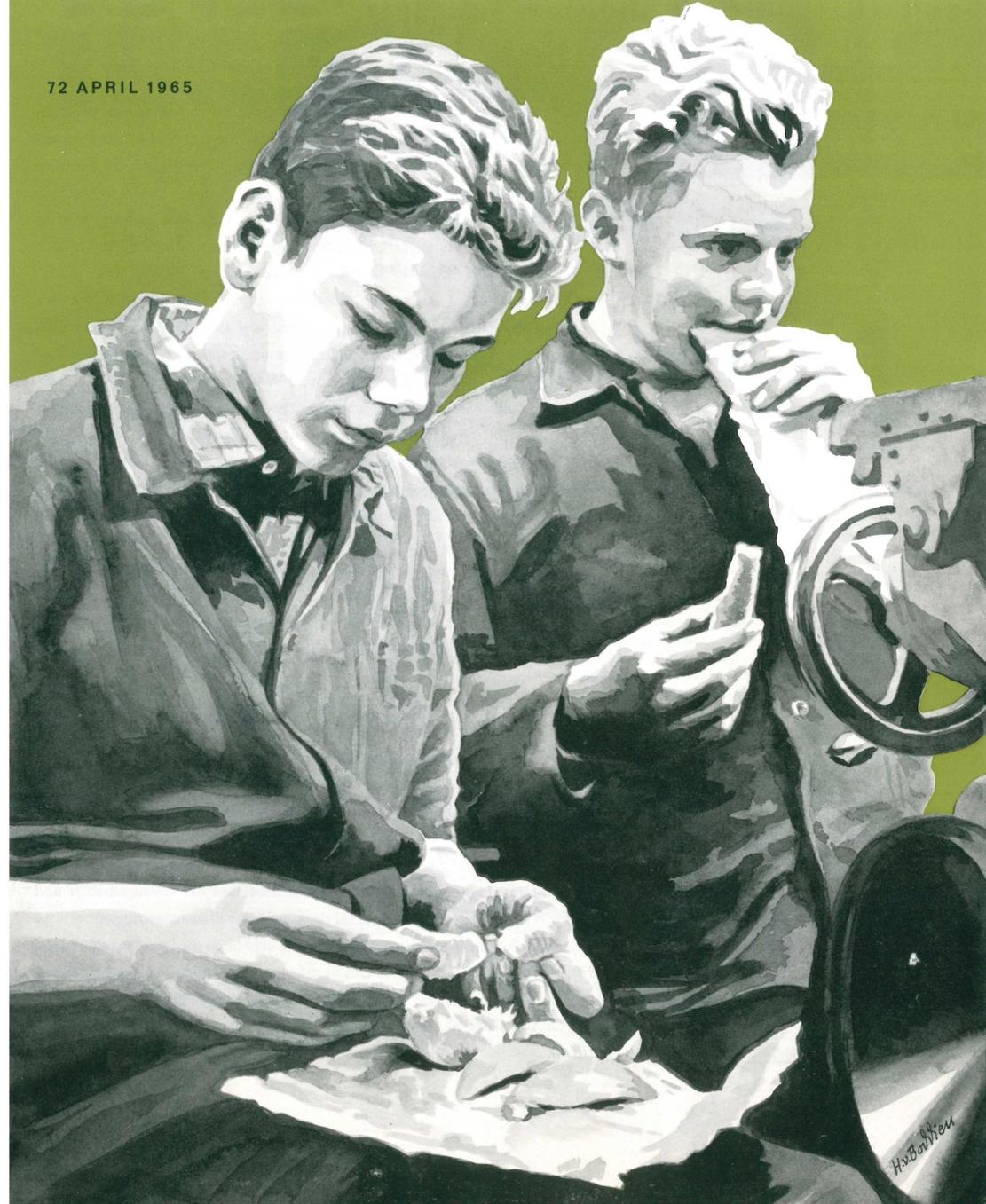


# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

72 APRIL 1965



# WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



HERAUSGEBER:  
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft  
München/Berlin  
München 13, Moosacher Straße 80

SCHRIFTLEITUNG:  
Renate Stapf  
München 13, Moosacher Straße 80  
Telefon: 35051

GRAPHIK:  
Willi G. Engelhard  
München 23, Viktoriaplatz 1  
Telefon: 361833

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

Artikel ohne Namentangabe: Stapf, München

## 72 APRIL 1965

Unsere Knorr-Bremse begeht ihren 60. Geburtstag	3
Französisch-deutsche Beziehungen sehr gut	8
Auf schnellstem Wege	9
Von Heidelberg nach Heidelberg	9
Die neue Waschanlage der SB	10
Volmarsteiner Investitionen	11
MWM auf den Meeren und Strömen der Welt	12
„Knorr-Nachrichten“ – gute Nachrichten	13
Unsere Jubilare	14
Eine Million Kilometer in vier Jahren	16
Arbeitsstatistik für das Jahr 1965	16

IM EIMER . . . Wer kennt ihn nicht, diesen etwas schnoddrigen Ausdruck! Er besagt, daß eine Sache total verfahren oder ein Ding kaputt ist. In unserem Fall aber handelt es sich wirklich um einen Eimer, den Mülleimer nämlich. – Bitte sagen Sie nun nicht: Pfui Teufel, das ist doch ein zu schmutziges Thema für feines weißes Kunstdruckpapier! O nein, seitdem es sogar ein modernes Theaterstück gibt, dessen Hauptdarsteller in Mülleimern sitzen und sich von dort aus mehr oder weniger tief sinnig unterhalten, ist der Mülleimer durchaus gesellschaftsfähig. Lüften wir also getrost den Deckel eines Eimers in unserer Stadtrand siedlung.

Neben kaum lädierten Textilien und Schuhen entdecken wir nicht nur ein leicht angeschimmelter Brathähnchen und eine verdorbene Mettwurst, sondern auch ein gut erhaltenes Dreipfundbrot. – Was dachte sich der Mensch wohl, der das Brot in den Abfalleimer warf! Wahrscheinlich überhaupt nichts, wie die Kinder, die Tag für Tag etwa 30 000 kg Brot in Schultonnen und Papierkörbe werfen . . . Vielen von uns, die noch die Hungerzeit nach dem Kriege mitgemacht haben, ist es einfach unmöglich, ein Stück Brot wegzwerfen. Sie müssen daran denken, wie froh sie waren, wenn das streng rationierte Brot, das es auf Marken gab, gerade für den ersten Hunger reichte. Manche Eltern zweigten von ihrer knappen Ration noch etwas für die ewig hungrigen Kinder ab, die es nicht verstehen wollten, daß alle zur Strafe für den verlorenen Krieg hungern mußten.

Als Brotbelag dienten damals vorzugsweise die wie Wurst in Scheiben geschnittenen Kohlrüben. Nicht selten tauschten Eltern ihre Zigarettenmarken – denn es gab damals fast nichts, was nicht rationiert war – gegen Brotmarken für ihre Familie ein. Wer Beziehungen zu einem Bäcker oder einem Brothändler hatte, durfte sich glücklich preisen. Manches hübsche Mädchen verlor seinerzeit gar plötzlich sein Herz an einen Bäckerlehrling. Statt Blumen nahm jedermann gern als Geschenk einen bunten Strauß von Marken. Selbstverständlich gab man den kleinen roten Brotmarken den Vorzug vor den größten und duftigsten Nelken. Großeltern waren hochwillkommene Gäste, da sie als alte Leute nicht die ihnen zustehenden Brotportionen vertilgen konnten oder wegen ihrer wenigen Zähne nicht wollten. Alles drehte sich damals um das tägliche Brot. Und was war das für ein armseliges Brot! Gelblich, mit Zusätzen von Maismehl und irgendwelchen anderen opskuren Füll- und Streckstoffen. Es knirschte einem ordentlich zwischen den Zähnen und lag einem lange im Magen. Aber es stillte immerhin den Heißhunger. Heute brechen wir vornehm einige Bröckchen von einer knusprigen französischen Weißbrotstange oder verzehren schwedisches Knäckebrot oder holländisches Toastbrot, das so weiß ist – nein, weißer geht es wirklich nicht mehr . . . Doch wir sollten in allem Überfluß ab und zu an jenes andere Brot zurückdenken: das harte Kommißbrot der Kriegsjahre, das klebrige dunkle russische Brot der Gefangenschaft und das erste Weißbrot aus der Feldbäckerei der westlichen Besatzungstruppen . . .

Man kann auf vieles verzichten und doch leben, aber ohne Brot geht es nun einmal nicht. Wir sollten unsere Kinder lehren, nicht nur die Hände zu falten und gedankenlos zu bitten „Unser täglich Brot gib uns heute“, sondern auch die Finger ganz fest um jedes Stückchen Brot zu schließen wie um ein sehr wertvolles Geschenk.

# 1905 1965

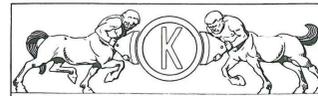
## UNSERE KNORR-BREMSE BEGEHT IHREN 60. GEBURTSTAG

### 60 BESONDERS BEWEGTE KNORR-BREMSEN-JAHRE

Schier 60 Jahre ist unsere Knorr-Bremse jung! Also eine Dame im besten Mannesalter, werden Kavaliere sagen. Weniger höfliche Menschen werden von einer reifen und noch recht gut erhaltenen munteren Sechzigerin sprechen . . . Nun, 60 Lenze sind noch kein Grund für eine Jubiläumsfeier, aber sie sind schon ein ganz schöner Schritt voran auf dem Weg zum 75jährigen. Und wenn man bedenkt, was sich alles in diesen sechs Jahrzehnten ereignete, dann ist der 60. Geburtstag doch ein Grund zu einer kleinen Verschnaufpause mit „einem Blick zurück ohne Zorn“.

1905–1965, das waren 60 besonders bewegte Jahre: Vom Kaiserreich zur Republik von Weimar über das Dritte Reich bis zur Zeit der Militärregierung und der Bundesrepublik. Versetzen wir uns doch einmal kurz zurück in das Geburtsjahr unserer Knorr-Bremse . . . 1905 starb in Berlin Friedrich v. Menzel, der kleine große Maler Preußens und der Hohenzollern, der Dom von Berlin wurde im Beisein Kaiser Wilhelms II. und zahlreicher gekrönter Häupter feierlich eingeweiht, in der Seeschlacht von Tsushima vernichteten die Japaner unter Togo die russische Flotte, in Odessa, Libau und Kronstadt meuterten die Matrosen, Wilhelm II. nannte bei einer Denkmalsenthüllung in Bremen seine Deutschen das „Salz der Erde“, in Frankreich fand das große Gordon-Bennet-Autorennen statt und in Deutschland das Herkules-Bergrennen, in dem Opel siegte, das neueste Benz-Tourenwagen-Modell verfügte über 40 PS, und die Baronin Spitzemberg trug in ihr Tagebuch ein: „In Berlin rasseln die Automobile zu Dutzenden hintereinander dahin, und die frische Luft wird einem durch den greulichen Benzingeruch verdorben.“

Ja, das war das denkwürdige Jahr 1905, in dem unsere Knorr-Bremse das Licht der Welt erblickte! Und da wir schon einmal beim Zurückblicken sind, wollen wir uns auch voll Genuß die beiden Fotos aus der guten alten Zeit und den Kindertagen der KB betrachten. Es gibt nicht mehr viele Fotos aus jenen Anfangstagen unseres Unternehmens. Wir freuen uns, daß wenigstens diese beiden den Bomben und Granaten entkommen sind . . . Gottlob sind wir aber heute, wenn wir uns symbolisch um die Geburtstagstafel versammeln, um die rüstige sechzigjährige KB hochleben zu lassen, nicht nur auf diese Familienfotos angewiesen. Es gibt noch eine Anzahl ehemaliger Bremser und auch noch aktive Betriebsangehörige, in deren Gedächtnis sich die Bilder aus der sechzigjährigen Geschichte unserer Firma eingegraben haben. Diese Erinnerungen sind besonders für die jüngeren Mitarbeiter wertvoll. Deshalb möchten wir nun hier einige, die sich noch an interessante Erlebnisse aus der Vergangenheit erinnern, zu Wort kommen lassen. Denn jedes Unternehmen, also auch unsere KB, ist ein lebendiges Wesen, das wie jeder Mensch nicht nur aus der arbeitsreichen Gegenwart und der Zukunft voller Hoffnung besteht, sondern auch aus der Vergangenheit. Wenn man Unternehmen, von Menschen geschaffen und bevölkert, mit einem Baum vergleicht, dessen Äste in die Höhe und Breite gehen und gewissermaßen in die Zukunft wachsen, so kann man sagen, daß die Wurzeln, die dem Baum den Halt geben, tief in die Vergangenheit führen.





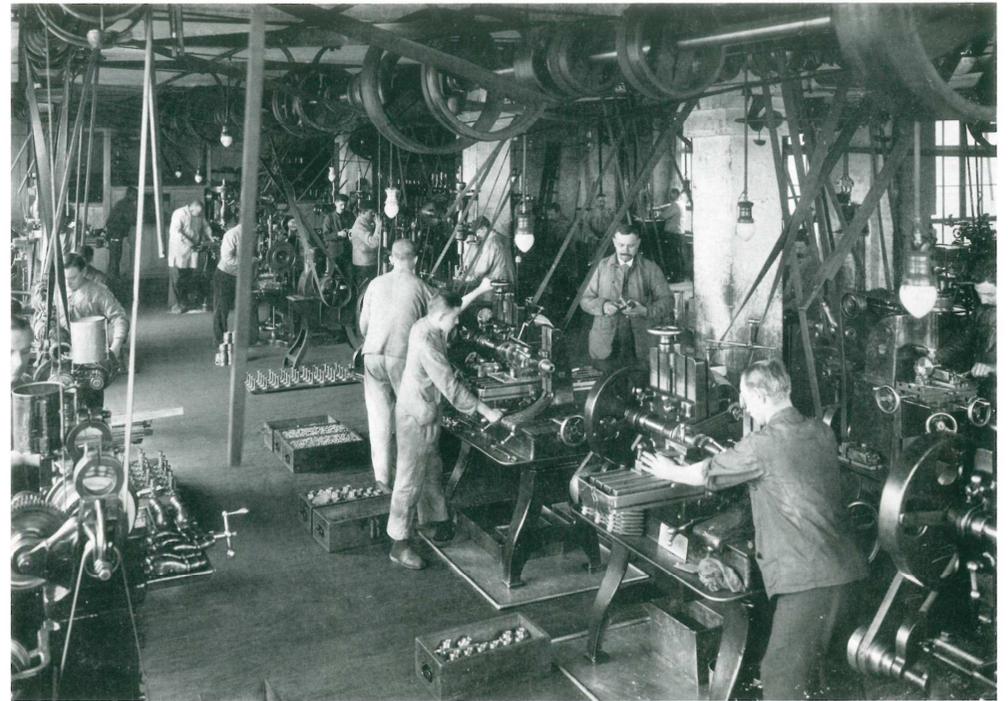
Herr Paul Stanowsky, Mannheim, erzählte uns:

„Einer der schönsten Tage meiner jahrzehntelangen Tätigkeit bei der Knorr-Bremse fiel in das Jahr 1909. Es war der Tag, an dem mir Herr Dir. Knorr seine Zustimmung zur Aufnahme als Lehrling gab, mit dem Auftrag, mich bei Herrn Dir. Joh. P. Vielmetter zur letzten Entscheidung vorzustellen. Der Vorgang war deshalb bedeutsam, weil die Knorr-Bremse bis dahin noch keinen Lehrling zur Ausbildung hatte, ich also sage und schreibe der allererste Lehrling der KB sein sollte! Niemals werde ich die ermunternden Worte des „alten Herrn“ bei meinem Antritt vergessen. Er sagte: „Kommen Sie zu uns. Bei uns können Sie noch was werden!“ Meinen schwärzesten Tag bei der Knorr-Bremse kann ich Ihnen sofort nennen. Er fiel

in den Juni 1945. Es war der Tag, an dem nach der Zerstörung des Werkes durch Bomben und Granaten, der nachfolgenden Kapitulation Berlins schließlich ein „Räumkommando“ unter einem russischen Obersten die Stilllegung des Betriebes verfügte, in dem sich inzwischen schon wieder rund 1500 Arbeitskräfte mit Aufräumungsarbeiten beschäftigten. Die Maschinen mußten gesäubert und Material zum Verpacken beschafft werden. Im Laufe des Juli 1945 wurde mir das weitere Betreten des Werkes verboten, mit der Begründung, daß ich für das russische Kommando von keinerlei Nutzen sei. Mein passives Verhalten bei der Suche nach Abdrück-Diamanten oder dem notwendigen Draht und Holz für die Maschinenverpackung war wohl zu augenfällig... Ich wurde „ausgesperrt“.



Herr Richard Schliep feierte am 1. April dieses Jahres sein 40jähriges Jubiläum. Den größten Teil dieser langen Jahre vertrat er auf ausgedehnten, verantwortungsvollen Montagerreisen im In- und Ausland die Interessen seiner Firma durch Sachkenntnis und gute Arbeit. — Nach seinem schönsten Tag bei der KB befragt (es war erst Ende März, sein „40.“ hatte noch nicht stattgefunden), erzählte Herr Schliep: „Es betrifft die Feier des 50jährigen Bestehens unserer Firma im Mai 1955 in München. Ich befand mich zu dieser Zeit auf einer mehrmonatigen Montage im Kalibergwerk Salzetfurth, wo ich auf der 900-m-Sohle unter Tage bei 30–40° Celsius mehrere elektrische Lokomotiven mit unserer Druckluftbremse ausrüsten mußte. Hier erreichte mich die freundliche Einladung zur Teilnahme an der in München erfolgten sehr schönen, eindrucksvollen Feier, auf der ich so viele von meinen alten Arbeitskollegen wiedertraf, die aus allen Himmelsrichtungen an diesem denkwürdigen Tag in Bayerns Hauptstadt zusammenkamen. Es waren für mich unvergeßliche Stunden.“



Vor 50 Jahren: Fräseerei mit Werkzeugausgabe

Herr Curt-Herbert Stolzenburg darf in unserem Reigen nicht fehlen. Obgleich schon im Ruhestand, sorgt er sich doch noch immer um das Wohlergehen unserer Knorr-Kinder im Erholungsheim St. Blasien. Aus der Fülle seiner bemerkenswerten Erlebnisse als Knorrriener greift er die folgende Geschichte heraus: „Es war im Frühjahr 1948. Die Folgen des grausigen Krieges grinsten noch aus allen Ecken. Doch der Wille zum Frieden, zum friedlichen Wettbewerb war stärker. Auf der Messe in Hannover zeigte sich das sehr deutlich. Manches war noch ein wenig primitiv. Aber das schien nicht wichtig. Wichtiger die Tatsache, daß man wieder da war. So hatte auch die Knorr-Bremse zwei Stände besichtigt. Auf dem einen stand ich. Warum gerade ich? Nun, ich war in den zwanziger Jahren auf den Frühjahrs- und Herbstmessen in Leipzig gewesen und hatte eine entsprechende Erfahrung. Der Stand war alles andere als attraktiv. Ein paar Apparate und Teile aus der Produktion der Eisenbahnbremse. Hierbei muß „Produktion“ schon in Anführungszeichen gesetzt werden, denn wir waren damals noch im Aufbau. So war das Interesse für diese Ausstellungsgegenstände sehr gering und, wenn ich mich recht erinnere, der Betrieb auf diesem Knorr-Stand gleich Null. Eines Tages kam ein Italiener. Nachdem er sich etwas umgesehen hatte,

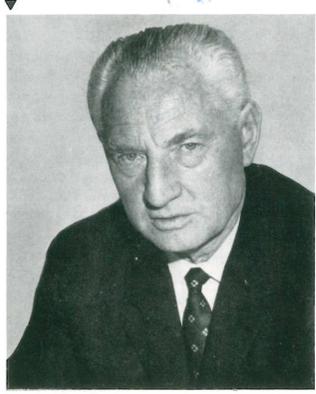
stellte er mir die Frage: „Ist das alles?“ Ich konnte auf den anderen Ausstellungsstand verweisen und auch auf den recht beachtlichen Stand von MWM. Der Herr sah mich eine ganze Weile stumm an, dann sagte er: „Ich meine, Sie schon gesehen und gesprochen zu haben. Waren Sie nicht jahrelang auf den Messeständen Ihrer Firma in Leipzig?“ „Jawohl!“ antwortete ich und suchte krampfhaft in meinem Gedächtnis, wo ich diesen Mann unterbringen konnte. Ehe ich noch zu einem Resultat gekommen war, sprach er schon weiter: „Im Jahre 1928 brauchte ich eine Kompressoranlage für eine große Lackiererei. Ich war schon auf den Ständen Ihrer Konkurrenz gewesen, doch Ihre bereitwillige, ausführliche Beratung zeugte von so viel Sachkenntnis, daß ich mich entschloß, Ihnen gleich auf dem Messestand meinen Auftrag zu geben. Ich kann Ihnen heute sagen, daß Sie mich nicht enttäuscht haben und daß Ihre Anlage heute noch bei mir zur Zufriedenheit arbeitet.“ Das war ein herrlicher Augenblick in meinem Berufsleben! Nach 20 Jahren bekam ich aus heiterem Himmel die anerkennende Bestätigung, daß meine damalige Beratung technisch und psychologisch richtig war und — Duplizität der Ereignisse — daß sich auch die Kompressoranlage, die ich angeboten und verkauft hatte, nach so langer Zeit als ein erstklassiges Erzeugnis der Knorr-Bremse

erwiesen hatte. Ich brauche wohl nicht hinzufügen, daß wir uns noch lange unterhalten haben und daß meine Enttäuschung über den sonst langweiligen Betrieb auf dem Stand wie weggeblasen war. Wenn ich an die vielen Jahre meiner Berufstätigkeit zurückdenke, erinnere ich mich gern an diese Begebenheit. — Wie sagt Jean Paul? „Die Erinnerung ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können.“



Herrn Heinz Lischke konnten wir noch gerade zwischen zwei Geschäftsreisen am Telefon sprechen. Nach einem amüsanten Erlebnis während seiner 38 Dienstjahre bei der KB befragt, erzählte er uns nach einer kurzen Bedenkzeit die folgende Episode aus der guten alten Berliner Zeit, an die sich vielleicht noch dieser oder jener Knorr-Bremser erinnern wird: „In unserem Berliner Stammwerk in Lichtenberg war das Rauchen sehr verpönt. Ja, es war nicht nur verpönt — es war strikt verboten. Die wenigen Zimmer, in denen man guten Gewissens diesem Laster frönen durfte, waren an den Fingern einer Hand abzuzählen und zudem auch noch durch ein besonderes Schild gekennzeichnet: „In diesem Raum ist das Rauchen gestattet.“ (Diese strengen Sitten herrschten damals nicht nur bei der KB, sondern in allen Betrieben, in denen viel mit Öl, Benzin und anderen leicht

brennbaren Stoffen gearbeitet wurde. Und da das Rauchverbot ausdrücklich für das gesamte Werk ausgesprochen war, fielen darunter leider auch die Angestellten.) Natürlich gab es da immer welche, die es gar nicht lassen konnten: die Rauchentwässerungen in einem Schreibtischschubfach zu verstecken, aus dem dann während der Arbeitspausen kleine Rauchwölkchen drangen, war ein alter und vielgeübter Trick. Bedeutend sorgloser dagegen umgingen zwei unserer alten Kollegen das Verbot. Diese beiden Herren, viel geschäftlich unterwegs und dort besonders erfolgreich für ihre Firma tätig, waren leidenschaftliche Raucher. Waren sie im Hause, machten sie sich gegenseitig blauen Dunst vor. Es ging so weit, daß ihre Büros als inoffizielle Rauchsalons benutzt wurden. Nun hatte aber unser „alter Herr“ Dr. Joh. P. Vielmetter (Nichtraucher sein ganzes langes Leben hindurch) die Gewohnheit, von Zeit zu Zeit einen Rundgang durch das Werk und die Büros zu unternehmen. Und wie es sich so traf: die Tür des bewußten Büros öffnete sich just zu der Zeit, als mehrere Knorrriener zusammen viele Zigaretten rauchten. Fazit: das Zimmer war total blau. In der geöffneten Tür stand der Herr des Hauses, stumm. Nach einigen Sekunden entfernte er sich wortlos. Den ertappten Sünder war es wahrlich mulmig zumute. Was würde geschehen? Es zeigte sich am nächsten Morgen: Als die beiden Büroeingangstüren ihren „Rauchsalon“ zum üblichen Arbeitsbeginn betreten wollten, war er verschlossen. Der Schlüssel lag auf dem Schreibtisch des alten Herrn. Für die beiden Ausgeschlossenen hatte man Arbeitsplätze in dem großen benachbarten Schreibsaal geschaffen, wo sie für eine lange Zeit ihr Domizil aufschlagen mußten... Aber ich weiß, daß sie sich das Rauchen trotz allem bis an ihr Lebensende nicht abgewöhnen konnten.“





▲ Herr Hans Jessen, seit 32 Jahren Knorr-Bremser, schilderte uns sein „amüsantestes“ KB-Ereignis. Er gab dieser Episode die Überschrift „In den Sternen steht's geschrieben“.



Herr Sindram, auch vom guten alten Stamm der Knorr-Bremse und dortselbst Spezialist für die verschiedensten Pumpen, konnte sich sofort an einen seiner schönsten Augenblicke während seiner langen Zugehörigkeit zur KB erinnern:

„Im Jahre 1938 wurde das Walfangmutter-schiff „Walter Rau“ in Hamburg in Dienst gestellt, das größte seiner Art. Es fehlte nichts an ihm, auch nicht die Pumpen Bauart Knorr. Bevor die „Walter Rau“ erstmalig für mehrere Wochen in nördliche Gewässer zum Fischfang auslief, erfolgte eine Probefahrt. Dabei stellten wir fest, daß die Steuerung bei den verwendeten Pumpen durch eine andere ersetzt werden mußte. Eile tat not, und wirklich im letzten Augenblick ging der Umbau vonstatten. Aber eine erneute Probefahrt, bei der unsere Pumpen auf Herz und Nieren hätten geprüft werden können, war ausgeschlossen. Uns war etwas bange zu-mute. Ob nun wirklich alles funktionierte? Ich, als einer der Verantwortlichen, sandte ein Stoßgebet zum Himmel, als die „Walter Rau“ ihre 200-Tage-Fahrt antrat. Die Nervosität steigerte sich noch, als ein Funkgespräch des Kapitäns aus hoher See eintraf, ein Vertreter der Knorr-Bremse möge sich zu dem und dem Termin, an welchem das Schiff den Heimat-hafen wieder anrief, an Bord einfinden. Der Tag rückte näher, und ich machte mich auf die Reise, auf das Schlimmste gefaßt. Zusammen mit anderen „vorgeordneten“ Vertretern weiterer Firmen, denen man ähnliche Sorgen anmerkte, wurde ich in die Offiziers-messe gebeten. Dort empfingen uns der Kapitän, Vertreter der Reederei und die verant-wortlichen Ingenieure zu dieser, wie es schien, hochnotpeinlichen Besprechung. Und Wun-

der über Wunder, dies waren die Worte des leitenden Ingenieurs, ich werde sie nie vergessen. Er sagte: „Fangen wir zuerst einmal mit der Knorr-Bremse an. Ja, Herr Sindram, wenn wir Ihre Pumpen nicht gehabt hätten – wo wären wir geblieben?! Die Pumpen haben statt der 50 t, die vorgesehen waren, ununterbrochen 70 t in der Stunde geleistet! Können Sie uns bis zur nächsten Ausfahrt zwei neue Pumpen mit 80 t Förder-leistung pro Stunde liefern?“ Ich hatte Angst er könnte den Stein plumpsen hören, der mir in diesem Augenblick vom Herzen fiel... Dieses dicke Lob, zumal im Beisein der Konkurrenzfirmen, kam denn doch für mich etwas zu unerwartet. Übrigens war dies das einzige Lob, das an jenem „Tag des Gerichtes“ ausgeteilt wurde! ▼



völlig im Dunkeln, und auf 4 m Entfernung ging der erste der anderen Gruppe vorüber. Nur Schemen waren zu erkennen. Die ersten drei hatten Rucksäcke. Es konnten nur Gleich-gesinnte sein. Wir wagten den Anruf und bildeten dann mit den fünf anderen eine Siebener-Gruppe. Nach weiteren 20 Minuten war der Kamm erreicht, und die sehnsüchtigen Augen sahen unten im Tal einige Lichter des Westens.

Etwas müde vom Aufstieg und auch von der Nervenanspannung setzte sich alles zum Ausruhen nieder. Irgendeine ferne Glocke läutete die elfte Nachtstunde. Kurz vor dem Aufbruch wanderten meine Augen zum Himmel hinauf. Zufall oder Fügung? Den ganzen Tag über und in den ersten Nachtstunden war er bedeckt gewesen. Jetzt zeigte sich der große Bär und der Polarstern – und wie Schuppen fiel es uns von den Augen: die Tallichter lagen im Norden, und das vermeintliche Westgebiet war in Wirklichkeit die Ostzone. Der Hinweis „Die Sterne lügen nicht!“ half auch einige Zweifler zu über-zeugen. Ohne Kommando machte das ganze kehrt, und 1½ Stunden später waren wir glücklich und sicher auf der nächsten Eisen-bahnstation im Westen.“



▲ Wenn man einen langjährigen Werksangehörigen nach einem seiner schönsten Tage befragt, die ihm der Betriebsalltag dann und wann beschert, dann gehört dazu auf jeden Fall das Dienstjubiläum. Die Schilderung eines solchen festlich-frohen Ereignisses darf bei den Erinnerungen unserer braven Knorr-Bremser nicht fehlen. Herr Werner Oertel erzählt von diesem seinem Ehrentag: „Zu den Daten, die ich nie vergessen werde, gehört der 16. Juli 1953. An die gelungene Feier, die mittags begann und nach Mitternacht ihr Ende fand, denke ich immer wieder besonders gern. Übrigens war ich damals einer der wenigen Knorrianer, die in unserem Mannheimer Schwesternwerk arbeiteten. Es war 12 Uhr mittags, als mir von der Direktion ein Wagen geschickt wurde, der mich und meine Frau ins Werk bringen sollte. Natürlich freute sich meine Frau, daß sie mich an die-



„Gruppe des Beamtenspersonals“ um 1910 (l. Reihe Mitte Georg Knorr, an seiner rechten Seite Joh. Vielmutter, links Andreas Jessen).

## KNORR-GESCHICHTE-KURZ BETRACHTET

sem Tag in die Firma begleiten durfte. Wir wurden im Arbeitszimmer des damaligen techn. Direktors, Herrn Peters, empfangen, der mich im Beisein von Abteilungsleitern, Prokuristen und weiteren Gästen mit sehr herzlichen Worten zu diesem für mich bedeutenden Tag beglückwünschte. Es folgte ein fester Händedruck und die Überreichung des berühmten Kuverts. Dann begleiteten mich die Herren Peters, Lischke, Türke sen., Aspenleiter und der Betriebsratsvorsitzende in mein Büro, und ich gebe zu, ich war zu Tränen gerührt, als mich alten Berliner dort die Werkskapelle mit dem Lied „Das ist die Berliner Luft...“ empfing. Das hatte ich nicht erwartet. Mir blieben die Worte im Halse stecken. Aber vorerst sollten ja auch die anderen reden. – Nachdem dann die offiziellen Ansprachen beendet waren, lud ich alle Anwesenden zu einem Umtrunk ein, und der gemütliche Teil begann. Schließlich wurde sogar das Tanzbein geschwungen. Am Abend hatte ich rund 25 Personen – Kolleginnen, Kollegen und alte Berliner – zu einem gemütlichen Beisammensein ins Mannheimer „Frankeneck“ geladen. Wir waren eine sehr fidele Runde und reihum so gut gelaunt, daß selbst meine Ankündigung, ab Mitternacht müsse jeder selbst seine Zeche bezahlen, den lustigen Haufen nicht auseinanderbringen konnte! Das „Palzstüberl“ sah meinen Kollegen Schliep als generösen Spender („Eine Lage Whisky für alle!“), und es war wohl nach 3 Uhr morgens, als wir uns trennten – allerdings nur für vier Stunden, denn selbstverständlich waren wir zum Arbeitsbeginn wieder alle pünktlich im Betrieb. Ich muß sagen, es machte mir als dem damaligen Gastgeber immer wieder Freude, noch jetzt beim Zusammentreffen mit alten Kollegen auf den denkwürdigen Abend vor 12 Jahren angesprochen zu werden.

Man schrieb den 19. Januar 1905, als die Knorr-Bremse GmbH von Georg Knorr gegründet wurde. Der Ursprung dieser Firma liegt jedoch 3 Jahrzehnte vor dem eigentlichen Gründungsjahr. Als Georg Knorr 1884 in die Firma Carpenter & Schulze in Berlin eintrat, war dieses Unternehmen bereits ein bekannter Hersteller von Druckluftbremsen, die nach damaligen Begriffen einen hohen Standard aufwiesen. Im Jahre 1893 wurde Georg Knorr Inhaber der Firma. Sein großer Beitrag in den frühen Tagen der Eisenbahn-Bremstechnik war die Entwicklung der Knorr-Einkammer-Schnellbremse. Sie wurde um 1900 als Standardbremse bei den Personenzügen der damaligen Preußischen Staatsbahn eingeführt. In Zentraleuropa war es zu jenen Zeiten noch nicht üblich, Güterzüge mit einer durch den ganzen Zug laufenden Bremse auszurüsten.

Die Arbeiten zur Entwicklung einer durchgehenden Druckluftbremse für Güterzüge wurden im Jahre 1908 begonnen. Unter Mitwirkung von Oberbaurat Kunze wurde die Kunze-Knorr-Bremse konstruiert, in den Jahren 1916–1918 in mehreren europäischen Ländern vorgeführt und angenommen. Sie war die erste mehrlössige, automatische Einkammer-Druckluftbremse der Welt und brachte erstaunliche Fortschritte im Verkehr mit schweren Güterzügen in langen Gefällen. Sie ermöglichte bereits eine wirkungsvolle Lastabbremmung. 550 000 KK-Bremsausrüstungen wurden in Personen- und Güterzüge vieler Länder eingebaut.

Inzwischen war im Jahre 1911 die Knorr-Bremse GmbH unter gleichzeitiger Verschmelzung mit der Continentale Bremsen GmbH zur Knorr-Bremse AG umgewandelt worden. Die kaufmännische, finanzielle und organisatorische Leitung der Firma übernahm Johannes Vielmutter. Ihm zur Seite stand als technischer Leiter Wilhelm Hildebrand, der bis dahin die Continentale Bremsen GmbH geführt hatte.

Zur nächst wichtigen Stufe wurde die Hildebrand-Knorr-Bremse (Hik), die im Jahre 1931 Betriebsreife erhielt. Sie wurde nicht nur bei Güter- und Personenzügen angewandt, sondern auch bei den neuen schnellfahrenden Dieselzügen.

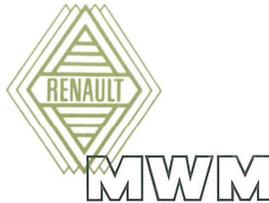
Das Steuerventil der Hik-Bremse – man kann es im übertragenen Sinne als das Herz der Bremse bezeichnen – zeigte neue und interessante Bauelemente, sogenannte Wälzhäute. Sie waren das Vorbild für die später vielseitig angewendeten Membranen. Die Hik-Bremse wurde zur Standard-Bremse in 17 Ländern, hauptsächlich in Europa und im Nahen Osten. Es wurden 280 000 Hik-Bremsen in Eisenbahnfahrzeugen aller Art eingebaut.

Nach weiteren 20 Jahren setzte wieder eine schnelle Entwicklung der Bremstechnik ein. Die Erfahrungen im langjährigen Betrieb mit durchgehend gebremsten Zügen wurden verwertet und neue Konstruktionsprinzipien angewandt. Es wurde die KE-Bremse (Knorr-Einheits-Bremse) geschaffen, die 1953 die Zulassung durch den Internationalen Eisenbahnbund (UIC) erhielt. Das KE-Steuerventil wurde so entwickelt, daß es für alle Fahrzeuggattungen geeignet ist, also für Lokomotiven, Schnellzüge, Personen- und Güterzüge, Triebwagen und Schienenbusse, natürlich auch in Kombination mit der Scheibenbremse und mit elektrischer Steuerung.

In 11 Jahren wurden mehr als 275 000 KE-Bremsausrüstungen für 32 Länder hergestellt. Damit sind in den ersten 6 Jahrzehnten dieses Jahrhunderts weit über eine Million Knorr-Bremsausrüstungen in der ganzen Welt eingesetzt worden.

# FRANZÖSISCH-DEUTSCHE BEZIEHUNGEN SEHR GUT

Keine Angst, Freunde, von Politik ist nicht die Rede. Damit befaßt sich auch unsere Werkszeitung nicht. Wenn wir als Staatsbürger natürlich auch an der politischen Großwetterlage interessiert sind; hier geht's nicht um die Beziehungen zwischen dem Bonner Palais Schaumburg und dem Elysée-Palast in Paris, sondern um das Verhältnis Frankreich-Deutschland, das uns MWM'ler alltäglich berührt, wenn in Mannheim MWM-Motoren gebaut und nach Frankreich zum Einbau in RENAULT-Ackerschlepper expediert werden.



## INFORMATIONS RENAULT motoculture

### les concessionnaires Renault-Motoculture en visite à Mannheim

#### Les participants du 5<sup>e</sup> voyage

Plus de 200 concessionnaires Renault-Motoculture ont participé au 5<sup>e</sup> voyage de la Renault-Motoculture en Allemagne. Ils ont été reçus par les responsables de la filiale allemande de Renault-Motoculture, M. de la Roche et M. de la Roche. Les participants ont été reçus par les responsables de la filiale allemande de Renault-Motoculture, M. de la Roche et M. de la Roche. Les participants ont été reçus par les responsables de la filiale allemande de Renault-Motoculture, M. de la Roche et M. de la Roche.

#### Une pyramide de 2300 moteurs

Une pyramide de 2300 moteurs est en cours de construction à Mannheim. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.



Les participants du 5<sup>e</sup> voyage de la Renault-Motoculture en Allemagne.



Une pyramide de 2300 moteurs en cours de construction à Mannheim.

### Visite d'information et d'amitié

Une délégation de 10 personnes est venue à Mannheim pour une visite d'information et d'amitié. Ils ont été reçus par les responsables de la filiale allemande de Renault-Motoculture, M. de la Roche et M. de la Roche.

#### Le potentiel M.W.M.

Le potentiel M.W.M. est très élevé. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.

#### Questions et réponses

Questions et réponses sur les moteurs MWM. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.



Le potentiel M.W.M. est très élevé.

### En plein gigantisme

En plein gigantisme, les moteurs MWM sont fabriqués dans une usine moderne. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.



En plein gigantisme, les moteurs MWM sont fabriqués dans une usine moderne.

#### Le Viking d'Alsace

Le Viking d'Alsace est un moteur MWM. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.



Le Viking d'Alsace est un moteur MWM.

#### Le groupe des 2300

Le groupe des 2300 moteurs est en cours de construction à Mannheim. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.



Le groupe des 2300 moteurs est en cours de construction à Mannheim.

#### Le phare de famille

Le phare de famille est un moteur MWM. Les moteurs sont fabriqués par MWM et sont destinés à être utilisés dans des tracteurs et des camions.



Le phare de famille est un moteur MWM.

schätzt. So blieben die Grundgedanken aus den Begrüßungsworten von Direktor Stark haften: „Es macht wenig aus, daß wir nicht die gleiche Muttersprache haben, da wir doch die gleiche Sprache sprechen, nämlich die der Erfahrung, der Qualität und des Fortschritts, die wir täglich ganz in den Dienst an unseren Kunden stellen. Das sind feste Begriffe bei MWM, die seit fast zehn Jahren für Sie arbeiten. Wir wollen, daß Sie alles kennenlernen und sich bei uns wie zu Hause fühlen. Der Empfang stellte den Besuch der Konzessionäre der DMA unter Leitung ihres stellv. kaufmännischen Direktors van L e r e n b e r g h e unter das doppelte Zeichen der Freundschaft und der Information. Die Freundschaft beherrscht die freundlichen Empfänge und begleitete die Gänge durch das Werk, während die Information ein klares Bild von dieser „Marke MWM“ lieferte, die seit 90 Jahren auf die Herstellung von Dieselmotoren spezialisiert ist. Das Werk, nahe den Ufern des Neckar gelegen, mit historischer Vergangenheit, weil der berühmte Carl Benz hier 1885 sein erstes Automobil herstellte, gehört zum Konzern der KNORR-BREMSE, der noch andere Werke in Berlin und München sowie eine Gießerei in Volmarstein/Ruhrgebiet besitzt.“

**Beim Gang durch die Fertigung** hatte man offene Augen und Ohren, bezeugte man Interesse für die vielseitigen Ausführungsarten und Zweckbestimmungen des MWM-Bauprogramms. „Als man beim Durchgang durch eine neue Halle dann die Fertigungsstraßen seiner Traktormotoren entdeckte“, so schreibt der französische Reporter, „da wich die Wißbegierde – so gar nach Anekdoten – dem beruflichen Interesse“. Ingenieure und sprachkundige Begleiter hatten sich „einem Kreuzfeuer von Fragen“ zu stellen: „Kurbelwellenzapfenhärtung? Vorgang bei Hochfrequenz in 9 Sekunden bei 2 mm Härtetiefe. – Zahl der Operationen auf der Drehbank? Ungefähr 20.000. – Ausgleich der Pleuel? Bei 10 g. – Fertigung der Zylinderköpfe, der Kühlpumpen, der Kolben? Durch Halbtansfermaschinen, die den Renault-Leuten gut bekannt sind. Kurbelwellen, Pleuelstangen: sie kommen aus Frankreich, aus den Gießereien von Renault. – Besucher und Gastgeber sind vollauf zufrieden.“ Einen besonders tiefen Eindruck hat die neue Versandhalle mit ihrer modernen Konzeption für rationelle Versandbereitstellung von Kleindieselmotoren hinterlassen. Diesen Schlußpunkt im organischen Produktionsablauf überschreibt die Renault-Werkszeitung:

„Eine Pyramide von 2300 Motoren. Ein großartiger Anblick, diese Pyramide des ständigen Lagers von 2300 Motoren, die durch eine Schwebebühne be- und entladen wird, je nach dem Zuströmen aus der Fabrikation und dem Eingang von Bestellungen. – Die Werksbesichtigung dauerte mehrere Stunden, die Erinnerung daran aber wird lange wachbleiben bei den Konzessionären der DMA, denen (das Stammhaus, – d. Red.) RENAULT diese Eindrücke der Kraft, Solidität, Qualität und Organisation ermöglichte. Bei MWM haben sie sich, wie es Herr Stark hoffte, ohne Zweifel wie zu Hause gefühlt. Die Konzessionäre haben, außer Erinnerungen und guter Laune, die Gewißheit mit über die Grenze genommen, daß sie durch RENAULT-MWM gutes Verkaufsmaterial haben“. Können wir treffender alle die Empfindungen dieses Zusammenstreffens ausdrücken? Die lebendigen Schilderungen des „Service-Publicité-Promotion“ aus Billancourt sprechen für sich und geben auch uns die frohstimmende Überzeugung, daß Geschäftsfreundschaft sich festigte und darüber hinaus menschliche Freundschaft erwuchs. JHB



Ein großartiger Anblick, diese Pyramide des ständigen Lagers von 2300 Motoren.



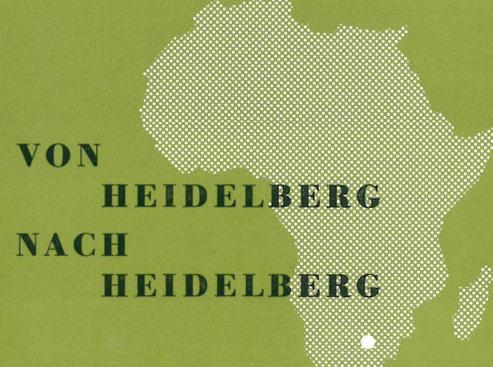
Die Erinnerung daran aber wird lange wachbleiben bei den Konzessionären der DMA.



## AUF SCHNELLSTEM WEGE



Die Wirtschaft in aller Welt hat's eilig. Überall wird auf Hochtouren gearbeitet. Vielfach handelt es sich um große Bau- und Installationsvorhaben. Dafür müssen die Liefertermine aller daran beteiligten Investitionselemente auf Tag und Stunde genau abgestimmt werden. Bei Eilbedarfsfällen, wenn z. B. ein Ersatz- oder Austauschmotor dringend gebraucht wird, vor allem natürlich bei Ersatzlieferungen, muß der Kundendienst noch schneller sein. Da geht es meist nicht anders als auf dem Luftweg. Unser Bild, auf dem Frankfurter Flughafen aufgenommen, zeigt, daß selbst ganze Dieselmotoren für die Frachträume in den Leibern der Riesenvögel „nur kleine Fische“ bedeuten. Mit dem Eilkrafttransport über die Autobahn nach Frankfurt, mit dem Gabelstapler in die „Boeing 707“ hinein, ... und dann ab über den Pol, über Wolken und Weltmeere nach Amerika, Asien oder Afrika. Das ist der Stil der neuen Zeit für die schnelle, termingetreue Bereitstellung von Bedarfsgütern des Weltmarktes. JHB



Südafrikanische Gäste besuchten das MWM-Werk, um die Fertigungsstätte der Dieselmotoren zu sehen, die von ihnen – eingebaut in Ackerschlepper der Firma FENDT – in Transvaal verkauft werden. Landmaschinenhändler Peter Greyling (er besitzt auch eine Pflügefabrik), ist auch Bürgermeister des Ortes Heidelberg bei Johannesburg. Natürlich hatte man vor, die große Namensschwester Heidelberg am Neckar aufzusuchen. MWM-Kundendienstleiter Kurt Iwen hatte die nette Idee, eine Zusammenkunft beim Heidelberger Oberbürgermeister Weber zu vermitteln. Unser Bild zeigt den Heidelberger OB (rechts) mit seinem südafrikanischen Amtskollegen (links) und dessen Geschäftsführer Walter Ebsworth (Mitte) bei der Durchsicht von Bildbänden der romantischen Neckarstadt als Erinnerung an eine Reise über Tausende Kilometer von Heidelberg nach Heidelberg. JHB

**„Es gibt keine bessere Waschanlage“**

Dies ist die einhellige Meinung nicht nur von Direktion, Betriebsrat und den Arbeitskollegen, sondern von allen, die es wissen müssen, wenn das Gespräch auf das neue „Sozialgebäude“ der Südbremse kommt. Es ist ein Teil der neuerbauten Halle X, die wir bereits in vorangegangenen Heften unserer Werkzeitschrift vorgestellt haben.

Mit dem Bau der neuen Werkshalle nun hat die Südbremse die große Chance, vorbildliche Waschanlagen für rund 90% ihrer Arbeitnehmer zu schaffen, wahrgenommen. Sie gehören heute zu den modernsten ihrer Art, und sie werden es auch noch in vielen Jahren sein, falls sich ein genügend starkes Putzkommando ständig um das Make-up bemüht.

Die drei Fotos auf dieser Seite geben nur ein schlechtes Bild von den sanitären Einrichtungen wieder, obwohl sie von einem guten Fotografen gemacht wurden – Waschräume sind nun einmal nicht fotogen. Wir können deshalb nicht nur Bilder sprechen lassen, sondern liefern dazu besser noch eine Beschreibung:

Für jeweils 200 Personen, die sich jedoch auf zwei Schichten verteilen, stehen 5 Räume zur Verfügung: ein Umkleieraum, ein Waschräum, eine „Fußwaschanlage“, ein Duschraum mit kleinem Vorraum zum Ablegen der letzten Hüllen, und selbstverständlich auch Toilettenanlagen. Diese fünf Räume bilden eine Einheit, und zehn solcher Einheiten verteilen sich über zwei Stockwerke.

Das Wesentlichste an der Aufteilung der Räume ist die strenge Trennung zwischen Trocken- und Naßraum, d. h. der Umkleieraum – versehen mit einer Klimaanlage, die für Belüftung und entsprechende Temperatur sorgt – wurde so angelegt, daß tatsächlich keinerlei Feuchtigkeit von den benachbarten Waschräumen hereindringen kann, mögen die Dampfwolken in den Duschräumen auch noch so dicht sein!

Das Bemerkenswerteste schien dem Besucher aber ein unscheinbares Sprühgerät, das sich in der Fußwaschanlage wie auch im Duschraum bescheiden in einer Ecke verbirgt: eine kleine Desinfektionsanlage zur Verhütung von Fußkrankheiten. Diese „Mini-Dusche“ wird automatisch gesteuert; man drückt auf einen Knopf, hält seinen nackten Fuß darunter, und für Sekunden versprüht der kleine Apparat Frische und Gesundheit! Alles in allem: die Räume des neuen „Sozialgebäudes“ können sich sehen lassen. Und daß sie gesehen werden, beweisen die zahlreichen Besuchergruppen von befreundeten Firmen, die alle noch einmal kurz einen „Blick über den Zaun“ werfen wollen, bevor die ersten Südbremsler mit der großen Wäsche beginnen.



Der Umkleieraum



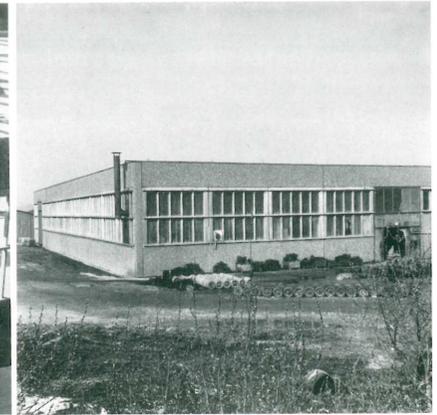
Der Duschraum, rundum gefliest und voll klimatisiert



Der Waschräum, ausgestattet mit den ansprechenden „Rotter“-Becken



Montage



Die fertige Halle mit Gußlagerplatz

**IM ZUGE DER INVESTITIONEN 1962/1964**

wurden auch die Bearbeitungswerkstätten in der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein, hier MW genannt, neu gegliedert:

MW I fertigt Rollenlager, Gleitlager und nunmehr komplette Bremscheiben für Voll- und Straßenbahnen.

MW II produziert für den Kettenverkauf und baut Magnetschienebremsen für Voll- und Straßenbahnen.

MW III übernahm die Serienfertigung von  
a) einbaufertigen Schwungscheiben für Dieselmotore  
b) einbaufertigen Trilex-Autorädern für Lastkraftwagen.

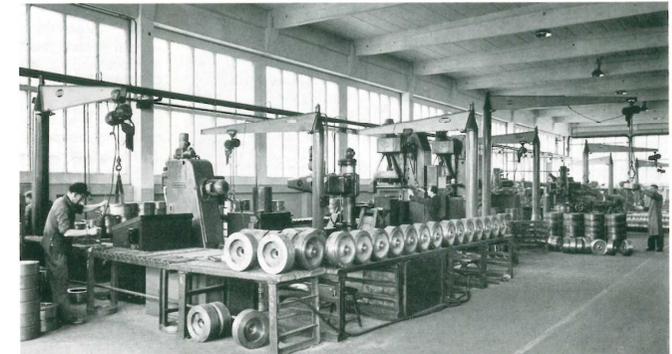
Hierzu wurde Anfang 1963 eine neue Halle in Betrieb genommen, deren Daten einige Beachtung verdienen:

**Bauausführung**  
vorgefertigte Betonteile mit 12,5 m Länge. Einhängung dieser Teilstücke in Betonstützen. Abdichtung der Fugen durch elastisches Kunststoffmaterial.

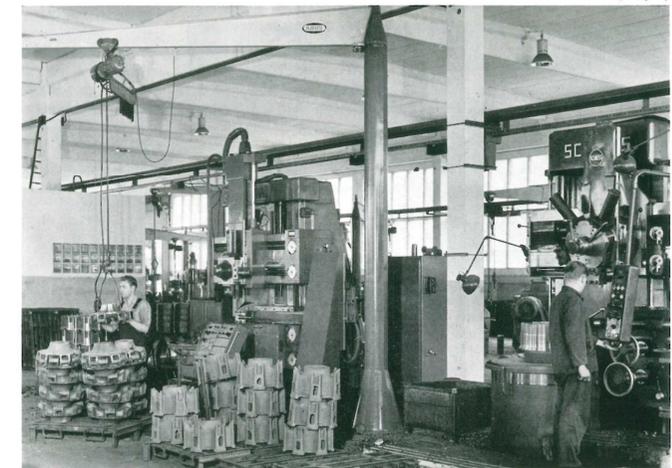
**Montage**  
Nach Fertigstellung der Bodenplatten war die Halle in 6 Wochen montiert und gedeckt.

**Beheizung**  
Warmluft durch zwei diagonal angeordnete überheizte Warmlüfter.  
Die Anlage arbeitet vollautomatisch. Die Belüftung erfolgt durch dasselbe System.  
Abmessungen = 50 x 37,5 m  
etwa 1800 qm  
Höhe: 6,0 m

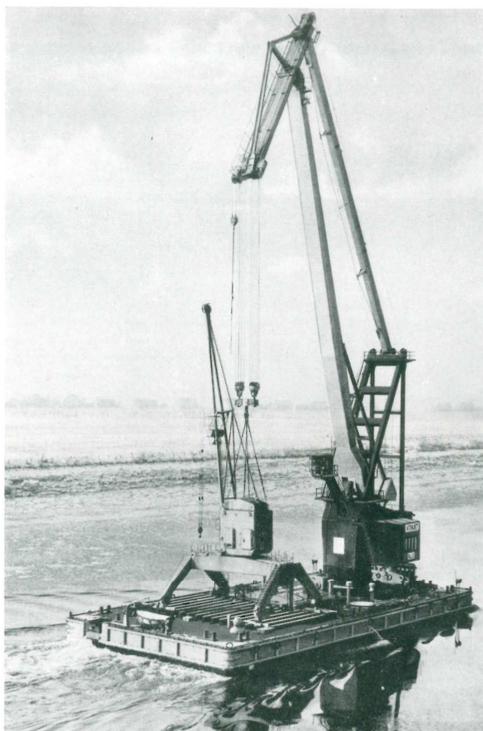
Die Halle kann nach Aushängung einer Seitenfront nach jeder Seite beliebig verlängert werden.  
R. Weber, Volmarstein



Schwungscheibenstraße



Teilansicht der Autoradfertigung



## Auch unser Feld ist die Welt

MWM AUF DEN MEEREN UND STRÖMEN DER WELT

### ANTRIEBSANLAGEN FÜR SELBSTFAHRENDE DIESELELEKTRISCHE SCHWIMMKRANE

Die vorangegangenen Folgen dieser Artikelreihe befaßten sich mit der weltweiten Verbreitung der MWM-Dieselmotoren auf Binnen-, Küsten- und Seeschiffen. Heute greifen wir ein Spezialgebiet der Schifffahrt heraus - Sch w i m m k r a n e.

Motor- und schiffbautechnische Daten sind - wie bisher - nicht die Leitgedanken unserer Berichterstattung; sie bleiben der Fachliteratur vorbehalten. „Wir von den Werken der Knorr-Bremse“ möchten aus der Konzernverbundenheit heraus - am Beispiel der dieselmotorischen Ausstattung von Schwimmkränen - einen anderen Gesichtspunkt in den Vordergrund stellen: das Zusammenwirken von Konzernfirmen an derselben Aufgabe.

„Integration“ ist eines der großen Erfordernisse unseres Wirtschaftszeltalters. Sie bedeutet die gegenseitige Durchdringung von Arbeitsvorgängen, das Einander-Ergänzen mit Erzeugnissen und Impulsen, um im Zusammenspiel verschiedener Kräfte die höchstmögliche Leistung zu erzielen.

Nebeneinander und miteinander wirken Dieselmotoren der Mannheim und der Münchner Erzeugung im gleichen Objekt. Bei den Schwimmkränen „Hiev“ und „Griep“ bilden Stromerzeugungsaggregate mit Motoren aus München den Antrieb, während das Hafenanaggregat mit einem Dieselmotor aus Mannheim ausgerüstet ist.

Der dieselelektrische Schwimmkran „Athlet“ hingegen hat Hauptantriebsmotoren aus Mannheim und besitzt für die Versorgung des Bordnetzes bei stehender Fahranlage und ruhendem Kranbetrieb ein Hilfsaggregat mit einem in München gebauten Motor.

Die Namen „Athlet“, „Hiev“ (d. h. „Hebl“) und „Griep“ (mundartlich für „Greifl“) deuten den schwergewichtigen Zweck dieser Schwimmkräne an. Mit 2 Haupthubwerken können 100 t pro Minute 4 m gehoben werden. Die Hubhöhe zwischen 35 m über dem Wasserspiegel und 15 m Eintauchtiefe des Traversenhakens sowie die Ausladung mit 45 bis 50 t Last von rund 30 m geben eine Vorstellung von Größe und Leistung. „Hiev“ und „Griep“ besitzen für die Antriebsanlage aus drei Stromerzeugungs-Hauptaggregaten aufgeladene Sechzehn-Zylinder-Motoren TRHS 518 V 16 mit je 600 PS bei 1200 Umdrehungen pro Minute und ein weiteres Aggregat mit einem RHS 518 S. Diese Baureihe 518 wird schon seit 1948 in München hergestellt und hat sich mit ihren Schnellläufern sehr bewährt. Das Aggregat für den Hafenbetrieb ist mit einem Zweizylinder-Viertakt-Dieselmotor KD 412 Z ausgerüstet.

Der „Athlet“ hat als Hauptantriebsmotoren zwei aufgeladene Sechszylinder-MWM-Dieselmotoren TRH 435 S mit je 640 PS Leistung bei einer Drehzahl von 600 pro Minute und für das Bordstromnetz ein Hilfsaggregat mit einem RHS-518-S-Motor. Die Baureihe RH 435 ist aus dem seit 1939 hergestellten Vorgängertyp RH 335 durch den Übergang vom ursprünglichen Vorkammervorverfahren auf das direkte Einspritzverfahren entstanden, wodurch die Wirtschaftlichkeit weiter gesteigert werden konnte.

Häufig werden an solche Schwimmkräne besondere, hohe Anforderungen gestellt, bedingt durch Hafenvhältnisse, enge Durchfahrten, Personalmangel, häufig wechselnden Einsatzort und die Forderung schneller Einsatzbereitschaft.

Eine ähnliche, mit MWM-Dieselmotoren der Bauart TRH 435 S und RHS 518 S ausgerüstete Antriebsanlage wurde 1960 für den ägyptischen Schwimmkran „Gabbar“ geliefert und hat bisher zur vollen Zufriedenheit der Auftraggeber gearbeitet.

### AUTOMATISCHE NOTSTROMANLAGEN SCHNELL- UND SORFORTBEREITSCHAFTSANLAGEN

Wir haben im Zuge dieser Artikelserie die MWM-Dieselmotoren in der Schifffahrt auf Strömen und Meeren begleitet. Zum Schluß gehen wir an Land und berichten über ein besonderes Verwendungsgebiet. Seit wir uns in Nummer 14 vom August 1955 mit automatischer Notstromversorgung befaßten, ist fast ein Jahrzehnt wesentlicher Weiterentwicklung vergangen. Damals hatte auf der Hannover-Messe eine Schnellbereitschaftsanlage mit dem MWM-Dieselmotor KDW 415 D außerordentliche Beachtung gefunden. Fachleute von Telegraphenämtern, von Krankenanstalten, Hotels, Lichtspiel- und Kaufhäusern, von Fabrikbetrieben, Beauftragte der Luftschutzvorsorge, von Flugplätzen, des Rundfunks und des sich damals in erster Ausbreitung befindlichen Fernsehens, des Polizei- und Sicherheitswesens überzeugten sich von der Zuverlässigkeit dieser Notstromanlage.

Hier handelt es sich um die Lösung des Problems, ernste Folgen auszuschließen, wenn in entscheidenden Momenten der Netzstrom ausfällt. Da müht sich z. B. ein Arzt um das Dasein seines in tiefer Narkose liegenden Patienten. Sichtgebendes Licht und elektrisch betriebene Geräte können hier ebenso lebensentscheidend sein wie an allen Stellen unseres Miteinanderlebens, die vom ungestörten Funktionieren des elektrischen Stroms abhängen. Die Notstromanlage schaltet sich in solchen Einrichtungen, die unserem Schutz und unserer Sicherheit dienen, beim Ausbleiben des Netzstroms automatisch ein.

Für die netzunabhängige Versorgung wurden verschiedene Notstrom-Aggregate entwickelt. Wo eine Unterbrechungszeit bis zu 10 Sekunden keine Rolle spielt, bietet sich die automatische Notstromanlage an. Funk- und Fernsprechanlagen, Radar und Flugsicherungsdienst können eine derartige, für sie relativ lange Ausfallzeit nicht ertragen, sondern benötigen - je nach Empfindlichkeit - mindestens die Schnellbereitschaftsanlage mit Stromunterbrechung bis zu höchstens 0,8 Sekunden. Für die völlig kontinuierliche Weiterlieferung des Stroms bei Netzausfall, d. h. ohne jedwede Unterbrechung, wer-

den Sofortbereitschaftsanlagen gebaut. Hochempfindliche Kernreaktoren oder elektronische Rechenzentren benötigen Spannungs- und Frequenzkonstanten, die nur mit Sofortbereitschaftsanlagen erreicht werden können.

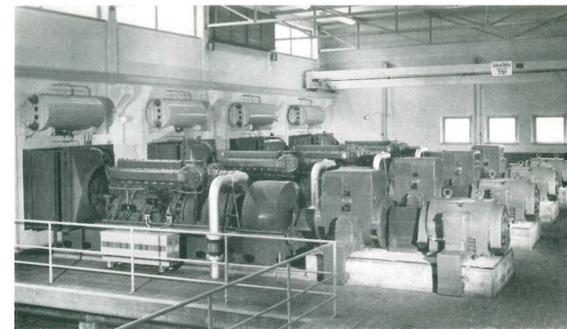
Seit verbindliche Weisungen für bauliche Anlagen des Zivilschutzes erschienen sind, gelangten Notstromeinrichtungen ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Wir sind gewiß alle gegen zerstörende Kriege. Vorsorgen aber müssen wir. Man kann sich gegen Katastrophen nicht erst dann rüsten, wenn sie eingetreten sind.

Fragen stellen sich für die Sicherung der Stromversorgung aller zur Lebenserhaltung notwendigen Schutzeinrichtungen, z. B. für Lufterneuerung in Schutzräumen, Filtrierung verseuchter Außenluft, Strom für Alarm- und Nachrichtenzentralen, Krankenhäuser, Lager mit konservierten Lebensmitteln, für die Erhaltung funktionsfähiger Flugwarn- und -sicherungseinrichtungen, für Rechenzentren, denen im Katastrophenfall besondere Bedeutung zukommen wird. Die Aufzählung aller Vielfalt von Gegebenheiten, bei denen unser Leben von gesicherter Stromerzeugung und -versorgung abhängen kann, ließe sich beliebig erweitern.

Wir brauchen das „Sicherheitsventil“ für den möglichen Ausfall der öffentlichen Netzstromversorgung. Und wir besitzen es im dieselmotorisch betriebenen Notstromerzeuger.

MWM bietet mit ihren Kleindiesellaggregaten KD/AKD 1105 speziell für den zivilen Bevölkerungsschutz schnellaufende und betriebssichere Geräte mit kleinstem Raumbedarf. Bei Sofortbereitschaftsanlagen über 50 kVA wurden Anlagen mit dem MWM-Typ Münchner Bauart, RHS 518 bis zu 16 Zylindern, bereits ausgeführt.

Eines der neuzeitlichen Anwendungsgebiete ist der Einsatz von Sofortbereitschaftsanlagen auf dem Gebiete der Kernenergienutzung. Ein Reaktor, der Leistung erzeugt, kann und darf nicht schlagartig



MWM-Sofortbereitschaftsanlage eines Forschungsreaktors

ohne Hilfsenergie stillgesetzt werden. Die Brennelement-Transportvorrichtung muß unterbrechungslos mit Strom versorgt werden.

Wir schließen hiermit zunächst unsere Artikelserie über die Vielseitigkeit und weltweite Verbreitung der MWM-Erzeugnisse ab. Es ging uns nicht um die Vermittlung technischer Einzelheiten. Lesenswertes wollten wir auch für die Familien unserer Belegschaften in allgemeinverständlicher Form bringen, damit man sich ein bißchen vorzustellen vermag, womit sich Männer, Väter, Brüder, Söhne oder auch Töchter befassen, wenn sie täglich zum „Alten Benz“ in Mannheim oder zur Südbremse in München hinausfahren. JHB

## gute nachrichten

Eine neue Folge der „Knorr-Nachrichten“, herausgegeben von der Verkaufsabteilung der KB München, ist soeben erschienen. Der Inhalt dieses Mitteilungsblattes, das in mehreren Sprachen die Geschäftsfreunde des Werkes in aller Welt über neue Verkaufserfolge und den Einsatz der Knorr-Bremse informieren soll, ist auch für unsere Leser interessant.

Lassen Sie sich deshalb unterrichten über

### Knorr-Ereignisse der letzten Zeit

#### LIBERIA

Über 100 KE-Bremsausrüstungen für Diesel-Lokomotiven und Hochleistungs-Erzgüterwagen der neuen im Bau befindlichen Delimco-Erzbahn werden in München hergestellt. Sowohl für Lokomotiven als auch für Erz- und Güterwagen sind die gleichen KE-Steuerventile vorgesehen.

#### SUDAFRIKA

Weitere 100 Elektro-Lokomotiven, 3000 Volt Gleichstrom, 2300 PS, 85 t, werden in den Werken der Union Carriage & Wagon Co., Nigel, gebaut und erhalten Knorr-Druckluft-Vakuum-Bremsausrüstungen. Bei der S.A.R. (Spurweite 1067 mm) sind die ersten dieser Loks in Dienst gestellt worden.

#### DÄNEMARK

Die Waggonfabrik Uderdingen baut zur Zeit 10 Dieselltriebwagen (360 PS Leistung und 26 t Eigengewicht) sowie 9 Steuerwagen und

7 Anhänger in Leichtkonstruktion für private Eisenbahngesellschaften in Dänemark - die Gribskovbanen, die Hillerød-Frederiksvarkebanen und die Lollandsbanen. Sie werden auf Strecken mit dicht hintereinander folgenden Haltestellen eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 90 km/h. Alle Fahrzeuge sind mit der Knorr-Bremsbauart Kbr VI ausgerüstet und haben Hochleistungs-Scheibenbremsen. Die Brems scheiben sind auf die Achsen montiert. Das Knorr-Steuerventil ist vom Membrantyp Fm-2. Die Bremszylinder besitzen eingebaute Gestängesteller.

#### SPANIEN

Der Verkehr auf den Strecken den Renfe wird sich in Kürze stark ausdehnen. Hierfür lieferte Krauss-Maffei 5 dieselhydraulische Lokomotiven mit je 74 t Eigengewicht und einer Leistung von 2900 PS. Weitere 5 Lokomotiven werden aus den Bilbao-Werkstätten von Babcock & Wilcox folgen. 100 neue Talgo-Wagen werden ebenfalls auf diesen Strecken eingesetzt werden. Für die Lokomotiven und Wagen wurde das mehrlose Knorr-Bremssystem mit dem Steuerventil KE ausgewählt. Die Druckluftbremse arbeitet in Verbindung mit Scheibenbremsen. Die Scheiben befinden sich innen und außen an jedem Rad. Um den Bestrebungen eines geringen Zuggewichtes Rechnung zu tragen, wurden die KE-Ventile aus Aluminium hergestellt. Die außergewöhnliche Konstruktion des Talgo-Wagens erforderte den Einbau eines Druckluft-Ölbremszylinders, der vom KE-Steuerventil gesteuert wird. Auf den Lokomotiven wirkt das Steuerventil auf ein Relaisventil pro Drehgestell, so daß die Drehgestelle in ihrer Bremsfähigkeit voneinander

unabhängig sind. Jedes Drehgestell besitzt eine Knorr-Gleitschutzanlage. Ein besonderes Kennzeichen der Talgo-Züge sind kleine Rad-durchmesser. Bei den Lokomotiven liegt die Achslast von 18,5 t auf Rädern von nur 910 mm Durchmesser. Der Einbau von Scheibenbremsen war daher notwendig.

#### NORWEGEN

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die elektrisch gesteuerten Bremsen von 92 Wagen der U-Bahn Oslo. Inzwischen sind gleiche Knorr-Ausrüstungen für weitere 15 Wagen hergestellt worden.



SLE, 14, EA, 15, MR, 16, BG, 17, LW, 18, ENT, 7, ENE, 8, HER, 9, RIO, 10, EMS, 11, ESTE, 12, NDC, 13, Senkrecht: 1. Akt, 2. nie, 3. GN, 4. OD, 5. Leu, 6. arm, 25, ECE, 26, Gut, Waagrecht: 1. Angole, 7, Ene, 11, Ensemble, 19, Kin-

Aufleitung

## 40 DIENSTJAHRE



**Knorr-Bremse GmbH München**  
**Knorr-Bremse GmbH Volmarstein**  
**Motoren-Werke Mannheim AG.**  
**Süddeutsche Bremsen AG. München**

**RICHARD SCHLIEP**  
Obermonteur 1. 4. 65  
**GUSTAV FRERICH**  
Hilfsarbeiter 9. 4. 65  
**FRITZ KRONENBERG**  
Werkstattschreib. 9. 4. 65  
**GEORG BOHRMANN**  
Werkmeister 20. 4. 65



**Motoren-Werke Mannheim AG.**  
**Süddeutsche Bremsen AG. München**

**CHRISTIAN HOLZWARTH**  
Registrator 20. 4. 65  
**LUDWIG MONAT**  
Monteur 15. 4. 65  
**ANNA WIMMER**  
Fakturistin 15. 4. 65

Im Werdegang vom Exportkorrespondenten bis zum Verkaufsdirektor dient **Otto Wiederhold** nunmehr vier Jahrzehnte den Motoren-Werken Mannheim AG. Neben fachlicher Veranlagung brachte er in diese Tätigkeit außergewöhnliche fremdsprachliche Begabung mit, die er in langjährigem Auslandsverkauf zu nützen wußte. Der 1901 geborene Berliner ist inzwischen mit Familie und Beruf in Mannheim verwurzelt. Er leitet die in viele Sparten gegliederten Verkaufsabteilungen für Dieselmotoren unterschiedlichster Ausführungsart und zweckbestimmten Bedarfs. Der im Bereich seiner Wirtschaftsbranche bekannten und geschätzten Persönlichkeit wurden zum 40-jährigen Jubiläum am 31. März Glückwünsche aus dem weltweiten Absatzbereich der MWM zuteil.

## 25 DIENSTJAHRE

# UNSERE JUBILARE



**Knorr-Bremse GmbH Volmarstein**  
**Knorr-Bremse GmbH Volmarstein**  
**Süddeutsche Bremsen AG. München**

**KARL NEUMANN**  
Prokurist 1. 4. 65  
**HELMUT BLANKENBURG**  
Techniker 9. 4. 65  
**PAUL DEBENER**  
Gußschleifer 9. 4. 65  
**WERNER FOX**  
Gußkontrolleur 9. 4. 65  
**HORST KLEINE**  
Dreher 9. 4. 65



**Knorr-Bremse GmbH Volmarstein**  
**Süddeutsche Bremsen AG**  
**Motoren-Werke Mannheim AG**

**FRITZ RESCHOP**  
Bohrer 9. 4. 65  
**HEINZ WUPPER**  
techn. Angest. 9. 4. 65  
**JOHANN HIESINGER**  
Scharfschleifer 18. 3. 65  
**SEBASTIAN FÜTTERER**  
Montierer 27. 3. 65  
**GEORG HEBEIS**  
Schlosser 1. 4. 65



**Motoren-Werke Mannheim AG**  
**Süddeutsche Bremsen AG**  
**Motoren-Werke Mannheim AG**

**ANNA WIDERER**  
Sekretärin 15. 4. 65  
**HEINRICH SIMON**  
Schlosser 18. 3. 65  
**KURT ASSION**  
Monteur 1. 4. 65  
**FRIEDRICH BAUER**  
Schlosser 1. 4. 65  
**GUSTAV FISCHER**  
Dreher 1. 4. 65



**Am 1. April 1965 beging Herr Dr. Ing. Friedrich Hildebrand sein 40-jähriges Dienstjubiläum.** Sein beruflicher Werdegang ist eng mit der Entwicklung der Knorr-Bremse verbunden. Vor nunmehr vier Jahrzehnten trat er als Leiter des Großprüfstandes in die Firma ein. Seine grundlegenden Arbeiten, nämlich Versuche über Bremsvorgänge in langen Zügen, wurden in dem Buch seines Vaters Dr.-Ing. Wilhelm Hildebrand „Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Vollbahnen“ ausgewertet. 1927 promovierte Friedrich Hildebrand mit der Arbeit über „Unstationäre Luftbewegungen in langen Rohrleitungen und ihre Beziehung zu den Steuervorgängen der indirekten Luftbremsen“. Diese Arbeit war bis in die neueste Zeit für die Bremsentwicklung von großem Nutzen. Es folgte ein zweijähriger Auslandsaufenthalt und 1929 die Rückkehr in die KB als Assistent des technischen Vor-

standsmittglieds. Hier hatte er entscheidenden Anteil an der Weiterentwicklung der damaligen HIK-Bremse. Das Resultat war die S-oder SS-Bremse (Hikss, Hiks, Kss). In den folgenden Jahren wurden unter der Führung von Dr. Hildebrand zahlreiche wichtige Neuentwicklungen durchgeführt, z.B. das vollautomatische Führerbremsventil und der Gleitschutz. 1943 wurde er in den Vorstand der Knorr-Bremse AG berufen. – Nach dem Zusammenbruch trat er 1948 in die neugegründete Knorr-Bremse GmbH in München als Geschäftsführer ein. Sein Interesse galt nun der Neuentwicklung eines modernen Steuerventils; seine Arbeiten fanden ihren Niederschlag in beachtenswerten Aufsätzen. Seit 1957 ist Herr Dr. Hildebrand technischer Beirat der Geschäftsführung. Er befaßte sich mit jenen technischen Entwicklungen, die für die Zukunft von Bedeutung sein sollten, u. a. mit der Erweiterung des Programms auf einlösige Vollbahn-Steuerventile sowie mit Vorschlägen zur Verbesserung der Vakuum-Bremse. Seine Hauptarbeit aber ist die Entwicklung einer automatischen Kupplung für europäische Zwecke. Dabei bemüht er sich, in den zu entwickelnden Apparaten eine gesunde Synthese zwischen den betrieblichen Forderungen und den Kosten der Anschaffung zu erreichen. Wir wünschen Herrn Dr. Hildebrand auch für die kommenden Jahre Gesundheit und Erfolg!

1927 promovierte Friedrich Hildebrand mit der Arbeit über „Unstationäre Luftbewegungen in langen Rohrleitungen und ihre Beziehung zu den Steuervorgängen der indirekten Luftbremsen“. Diese Arbeit war bis in die neueste Zeit für die Bremsentwicklung von großem Nutzen. Es folgte ein zweijähriger Auslandsaufenthalt und 1929 die Rückkehr in die KB als Assistent des technischen Vor-

**10 JAHRE 10 JAHRE**

**Waagerecht:**  
 1. größte Überseeeprovinz Portugals, 7. ethischer Begriff, 11. Schauspielertuppe, 19. direkte Nachkommen, 20. Hort, 21. Kurort im Schwarzwald, 22. chem. Zeichen für Tellur, 23. Verhältniswort, 24. griech. Liebesgott, 25. UN-Wirtschaftskommission für Europa, 26. landwirtschaftlicher Betrieb.

**Senkrecht:**  
 1. Hauptteil eines Dramas, 2. Verneinung, 3. Kfz-Zeichen für Gelnhausen, 4. Kfz-Zeichen für Bad Oldesloe, 5. poet. Löwe, 6. unbenutzt, 7. Lebensgemeinschaft, 8. Kfz-Zeichen für Herne, 9. Stadt in Brasilien, 10. Fluß in Deutschland, 11. altes ital. Fürstengeschlecht, 12. Sender (Stimme Amerikas), 13. Kfz-Zeichen für Schleiden/Eifel, 14. Fluglinienbezeichnung, 15. Abk. für Manuskript, 16. engl.: dick, groß, 17. rum. Währung, 18. Vorsilbe.

(st = 1 Buchstabe)      Auflösung in diesem Heft

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
19						20				21								
22				23		24				25					26			

STOLZENBURG-MELZ

# Eine Million Kilometer in vier Jahren

Stilles Jubiläum eines Schnellzugwagens der Deutschen Bundesbahn

Kilometer-Rekorde gehören in unserer Zeit zum Alltag: auf der Urlaubsreise von Hamburg nach Sizilien ebenso wie beim Lob des eigenen Autos, das eben mühelos mit dem ersten Motor die Hunderttausend-Kilometer-Grenze ansteuert. Millionen-Jubiläen sind allerdings seltener und auf der Straße wohl kaum zu erreichen. Um so erstaunter mögen die Reisenden, die kürzlich mit dem Schnellzug von Kaiserslautern nach München fuhren, an einem Wagen mit noch recht „jugendlichem“ Aussehen ein ungewöhnliches Schild entdeckt haben. Es tat kund, daß jener Wagen an jenem Tage seinen millionsten Kilometer – natürlich unfallfrei – zwischen Kaiserslautern und München zurücklegen würde. Es war ein guter Einfall der Eisenbahner, auf diese bescheidene Weise dem ahnungslosen Laien klarzumachen, welche Leistungen die Eisenbahnwagen vollbringen, in denen man sich sorglos und bequem seinen Zielen entgegentragen läßt, ohne sich weiter Gedanken zu machen. Dabei sind eine Million Kilometer für einen Schnellzugwagen gar nichts Besonderes. Viele Wagen laufen täglich über tausend Kilometer.

Doch ihre Wege führen meist über verschiedene Strecken Deutschlands, so daß eine genaue Berechnung schwierig ist. Der Kaiserslauterner Jubiläumswagen ist dagegen „von Geburt an“ dort beheimatet und hat noch keine andere Strecke befahren als die nach München. Am 7. Dezember 1960 in Dienst gestellt, hat er bis zu seinem Ehrentag, also in weniger als vier Jahren, 1164mal die Strecke Kaiserslautern-München und zurück bewältigt. Dafür hat er 400mal neue Bremssohlen und fünfmal neue Radsätze erhalten, täglich wurde er einer wagentechnischen Einsatzuntersuchung und einer gründlichen Bremsuntersuchung unterzogen. Für sein stets makellooses „Make-up“ hat die Bundesbahn nicht weniger als 8620 Reinigungsstunden aufgewendet.



## ARBEITSSTATISTIK FÜR DAS JAHR 1965

Bevölkerung der Bundesrepublik	60 000 000	
davon sind über 65 Jahre	20 000 000	
bleiben übrig zu arbeiten	40 000 000	
davon sind Jugendliche	20 000 000	
bleiben übrig zu arbeiten	20 000 000	
davon sind angestellte Beamte	5 500 000	
bleiben übrig zu arbeiten	14 500 000	
davon sind bei Grenzschutz, Bundeswehr und Polizei	1 100 000	
bleiben übrig zu arbeiten	13 400 000	
davon sind hauptamtliche Funktionäre	3 200 000	
bleiben übrig zu arbeiten	10 200 000	
davon sind bei Kirchen und Parteien	1 200 000	
bleiben übrig zu arbeiten	9 000 000	
davon sind ständig auf Urlaub, in Krankenhäusern und Sanatorien	4 800 000	
bleiben übrig zu arbeiten	4 200 000	
davon sind Wirte, Zigeuner, Gebrauchtwagen- und Pferdehändler, Bauunternehmer und Architekten	2 100 000	
bleiben übrig zu arbeiten	2 100 000	
davon sind im Gefängnis wegen Trunkenheit am Steuer	2 000 000	
bleiben übrig zu arbeiten	100 000	
davon sind Herumtreiber, Lumpen und Vagabunden	99 998	
bleiben übrig zu arbeiten	2	

nämlich DU und ICH; und ICH habe auch keine Lust mehr!



## 10 JAHRE KINDERHEIM ST. BLASIEN

Vor mehr als einem Jahrzehnt standen wir vor dem Problem, einen Ersatz für das von den Standorten unserer Werke zu weit entfernte Nieblum zu finden. Unser neues Kinderheim sollte aber neben einer zentraleren Lage auch wieder alle heilklimatischen Vorzüge und reichlich Platz für die Erholung der Kinder bieten. Die Suche nach dem geeigneten Ort und dem richtigen Haus war nicht leicht, doch diese Mühe machte mir Freude, denn sie diente ja einem wirklich lohnenden Ziel. Die frohen Gesichter der Buben und Mädels auf den zahlreichen Ferienfotos aus St. Blasien sind ein Beweis, daß sich unsere Arbeit für das Kinderheim gelohnt hat. Mögen noch recht viele Kinder dort unter den Tannen des Schwarzwaldes gute Erholung finden!

*Winkelmann*

Mit einer Idee allein ist es nicht getan. Man muß etwas aus ihr machen! Unsere Idee vor über zehn Jahren war es: möglichst vielen Kindern unserer Werksangehörigen beste Urlaubschancen zu bieten. Wir fanden für das neue Kinderheim einen idealen Platz im Schwarzwald. Doch das Gasthaus bei St. Blasien, das wir mit Grund und Boden erwarben, entsprach noch lange nicht unseren Idealvorstellungen von einem hellen, geräumigen und gemütlichen Kinderheim. Die äußere und innere Umgestaltung erforderte viel Kleinarbeit. Da diese stets in der Stille vor sich ging, ist das zehnjährige Jubiläum unseres Kinderheims wohl der rechte Anlaß, allen Beteiligten zu danken – für ihren Idealismus im Dienste einer guten Sache.

*Winkelmann*

Die verfloßenen zehn Jahre des Kinderheims der Knorr-Bremse in St. Blasien berechtigen zu der schönen Annahme, daß sich auch in den weiteren Jahren dieses soziale Werk zum Wohl und zur Freude der Kinder unserer Werksangehörigen auswirkt.

*Winkelmann*

Mit der Gründung des Kinderheims in St. Blasien setzte die Knorr-Bremse konsequent eine alte Tradition fort. Schon vor mehr als 40 Jahren wurde für die jugendlichen Werksangehörigen der Berliner KB das Erholungsheim an der Nordsee, in Nieblum, geschaffen, das heute den Mannheimer Mitarbeitern zur Verfügung steht. Unser Kinderheim in St. Blasien nun erfüllt einen doppelten Zweck: es bietet den Großstadtkindern frohe Ferien in Luft, Licht und Sonne, darüber hinaus aber – und das erscheint mir in unserer Zeit genauso wichtig – den vielfach überbeanspruchten Müttern eine kleine Verschnaufpause. Deshalb möchte ich an dieser Stelle allen jenen danken, die durch ihre Arbeit zum Wohlergehen unserer kleinen Feriengäste im Schwarzwald und damit zur Erholung der Mütter daheim beitragen.

*Winkelmann*

In diesen Tagen kann das Kinderheim St. Blasien auf sein 10-jähriges Bestehen zurückblicken. Seitdem fanden viele Kinder, losgelöst von der Großstadatmosphäre, Erholung, erlebten im Spiel die Gemeinschaft und viel Freude. – Die Betriebsräte der Werke danken ganz besonders der Heimleiterin und den Helfern für die geleistete Arbeit und wünschen weiterhin viel Erfolg.

Im Auftrage der Betriebsräte der Werke

*Winkelmann*

Es ist eine sehr schöne Aufgabe, Kinder betreuen zu dürfen. Sie kommen aus Orten, die angefüllt sind vom Lärm und Dunst des modernen Verkehrs. In der Ruhe des Gebirges und der Waldluft finden sie bei Sport und Spiel die Erholung, die sie brauchen. – Ich wünsche mir, daß immer mehr Eltern aus Berlin, Mannheim, München und Volmarstein uns ihre Kinder für frohe Ferien anvertrauen. Wir werden uns weiter bemühen, dieses Vertrauen nie zu enttäuschen.

*Winkelmann*



# Die Hauptversammlung der Schwarzwald-Zwerge

VON CURT-HERBERT STOLZENBURG

Ich liebe Bücher. Bücher sind gute Freunde, anspruchslos – immer bereit zu erfreuen. Ich hasse Bibliotheksschränke; sie sind wie Särge, die gute Freunde einsperren. Will man zu ihnen, muß man erst aufschließen. Dadurch ist die momentane Freude an der Unterhaltung schon ver scheucht. Für einen Bücherfreund gibt es nichts schöneres, als hier oder dort ein Buch herauszunehmen, darin zu blättern und dann diese oder jene Stelle zur Auf frischung wieder zu lesen. Die beste Zeit ist abends, wenn es im Hause ganz ruhig geworden ist. So stand ich am Abend des 8. März 1965 vor meinen Büchern, und mein Blick fiel auf zwei rote Bände. „Haufts Werke“ stand darauf. Ich zog den zweiten Band heraus und schlug ihn auf. Nach wenigen Zeilen war ich schon mitten drin in einem der schönsten Schwarzwaldmärchen, die ja so meisterhaft geschrieben wurden.

Schatzhauser, im grünen Tannenwald, bist viele hundert Jahre alt. Dein ist all Land, wo Tannen stehen, Läßt dich nur Sonntagskindern sehen! Ich hatte mich beim Lesen in einen Sessel gesetzt. War ich nun auch ein Sonntagskind? Es muß wohl so sein, denn ich war eingeschlafen, und im Traum erschien mir der Schatzhauser und winkte. Er führte mich tief in den Wald hinein zu einem Tannenbühl. Hier versteckte sich der Eingang zu einer unterirdischen Höhle von sehr großen Ausmaßen. Ich mußte für eine Weile die Augen schließen, so blendete mich das Licht, das von den Wänden glitzerte und gleißte. Sie steckten voller Bergkristalle, wie riesige Kerzen. In den Facetten spiegelte sich das Sonnenlicht, das durch schräge Öffnungen, die in der Decke angebracht waren, hereinflutete. Diese Lichtreflexe brachen sich an den feuchten Bergwänden und wurden durch das Wasser, das an ihnen herabrieselte, wie von tausend Prismen schillernd reflektiert. In der Mitte des Raumes ruhte auf drei großen Quarzkugeln eine riesige Achatplatte. 13 aus Tropfstein kunstvoll gehauene Sessel umstanden den Tisch. In den an der Stirnseite befindlichen Lehnstuhle setzte sich Schatzhauser. Zu seiner Rechten hatte Weißbart, der Gelehrte der Zwerge und zu seiner Linken Rotbart, der Betriebsrat der Zwerge, Platz genommen. In die übrigen 10 Stühle setzten sich die Berichterstatter. Auf jedem Platz lagen feinste Glastafelchen, auf denen die Notizen eingetrizt waren. Am Präsidentenplatz aber ein kleiner feingeschliffener Buntsandstein-Kubus und auf diesem ein herrlich ziselirtes Silberhämmerchen.

Nun klopfte Schatzhauser dreimal mit dem Hammer auf den helltönenden Steinwürfel. Sofort trat absolute Stille ein. Der Präsident eröffnete die Sitzung mit einer kleinen Ansprache: „Ehrwürdige Zwerge meines Schwarzwaldreiches, ich eröffne hiermit unsere Hauptversammlung und gebe das Wort an Zwerg Purzel, der vor 10 Jahren schon einmal im Kinderheim war und uns nun über das Gründungsjahr berichten wird.“

## 1955

Zwerg Purzel verbeugte sich artig gegen die Versammlung und begann: „Ich erinnere mich noch sehr genau an die Eröffnungsfeier im Frühjahr 1955. Herr Direktor Vielmetter sagte damals in seiner Ansprache: ... und so möchte ich wünschen und hoffen, daß sich die Kinder unserer Werksangehörigen wohlfühlen und erholen mögen. Es wäre dies der schönste Dank für meine Schwester, die mit vieler Mühe und Liebe dieses Heim geschaffen hat.“

Ein feines Lächeln huschte über seine Züge, als Purzel fortfuhr: „Wir alle können wohl bestätigen, daß dieser Wunsch in Erfüllung gegangen ist. Die Kinder, die hier waren und sind, erholen sich gut, viele von ihnen haben das sehr nötig und sie fühlen sich sehr wohl hier. Erwähnenswert wäre noch, daß damals bis nach Ostern, zur Freude der Kinder, viel Schnee fiel. Bei herrlicher Märzsonne machte gleich der erste Transport einen Ausflug auf unseren Feldberg. Im Sommer gab es viel Regen, doch das tat der Freude am Aufenthalt keinen Abbruch. Eine kleine Panne gab es auch: Infolge des Regens entstand im Waschraum eine Überschwemmung, und es mußten Notstege gelegt werden. Die Kinder empfanden das als besonders lustig.“ Hier verbeugte sich Purzel wieder und setzte sich.

## 1956

Sofort erhob sich Zwerg Knuppel. Er setzte sich eine Brille auf, nahm dann ein vor ihm liegendes Glastafelchen und nickte kurz nach einem Blick in seine Aufzeichnungen.

„Im nächsten Jahr ereignete sich allerhand. Jedes der 7 Werke schickte Geräte für die Spielwiese. Ein Karussell, das sogar auf Kugellagern läuft, eine Rutschbahn, zwei Wippen, Pendelschaukel für die Kleinsten, Torschaukel für die Größeren, Federballspiele und vieles andere. Leider kamen diese schönen Dinge in diesem Jahr nicht so recht zur Geltung, denn auch dieser Sommer war verregnet. Dagegen wurden die neuerschaffenen Lodenmäntel, Pelinerin und Gummistiefel viel benutzt. Der starke Regen erzeugte einen Wasserhochstand, so daß die Turbinen im Sägewerk, von dem der Strom bezogen wurde, ausfielen und damit auch die Stromversorgung im Heim in Frage gestellt wurde. Die Kinder machten sich da weniger Sorgen als die Tanten. Aber es ging alles zum Schluß gut aus. In der Küche wurde ein neuer Herd aufgestellt und die Hauptkochstellen auf Propagas eingerichtet. Sämtliche Waschräume sind in diesem Jahr gekachelt worden. Mehr weiß ich nicht an Besonderem zu berichten.“

## 1957

Auf einen Wink Schatzhausers erhob sich Zwerg Zipfel. „Das nächste Jahr brachte einen sehr heißen Sommer. Da erwies sich die neu aufgestellte Liegehalle für 45 Ruheplätze als sehr nützlich. Selbst bei der großen Hitze war es hier angenehm. Infolge der anhaltenden Dürre trat Wassermangel ein, da das Heim seinen Wasserbedarf aus einer eigenen Quelle deckte. Mit Humor, gutem Willen und einem bissel Mehrarbeit wurden die Tanten schnell Herr der Lage. Eine Plage waren in diesem Jahr auch die Mücken und Fliegen, aber kein Kind wurde von dem Ungeziefer aufgefressen. Dagegen erlebten die Kinder in dem das Heim umgebenden Tannenwald zum erstenmal in ihrem Leben die Blütezeit. Ich würde unseren Professor Weißbart bitten, ein paar Worte zu diesem Phänomen zu sagen.“ Er grüßte zu Zwerg Weißbart hin und setzte sich. Ein wenig geschmei-



chelt erhob sich Prof. Zwerg Weißbart, räusperte sich wohlgefällig und begann: „Wer kennt nicht die schönen Verse, die Ganghofer, dieser waldbundene Dichter, geschrieben hat?

„Es fiel ein Leuchten in die Welt,  
Ein feines schönes Glänzen.  
Und sieh, der Wald, von Saft  
geschwellt,

Will bräutlich sich bekränzen.  
Es liegt die blühende Natur  
In rotem Traum versunken –  
Mein Herz, der Wald, die weite Flur  
Ist roter Schönheit trunken!“

Je nach der Lage der Tannenwälder und je nach Ablauf der Naturzeiten blühen die Tannen alle 3, 5 oder 7 Jahre. Das heißt, Tannenblüte ist in jedem Jahr, aber nur in sehr beschränktem Umfange. Der sogenannte Waldrausch, diese verschwenderische Überblüte eines 100jährigen Waldes, tritt nur in den angegebenen Zeiträumen auf. Dann aber ist überall im Walde ein feines Schneien von winzigen, lichtgelben Flocken, die entstehen, wenn die roten Fruchtzapfen sich entfaltelt haben und die abgewelkten Blütenhüllen durch den Wind abgeblasen werden. Sie haben ihre Pflicht erfüllt, haben die sprossenden Keimlinge wider den Frost der Hochlandsnächte behütet. Jetzt, da die Sonne ihnen alle weitere Mühe abnimmt, lassen sie sich von jedem Windhauch entfernen, um irgendwo zur Erde zu finden und vermodernd sich umzuformen in neue Lebensnahrung für die Tannen. Der Anblick der wie Flämmchen aussehenden Fruchtzapfen und der Blütenblätterschnee ist von so einmaliger Schönheit, daß Stadtkinder, die dieses Phänomen zum erstenmal sehen, es anstaunen und vor Ehrfurcht für dieses Naturgeschehen glänzende Augen bekommen, wie beim ersten Anblick des Christbaumes. Man könnte natürlich noch viel darüber sagen, aber ich glaube, daß wir es in diesem Rahmen genug sein lassen sollten.“ Er strich sich seinen schönen weißen Bart und setzte sich.

## 1958

Es sprach nun Zwerg Knirps. „In meine Berichterstattung fällt die Feier des 1000. Kindes, das im Kinderheim zur Kur war. Zu diesem Punkt bitte ich den Kollegen

Zwerg Rotbart Stellung zu nehmen, da er von seiner sonstigen Tätigkeit her bestens für diese Sozialangelegenheit prädestiniert ist. Ich werde dann im Anschluß noch einige allgemeine Nachrichten geben.“



Zwerg Rotbart nahm einige von den vor ihm liegenden Glaspföthen auf und führte das Folgende aus: „Kindern eine Überraschung zu bereiten, ist immer eine besondere Freude. Schaut man dann in die glücklich strahlenden Augen eines Buben oder Mädchens, so spiegelt es sich im eigenen Herzen wieder. Die kleine Marianne, das Glückskind aus München, war so überrascht, daß es vor Staunen die Hände faltete. Es war ihr in einem besonderen Zimmer Unterwäsche, ein Dirndkleid, Schuhe und Strümpfe auf einem Tisch aufgebaut worden. Ganz schnell hatte sie diese schönen Sachen angezogen und marschierte durch die „goldene Brücke“ in den Festsaal. Lustige Märchenaufführungen und Tanzspiele verschönten die Feier. Und dann gab es eine riesige Torte und Getränke. Die Stimmung war nach Kinderart ausgelassen und fröhlich. Selbst die Tanten und die Gäste, unter ihnen Herr Dr. Will, der Kinderarzt, wurden von dieser Heiterkeit angesteckt. Noch lange danach sprach man immer wieder von dieser Feststunde.“ Zwerg Rotbart setzte sich.

## 1959

Zwerg Knirps fügte hinzu: „Im Jahre 1959 gab es schwere Gewitter. Ein Blitzschlag ins benachbarte Sägewerk verursachte einen längeren Stromausfall. Selbst das Telefon war für drei Tage unterbrochen. Anfang des Jahres war im Nebenhaus die alte Tenne zu einem Spielsaal ausgebaut und von der Tante Gretel mit schönen Wandmalereien versehen worden. Alle Sehnsüchte der Kinder waren dargestellt. Indianerkinder spielen vor ihrem Zelt, Lappen fahren durch die endlosen Schneefelder in einem Rentierschlitten, Pferdehirten sitzen am Lagerfeuer und singen zur Gitarre ihre Lieder, ein Eisbär schwimmt mit sichtlichem Wohlbehagen, ein Taucher macht Jagd auf Tiefseefische – ja selbst ein Marsmensch und ein Welt-raumflieger fehlen nicht. Als Gegenstück dazu: Kinderdrachen, Hubschrauber, Verkehrsflugzeug – und manches andere.“

## 1960

Zwerg Flim kam als nächster daran. „Zwei Ereignisse gaben dem Jahre einen besonderen Akzent“, so sagte er. „Im Sommer erlebten wir ein Erdbeben. Von Basel herkommen waren im Heim ganz deutlich zwei Erdstöße zu verspüren. Die Kinder haben davon nichts bemerkt. Sie schliefen tief und fest. Im Herbst wurde das Kinderheim direkt auf das Stromnetz des Badenwerkes geschaltet. Das wäre so das Wichtigste.“ Alles schaute auf und war erstaunt über die Kürze seines Berichtes. Er aber schmunzelte nur, strich sich den langen Bart und setzte sich.

## 1961

Als nächster nahm Zwerg Indlo das Wort. Er war ein Experte in der Forschung der Indianerstämme und hatte ein dickes Buch über den Apachenhäuptling „Schwarze Schlange“ geschrieben. Wie so die Gelehrten sind, hatte er gar kein Verständnis für einen ausführlichen Bericht mit vielem Wissen aus seinen Studien. Er sprach so, als ob seine Gedanken weit weg auf einem Kriegspfad im wilden Westen waren. „Onkel Peter, ein Freund der Kinder im Heim und ein glänzender Märchen-erzähler, baute mit den Buben und Mädeln und für sie ein Indianer-Zelt Dorf. Es fehlten nicht die Strohdächer, ein starker Zaun, der Marterpfahl und das Lagerfeuer. Ein großes Indianerfreudenfest wurde zur Einweihung gefeiert. Höhepunkte waren der Tanz um den Marterpfahl und das Verzehren riesiger Mengen von Würstchen, die am Lagerfeuer gegrillt waren. Das Ganze ist in einem Kurzfilm für das Archiv des Kinderheims festgehalten worden.“ Schon setzte er sich wieder, ein wenig unwillig darüber, daß er aus seinen Gedanken gerissen war.

## 1962

Man merkte es ihm richtig an, dem Zwerg Pumpel, daß er darauf brannte, seine Ausführungen zum besten zu geben. Lang und breit sprach er von den Schneefällen



und den herrlichen Schneewanderungen der Kinder auf den Feldberg. Ein besonderes Lob zollte er den beiden Studentinnen, die in diesem Sommer im Kinderheim im Einsatz waren. Die junge blonde Schwedin hatte sich schnell die Kinderherzen erobert. Kurz bevor sie wieder abreisen mußte, kam eine Osterreicherin zur Ablösung. Die hatte nun alle guten Eigenschaften, die ein Kinderherz erfreuen. Der Charme, das fröhliche Wesen und ihre Kochkünste hatten es den Kindern angetan. Sie machte viele Ausflüge mit den Kindern und brachte immer etwas Gutes mit. Eine Menge Waldbeeren und vor allen Dingen Pilze. Steinpilze von zwei bis drei Pfund. Es war aber auch ein tolles Beeren- und Pilzjahr. Wohlgefällig setzte er sich.



### 1963

Zwerg **Pünktchen** trug ein enges Wams und Reitstiefelchen. Man konnte gleich ahnen, daß er vom Reiten sprechen wird. Lebhaft begann er. „Ein sehr heißer Sommer! Viele Ausflüge ins Schwimmbad! Das größte Vergnügen aber bereitete den Kindern die Wanderung zum Bärental. Hier befindet sich ein mehr als 250 Jahre alter Schwarzwaldhof, der Berghof Behabühl oder kurz von Jung und Alt der Ponyhof genannt. Das ist das ersehnte Ziel der Ausflüge. Etwa 30 Shetlandponys lassen das Herz nicht nur jeden Reiters sondern auch vor allen Dingen der Kinder höher schlagen. Das Heim hat schon im Jahre 1957 enge Freundschaft mit dem Ponyhof geschlossen, und es ist zur Tradition geworden, daß bei einem Besuch alle Kinder einmal reiten dürfen. Das ist ein Erlebnis, das sämtliche Buben und Mädchen begeistert. Es ist schon etwas wahres dran an dem alten Reiter-  
 spruch:

„Das Paradies dieser Erde  
 Liegt auf dem Rücken der Pferde.“

Er hob die kleine Hand, und es sah so aus, als ob ein Herrenreiter mit dem Knauf seiner Reitgerte grüßt.



### 1964

Als letzter in der Runde verbeugte sich jetzt Zwerg **Schnurzel**. Er hub an: „Wetter und Unwetter, Regen und Schnee, Hitze

und Kälte sind Faktoren, die tief in das Naturgeschehen eingreifen. Was Wunder also, daß sich ein milder, kurzer Winter im Wasserhaushalt des Gebirges auswirkt. So kam es, daß die Quelle, aus der Trink- und Spülwasser für das Heim entnommen wird, im ersten Frühjahr fast versiegte. Damit war es mit einem Schlage aus mit dem Kurbetrieb. Kurzfristig mußten alle Transporte abgesagt werden. Erst nach Wochen konnte, stark vermindert, notdürftig unter Zuhilfenahme eines Wassertankwagens für Spül- und Waschwasser das Heim wieder geöffnet werden. Bis zum Sommer hatte sich dann der Wasserzulauf wieder normalisiert. Uns Zwergen, die wir das Heim lieben, hat es sehr leid getan, daß viele Kinderherzen im Frühjahr enttäuscht wurden. Es wird nun dank der großzügigen Unterstützung der Direktion der Knorr-Bremse systematisch nach und nach die Quelle neu gefaßt und ausgebaut werden.“ Damit war der letzte Bericht gegeben.

Wieder ertönte der Schlag des Hämmerchens und **Schatzhauser**, der Präsident, sprach abschließend:

„Zwerge meines Reiches, wir haben die Berichte nun gehört. Manches ist vergessen worden. Vor allen Dingen, daß es im Heim ein „Zwergenzimmer“ gibt. Das bedeutet für uns, daß uns die Menschen im Heim wohlwollen, und darum sollten wir beschließen, daß wir weiter wie bisher treu zu den Heimbewohnern stehen. Erhebt sich Widerspruch? Nein, dann gilt mein Antrag als angenommen. Und noch etwas. Die Heimleiterin und alle Tanten,

besonders auch Herr Dr. Beisenherz, haben es verdient, daß wir sie für ihre aufopfernde Tätigkeit und für ihre Treue zum Heim durch Erheben von den Plätzen ehren.“ Es war rührend und lustig zugleich anzusehen, wie schnell die kleinen Wichte aufstanden und mit den vor ihnen liegenden Gastäfelchen klapperten. Schatzhauser klopfte wieder auf den Sandsteinwürfel, aber ich hörte das Klängen nicht mehr, denn ich war aufgewacht. Vom Kirchturm schlug es zwölfmal – Mitternacht...  
 War es Wirklichkeit gewesen oder ein Traum? Ich möchte sagen: beides – aber wunderschön!

