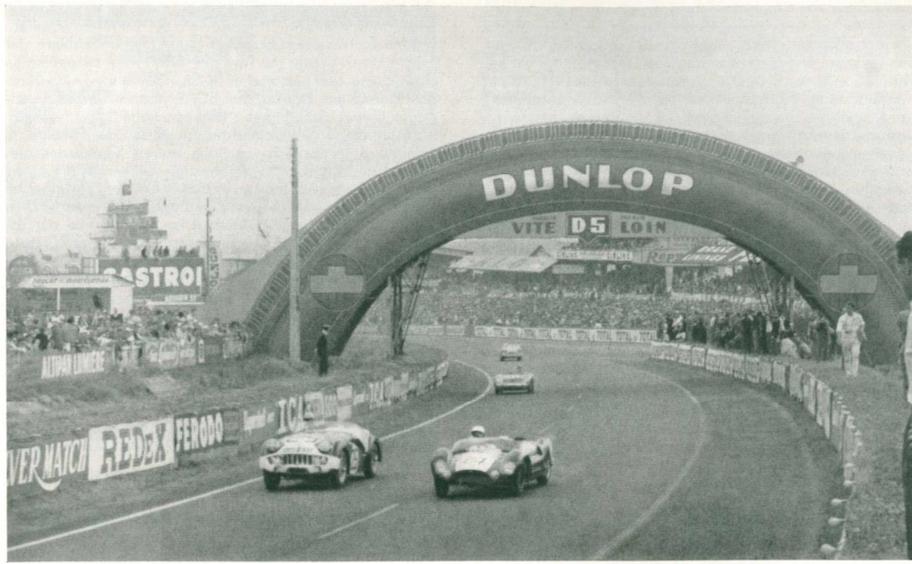
Renault und Le Mans sind eine Reise wert!

Schon früh am Morgen wurde ich in meinem Hotel in Le Mans durch wilde Schreie und Hupsignale aus dem Schlaf gerissen. Mon Dieu, dachte ich schlaftrunken, es wird doch nicht schon der sehr ehrwürdige Herr Nips sein, der mich zum Besuch von Renault abholt... Nein, es war noch nicht Herr Nips, er sorgte wahrscheinlich noch in Paris für die guten Kontakte zwischen Renault und MWM; es war le petit Jean, das Söhnchen des Hoteliers. In einem silberfarbenen Miniatur-Rennwagen drehte das muntere Knäblein seine Runden im Hotelhof unter meinem Fenster und krächte dabei sieghaft: „Je suis Stirling Moss!“ „Du bist nicht Stirling Moss, das As unter den englischen Rennfahrern, sondern ein enfant terrible“, fühlte ich mich veranlaßt zu sagen. Aber alle Kinder in Frankreich waren so schrecklich lebhaft. Nachts spät ins Bett und frühzeitig raus — das mußte sie ja nervös machen! Beim Frühstück fielen mir dann die Rennwagen buchstäblich in die Kaffeetasse, denn sie waren auf der Verpackung der Zuckerwürfel nebst des großen Aufdruckes „Les 24 heures du Mans“ abgebildet. Und das dritte Mal an diesem Morgen stolperte ich dann über Rennwagen in jeder Größe, Form und Farbe,

als ich die Schaufenster der Andenken- und der Spielzeugläden in Le Mans betrachtete — kurz, es war einfach nicht zu überhören und zu übersehen, daß man in der Stadt weilte, in der alljährlich das weltberühmte 24-Stunden-Rennen stattfindet!

Die berühmte-berühmte Rennstrecke von Le Mans, auf der seit 1923 Autorennen gefahren werden





Hier fährt man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 190 km/std. und etwa 300 km/std Spitze!

Einige Stunden später saßen wir im Wagen des Herrn Nips, der die Interessen von MWM bei Renault vertritt und für reibungslose Zusammenarbeit sorgt, und befuhrten die bekannte und berühmte Rennstrecke, die Piste von Le Mans. Auch Monsieur Compain, der Direktor des Traktoren-Werkes von Renault, begleitete uns. „Unsere Traktoren sind zwar trotz des braven MWM-Diesels keine Rennwagen, aber als Bürger von Le Mans und Angehöriger von Renault sind natürlich Rennwagen mein Hobby!“ meinte er in der unnachahmlich charmanten und lebhaften französischen Art. Als wir wissen wollten, was Renault an Autos herstellt, wurde er noch lebhafter: „Hier, unser Freund Monsieur Nips fährt den größten und repräsentativsten Renault vom Typ Transfluide/Fregate, da er fortwährend zwischen Paris, Le Mans und Mannheim und einer Reihe von Konzessionären im übrigen Frankreich, die für Kontakte und Erfahrungen von großer Bedeutung sind, unterwegs ist, also lange Strecken fährt.“ „Ja, hier sitzt man wie im 1. Klasse-Abteil eines FT's“, mußten wir bestätigen und waren besonders beeindruckt von der Straßenlage, dem weichen fahren ohne jede Erschütterung, vom Komfort und dem vollautomatischen Getriebe.

„Eine der bekanntesten Typen von Renault ist die elegante 4türige Dauphine, die übrigens auf 100 km nur 6 ltr Benzin verbraucht. 1600 Stück rollen täglich vom Fließband in dem modernen Werk Flins bei Paris, von dem kürzlich ein Vizepräsident von Ford vor einem Unterausschuß des amerikanischen Kongresses lobend sagte, es sei radikaler automatisiert als sämtliche Betriebe der amerikanischen Automobilindustrie!—Dann folgt der robuste, sehr populäre Renault 4 CV, von dem es nicht zu Unrecht heißt: Une petite place dans votre budget—une grande place dans votre vie.. Er kostet wenig Geld, bedeutet aber viel. Klein, aber oho! Und dann natürlich unser jüngstes Kind, der Star unter den



Renault-Sternen, ‚La Floride‘ — ein schnittiger Wagen, voll Schick und Scharm! 1898 baute Renault sein erstes Automobil, und bis heute mehr als 3 Millionen Wagen... Als Kuriosum möchte ich so nebenbei erwähnen, daß die ersten Taxis von Paris, London, Berlin und New York das Zeichen Renault trugen!“
Unterdessen fegte der Wagen mit 130 Sachen um die Kurven, die oftmals verzweifelte Ähnlichkeit mit Haarnadeln hatten. „Ein Kindertempo für die Pistenfahrer von Le Mans,“ wurde uns erklärt, „hier fährt man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 190 km/std und mehr und ca. 300 km/std

Gegenüber der großen Tribünen befinden sich die Boxen der Wagen und die Startmarken für die Fahrer



Spitze! Sie können sich vorstellen, daß solch ein Höllentempo 24 Stunden ununterbrochen und mehr als 340 Runden auf der 13 kilometerlangen Strecke — während der Nacht wird die Strecke von Scheinwerfern erhellt — eine ungeheure Zerreißprobe für Menschen und Material bedeutet. Beim letzten Rennen fielen denn auch 40 von 53 Wagen aus — obgleich die besten Fahrer und die besten Wagen aus aller Welt dabei waren. Selbstverständlich wechseln die Fahrer: mehr als 6 Stunden darf keiner ununterbrochen hintereinander fahren und insgesamt nicht mehr als 18 Stunden. Und wenn die Fahrer nicht in jeder Beziehung topfit sind — es handelt sich sowieso nur um routinierte Werks- oder Privatfahrer — halten sie diese Strapazen nicht durch und geben auf.“



„Aufgepaßt!“ rief Monsieur Compain, „Jetzt kommt das berühmte Maison Blanche. Dort gibt's regelmäßig die meisten Unfälle!“ Und beim Hinsehen konnten wir auch die Stellen in der Schutzumrandung ausmachen, an die Wagen dagegen gerast waren, ja, sich buchstäblich hineingefressen hatten... Schließlich kamen wir auch zu den großen Tribünen, vor denen sich die Boxen der Wagen und auf der anderen Seite die Startmarken für die Fahrer befinden. Diese müssen dort warten, bis das Startzeichen ertönt und dann wie die Wilden zu ihren Maschinen laufen, sich hinein-

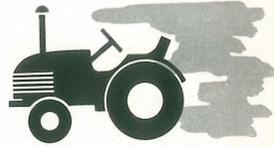


An diesem Tag explodierte ein Mercedes-Rennwagen in der Luft. 90 Zuschauer fanden den Tod.

schwingen — und los geht die Jagd, Kurve um Kurve, bis endlich nach 24 Stunden das Ziel winkt. Immer aber fährt der Tod mit, und nicht jedem winkt das Ziel. Das bezeugt eine kleine, schlichte Tafel mit dem Datum 11. Juni 1955. „An diesem Tage“, erzählt Monsieur Compain, „raste ein Mercedes-Wagen in die dichtgedrängte Zuschauermenge und explodierte. Es gab 90 Tote und viele Verletzte. Das Rennen ging weiter, nur Mercedes zog seine Wagen zurück...“ „Wir verstehen nicht ganz, weshalb man trotz dieses entsetzlichen Unglücks das Rennen nicht sofort abgebrochen hat?“ „Nun, ich war mit dabei“, antwortete Herr Compain, „ich saß auf der Tribüne, aber der Lärm der Explosion ging völlig unter im Heulen der vorüberrasenden Wagen. Ich und auch die meisten anderen Menschen bemerkten absolut nichts. Hätte man das Unglück sofort bekanntgegeben, wäre unweigerlich eine Panik ausgebrochen, und man hätte die vielen Verwundeten nicht so-

fort wegschaffen können — es war klüger, weiterzufahren. Heute hat man die Straße und die Mauer an dem Unfallort so umgebaut, daß sich solch ein Unglück nicht wiederholen kann. Es war die größte Katastrophe seit 1923, seit man hier in Le Mans Rennen fährt. — Doch wenden wir uns statt der überzüchteten Rennwagen lieber unseren soliden Traktoren zu!“

Sagt—getan. Als bald ließen wir die Piste und dann die Stadt hinter uns und fuhrten vorbei an dem großen Schwimmbad und den Sportplätzen der Renault-Werke, vorüber an der modernen Werkskantone auf das Gelände der Traktoren-Fabrik. Auf über 30 000 qm verteilen sich die hochmodernen Werkstätten und Büros. Über 8000 Menschen arbeiten dort, wovon 900 direkt und etwa 2600 indirekt mit dem Traktorenbau beschäftigt sind. Wir rollten die von Grünanlagen umsäumten Werkstraßen entlang, bis wir vor dem imposanten, blendend weißen Verwaltungsgebäude mit der Inschrift „Renault — Regie Nationale“ hielten. Unser Rundgang begann. Monsieur Compain erklärte: „... und hier, vor dem Verwaltungsgebäude, sehen Sie eine besondere Naturschönheit: den ersten der zwei Bananenbäume von Renault in Le Mans. Ja, wir haben sogar im vorigen Jahr drei Bananen geerntet. Wenn unsere Traktoren allerdings so langsam gedeihen würden, wär's schlimm... Stattdessen aber rollt alle 5 Minuten ein Traktor vom Band — und 100 Traktoren sind unsere Tagesleistung. Wenn Sie sich aber ein richtiges Bild von der Leistungskraft der gesamten Renault-Werke, von denen ja die Traktoren-Fabrik nur ein Teil ist, machen wollen, so müssen Sie sich jetzt wohl oder übel einige Zahlen anhören und vergleichen: Im Jahre 1945 betrug die gesamte Fahrzeugproduktion einschließlich der Traktoren bei einem Personalstand von 28 620 Mitarbeitern 12 177 Stück, im Jahre 1957 aber bereits



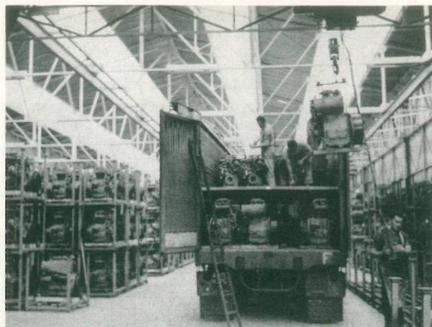
Schönheit und Scharm in einer Traktorenfabrik — das gibt's wohl nur in Frankreich!



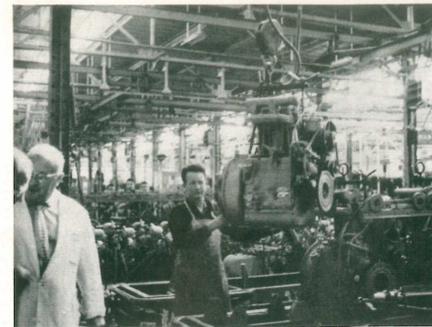


Diese Lkw's rollten ständig zwischen Mannheim und Le Mans

Die Schlepper-Montage mit MWM-Motoren auf dem Fließband

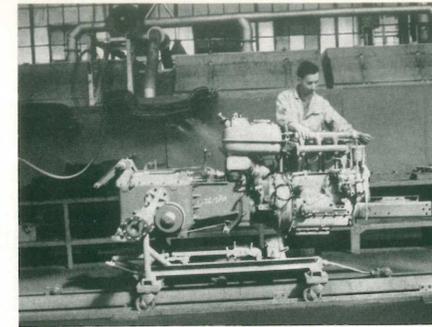


Bis zu 65 MWM-Motoren faßt solch ein Lkw



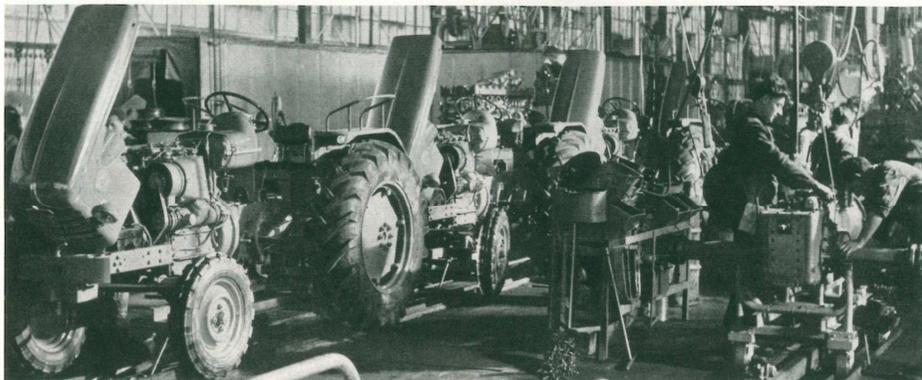
Ein MWM-Motor auf dem Weg von der Lagerhalle zum Fließband

Alle 5 Minuten verläßt ein Renault-Schlepper das Fließband



Der Motor ist bereits am Fahrgestell montiert

Voilà-Monsieur Compain (links), Herr Nips und die weltbekannten Renault-Traktoren aus Le Mans



336 219 Stück bei 59 654 Mitarbeitern – und heute sind es 400 000 Fahrzeuge pro Jahr und 62 000 Mitarbeiter. Alle 18 Sekunden verläßt jetzt ein neuer Renault das Fließband ... Doch wie sagt Maître Goethe in seinem Faust: „Grau, Freund, ist alle Theorie und grün des Lebens goldener Baum“ — allons, mes amis, begeben wir uns in die Produktion!“ Nach an den letzten Zahlen kritzelnd folgten wir Monsieur Compain, der so gar nicht dem heute viel kopierten Leitbild des amerikanischen Managers ähnelt, sondern der ein erfahrener Fachmann und Menschenführer ist, aber vor allem ein Mann voll von jenem Esprit, der die Franzosen zu so glänzenden Rednern und unterhaltsamen Gesellschaftern macht.

„Voilà“, sagte er und wies mit großer Geste auf einen in den Renaultschen Hausfarben prangenden ziegelroten Lastzug, der soeben in eine der langgestreckten Hallen hineinfuhr, „dort kommen ja gerade die Liebesgaben unserer Freunde aus Mannheim! 18 Stunden fährt so ein Lastzug von Mannheim nach Le Mans!“ Der Fahrer des Lkw, ein freundlicher, wohlbeleibter Pariser, kletterte gerade heraus und zündete sich eine Galloise an – eine der schwarzen Zigaretten, die man bei uns gern als „Lungentorpedos“ bezeichnet. Währenddessen kamen Arbeiter und hievten mit automatischen Entladevorrichtungen in kürzester Zeit die Motoren vom Wagen. Qualität wird bei Renault groß geschrieben, und so prüfen Kontrolleure mit Detektivaugen, was überhaupt nur zu prüfen ist. Bis jetzt fielen die Kontrollen aber stets zur Zufriedenheit aus. Nun konnte also

ein neuer wichtiger Abschnitt im Leben des MWM-Diesels beginnen. — Wir aber machten uns auf den Weg, um von Halle zu Halle den Werdegang der Traktoren zu verfolgen, bis zu dem wichtigen Augenblick, wo ihnen, die bis dahin ja nur tote Wesen aus Stahl und Eisen waren, die sich nicht aus eigener Kraft fortbewegen können und deshalb auf dem Band von einer Station ihres Produktionsweges zur anderen befördert werden, das lebendige Herz, unser MWM-Diesel, eingesetzt wurde.

Alles stellt Renault im eigenen Traktorenwerk selbst her, Getriebe, Achse und Differential, Räder, bis auf die Bereifung usw., und Monsieur Compain konnte mit berechtigtem Stolz alle die hochmodernen Transfer-Maschinen und -Straßen zeigen, in denen fast völlig automatisiert die Rumpfteile des Traktors hergestellt werden. Sogar die Montage der Einzelteile wird an Fließbändern vorgenommen. Überall gaben uns die freundlichen Arbeiter – zumeist mit schwarzen verwegenen Baskennützen bekleidet, – Auskunft, und betrachteten wohlwollend das weibliche Wesen, das da in ihre Männerwelt hereingeschnitten kam – und als ich meinen Perlonstrumpf an einer unhöflichen Werkzeugmaschine verletzte, sprangen sofort einige Kavaliere hinzu, die den Schaden durch Handauflegen heilen wollten ... Von einigen Zurufen begleitet, die mir Monsieur Compain schmunzelnd vergaß zu übersetzen, besichtigten wir das Werk.

Die Freundlichkeit, die uns als MWM'ler überall begegnete, war getragen von einer außerordentlichen Herzlichkeit, die

nur noch wenig mit der oft allzu nüchternen Atmosphäre rein geschäftlicher Verbindungen zu tun hat. Ich gewann durchaus den Eindruck, daß diese gut bezahlten, freundlichen und intelligenten Renault-Arbeiter wohl mit zur Elite der französischen Arbeiterschaft überhaupt gehören. Als wir schließlich nach einer verwirrenden Vielfalt von Eindrücken, von denen ich einige versuchte, im Foto festzuhalten, wieder hinaus in das helle Licht des Tages traten, sahen wir auf einem riesigen Feld viele Hunderte von fertigen Traktoren. Sie standen dort wie eine mächtige technische Armee der Arbeit, die in der Reserve auf ihren Einsatzbefehl wartete. Viele von ihnen sind für den Export in außerfranzösische Länder bestimmt. Renault-Traktoren mit MWM-Motoren laufen u. a. in Kanada und Madagaskar, in Südamerika und Ostasien – sogar in der zentralen und südlichen Sahara. Sie werden bald in allen Ländern der Erde vertreten sein.

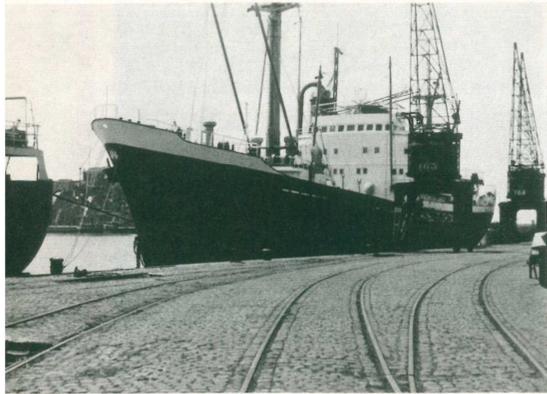
Wir aber verließen das Traktorenwerk von Renault mit der Genugtuung, daß die über 100 000 Zylindereinheiten, die von Mannheim bislang hierher den Weg gefunden haben, mehr als alle schönen Worte vom guten Geist einer Zusammenarbeit zwischen dem großen französischen Nachbarn und uns Zeugnis ablegen. Es ist wie ein Symbol für die Zukunft dieses von soviel wahnwitzigen Kriegen heimgesuchten Europas, daß heute die geübten Hände hochqualifizierter französischer Facharbeiter bei Renault einen MWM-Diesel aus Deutschland in den Traktor einsetzen, der den Boden Frankreichs pflügt, damit er Ernte trage ...



Und was einen in Le Mans, der Industriestadt, der Wiege des Automobils am meisten überraschte, ist die Tatsache, daß es auch eine sehr sehenswerte Stadt der Kunst ist – mit herrlichen Kirchen, von denen die schönste die Cathédrale Saint-Julien ist, und prächtigen alten Häusern. Aber noch nicht genug damit. Le Mans wird auch aus gutem Grund als Wiege der Flugzeuge bezeichnet, denn in Hunaudières, nahe bei Le Mans, fand der erste Flug des Amerikaners Wilbur Wright statt. Am 8. August 1908 hielt er sich mit seinem primitiven Doppeldecker 1 Minute und 45 Sekunden in der Luft. Ein Denkmal unmittelbar neben der ehrwürdigen Kathedrale erinnert an diesen historischen Augenblick.

MWM • RENAULT • MWM

MWM • RENAULT • MWM



Das Frachtschiff M. S. „Virgilia“. Es hat drei MWM-Motoren RH 230 S zur Stromerzeugung und zusätzlich ein Noltstromaggregat RH 518 Z an Bord. Außerdem befindet sich in einem Rettungsboot ein AKD 11 Z.

Der junge **Heinz Steimann**, einst MWM-Lehrling, fuhr als Assistent acht Monate auf dem Frachtschiff M. S. „Virgilia“, um dort unter anderem bei den Überholungsarbeiten der drei RH 230 S-Aggregate mitzuhelfen. – Wieder nach Old Germany zurückgekehrt, berichtete er uns von seiner Tätigkeit auf hoher See.

Ein RH 230 S wird überholt

Der RH 230 S, der mir während meiner Lehrzeit auf dem Prüfstand so groß und mächtig vorkam, ist im Maschinenraum des modernen 5000-t-Frachtschiffes M. S. „Virgilia“ neben den beiden Henschel-Hauptmaschinen von je 2000 PS zu einem kleinen Hilfsdiesel geworden. Drei von unseren MWM-Motoren stehen auf Steuerbordseite des Schiffes. Sie treiben die drei dazugehörigen 400-V-Drehstromgeneratoren an.

Auf See wird meist nur ein Aggregat gebraucht – im Hafen dagegen, wenn die Ladekräne arbeiten oder auf Revierfahrt, wenn bei langsamer Drehzahl der Hauptmaschinen zusätzlich Schmier- und Kühlpumpen laufen, müssen zwei Motoren in Betrieb sein. Der dritte dient als Reserve- und Austauschmotor.

Alle 6–8 Monate werden die Hilfsdiesel gründlich nachgesehen, um unliebsame Überraschungen wie Kolbenfresser, Lagerfresser, Kontaktkorrosionen und anderes zu vermeiden. Dem 2. Ingenieur, dem die Leitung der Überholarbeiten obliegt, helfen zwei Assistenten, zwei Schmierer und zwei Reiniger. Durchschnittlich sind fünf Männer beschäftigt, während die anderen Freiwache haben.

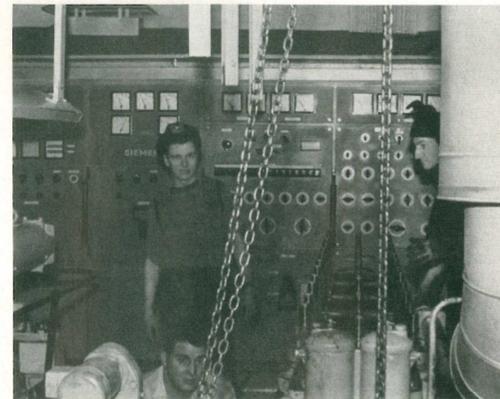
Es ist eine schöne Sache, an einem ausgereiften Motor zu arbeiten, dessen Lebensdauer durch die Art der gesamten Anlage wie Kraftstoff- und Ölspargierung (Reinigen durch Schleudern in einer mit 7000 UpM rotierenden Trommel, Anfahren beim vorgewärmten Kühlwasser und nicht zuletzt durch sorgfältige, fachmännische Pflege verlängert wurde. Jedesmal ist man erfreut und stolz zugleich, wenn sich der Kolben in einem sauberen Hemd präsentiert, wenn die Bleibronzelauflage der Lager, die so weich ist, daß man sie mit einem Fingernagel ritzen kann, nur ganz kleine Riefchen zeigt (wie sie durch den Abrieb nie ganz vermeidbar sind), und wenn die Ventile so sauber sind, daß man nur eine geringe durch die Hitze bedingte Verfärbung, aber kaum Verbrennungsrückstände an ihnen feststellen kann.

Die Zylinderdeckel werden aufgereiht vor dem gut 5 m langen Schaltschrank und der Reihe nach gereinigt, die Ventile neu eingeschliffen und die Düsen überholt. Die Kolben werden nacheinander herausgenommen und nach dem Säubern sofort wieder in ihre Laufbüchsen eingesetzt, denn es gibt nicht allzu viel Bewegungsfreiheit im Maschinenraum. Hier hängt es von der Kameradschaft ab, ob alles reibungslos und sicher verläuft. Ein einziger Störenfried kann einem das Leben an Bord zur Qual machen. Deshalb wird von jedem

Maschinisten Toleranz, Großmut, Fleiß und Ausdauer erwartet.

Unangenehm wird das Arbeiten bei aufkommendem Sturm. Da gibt es nur eins: die lose umherliegenden Teile so schnell wie möglich festzurren – wie der Seemann sagt – und dann arbeiten wie ein Pferd, damit die leidige Seekrankheit einen nicht überkommt: Schmieröl-, Brennstoff- und Luftfilter reinigen; Düsen in der dafür vorgesehenen Vorrichtung prüfen; Lager versplinteln; Kurbelgehäuse und Wanne schneeweiß waschen; Prüfen und Anbauen sämtlicher Leitungen, Manometer und des Tachometers; Reinigen und Prüfen des Ölkühlers und vieles andere mehr...

Wenn dann später das Kipphebelspiel neu eingestellt und die Lagerlose gemessen ist und unser Motor mit frischem Öl im Tank wieder sein vertrautes Brummen hören läßt, dann weiß jeder von uns, daß dieser Motor nun wieder nach wie vor zuverlässig arbeiten wird.



Dem Motor wird gründlich in die Eingeweide geschaut. Im Hintergrund ist etwa die Hälfte des siebenteiligen Siemens-Schaltschranks zu sehen, von dem aus die Stromversorgung des ganzen Schiffes gesteuert wird.

VON DEN GEHEIMEN TYRANNEN

Viele Menschen werden von einem Tyrannen beherrscht, der im Dunkeln ihres Unterbewußtseins hockt und von dort aus die Verhaltensweisen diktiert. Der Mensch selbst weiß zumeist nichts von der Existenz dieses Tyrannen. Selbst wenn er den „Höhlenbewohner“ in sich mit dem Scheinwerfer eines wachen Bewußtseins anstrahlt und erkennt, kann er sich doch nur schwer von dessen Krakenarmen, an denen Saugnapfe sitzen, befreien. Und da dieser Kampf gegen die tyrannischen Minderwertigkeitskomplexe so hart und langwierig ist und man sein Brot verdienen muß – also wenig Zeit zur Selbstbeobachtung hat – ist der Mensch leicht geneigt, die Auseinandersetzung aufzugeben oder aufzuschieben oder zu glauben, daß er die nun einmal erkannten Tyrannen doch unterdrücken könnte. Aber diese Minderwertigkeitskomplexe sind unheimlich fest verankert, und sie verlangen wie jede Krankheit – und sie sind ja ein seelisches Leiden – nach der Behandlung durch den Arzt. Es ist besonders wichtig, über sich selbst Bescheid zu wissen, wenn man andere anleiten und führen und mit ihnen auskommen will. Man muß versuchen, den Tyrannen auf die Spur zu kommen, und das ist nur möglich, wenn man weiß, wie sich Minderwertigkeitskomplexe offenbaren.

Der Minderwertigkeitskomplex ist die starke und beherrliche Spannung, die aus einer etwas krankhaften Gefühlshaltung eines Menschen gegenüber seinem Unvermögen besteht, eine befriedigende, direkte Anpassung an die Umwelt zu vollziehen; zurückzuführen ist diese Spannung auf einen empfindenen Mangel in der körperlichen oder seelischen Ausrüstung des Menschen. (Gordon W. Allport.)

In einem Betrieb ist ein Meister beschäftigt. Ein guter Fachmann – aber leider bei Auseinandersetzungen ein schlechter Gesprächspartner. Er wird schnell laut und unsäglich, er versucht, den anderen zu überschreien. Da er von Natur aus klein gewachsen ist und im Betrieb zumeist von größeren umgeben wird, trägt er wegen seiner kleinen Statur ein tiefes Minderwertigkeitsgefühl in sich. Er möchte gerne größer wirken. Er meint, daß alle Welt auf ihn etwas geringschätzig herabblicke. So schreit er denn, um seine Bedeutung zu demonstrieren. Er wirkt so wie ein sich aufplustender Hahn – eher komisch als eindrucksvoll. Wenn er sich mit dem ihm von der Natur gegebenen Körper abfinden und erkennen würde, daß Wuchs überhaupt nichts mit Geist und nur wenig mit dem Wert eines Menschen, mit seiner Persönlichkeit zu tun hat, so wäre ihm bereits geholfen. Aber schon in seiner Kindheit wurde er wegen seines Wuchses gehänselt, und so sitzt das Übel tief in ihm und der erwachsene, wertvolle Mensch wird von ihm beherrscht. Er leidet daran, und andere natürlich mit ihm und durch ihn.

In einer leitenden Stellung innerhalb eines Modehauses arbeitet eine Dame. Sie wird von den Vorgesetzten geschätzt – bei ihren eigenen Mitarbeitern ist sie unbeliebt. Sie findet nie den richtigen Ton, und man hält sie für hochmütig – was sie nicht ist. Sie trägt nur eine Maske, die sie schützen soll.

Wieder liegt der Grund sehr tief. Die Betreffende stammt aus einfachen Verhältnissen und mußte sich von unten heraufarbeiten. Dabei hatte sie keine Zeit, ihre Allgemeinbildung zu vervollkommen – das Fachwissen ging vor. Nun ist sie aber in einer Position, in der gute Allgemeinbildung selbstverständlich ist – sie fühlt jetzt peinlich diese Lücke, möchte sie aber vor ihren Mitarbeitern und Untergebenen

verbergen. Dieses Gefühl der Minderwertigkeit macht ihr, obwohl sie tüchtig und erfolgreich ist, schwer zu schaffen. Es veranlaßt sie, das Visier herunterzulassen. Sie spielt die Unnahbare – aus Angst. Dabei könnte sie sich bei ihrem persönlichen Format ruhig einige Schwächen leisten, sie würden ihrem Ansehen nicht schaden, ja, sie liebenswerter machen. So aber will sie unfehlbar erscheinen, wo doch niemand unfehlbar ist – und erzielt eine negative Wirkung. Sie wird unbeliebt, wo sie doch nach Liebe und Anerkennung hungert...

Ein Ingenieur, allseits anerkannt, leidet darunter, daß er bei Gesprächen mit Kunden oder Vorgesetzten fast regelmäßig auffällig errötet. Er glaubt, daß seine Gesprächspartner sein Erröten als Zeichen eines schlechten Gewissens oder zumindest einer gewissen Unsicherheit nehmen müßten. Er versucht seit Jahren, dieses Erröten zu bekämpfen – aber ohne Erfolg. Bis ihm endlich ein Arzt hilft. Es stellt sich heraus, daß der Ingenieur als Kind sehr unter einem strengen und harten Vater zu leiden hatte, der ihn aus erzieherischen Gründen oft vor Verwandten und Bekannten wegen kleiner Fehler und Sünden öffentlich bloßstellte. Dem Kind waren diese „Schauprozesse“ so peinlich, daß es errötete und sich die Furcht davor tief in seinem Innern festsetzte.

Als der Psychotherapeut im Verlauf mehrerer Sitzungen diese Tatsachen aus dem Unterbewußtsein des Leidenden ans Licht gehoben und ihm bewußt gemacht hatte, war ein Weg zur Heilung aufgezeigt. Außerdem erklärte der Ingenieur, stets vor Besprechungen mit wichtigen Leuten von Angstvorstellungen befallen zu sein: alles in ihm würde sich dann zusammenkrampfen und besonders, wenn er mit Kraft gegen das Erröten ankämpfen würde. Der Arzt gab ihm den Rat, nicht mehr dagegen anzukämpfen, sondern es ruhig und gelassen hinzunehmen und sich nicht zu wehren. Nicht Verkrampfung, sondern Entspannung sei das beste Schutzmittel. Der Ingenieur handelt danach, und es gelang ihm im Laufe von Jahren auf Grund seiner neuen Einstellung und viel Geduld, den Sieg über seinen inneren Feind davonzutragen. Er ist auch heute noch kein ganz freier Mensch, aber er kennt seinen tyrannischen Gegner und fürchtet seine Macht nicht mehr. Und wenn der Tyrann Minderwertigkeitskomplex, der sich von der Furcht der Menschen ernährt, auf halbe Kost gesetzt wird, magert er ab und stirbt schließlich den Hungertod.

Es wäre noch viel zu schreiben über Minderwertigkeitskomplexe, und wir werden dies bei Gelegenheit auch tun, denn diese geheimen Tyrannen beherrschen ein größeres und wertvolleres Reich als alle Diktatoren der Welt, und sie sind eine gefährlichere Bedrohung der Freiheit als diese, denn sie regieren lautlos und oftmals getarnt und maskiert im Innern der Menschen und beeinflussen Gedanken und Handlungen. (Denken wir nur einmal daran, wie unheilvoll z. B. die Minderwertigkeitskomplexe von Staatsmännern sich in ihren politischen Handlungen ausdrücken können.)

Die Erringung der inneren Freiheit setzt den Menschen in die Lage, die äußere Freiheit sinnvoll zu nutzen. Weder die eine noch die andere Freiheit aber ist ein Geschenk der Götter – beide müssen mühsam erarbeitet werden.

Großes Glück in kleiner Wohnung



Am 4. Juli wurden die 20 Wohnungen des neuen Hauses Kantstraße 23 a und 23 b bezogen. 3 Zimmer, Bad und Küche mit einem Durchschnitt von 77 qm und einem Mietpreis, der bei DM 1.35 pro Quadratmeter liegt, sind nun jeweils für eine Familie ein neues Heim. Durch diesen Neubau von 20 Wohnungen war es nach Erfassen der freigewordenen alten Wohnungen möglich, insgesamt 30 Familien unterzubringen.

An einem schönen Tag im Juli machte ich mich auf den Weg zur Kantstraße 23. Ich wollte es dem Schicksal überlassen, was mir die Tür zu seiner Wohnung öffnen und mich zu einer kurzen Besichtigung einladen würde und drückte auf einen der zehn Klingelknöpfe an der Haustür. Ich brauchte das Summen des elektrischen Openers nicht erst abzuwarten, denn die Tür stand offen. Das Treppenhaus war wüst und leer — es war das eines Neubaus, der erst vor 14 Tagen bezogen wurde: zwischen Farbeimern hantierten Handwerker in dem Bemühen, nochmals auszubessern, was beim Einzug durch Küchenbüffet und Kleiderschrank beschädigt wurde und sodann dem Ganzen einen hübschen Anstrich zu geben.

Die Hausfrau, die mich empfing, war klein mit lebhaften dunklen Augen. Sie schien über meinen Besuch nicht bestürzt — nein, offensichtlich machte es ihr Spaß, jemanden ihre nagelneue Wohnung ansehen und bewundern zu lassen. Ich trat ein und bemerkte sofort, daß hier alles neu war, nicht nur die Wohnung selbst, sondern auch die Möbel. Es war, als blicke man in das Schaufenster eines Möbelgeschäfts...

Die Hausfrau bat mich ins Wohnzimmer. Ich wagte fast nicht, einzutreten. Hätten dort Filzpantoffeln gestanden — ich hätte sie mit Erleichterung übergestreift, um nur keine Spuren zu hinterlassen. Der Parkettfußboden glänzte wie ein Spiegel, die Gardinen vor dem großen breiten Fenster hatten sich noch nicht gelegt und bauschten sich widerspenstig ins Zimmer. Links der dunkle Bücherschrank (auf dem natürlich kein Stübchen zu sehen war!) und gegenüber das neue Sofa (auch als Gästebett zu benutzen), ein kleiner Tisch und vier Sessel. Das Radio, vorgestern erworben, brachte eine Unterhaltungssendung für die Hausfrau. Und der Teppich! Groß und bunt verlieh er dem Raum Wärme und Gemütlichkeit. Hätten nicht eine Nährarbeit und das Nähkästchen der Hausfrau am Tisch darauf hingewiesen, daß der Raum wirklich bewohnt wurde — man hätte sich auf einer Ausstellung glauben können!

Das einzig bislang Ungeschmückte waren die Wände. Erst in einer Woche — so wurde mir berichtet — sollte als Geschenk ein Ölgemälde eintreffen. Eine Gebirgslandschaft wohl? Nein, ein Schiff auf einem windgepeitschten Meer oder ähnliches. Nun, ich hatte dafür Verständnis, daß man den Spender weder zur Eile drängen noch besondere Wünsche äußern dürfe — dafür bekam man das Gemälde schließlich geschenkt!

Die Hausfrau wollte mich zu einem Täßchen Kaffee einladen und begab sich über den Flur in die Küche. Ich folgte ihr und betrachtete mit Kennerblick das kleine Paradies: an einer Wand als eine breite weiße Front, die jedes Hausfrauenherz höher schlagen läßt, der Spültisch mit zwei Becken, ein Arbeitstischchen, der 3flammige Gasherd und ein Kohlenherd — alles eingebaut und zur Wohnung dazugehörig. Gegenüber der Küchenschrank und am Fenster ein Eßtisch mit vier Stühlen. Auf einer bunten Decke eine Vase mit Blumen und ein Tierbild an der Wand. Alles blitzte nur so, und man hätte von dem Küblerschen Kunststoffboden essen können.

Während das Kaffeewasser siedete, durfte ich noch einen Blick in das Schlafzimmer, das Zimmer der Tochter und in das kleine Bad werfen. Natürlich fehlte hier und dort noch etwas, aber wer konnte schon eine vollständige Möbelaus-

richtung für eine 3-Zimmer-Wohnung in so kurzer Zeit beschaffen? Denn der Einzugstermin lag tatsächlich früher, als man erwartet hatte.

Beim Kaffeestündchen ließ ich mir die näheren Umstände erzählen, die dazu geführt hatten, daß gerade dieser Familie eine unserer Werkswohnungen zugegedacht wurde: „Wir wohnten in der Provinz, 200 km außerhalb von München. Die beruflichen Möglichkeiten waren für meinen Mann dort denkbar schlecht, so daß er vor einigen Jahren nach München zog. Meine Tochter und ich blieben zurück. Mein Mann suchte sich seine Stellung bei der Südbremse und ein armseliges kleines Zimmer, das wenig kostete, denn er wollte uns doch möglichst an allen Wochenenden besuchen. Freitag abends um 6 Uhr fuhr er regelmäßig von München ab und kam um Mitternacht bei uns an. Fast 6 Stunden brauchte er mit vielem Umsteigen in den Bummelzügen! Und am Sonntag nachmittag fuhr er wieder ab. Und das vier Jahre lang!



Die Häuser in der Kantstraße erhielten einen besonders schönen Schmuck: Der bekannte Münchner Kunstmaler und Kupferstecher **Sepp Frank** schuf dieses Mosaik „Genoveva“, das nun die Fassade des Quergebäudes ziert. Von Sepp Frank stammt auch das Glasgemälde im Treppenhaus des Neubaus der Knorr-Bremse auf dem Werksgelände sowie das Fußboden-Mosaik aus farbigem Marmor in der Kantine

Natürlich wollte er eine Wohnung für uns finden — aber wer soll denn diese Mieten und die Zuschüsse bezahlen? Ich hatte eigentlich die Hoffnung schon ganz aufgegeben, daß wir jemals wieder ein richtiges Familienleben führen würden. Und dann plötzlich diese Überraschung mit der Werkswohnung! Ich konnte es kaum fassen... Ja, für uns drei beginnt wirklich ein neues Leben, hier in München, in der Nähe der Südbremse! Mögen es glückliche Jahre werden für alle Mieter in der Kantstraße!



Foto: Klaus Meier-Uhde, Bavaria

Wie kompostiere ich?

DAS GEHEIMNIS EINER GUTEN HUMUSERDE

Der Garten oder das Blumenfenster ist schon bei vielen zu einem Hobby geworden. Die Pflanze bringt uns aber erst dann die richtige Freude, wenn sie gut gedeiht und frei von Krankheiten ist.

Die Ursachen der Krankheiten zu finden oder sie zu erkennen, ist oft sehr schwer, zumal die Fach- oder Spezialkenntnisse nicht immer dazu ausreichen. Man sollte deshalb in erster Linie bestrebt sein, im Garten oder im Blumentopf einen gesunden Boden zu schaffen, denn ein gesunder Boden gibt den vielen Millionen Bakterien die Möglichkeit, sich zu erhalten und zu vermehren. Sie sind diejenigen im Boden, die die Abwehrstoffe gegen viele Krankheiten und die Aufbaustoffe für das Gedeihen unserer Pflanzen produzieren. Deshalb soll das Problem „Was kann ich tun, um meinen Boden gesund zu erhalten“ hier einmal gründlich besprochen werden.

Grundsätzlich sei gesagt, daß als Düngung kein frischer Mist verwendet werden darf. Wenn man Dung zur Verfügung hat, soll er stets im gut verrotteten oder kompostierten Zustand verarbeitet werden.

Über die Zubereitung eines guten Kompostes besteht vielfach größte Unklarheit, und seine Wichtigkeit gerade auch im kleinen Garten wird nicht immer voll erkannt. Deshalb sollen hier einige Anleitungen zu seiner Herstellung gegeben werden:

In einer abgelegenen aber gut zugänglichen Ecke des Gartens, im Halbschatten von Baumkronen und im Windschutz

von Strauchwerk, bereitet man eine flache Mulde von etwa 2 m Breite und beliebiger Länge. Bei Sanduntergrund wird diese mit einer dünnen Lehmschicht ausgelegt, damit keine Nährstoffe versickern; bei Lehmboden breitet man eine Sand- oder Kiesschicht aus, um eine bessere Durchlüftung zu erreichen. Auf dieser Unterlage werden dann Unkraut, Falllaub, Speiseabfälle, Gras, Holz und auch in geringen Mengen Brikettasche usw. in einer ca. 20 cm starken Schicht ausgebreitet und mit Düngekalk eingepudert. Darüber streut man eine ca. 3-5 cm starke Erdlage, die mit einer Forke gut zwischen die ausgebreiteten Massen gebracht wird. Darüber kommen dann wieder 20 cm Abfälle, Kalk, Erde usw., bis eine Höhe von etwa 1,0 bis 1,5 m erreicht ist.

Trockene Bestandteile müssen angefeuchtet werden. Der Kalk dient zur Beschleunigung der Verrottung und zur Bindung schädlicher Säuren, die bei den Zersetzungs Vorgängen entstehen und das Bakterienleben schwer schädigen. Auch Abortdünger und Jauche können dem Komposthaufen zugeführt werden, doch soll man sich an ein gewisses Maß halten, damit keine Verbrennung vor sich geht und der Vorgang der Verrottung nicht gestört wird. Die Seiten des Haufens werden schräg angelegt, so daß die obere Breite ca. 50 cm beträgt. Während der Kompostierung ist auf Erhaltung genügender Feuchtigkeit zu achten; man überziehe deshalb am zweckmäßigsten den Haufen mit einem Erdmantel. Während des Entstehens des Kompostes deckt man den Haufen am besten mit Laub oder Stroh ab, um ihn vor Temperaturschwankungen oder Austrocknung zu schützen. Die Feuchtigkeit wird von gewissen Gruppen von Bakterien und Pilzen für ihre Zersetzungsarbeiten benötigt; auch die Regenwürmer gehören selbstverständlich dazu. Zuviel Nässe ist wiederum ein Übel, da dann unerwünschte Fäulnis eintritt, die statt einer gut riechenden Humuserde eine überliechende und schmierige Masse entstehen läßt. Um nun für die Kleinlebewesen den notwendigen Sauerstoff zu erhalten, stößt man senkrecht Löcher in den Komposthaufen, wobei der Haufen selbst nicht betreten werden darf.

Wenn nun diese Arbeiten sorgfältig ausgeführt sind und die notwendige Temperatur erreicht ist (ca. 60° C), kann nach 3 Wochen der Haufen das erste Mal umgesetzt werden. — Er wird gleich daneben wieder aufgesetzt, wobei darauf zu achten ist, daß die bisher innen gelagerten Massen nach außen kommen und umgekehrt. Nun kommt wiederum eine Abdeckschicht von Erde auf den Komposthaufen und abermals werden Löcher hineingestoßen.

Nach 6 Wochen wird er ein zweites Mal umgesetzt und nach 4-5 Monaten ist der Kompost zur Verwendung reif. Aus unseren Abfällen ist nun eine wohlriechende, dunkle und krümelige Humuserde geworden.

Heinz Jäckel, München

In der Kürze liegt die Würze!

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

„... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“

„... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“

„... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“

„... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“
 „... in der Kürze liegt die Würze!“

(„Das Beste aus Reader's Digest“)



Betr. Juni-Ausgabe der Werkzeitschrift „Prominenter Besuch bei Hasse & Wrede“
 Da der Bericht ohne Nennung des Verfassers erschien, müssen wir annehmen, daß er in der Redaktion geboren wurde.
 Was hier in Worte gekleidet wurde, übersteigt unsere sprichwörtliche Berliner Ruhe, und wir meinen, daß es taktlos ist, hätten wir in Begleitung von W. Brandt seine Ehefrau erwartet. Wir produzieren nämlich Werkzeugmaschinen, sind also kein Krankenhaus, Kindergarten oder Modalon.
 Die „attraktive Frau Brandt“ in Ihrem Artikel ist für unser Empfinden geschmacklos. Unser Regierender hat es nicht nötig, an seiner Seite eine Zugkraft oder Kanone zu haben!
 Der Regierende Bürgermeister von Berlin, W. Brandt, und seine Ehefrau Ruth Brandt als Repräsentanten unserer Stadt haben so viel menschliche Wärme und natürlichen Esprit, verbunden mit gutem und geschmackvollem Aussehen, daß wir Berliner froh und glücklich darüber sind. Wir bitten Sie, in unserem Sinne Ihren Bericht in der nächsten Ausgabe zu korrigieren.
 Mit freundlichen Grüßen
 Belegschaft, Vertrauensleute und Betriebsrat der
 Carl Hasse & Wrede GmbH.
 gez. Borsdorf

Mannheim, den 2. Juli 1959
 Betreff:
Studienfahrt unserer Lehrlinge nach München
 Sehr geehrte Herren!
 Lassen Sie uns bitte auf diesem Wege nochmals unseren Dank sagen, für alles was Sie unseren Lehrlingen an Schönem und Sehenswerten geboten haben.
 Wir möchten Herrn Dir. Hinkel, Frau Elacher und Herrn Ausbildungsleiter Hoffmann mit seinen Ausbildern danken, die sich solch große Mühe damit gemacht haben, unsere Lehrlinge mit einem derart reichhaltigen, lehrreichen aber auch vernünftigen Programm zu überraschen. Ob es nun die Besichtigung Ihres Werkes, der Besuch des Deutschen Museums, des „Platzls“ oder die Besteigung des Wallberggipfels, die abendliche Pantomime im Starnbergersee war, alles ist in lebhafter Erinnerung und noch heute Gesprächsthema Nr. 1.
 Für viele Jungen war es überhaupt das erste Mal, die Berge so nahe vor Augen zu haben. Die Stadt München mit ihren mannigfachen Sehenswürdigkeiten und das schöne bayerische Land haben nachhaltigen Eindruck auf unsere Jungen gemacht. Man wird sich noch oft und gerne an die wunderschöne Fahrt zur „Südbremse“ nach München erinnern.
 Für Ihre großzügige Gastfreundschaft danken unsere Lehrlinge Ihnen von ganzem Herzen. Es wäre sehr zu wünschen, daß die Verbindung unserer beiden Lehrwerkstätten auch in Zukunft bestehen bleibt, bzw. sich noch vertieft. Aus diesem Grunde würden wir uns sehr freuen, Ihre Lehrlinge demnächst bei uns begrüßen zu dürfen. Wir denken an einen Termin Anfang Oktober und bitten Sie hiermit höflich, uns gegebenenfalls Gegenvorschläge zu machen.
 Mit freundlichen Grüßen

MOTOREN-WERKE MANNHEIM A.G.
 VORM. BENZ ABT. STAT. MOTORENB AU
 Kutschbach Schellhammer



Diese Postkarte erhielt Herr Dir. Vielmetter von unseren Colfosco-Urlaubern, denen Herr Lengger (Südbremse) und die Werkzeitschrift zu einem schönen Aufenthalt in den Dolomiten verhalf. Das Wetter war wunderbar und die beliebteste Beschäftigung außer Essen und Schlafen das Tennisspielen auf dem hoteleigenen Tennisplatz im Schatten von Dreitausendern. „Es war mein schönster Urlaub!“ sagte einer, und das glauben wir ihm auch.

XX



„Wir bauen uns ein Haus...“ summt die Techniker und Konstrukteure der Südbremse im letzten halben Jahr vor sich hin, sobald von nebenan Hammerschläge und anderes Baugeräusch über den Hof zu ihnen herüberdrang. — Sie hatten nicht unrecht. Kürzlich bezogen sie unter der Führung ihres Chefs, Herrn Meltig, ihr neues Domizil und vertauschten damit ihre engen, alten Räume gegen neue, moderne, lichtdurchflutete Säle.
 Der Neubau entstand nach den Plänen unseres SB-Architekten Herrn Buchner. Über drei Stockwerke verteilen sich die Konstruktionsbüros mit einer Größe von insgesamt 700 qm. Mit das schönste aber an dem Haus ist sein Aufgang: Kunststein (Marmor) als Bodenbelag und Glasbausteine als Fenster — ein modernes, geschmackvolles und zweckmäßiges Treppenhaus.

XX

Mit dem 21. Mai 1959 ist Herr Diplomkaufmann **Carl Kux** in die Direktion der Knorr-Bremse GmbH. Stahlwerk Volmarstein eingetreten, nachdem Herr **Wilhelm Pott** nach langjähriger Tätigkeit seinen Posten aus gesundheitlichen Gründen aufgeben mußte.
 Herr Kux ist der Konzernleitung seit Jahren als ein Mann bekannt, der auf Grund seiner langjährigen Tätigkeit in anderen Industrierwerken — mit besonderer Orientierung nach der Verkauf- und betriebswirtschaftlichen Seite — die Eigenschaften mitbringt, die ihn befähigen, die durch das Ausscheiden von Herrn Pott freigewordene Stellung voll und ganz auszufüllen.
 Wir begrüßen Herrn Kux auf das herzlichste in unserem Kreis und hoffen auf eine gute und erfolgreiche Zusammenarbeit.



UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Carl Hasse & Wrede GmbH. Berlin



KURT WIEBACH
 27. 8. 59 Werkmeister

Knorr-Bremse GmbH. München

Knorr-Bremse GmbH. Volmarstein



OTTO LUDWIG
 13. 7. 59 Masch.-Formen



ADOLF STOODT
 23. 7. 59 Schlosser



SEBASTIAN OSTERMEIER
 10. 8. 59 Fotograf

25 DIENSTJAHRE

Carl Hasse & Wrede GmbH. Berlin



WALTER PEGELOW
 1. 7. 59 Dreher



GEORG HUTSTEINER
 23. 7. 59 Einsteller



JOHANN BURGER
 1. 8. 58 Einsteller

Südd. Bremsen AG. München



FRIITZ NOLLER
 10. 8. 59 Bohrer

„Einer der treuesten Knorrianer“



Am 15. Juli 1959 beging Herr **Paul Stanowsky**, Leiter des Hauptsekretariats der MWM in Mannheim, das seltene Jubiläum der 50jährigen Berufs- und Konzernzugehörigkeit.

In Anwesenheit von Direktor **Vielmetter**, Direktor **Goertz**, der MWM-Vorstandsmitglieder **Benteler** und **Mann**, feierte er diesen Tag im Kreise alter und jüngerer Mitarbeiter. Als einer der ältesten noch lebenden Weggenossen bezeichnete ihn Direktor **Goertz**, als er den Lebensweg Paul Stanowskys erläuterte und dessen Verdienste um die Knorr-Bremse schilderte. In einem Erinnerungsband, den die Vorstände der Knorr-Bremse AG. und der Motoren-Werke Mannheim AG. dem Jubilar gewidmet haben, ist das Wirken Stanowskys als Mitarbeiter und Mensch gewürdigt worden.
 Direktor **Vielmetter** nannte den Berufsjubilare einen der Treuesten, der unablässig dem Unternehmen und der Familie **Vielmetter** in wahrer Freundschaft, — in den tragischen Tagen des Zusammenbruchs 1945/46 beim unvergeßlichen Verlust des Berliner Stammwerks sogar bis zur Selbstaufopferung, — gedient hat. Er freute sich, daß diese Treue, die im Konzern schon durch die Bestellung zum Prokuristen der Knorr-Bremse AG. und die Erteilung der Handlungsvollmacht seitens der Knorr-Bremse GmbH. und der Motoren-Werke Mannheim AG. verdiente Anerkennung gefunden hatte, auch in Ehrungen der Öffentlichkeit und der Wirtschaftsorganisationen — Urkunden des Landes Baden-Württemberg und der Industrie- und Handelskammer — zum Ausdruck gekommen ist.

Paul Stanowsky verdient sie, ebenso wie die vielen Äußerungen der Zuneigung und Achtung, wie sie ihm von seinen Mitarbeitern und vielen Freunden zuteil werden. Die Jugend sieht in ihm ein Vorbild, und die mit dem nunmehr 65 Jahre alt gewordenen Manne gemeinsam Älter gewordenen freut es, mit dieser Persönlichkeit zusammenzuwirken.
 Curt-Herbert **Stolzenburg** ließ in den Grußworten der „alten Knorrianer“ die Zeit bei der KB Berlin noch einmal lebendig werden mit der Hoffnung, daß die „Endstation Sehnsucht“ — Berlin — für das Stammwerk doch wieder erfüllt werden möge. Betriebsratsvorsitzender **Fritz Kurz** betonte im Glückwunsch der Belegschaft die Verbundenheit aller Schaffenden mit dem Berufskollegen Stanowsky.
 Ein halbes Jahrhundert stetigen Bemühens um die Belange eines Unternehmens bedeutet ein **erfülltes Lebenswerk**, auf vielen Posten überall in deutschen Landen, wohin ihn jeweils der Konzern berief, über Kriege und Friedenszeiten im wechselvollen Lauf der Geschichte hinweg.
 Auch „WIR von den Werken der Knorr-Bremse“ sprechen Herrn Stanowsky herzlichste Glückwünsche aus. Möge er noch lange gesund, froh und zufrieden in unserer Mitte sein!



Im Weihnachtsheft unserer Werkzeugzeitung hatte ich Euch gebeten, mir nette Erlebnisse von Eurem Aufenthalt im Kinderheim zu berichten. Es scheint nun so zu sein, daß sehr viele von Euch die Werkzeugzeitung nicht lesen und infolgedessen von meinem Brief an Euch gar nichts wissen. Das ist eigentlich schade. Von den mir zugegangenen Briefen ist einer ganz besonders lustig, und den möchte ich heute abdrucken, damit sich alle daran erfreuen können.

Heide T. aus München schreibt:

Heute möchte ich über ein besonders nettes Erlebnis berichten, das ich während meines Ferienaufenthaltes in St. Blasien hatte. Wir Münchner Kinder waren im Räuber- und Zwergenzimmer untergebracht. Die größeren Kinder, zu denen ich auch gehörte, schliefen im Räuberzimmer. Trotzdem blieben wir zur Freude unserer Tanten doch recht artig, bis auf den vorletzten Tag. Hierfür hatten wir uns im geheimen einen räuberischen Plan ausgedacht. Wir wollten eine richtige Geisterstunde durchführen.

Wie jeden Abend gingen wir pünktlich um 1/29 Uhr zu Bett; aber diesmal schliefen wir nicht ein, sondern wachten, bis

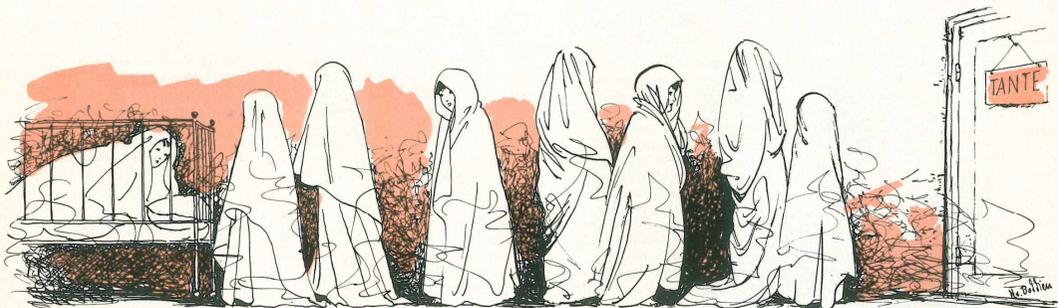
*Liebe Jünggen und Mädchel,
die Ihr schon im Kinderheim
in St. Blasien gewesen seid!*

schlossen wir die Tür, sobald wir drinnen waren. Die meisten Kinder sind vor Angst unter die Bettdecken geschlüpft. Ganz mutige haben sich unserem Zuge angeschlossen. So sind wir gemeinsam durch alle Schlafräume geschlichen bis auf einen, das Dornröschenzimmer. In diesem Stockwerk schliefen unsere Tanten. Und vor diesen hatten wir Geistergestalten doch Angst. Der ganze Spuk dauerte eine halbe Stunde.

Als uns die Tante Ruth am anderen Morgen um 1/28 Uhr weckte, waren wir noch recht schläfrig. Mit klopfendem Herzen gingen wir zum Frühstückstisch, aber Gott sei Dank hat uns keins der Kinder verraten, denn es sollte ja auch nur ein Abschiedsspaß sein. Abschließend möchte ich im Namen der Geister die Tanten bitten, uns deshalb nicht böse zu sein.

Na, wie gefällt Euch das?

Der lieben Heide möchte ich recht herzlich danken und Ihr zu dem schönen Briefstil gratulieren. Die Tante Renate von der Schriftleitung hat sich auch sehr gefreut. Hoffentlich tun das die Tanten in St. Blasien auch.



die Uhr auf dem Gang die Mitternachtsstunde schlug. Als gegen 10 Uhr Tante Ruth nachschaute, stellten wir uns schlafend, und nichtsahnend ging sie wieder hinaus. Bald danach öffneten wir die Tür einen Spalt, um den 12. Glockenschlag nicht zu versäumen. Endlich schlug die Uhr im Flur die Mitternachtsstunde an. Nun hüllten wir uns in unsere Bettücher, nahmen unsere Taschenlampen zur Hand und schlichen uns leise aus dem Zimmer. Jetzt gingen wir in das erste Zimmer und nun begann der richtige Spuk. Damit uns die Angsthasen nicht durch Rufen und Weinen verriet,

Wie wäre es, wenn Du uns besuchst und wir, die Tante Renate und ich, Dir dann das Buch, das wir für Dich ausgesucht haben, überreichen? Bei einer Tasse Schokolade könnten wir uns noch ein bißchen unterhalten. Rufe mich unter 89375 an, damit wir uns verabreden können.

Zwei weitere Kinder, Ursula Heusler aus Viernheim/Hessen und Vera Braun aus München erhalten für Ihre Zuschriften Süßigkeiten.

Für heute grüßt Euch alle recht herzlich Euer Kinderonkel in München.