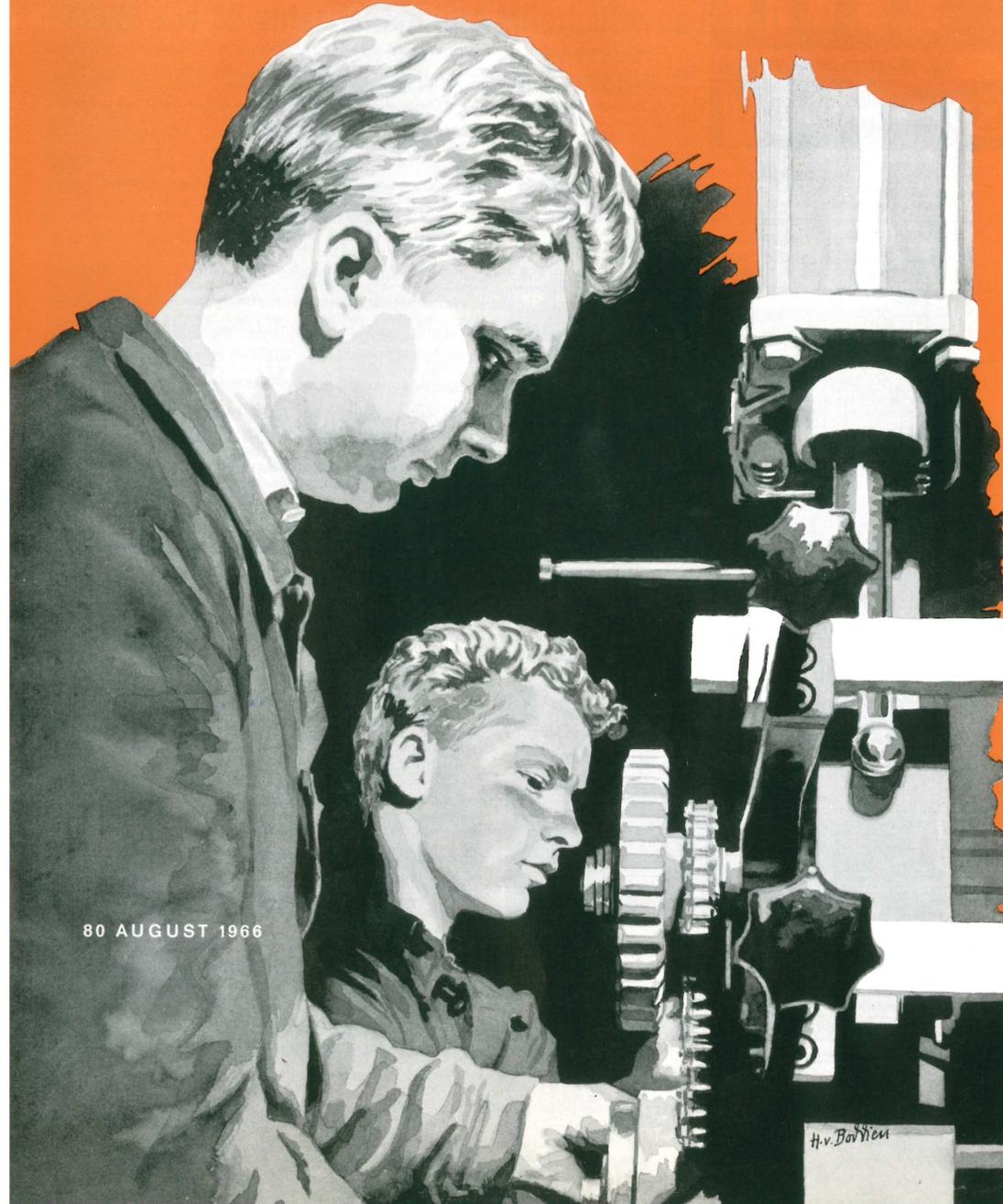


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



80 AUGUST 1966

WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



HERAUSGEBER:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
München 13, Moosacher Straße 90

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

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

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

Artikel ohne Namentangabe: Stapf, München

80 AUGUST 1966

Unser Titelbild wurde nach einem Foto aus der Werkzeitschrift „Der Freudenberg“ gezeichnet.

Wie weit sind unsere beiden größten Konzernwerke mit „Hollerith“? 3

Die Eröffnung der jüngsten U-Bahn-Strecke in Oslo 5

KNORR-Ereignisse der letzten Zeit 6

Frauen erobern sich Männerberufe 7

Landesbischof Prof. Dr. Heidland besuchte MWM 9

Dolmetscher wollen Industriewirtschaftspraxis sehen 10

Für Unfallvorsorge ist niemand von Verantwortung frei 10

Arbeitsweise und Einsatzmöglichkeiten der Maschinen von Hasse & Wrede 11

Jugendpokaltournee der Süddeutschen Bremsen AG. 14

Unsere Jubilare 15

Carlo Schmid besuchte MWM 15

Zur Unterhaltung 16

Wer eine neue Stellung in einem fremden Betrieb antritt, der wird im allgemeinen – so er nicht schrecklich selbstbewußt, geistig zurückgeblieben oder ganz phantasielos ist – von recht gemischten Gefühlen bewegt. Das ist kein Wunder, denn die Vorgesetzten, Kollegen und die Verhältnisse am Arbeitsplatz sind unbekannte Größen.

Man fühlt sich als Neuer in die Mitte einer Zirkusarena versetzt und würde sich gar nicht zu sehr wundern, wenn plötzlich hinter dem Vorhang ein Personalchef mit Löwenmähne hervorstürzte und einen packte. Nicht der Personalchef, mit dem man sich gerade lächelnd, aber innerlich sehr auf der Hut – weil Personalchefs, man weiß es ja, einem durch Fangfragen ein Bein stellen können! – sondern ein zweiter, der sich noch irgendwo verborgen hält. Doch es passiert nichts Schreckliches. Auch Personalchefs sind ja Menschen. Sie haben nur bedauerlicherweise im Laufe vieler Dienstjahre so schlechte Erfahrungen machen müssen, daß man sich direkt wundert, weshalb ihnen keine Raubtierzähne und -krallen gewachsen sind . . .

Nach dem Einstellungsgespräch beim Personalchef verläßt der Neue mehr oder weniger transpirierend, aber innerlich frohlockend den Mann, der viel zu genau weiß, was man verdient. Nun schüttelt man zahllose Hände und hofft, daß sich die eigene Hand nicht zu feucht anfühle. Man lächelt und lächelt und hofft, daß dieses Lächeln halbwegs natürlich ausfalle . . . Anfangs scheinen einem die Gesichter der künftigen Arbeitskameraden aus einem einzigen Riesengesicht mit monströsen Insektenaugen zu bestehen. Man wähnt sich von diesem stechenden Blick verfolgt, bis er die ausgerechnet heute rutschende Socke, die schlecht rasierte Stelle am Kinn oder den Tintenfleck am kleinen Finger ausgemacht hat. Selbstverständlich sind das blöde Einbildungen, aber was wäre schon der Mensch ohne seine Einbildungen! Höchstens eine Molluske. Außerdem weiß man, was Einbildungen vermögen! Schließlich haben sie keinen Geringeren als Don Quichote veranlaßt, seine unsterbliche Attacke gegen die Windmühlenflügel zu reiten.

Während für den Neuen am ersten Tage die Gesichter der künftigen Kollegen zu einem Massengesicht verschwimmen, so lösen sie sich am zweiten Tage in Einzelgesichter auf. Am dritten findet dann der Neue, daß die schwarze Brille zu Herrn Huber, die Himmelfahrtsnase zu Fräulein Moorig und das fleischige Doppelkinn zu Frau Bachmann gehören. Und nun fallen endgültig die letzten Schleier und Schranken: denn zu Herrn Huber gehören nämlich auch ein paar Hände, die einem Zigaretten anbieten, zu Fräulein Moorig gehört ein Figürchen, das in der rauhen Arbeitswelt an eine junge Birke im Frühling erinnert, und zu Frau Bachmann gehört eine voluminöse Kaffeekanne, aus der sie großzügig auch an andere auschenkt, wenn diese nur geduldig ihren Erzählungen von der vielköpfigen Bachmannschen Familie lauschen . . .

Jetzt wird's unserem Freund irgendwie warm um's Herz. Er faßt in die Brieftasche und blättert die Fotos seiner Lieben auf den Tisch. Nun ist er zwar noch immer der Neue – und wird es auch so lange bleiben, bis ein anderer Neuer kommt –, aber er ist doch kein Fremdling mehr, kein Zugvogel. Er ist angekommen, man hat ihn aufgenommen, er darf wieder Mensch unter Menschen sein. (Herz, was willst du mehr!)

WIE WEIT SIND UNSERE BEIDEN GRÖSSTEN KONZERNWERKE MIT „Hollerith“

MWM und SB unterrichten ihre Mitarbeiter und die Tagespresse

In der Umgangssprache heißt es immer noch „Hollerith“, obgleich sich diese Grundstufe Lochkartenmaschineller Datenverarbeitung längst zur EDV, der elektronischen Datenverarbeitung, geradezu sprunghaft technisch weiterentwickelt hat.

Ein besonderer Anlaß in der Nutzung dieses Entwicklungsstands durch die Motoren-Werke Mannheim AG. bot die Möglichkeit – werbewirksam für das Unternehmen und seine Erzeugnisse – Vertreter der großen Wirtschafts- und Tagespresse zu einem Informationsgespräch – verbunden mit einem Betriebsrundgang – zu empfangen: der Einsatz der EDV-Anlage IBM 360/30 bei MWM. Aktuell insofern, als es die erste in der Wirtschaftspraxis arbeitende Anlage in Mannheim, die erste in einer Motorenfabrik und eine der noch wenigen in der Bundesrepublik ist. Für MWM kommt hinzu, daß die organische und methodische Fortführung der Nutzungskonzeption maschineller Datenerstellung und -auswertung (nach dem reinen – hollerithischen – Lochkartenverfahren und dann der bekannten Entwicklungsstufe IBM-Anlage 1401) durch die „dritte Computergeneration“ IBM 360 genau in die „Halbzeit“ des Einführungszeitraums von etwa 6 Jahren fällt, nachdem der Vorstand 1963 „grünes Licht“ für die langfristige Einführung der integrierten elektronischen Datenverarbeitung gegeben hatte.

In seinen Grußworten an die Journalisten sagte MWM-Vorstandsmitglied Direktor Kux, Wirtschaftsführung sei nur langfristig denkbar und immer im gleichen Rhythmus mit dem Fortschritt der uns berührenden Erscheinungsformen technischen Fortschritts. Dazu gehöre auch die EDV als dienliches, nutzbares Werkzeug. Man sei sich des Risikos, auf ein völlig neuartiges Organisationsmittel umzuschalten und beträchtlich darin zu investieren, gewiß bewußt gewesen, genauso aber auch der Chancen, zur optimalen Führungsinformation im Zuge der Ausweitung von Erzeugnisausbringung und Absatz gelangen zu können.

Grundlegend umdenken

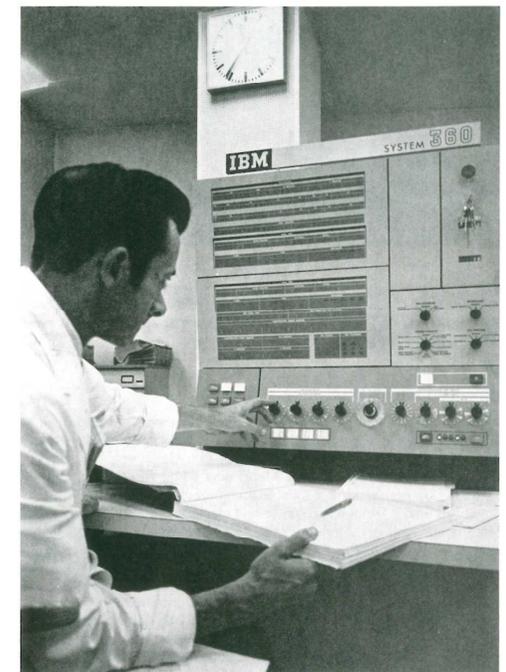
Der Leiter unserer Organisation, Herr Gerhard Wacke, führte aus, der Einsatz einer modernen EDV-Anlage, deren Modell 30 in seiner Struktur, Größenordnung und Kapazität genau auf die Anforderungen von MWM zugeschnitten sei, verändere grundlegend die Organisation. Die bisherige Form war im wesentlichen „punktuell“ und „dezentral“, wurde vom Gesichtspunkt des einzelnen Arbeitsplatzes bzw. der einzelnen Abteilung her gesehen und auch so durchgeführt. Jetzt tritt an deren Stelle der „integrierte“ Ablauf mit einer „zentralen“ Verarbeitung und Speicherung aller Daten. Das bedingt für alle Unterlagen und Abläufe eine systematische Ordnung. Sie müssen eindeutig, richtig und vollständig sein. Um sie wirtschaftlich verarbeiten zu können, muß eine bestimmte *Datensystematik* eingeführt werden. Erzeugnisse, Materialien, Maschinen, auch die „Datenträger“ z. B. Stücklisten, Preisbücher, Arbeitspläne, Kundenaufträge, Bestellungen, Kunden- und Lieferantennamen erfordern die Identifizierung durch sinnvolle Nummernreihen-Systematik. Das Speichern der Daten hat nach genaueren Regeln zu erfolgen. Jedes Kennzeichen wird nur einmal – beim Erstauftreten – aufgezeichnet, im Rechenzentrum zentral gespeichert, dann „integriert“, d. h. für alle erforderlichen Auswertungen, Aussagen und „simultan“ (d. h. immer wieder) durch Programmierungen genützt. Die umzustellenden Teilgebiete werden zu einem wirtschaftlichen Ganzen zusammengefaßt.

Langfristige Planung

Alle diese Voraussetzungen, die z. B. mit dem technischen Zeichnungsnummernsystem vor rund einem Jahrzehnt ihren Anfang hatten,

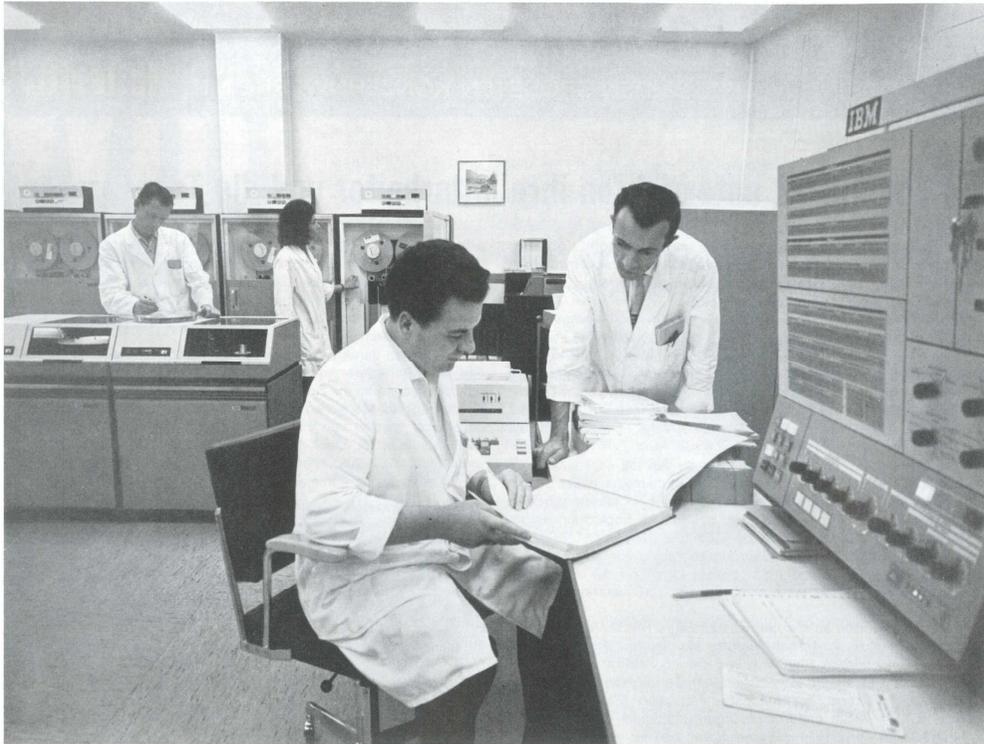
erfordern langfristige, sehr umfangreiche Planungsarbeiten. Die Organisation ist konsequent diesen Weg gegangen. Der „Integrierte Verfahrensvorschlag“ von 1962/1963 gilt in seiner Konzeption noch heute und wird, nachdem schon viele Einzelvoraussetzungen verwirklicht worden sind, organisch und methodisch zur Integration der elektronischen Datenverarbeitung führen.

Wir verstehen darunter die „verzahnte Bearbeitung aller technischen und wirtschaftlichen Aufgaben, von der Konstruktion über das Produktionsprogramm bis zur Bilanz“. Hierzu gehört auch die wesentliche Entlastung der Menschen von routinegemäßen Massenarbeiten. Sie sollen frei werden von manueller Bewältigung der Belegstapel und Zeit gewinnen für Denk- und Kontrollarbeit. Informationen für die planenden und schöpferischen Aufgaben in allen Stufen der Unternehmenshierarchie kommen hinzu.



Steuerpult der IBM 360

Es sei unrichtig, sofort Wunder zu erwarten; aber in der „Halbzeit“ des Einführungszeitraums gehe es um die Frage, ob der Weg richtig sei und stufenweise zu dem weitgesteckten Ziel führe. MWM habe heute schon EDV-Erfahrungen gesammelt. Der Kurs bis zur umfassenden Nutzung der EDV zeichne sich als richtig ab. Herr Wacke erläuterte dann durch Schaubilder und spezifische Ausführungen die bei MWM zu bewältigenden Arbeitsabläufe. Da es zu



Die EDV-Zentrale bei MWM

weit führen würde, sie im knappen Rahmen dieses Artikels alle zu nennen, erhielten wir eine Zusage – von dieser Seite, im nächsten Heft näher auf alle angeschnittenen Fragen einzugehen –, und zwar vom Standpunkt des gesamten Konzerns aus.

Nur mit EDV zu schaffen

Wir müssen im wachsenden Trend des Arbeitsvolumens die elektronische Technik nützen. Es geht dabei nicht allein um die gewaltige Pensumserledigung, um das Schnellere, das Genauere, das Umfassendere, sondern auch um das Mehr, was damit zu schaffen ist, wie es unser Unternehmen zur Existenzbehauptung braucht: die Produktionsprogramme kundenbezogener und marktrichtiger zu erstellen, die Materialien nach Art, Menge, Preis und Bedarfszeitpunkt genauer als bisher zu disponieren, die Fertigungsauslastung noch präziser zu überwachen, Kundenwünsche leichter erfüllen zu können, vor allem auch hinsichtlich des Liefertermins. Die komplizierte technische Beratung kann ausgebaut werden: Einmal programmiert, erledigt die Maschine in Minuten, wozu Fachingenieure auf dem Gebiet technisch-wissenschaftlicher Berechnungen früher Tage und oft Wochen brauchten. Wichtige Konstruktionselemente wie Kurbelwellen, Nockenwellen, Ein- und Auslaßkanäle werden „gestalterisch“ durch die großen, fast unbegrenzten Möglichkeiten der Maschine berechnet. Dipl.-Ing. Kattentiedt führte dies den Journalisten bei der Besichtigung der EDV-Anlage vor, und auch EDV-Leiter Roesinger zeigte hier geschlossene Arbeitsabläufe. Dipl.-Ing. Keiper zeigte, wie die EDV bei Wirtschaftlichkeitserwägungen im Zusammenhang mit neu- oder weiterentwickelten Typen schnelle und umfassende Dokumentation mit Kombinationsmöglichkeiten aus vorhandenen Bauelementen liefert.

Die menschliche Seite

Die Konfrontierung von Technik und Mensch ist so alt wie der Fortschritt technischer Entwicklung überhaupt. Auch hier wird ein Funktionswandel unumgänglich eintreten. In einigen Abteilungen werde dies sicherlich auch zu „menschlichen Schwierigkeiten“ führen, wenn „einerseits liebgeordnete Arbeitsmethoden fortfallen und zum anderen Bedenken aufkommen könnten, den Arbeitsplatz zu verlieren“. Herr Wacke betonte, es bestehe kein Anlaß, wegen der EDV um die Existenz zu bangen. Man müsse aber Ja zum unaufhaltsamen Fortschritt sagen, an sich arbeiten, um auch andersartige Tätigkeit als das gleichförmig Gewohnte bewältigen zu können.

„In der Maschine sehen wir nur den tüchtigen Roboter, die Ideen zu seinem Einsatz müssen und werden immer nur vom Menschen kommen, der auch beim Wirken der EDV Mittelpunkt des Geschehens bleibt. Es bedarf der ganzen Einsicht und des guten Willens der Fachabteilungen und der in ihnen Tätigen, die bisherigen Arbeiten und die großen Vorbereitungen für die EDV gleichzeitig zu bewältigen und dann später nach der neuen Methode zu arbeiten. Um dies zu erreichen, hat die Organisation alle Aufgaben und die ganze Fabrik in sogenannte „EDV-Arbeitskreise“ gegliedert mit jeweils zwei Verantwortlichen, dem Abteilungsleiter oder Abteilungsleiter auf der funktionalen und dem zuständigen „Systemanalytiker“ auf der organisatorischen Seite. Zur Seite stehen ihnen besonders benannte Personen aus den einzelnen Abteilungen.“

So gehe MWM in die weitere Stufe der EDV-Aera. Man wisse, daß Elektronik kein Allheilmittel sei, sondern Werkzeug und Dienstleistungsorgan. Der Einsatz einer modernen EDV-Anlage aber bringe uns dem Ziel näher, für das vielfältige Betriebsgeschehen die jeweils wirtschaftliche Bestform, das optimale Verhalten, zu erkennen. Das ist für uns der Endpunkt erreichbarer Organisationsbemühungen.

JHB

In ähnlicher Weise konnten sich auch

die Mitarbeiter der Knorr-Bremse und der Südd. Bremsen AG

über den Stand der Elektronischen Datenverarbeitung informieren. Hier begrüßte SB-Vorstandsmitglied Dr. v. Bandemer die zahlreichen Zuhörer. Es gelte, einem großen Kreis der Angestellten „die Angst vor dem Unbekannten“ zu nehmen, ihre Sorge, mit neuen Arbeitsabläufen fertig werden zu müssen. Man kenne selbstverständlich die Schwierigkeiten und Probleme, die die Umstellung einer Organisation mit sich bringt, die sich über Jahre hindurch bewährt hat. Ein großes Unbehagen, Unsicherheit und Unbequemlichkeit für viele Mitarbeiter in den betreffenden Abteilungen würden in der ersten Zeit nicht ausbleiben. Andererseits aber entlaste der Computer den Angestellten von der Routinearbeit, er mache seinen Kopf frei für schöpferische Aufgaben. – Für die Unternehmensleitung schließlich sei die Elektronische Datenverarbeitung eine Notwendigkeit: wer sich ihrer klug und geschickt bedient, spart Zeit und Geld und ist somit der Konkurrenz überlegen.

Herr Dir. Dr. v. Bandemer richtete sodann an die Anwesenden einen Appell zur aktiven Mitarbeit an der Einführung der EDV in den Münchner Konzernwerken. Denn Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz dieser neuen Organisation sei eine einwandfreie Zusammenarbeit zwischen den Sachbearbeitern der verschiedenen Abteilungen des Unternehmens und den Fachleuten für die Datenverarbeitung. Nicht zuletzt sei die Elektronik genau so viel wert, als die Menschen aus ihr machen; es wäre töricht, das Hilfsmittel, das ihnen Wissenschaft und Technik zur Verfügung stellt, nicht zu nützen. Sodann folgte von Herrn D. Englisch eine allgemeine Einführung in die Technik der elektronischen Datenverarbeitung. Nach einem kurzen Rückblick auf die Entwicklung der Bauelemente elektronischer Rechenanlagen wurde, soweit dies in der kurzen Zeit möglich war, etwas näher auf das Prinzip der Datenverarbeitung und der Datenspeicherung eingegangen. Lichtbilder sollten dabei helfen, das Verständnis für die oft etwas abstrakten Dinge zu verbessern. Auch die

kurzgefaßten Erläuterungen, in welcher Ausstattung die neue Datenverarbeitungsanlage IBM 360/30 bei der KB-SB installiert werden soll, stießen bei den Zuhörern auf Interesse.

Kernstück der Vortragsreihe waren an diesem Nachmittag die Ausführungen von Herrn G. Wacke. Das Thema „Übersicht über die Aufgaben, die bei der Knorr-Bremse und der Süddeutschen Bremsen AG mit der elektronischen Datenverarbeitung durchgeführt werden sollen und die hierzu erforderlichen Voraussetzungen“ deckte sich zum großen Teil mit den bereits besprochenen Abhandlungen anläßlich der Pressekonferenz in den Motoren-Werken Mannheim AG, so daß an dieser Stelle nicht näher darauf eingegangen werden muß.

Den Abschluß bildete ein Überblick über den Systemablauf einer „Integrierten Auftragsdisposition“, wie sie am Anfang des nächsten Jahres auf der EDV-Anlage IBM 360/30 begonnen werden soll. Referent war Herr Hans W. Kalinka (Systemplanung). Sie umfaßt Auftragsbestandsführung, Bedarfsermittlung, Stücklistenauflösung, Bestellrechnung, Lagerbestandsführung, Einkaufsbestellung, Werksauftragsauschreibung, Kapazitätsrechnung, Terminüberwachung, Lohnzeit- und Kostenermittlung. Darüber hinaus sind weitere Abläufe wie Gehalts- und Lohnabrechnung, Verkaufstatistik, Leistungsstatistiken usw. geplant.

Etwas erschöpft, doch ohne Zweifel um einiges klüger als zuvor, verließen die Bremser schließlich den Vortragssaal. Vielleicht mochte es diesen oder jenen betäubt haben, daß er die schwierige Materie nicht sogleich „packen“ konnte – doch auch hier wußten die Veranstalter Trost und Rat: alle drei Vorträge wurden wenig später als Manuskripte den Interessenten zugestellt. Und sollten sich ernsthafte Leser ebenfalls in dieser Richtung weiterbilden wollen, so mögen sie getrost die Abteilung Organisation, App. 418, anrufen, und dort bei Frl. Roßmann um den einschlägigen Lesestoff ersuchen.

**Unterirdisch
fährt sich's besser!**

ZUR ERÖFFNUNG
DER JUNGSTEN U-BAHNSTRECKE
IN OSLO

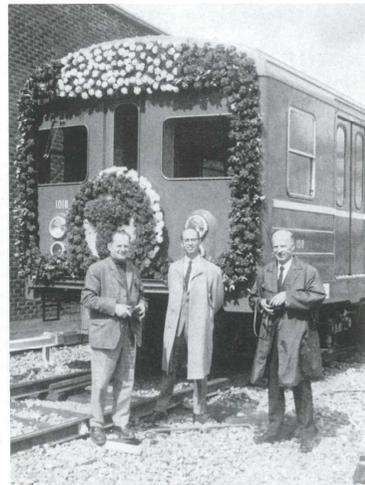
Ein modernes Ärgernis der Berufstätigen in unserem motorisierten Zeitalter ist der Großstadtverkehr. Verstopfte Straßen zu den Stoßzeiten führen zu Verkehrsstauungen, die dem, der auf die Benutzung eines Fahrzeugs angewiesen ist, kostbare Freizeitstunden abverlangen. Spät, doch nicht zu spät, geht man allerorten an den Bau moderner U-Bahnen; man geht in den Untergrund, um endlich zu bahnen, was schon lange genug geplant worden ist. Was Berlin seit 50 Jahren besitzt, soll München nun endlich auch erhalten ...

Mehrere Nasenlängen voraus dabei ist uns Oslo. Hier wurde am 22. 5. 1966 die 39. U-Bahn der Welt in Betrieb genommen. Norwegens Hauptstadt ist damit die kleinste Stadt der Welt (490 000 Einwohner), die sich einer solchen Attraktion erfreuen darf.

Als König Olaf V. die ersten 10,2 km für den Verkehr freigab, waren die Osloer überglücklich. Sie hatten lange genug auf dieses Ereignis warten müssen, denn Vorbereitung, Planung und schließlich der Bau dieser Strecke nahmen volle 12 Jahre in Anspruch, was Fachleute allgemein jedoch als „typische Entwicklung“ ansehen, obgleich ein Teil der 10,2 km langen Strecke auf Gleisen betrieben wird, die vorher von der Straßenbahn befahren wurden. Nun hofft man zuversichtlich auf weitere 20 km U-Bahnstrecke bis 1967. Drei Linien sollen dann für einen wirklichen Stadtschnellverkehr sorgen.



König Olaf V. bei der Einweihung der neuen U-Bahn



... mit Herren von der Tunnelbahn Oslo und AEG Berlin

Die U-Bahn Oslo ist mit einer KNORR-Druckluftbremsanlage ausgerüstet, die besonders für die Zusammenarbeit mit der elektrischen Bremse entwickelt wurde. Hierbei handelt es sich um eine fremd-erregte Widerstandsbremse von der AEG Berlin. Mit der Druckluftbremse wird für das beladene Fahrzeug aus einer Geschwindigkeit von 60 km/h eine Bremsverzögerung von 1 m/sec² erzielt. So freut sich neben den Osloer Bürgern auch die Knorr-Bremse über die U-Bahn:

Für den ersten Streckenabschnitt werden 38 U-Bahn-Wagen verwendet; insgesamt hat die U-Bahn Oslo bisher 105 U-Bahn-Wagen bestellt, und schon heute plant man auf Jahre voraus den weiteren Ausbau der Strecke, wozu weitere 20 U-Bahn-Wagen benötigt würden. – Im übrigen gehen die Tendenzen bei neuen U-Bahn-Fahrzeugen zur automatischen Zugsteuerung; sie erlaubt theoretisch den Verkehr ohne Zugbedienungspersonal.

Wie bereits erwähnt, wird München nach Berlin und Hamburg als dritte Stadt in Deutschland eine U-Bahn erhalten. Eine Teilstrecke

soll 1971 eröffnet werden, aber bereits 1967 sollen sechs Prototyp-Wagen auf einer etwa 2 km langen Strecke erprobt werden. Auch die Münchener Stadtwerke haben für ihre U-Bahnen KNORR-Druckluft-Bremsausrüstungen gewählt.

Um die rapide Entwicklung im Stadtschnellverkehr zu demonstrieren, sei erwähnt, daß die Stadt Madrid, die vor kurzem 30 Zwei-Wagen-Züge mit KNORR-Bremsanlagen ausgerüstet hatte, soeben die Anschaffung von weiteren 30 Zwei-Wagen-Zügen für die U-Bahn und 26 Zwei-Wagen-Zügen für die Vorortbahn Madrid bewilligt hat. Auch diese Fahrzeuge werden wiederum Knorr-Bremsanlagen erhalten.

Da man weiß, daß auf unserem Erdball für die nächste Zeit der Bau von weiteren 20 U-Bahnen geplant ist, hegt das Münchner Werk aufgrund der guten Erfahrungen, die mit Knorr-Bremsanlagen an U-Bahn-Fahrzeugen gemacht wurden, die berechtigte Hoffnung, daß auch in Zukunft wieder KNORR zum Zuge kommen wird.

Kubath, München

INTERFRIGO

Von Interfrigo wurden 308 KE-Ventile und 308 Vakuum-Bremsausrüstungen für Kühlwagen bestellt, welche zur Zeit von Bombrini Parodi Delfino (Italien) gebaut werden. Die Vakuum-Bremsausrüstung ist notwendig, weil die Wagen mit der Eisenbahnfähre nach England fahren sollen.

TÜRKEI

Die Türkische Staatsbahn (TCDD) hat 1699 KE-Ventile sowie weitere Ausrüstung für verschiedene Wagentypen bestellt. 660 KE-Bremsausrüstungen wurden bereits an die TCDD geliefert, um mehrere tausend HIK-Bremsen, die schon seit vielen Jahren dort in Betrieb sind, zu ergänzen.

DÄNEMARK

Bis Ende April 1965 hatten die fünf Knorrgebremsen dieselhydraulischen Stromlinienzüge der Dänischen Staatsbahn, mit je vier Wagen, eine Gesamtstrecke von 2.550.005 km zurückgelegt, wobei jeder Zug über 250.000 km im Jahr gefahren war.

Auflösung

29. Klee, 31. K.o., 32. RT.
LÄN, 21. Genüß, 26. Neid, 27. Garn, 28. tabu, 11. Mate, 14. Gent, 16. Malaw, 18. Mur, 19. 5. Digitalis, 6. Tübe, 7. Rn, 8. Igel, 9. Ostar, Don, 34. Ute.
Senkrecht: 1. Zweige, 2. eede, 3. Li, 4. Alle, 24. Ren, 25. Elen, 27. Grent, 29. Kant, 30. amie, 17. Emile, 20. Lage, 22. Tag, 23. Ute, leitungs-Zweikreisbremse, 12. ED, 13. et, 15. Waagerecht: 1. Zola, 6. Trio, 10. u. 30. Zwei-

Die sanfte Revolution

FRAUEN EROBERN SICH MÄNNERBERUFE

In der Bundesrepublik leben 31 Millionen Frauen und 28 Millionen Männer. Von diesen 31 Millionen Frauen waren 1965 über 9,8 Millionen erwerbstätig, das sind rund 34% aller Arbeitnehmer. – In zehn Wirtschaftszweigen überwiegen die weiblichen Arbeitskräfte. Aufgeteilt in große Beschäftigungsblocks arbeiten Frauen hauptsächlich in den Büros der Industrie und des Handels, des Bank- und des Versicherungswesens; in häuslichen Diensten aller Art; im Bekleidungs-gewerbe; in der Textilindustrie; in der Gesundheitspflege und im hygienischen Gewerbe; in der Landwirtschaft; im Nahrungs-mittelgewerbe; im Gaststättengewerbe.

Frauen sind im Durchschnitt 12,7 cm kleiner als Männer. Der Frauenkörper besteht zu 35 v. H., der Männerkörper zu 41 v. H. aus Muskeln, wobei Frauenmuskeln verhältnismäßig länger, dünner und in der Faser weniger zahl sind. Die Muskelkraft der Frau beträgt etwa 2/3 von der des Mannes. Die Entwicklungsfähigkeit der Frauenmuskulatur ist begrenzt. Hinsichtlich der reinen Körperkraft bildet sie das „schwächere Geschlecht“. Ihre leichte Ermüdbarkeit bei gewissen Industriearbeiten hat aber noch einen zweiten, wichtigeren Grund: das Frauenblut enthält 30 v. H. weniger rote Blutkörperchen. Der Frauenkörper benötigt also mehr Zeit, um den bei den

körperlichen Arbeiten entstehenden Sauerstoffverbrauch zu ersetzen. Die schnellere Erschöpfung ist gleichzeitig eine der Hauptursachen für die häufigeren Schwächezustände und Ohnmachtsanfälle der Frauen. Ein weiterer Unterschied besteht hinsichtlich der Zahl der Pulsschläge. Das durchschnittlich um 56 Gramm leichtere Frauenherz schlägt 8 Schläge in der Minute mehr als das Männerherz. – Infolge der um 30 v. H. geringeren Zahl an sauerstofftragenden roten Blutkörperchen und der um 20 v. H. geringeren Lungenentwicklung benötigen Frauen größere und längere Ruhepausen während der Arbeit. Trotz der anlagebedingten geringeren Muskelkraft ist der weibliche Körper für das Leben keineswegs schlechter ausgestattet als der des Mannes. Im Gegenteil: mindestens hinsichtlich der biologischen Belastungs- und Anpassungsfähigkeit ist der Frauenkörper bevorzugt, was sich u. a. auch in ihrer längeren Lebensdauer ausdrückt.

Frauen leben in allen Teilen der Welt um etwa 5 Jahre länger als Männer. In den letzten Jahrzehnten wächst dieser Vorsprung bis nahe an 6 Jahre. Frauen halten Entbehrungen besser aus als Männer, u. a. Schlaflosigkeit, Hunger und Kälte. Sie sind weniger schmerzempfindlich und aller Wahrscheinlichkeit nach auch weniger „wehleidig“.

In jedem Wirtschaftszweig und in jedem Betrieb spielt die Frauenarbeit eine mehr oder weniger große Rolle. Seit der Währungsreform war eine ständige Zunahme der Neueinstellungen zu verzeichnen, wobei die Beschäftigung der Frauen verhältnismäßig viel stärker zunahm als die der Männer. So ist die Bedeutung der Frau in der Wirtschaft ständig gewachsen, denn ihr Anteil beträgt heute mehr als ein Drittel aller Beschäftigten. Sie ist zu einer begehrten Arbeitskraft geworden und darüber hinaus zu einer anerkannten, gutbezahlten Arbeitskameradin des Mannes mit 40-Stunden-Woche, Urlaubsanspruch, Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und allen sonstigen sozialen Errungenschaften. – Wie dornenvoll der Weg zu diesem Status, den die berufstätige Frau heute genießt, durch die Jahrhunderte – und hier besonders durch die letzten 150 Jahre – gewesen ist, haben wir für unsere Leser einmal aufgezeichnet.

Die erste literarische Erwähnung der industrietätigen Frau im Abendland ist rund 800 Jahre alt. Hier werden – in Versen – die Zustände einer höfischen Textilfabrik in Nordfrankreich geschildert: Der Dichter, ein fahrender Ritter, findet „lange Arbeitshütten, so ganz nach Sklavenart und -sitte“ vor. In ihnen sticken und weben etwa 300 Frauen für 4 Pfennig Tagelohn, in elenden Kleidern, „mager und bleich“, ohne ausreichende Nahrung ... welch jämmerliches Leben! Und damit waren die Probleme erstmalig erwähnt, die auch noch unsere Zeit beschäftigen: die Frage des Frauenlohns, des Vorgesetzten-problems und die der Arbeitsplatzgestaltung.

Über Jahrhunderte gab es für die Frau im industriellen Erwerbsleben nur wenige Möglichkeiten: sie verdiente ihr Geld als Spinnerin, Näherin oder Stickerin. Der Schwerpunkt der Frauenarbeit allerdings lag im Haushalt. Da im Mittelalter und in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit von einer „Industrie“ keine Rede sein konnte, blieb es ihr überlassen, die Rohprodukte, die die Landwirtschaft lieferte, zu verarbeiten: sie buk Brot, webte die Stoffe für die Kleider, kochte selbst Seife und göß Talglichter ... Erst mit dem Aufkommen der Maschinen und damit der großen Industrien um 1800 wurde die Frau mehr und mehr zur Fabrikarbeiterin; sie löste sich vom Haushalt und nahm aktiv am Erwerbsleben teil – wenn auch als ungelernete, schwächere und damit billige Arbeitskraft.

Es gibt Berichte über das Los arbeitender Frauen in der Frühzeit des Industrialismus zwischen 1800 und 1850, so z. B. über die erbärmlichen Zustände in England, das auch die Grubenarbeit für Frauen kannte, und wo einige Gewerbe die Arbeitszeit bis auf 20



Arbeitende Frauen in der Knorr-Bremse, Berlin (um 1926)

Stunden täglich ausdehnten ... Sie gingen ebenso unruhlich ein in die Geschichte wie die über die Kinderarbeit. Wenn man auch in Deutschland die Arbeit unter Tag für Frauen strikt ablehnte, so bleiben die Anfänge weiblicher Industrietätigkeit bei uns doch ein dunkles Kapitel. Wie so oft, hatten darunter die Kinder am meisten zu leiden. 1849/1850 erschien ein Bericht in den Mitteilungen des statistischen Bureaus in Berlin:

„Traurig und höchst beklagenswert ist das Los der kleinen Kinder aus den niederen Volksklassen, dem sie ausgesetzt sind, wenn die beiden Eltern die Arbeit unter Tag für Frauen strikt ablehnte, so bleiben die Anfänge weiblicher Industrietätigkeit bei uns doch ein dunkles Kapitel. Wie so oft, hatten darunter die Kinder am meisten zu leiden. 1849/1850 erschien ein Bericht in den Mitteilungen des statistischen Bureaus in Berlin: „Traurig und höchst beklagenswert ist das Los der kleinen Kinder aus den niederen Volksklassen, dem sie ausgesetzt sind, wenn die beiden Eltern die Arbeit unter Tag für Frauen strikt ablehnte, so bleiben die Anfänge weiblicher Industrietätigkeit bei uns doch ein dunkles Kapitel. Wie so oft, hatten darunter die Kinder am meisten zu leiden. 1849/1850 erschien ein Bericht in den Mitteilungen des statistischen Bureaus in Berlin: „Traurig und höchst beklagenswert ist das Los der kleinen Kinder aus den niederen Volksklassen, dem sie ausgesetzt sind, wenn die beiden Eltern die Arbeit unter Tag für Frauen strikt ablehnte, so bleiben die Anfänge weiblicher Industrietätigkeit bei uns doch ein dunkles Kapitel. Wie so oft, hatten darunter die Kinder am meisten zu leiden. 1849/1850 erschien ein Bericht in den Mitteilungen des statistischen Bureaus in Berlin:“

DOLMETSCHER WOLLEN INDUSTRIEWIRTSCHAFTSPRAXIS SEHEN

Die Expansion der Wirtschaft geht in alle Sprachgebiete der Welt. Integral verzahnt und verflochten ist die Geschäftsabwicklung der nationalen Wirtschaftsgebiete mit- und untereinander. Fremdsprachenkenntnis schafft dabei wesentliche Vorteile, wenn der Sachkenner zugleich auch der Landessprache seines Verhandlungspartners kundig und auf Übersetzer nicht angewiesen ist.

Die Wirtschaft hat steten Bedarf an sprachlich versierten Sachbearbeitern, sei es in der Fertigung zu Arbeitsanweisungen an Gastarbeiter, sei es in den Exportabteilungen für Schriftverkehr und persönliche Verhandlungen in den Weltsprachen Englisch, Französisch, Spanisch, Portugiesisch, Italienisch und Holländisch, sei es im Kundendienst draußen oder schließlich im Übersetzerbüro, wo Spezial-

kenntnisse auch in slawischen und arabischen Sprachen, in Schwedisch, Norwegisch, manchmal sogar in asiatischen Idiomen von Nutzen sein können.

In der Wirtschaft haben sich die Anforderungen an das Sprachvermögen durch die Intensivierung des rein Technischen erhöht. Das Erlernen von Fremdsprachen kann bei der Umgangssprache – dem Colloquial English oder Français courant – nicht halmachen. Die technische Terminologie, mindestens in den überall vorkommenden Grundbegriffen, muß heute einbezogen werden.

Aus dieser Situation freuen wir uns darüber, wenn sich Dolmetserschulen an der Wirtschaft orientieren, wie es bei MWM durch den Besuch der Dolmetscherschule Frankenthal der Fall war. Direktor Werner Trodler und seine Abschlußklasse wollten die industrielle Wirklichkeit kennenlernen. Ein Werksrundgang vermittelte Vorstellungen vom Werden der Dieselmotoren, und die Aufschriften auf Begleitpapieren und „seemäßiger Verpackung“ zeigte den Fremdsprachekundigen die weltweite Verbreitung dieser Erzeugnisse. – „Der Besuch hat sich für uns gelohnt“, meinten die Gäste dankbar, „denn er hat uns gezeigt, daß und in welcher Differenzierung die Wirtschaftspraxis dem Medium Fremdsprache Aufgaben zuweisen kann“.

JHB



Im Ernstfall...

FÜR UNFALLVORSORGE IST NIEMAND VON VERANTWORTUNG FREI!

Wenn der Betriebsdirektor alle Abteilungsleiter des Fertigungsbereichs, sämtliche Betriebsingenieure und Meister zusammenruft, so daß die ganze Fertigung eine Stunde lang unter der Führung der Stellvertreter ablaufen muß, dann liegt schon ein wichtiger Anlaß vor. Direktor Kutschbach sah ihn in der bedeutungsvollsten Information, derer wir bedürfen: in der verantwortungsbewußten Vor- und Fürsorge für Leben und Gesundheit der Menschen, die wertvollstes Element der industriellen Wirtschaft sind und bleiben. Eindrucksvoller, als es eindringliche Referate, Plakate und unermüdliche Hinweise der Sicherheitsingenieure auf die Notwendigkeit unfallverhütender Maßnahmen zu tun vermögen, wirkte ein Lehrfilm, der die Unausweichlichkeit aller vor der Verantwortung für den Unfallschutz am praktischen Beispiel zeigte. Im Bild stand der Ernstfall – ein tödlicher Betriebsunfall – vor uns.

Im Ernstfall wartet das Schwurgericht. Es fragt nach dem oder den Verantwortlichen, – ohne Ansehen der Person bis zur Unternehmensleitung hin. Die Verantwortlichkeit macht am Arbeitsplatz nicht halt, sie erstreckt sich bis zu den Schreibtischen, an denen disponentiert und entschieden wird.

Im Ernstfall rangiert auch der Zeitdruck, kommen eilige Fertigungsvorgänge hinter der Sicherheit. Da kann niemand sagen, er habe doch „im allgemeinen und sonst immer an alles gedacht“, er habe Unfallverhütungsvorschriften in Umlauf gesetzt und deren Beachtung angeordnet.

Im Ernstfall fragt das Gericht – nur bezogen auf den gerade vorliegenden Unfall – nach der Ganzheit des erforderlichen Handelns, nach beweisbarem Verhüten jedweder Duldung und nach dem belegbaren Nachweis, nichts unterlassen zu haben, was geeignet gewesen wäre, diesen Unfall nicht eintreten zu lassen.

Im Ernstfall gibt es nur ein Ja oder ein Nein zur Schuldfrage, und auf das Nein folgt das unabänderliche Strafmaß – im Lehrfilm bedeutete das „Gefängnis für Fahrlässigkeit mit Todesfolge“. Das geht auch nicht anders, weil das Miteinanderleben in der menschlichen Gesellschaft die gesetzliche Ordnung braucht.

Die Unfallvorsorge umschließt das ganze Unternehmen mit allen Punkten – und welche wären es nicht –, an denen Unfälle „passieren“ können, also Bau- und Räum-

lichkeiten, Maschinen, Betriebs- und Arbeitsmittel, den Einsatz von Energie in vielfältigster Form von Elektrizität, Druckluft, Kraftstoffen und schließlich auch die Art der verschiedenartigsten Arbeitsgänge und -abläufe. Jeder trägt an der Verantwortung mit, niemand ist je davon frei. Das stellte der Lehrfilm „Die Verantwortung“ eindeutig fest. Möge er uns aufrütteln, damit die größten Feinde der Mühen um den Unfallschutz nicht auf den Plan treten: die Gleichgültigkeit und die einschläfernde Gewohnheit. Es darf nicht heißen: „Es ist ja noch immer gut gegangen, bis jetzt ist noch nichts passiert!“ – Das braucht auch nicht bis zum Unfalltod zu gehen, auch die Unfallverletzung ist hart. Vor allem: sie ist bei verantwortungsbewußter Aufmerksamkeit aller vermeidbar. Es geht um uns alle, um dich und mich. Der Ernstfall darf nicht eintreten!

JHB

Helf Unfälle verhüten!

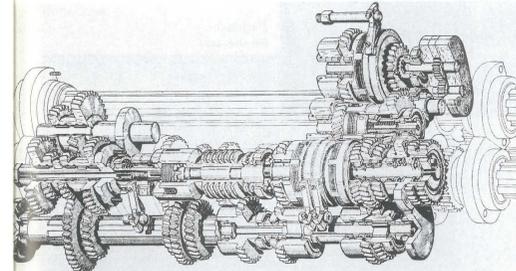
HASSE & WREDE

Die Werkzeugmaschinen von Hasse & Wrede haben in der Welt einen guten Klang. Sie stehen in dem Ruf absoluter Zuverlässigkeit und größter Genauigkeit. Das weiß man sowohl in Europa als auch in Übersee, und das wissen auch wir von den Werken der Knorr-Bremse, denn in den Fertigungshallen unseres Konzerns arbeiten überall Produktionsmaschinen von Hasse & Wrede. Nach dem wir im letzten Heft dieses Berliner Tochterunternehmens kurz vorgestellt haben, machen wir unsere Leser heute bekannt mit

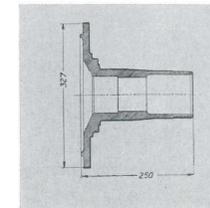
Arbeitsweise und Einsatzmöglichkeiten der Maschinen

Die Hochleistungs-Hartmetall-Spitzendrehmaschine,

die erste Neukonstruktion der Firma Hasse & Wrede nach dem Kriege, ist in ihrem Aufbau weitgehend in einzelne Baugruppen aufgeteilt und kann somit von der einfachsten Ausführung bis zur Universalmaschine geliefert werden. Sie wird mit einer Spitzenhöhe bis 360 mm, einer Drehlänge bis 2750 mm und einer Antriebsleistung bis zu 45 kW gebaut. Außerdem kann sie mit Sondereinrichtungen, wie hydraulischer Kopierdreheinrichtung mit Fühlersteuerung und einer automatischen Hartmetall-Gewindeschneideinrichtung, ergänzt werden, so daß man darauf drehen, kopieren und Gewinde schneiden kann. Durch Öldruck gesteuerte Schieberäder im Schaltgetriebe und eingebaute elektromagnetische Lamellenkupplungen im Räderplattengetriebe können während des Drehens die für die nächste Drehoperation erforderlichen Vorschübe und Drehzahlen vorgewählt werden.



Räderplattengetriebe



Flansch

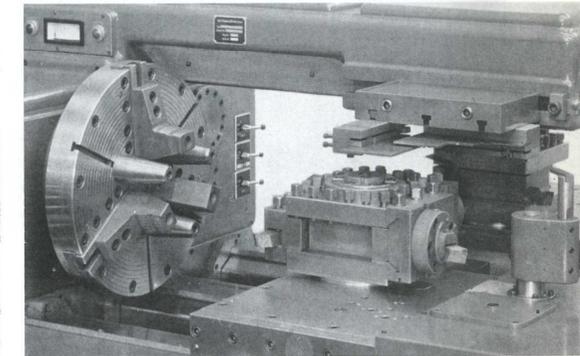
Werkstoff: Schmiedestück 60-70 kg
Drehen und Gewindeschneiden
Gesamt-Arbeitszeit: 14 Min.

Abb. 1

Der Vorschubantrieb für den Support erfolgt durch eine Zugspindel vom Spindelkasten aus. Eine zweite, parallel angeordnete Spindel, die durch einen eigenen Elektromotor angetrieben wird, bewirkt die Eilgangbewegung. Durch Längs- und Plananschlag können jeweils max. sechs verschiedene Einstellungen vorgenommen werden. Das Arbeitsbeispiel (Abb. 1) zeigt die Bearbeitung eines Flansches (Schmiedestück, vorgedreht) aus Stahl mit einer Festigkeit von 60-70 kg/mm².

Der Revolver-Kopier-Automat

besteht aus zwei parallel angeordneten einzeln angetriebenen Kopiersupporten mit je einem Planschlitten, der durch einen im Bettschlitten geführten Kolben verschoben wird. Jeder Kopiersupport ist mit einem Vierfach-Revolverkopf ausgerüstet, der automatisch in die Arbeitsstellung geschwenkt wird. Da acht Arbeitsstellungen durch die Revolverköpfe erreicht werden können, sind an jeder Maschinenseite 4 Kopierschablonen vorgesehen, die nacheinander von einem automatisch schaltbaren Fühler abgetastet werden.



Vierfach-Revolverkopf mit Fühler und Kopierschablonen

Die Drehzahlen und Vorschubgeschwindigkeiten können während des Schnittes geändert und der gewünschten Oberflächengüte angepaßt werden; die automatische Steuerung erfolgt durch einstellbare Nocken. Zum Einrichten der Maschine für einen Programmablauf werden an einer Schalttafel die Spindel-drehzahlen und die Vorschubgeschwindigkeiten vorgewählt, danach wird durch einen Einschaltimpuls das Programm eingeleitet. Selbstverständlich können auch alle Bewegungen einzeln durchgeführt werden. Die Werkstückspannung erfolgt hydraulisch. Die Einsatzmöglichkeit der Maschine zeigt das Arbeitsbeispiel eines Dämpfergehäuses mit einem Außendurchmesser von 450 mm (Abb. 2).

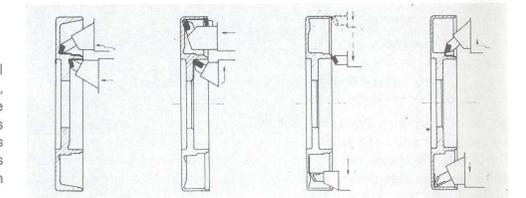


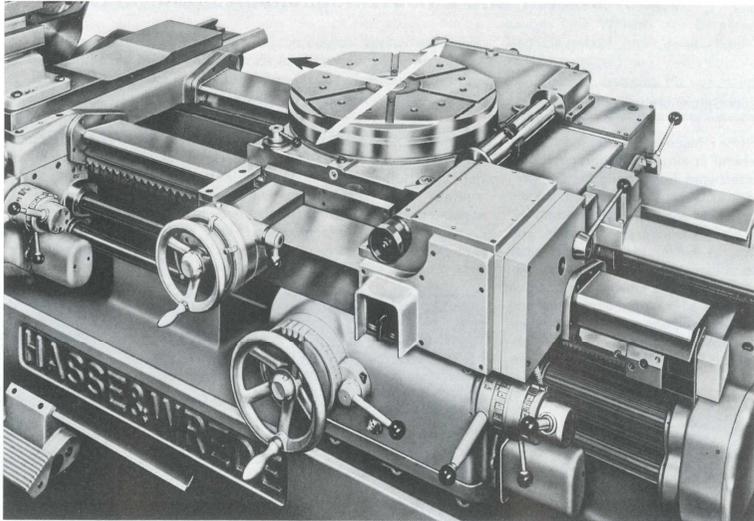
Abb. 2

Die Flachtisch-Revolver-Drehmaschine DRF 60 und DRF 110

zählt auch heute noch zu den modernen Produktionsmaschinen für den Mittel- und Kleinstserienbau mit Stückzahlen von 20 bis 500. Die Maschine (bei der DRF 110 hauptsächlich aus Bauelementen der Hochleistungs-Revolverdrehbank entwickelt) bietet besondere wirtschaftliche Vorteile durch den sechseckigen Flachtisch-Revolverkopf mit automatischer Längs- und Planbewegung, wodurch ein schlagfreier Lauf der zu bearbeitenden Teile erzielt wird. Durch einen zusätzlichen Support, der auf seinem Planschlitten mit einem Vierkant-Stahlhalter ausgerüstet ist, findet sie auch Verwendung als Spitzen-

drehmaschine für kurze Drehteile. Es können max. sechs Drehoperationen mit dem Revolverkopf ausgeführt werden, der durch ein Malteserkreuz in beiden Richtungen um je 60° weitergeschaltet werden kann. Die Arretierung erfolgt durch eine Stirnverzahnung, die eine große Schaltungsgenauigkeit gewährleistet. Ein verstellbarer harter Anschlag begrenzt die Mittelstellung des Revolverkopfes. Die Längs- und Planbewegungen werden durch Trommelanschläge automatisch abgeschaltet.

Wie bei der Spitzendrehmaschine kann auch hier eine Hartmetall-Gewindeschneideeinrichtung und als Neukonstruktion auch eine Kegeldrehvorrichtung angebauet werden. Ein Arbeitsbeispiel (Abb. 3) zeigt die Vielseitigkeit dieser Maschine.



Flachtisch-Revolverkopf mit Längs- und Planbewegung



Abb. 3

Der Fünfspindel-Kopier-Drehautomat

ist eine Präzisions-Werkzeugmaschine für die Massenfertigung von kurzen Drehteilen mit einem Durchmesser bis etwa 250 mm. Durch den gleichzeitigen Einsatz mehrerer Werkzeuge an vier Arbeitsspindeln, das Bestücken der Maschine an der fünften stillstehenden Spindel und die kurzen Einrichtezeiten durch eine neuartige Pro-

grammsteuerung erreicht man bei dieser Maschine sehr kurze Fertigungszeiten.

Untersatz, Schalttisch mit Spindeltrommel und ein unter 15° geneigter Ständer mit Werkzeugschlitten bilden die Grundeinheit dieser Maschine. Im Ständer ist das von einem eigenen Motor angetriebene Vorschubgetriebe untergebracht, das über eine Gewindespindel dem Werkzeugschlitten die Vorschub- und Eilgangbewegung erteilt (Auf- und Abwärtsbewegung). Da sich außerdem die Vorschubgewinde-

spindel in einem Zylinder bewegt, erzielt man durch diese Anordnung einen hydraulischen Gewichtsausgleich, der die Abnutzung der Vorschubspindel auf ein Minimum verringert.

Auf dem Werkzeugschlitten sitzt das Schaltgetriebe mit dem Hauptantriebsmotor, der über ein Getriebe und eine Schaltwelle, die bis zum Schalttisch hindurchgeführt ist, die fünf Arbeitsspindeln antreibt. An der Schlittenunterseite sind zwei Spannplatten zur Aufnahme der Werkzeuge angeordnet, die die Außen- und Innendurchmesser sowie kleine Planflächen bearbeiten. Zwei weitere Durchste am Schlitten, die nach dem Kopierverfahren arbeiten, ermöglichen die Herstellung der Planflächen und fast aller erdenklichen Außen- und Innenformen. (Diese Formgebung entsteht durch den hinabfahrenden Werkzeugschlitten und die dort unter 45° angebrachten Kopierschlitten, deren Fühler die Formen der am Ständer befestigten Kopierschablonen abtasten.)

Die durch eine Stirnverzahnung fixierte und hydraulisch festgeklemmte Spindeltrommel mit ihren fünf Arbeitsspindeln wird über ein Schaltgetriebe mit separatem Motor pro Arbeitstakt um 1/5 Umdrehung weitergeschaltet. Die Schaltung der Arbeitsspindeln, die ihren Antrieb über die Schaftwelle erhalten, ist so angeordnet, daß die vordere Spindel durch ein Schieberad abgebremst wird und so die Bestückung vorgenommen werden kann. Die Spannung der Futter oder Spannvorrichtungen erfolgt hydraulisch.

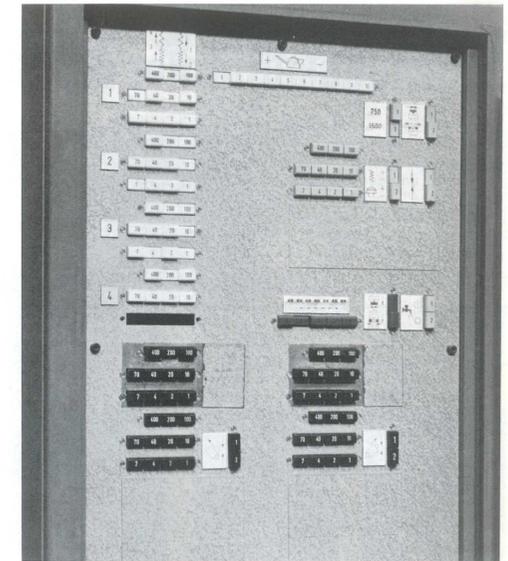
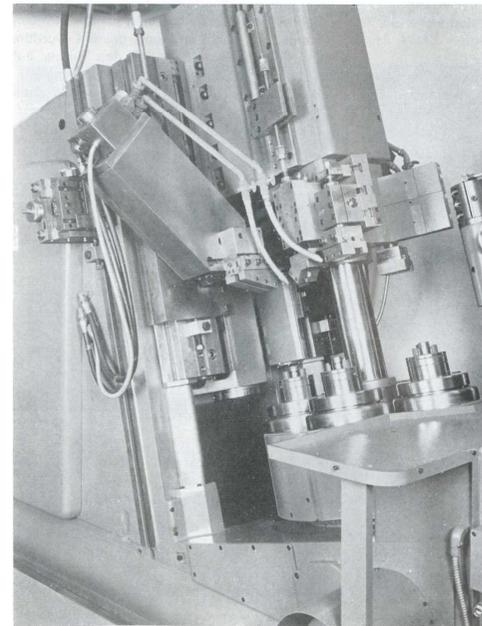
Die Festlegung der Arbeitswege geschieht durch die wegabhängige Programmsteuerung.

Durch die Werkzeugschlittenbewegung werden einem wegabhängigen Schalter Impulse gegeben, Reihenfolge und Zeitpunkt werden durch Betätigung von Druckknöpfen festgelegt, indem man der Maschine die Wegstrecke des Schlittens in mm eingibt. Wiederkehrende Programme können dadurch an Hand einer Arbeitskarte der Maschine in kurzer Zeit von neuem eingegeben werden.

Durch Sondereinrichtungen, wie automatische Positionierung der Arbeitsspindeln, Feindrehvorrichtung, Gewindeschneideeinrichtung, Bohrköpfe, Ladeeinrichtung usw., kann dieser Automat in seinen Einsatzmöglichkeiten erweitert werden.

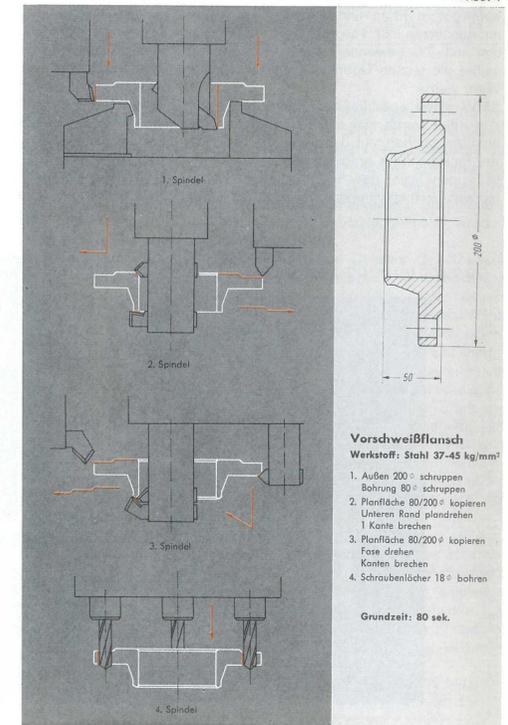
Das Arbeitsbeispiel (Abb. 4) zeigt die Bearbeitung eines Vorschweißflansches.

Linker Kopierschlitten



Schalttafel für die Programmsteuerung

Abb. 4



Stoßseufzer und Bitte eines Chronisten

In einer der letzten Ausgaben berichtete die *Werkszeitung* über schöne Erfolge für das *Werksarchiv* der *Knorr-Bremse*. *MWM* ist seit langem auch dabei, Material aus der langen *Werksgeschichte* zusammenzutragen und zu ordnen. Vor einigen Monaten hatten wir daher gebeten, *Belegschaftsmitglieder* aus Familien, deren Angehörige schon seit mehreren Generationen bei den *Motoren-Werken* tätig sind, möchten sich einmal die Mühe und dem *Unterzeichner* einige Aufgaben machen.

Bis heute hat sich – wie man so sagt – „kein Aas gerührt“. Der *Volksmund*, der meint, jeder Mensch sei von Natur aus faul, und selbst *Fleiß* sei nur überwundene *Faulheit*, hat wohl recht. Zwar hat man mir am *Telefon*

einige *Notizen* angekündigt, doch bekommen habe ich leider noch nichts. Überwindet angenehme *Bequemlichkeit*, *Kollegen*, und seid so nett, die paar *Daten* zusammenzustellen. Uns ist zuviel an *Unterlagen* durch *Kriegseinflüsse* verlorengegangen. Die *Namen* *firmentreuer* Familien, aus denen *Großvater*, *Vater*, *Sohn* und *Enkel* *Menschenalter* hindurch beim gleichen *Werk*, i h r e r *MWM*, tätig waren, verdienen es, in *Goldschrift* ins „*Familienstammbuch*“ der *MWM-Chronik* zu kommen.

Auf, denn, ihr *Männer!* Ergreift die *Feder* und schreibt! Ich erwarte *Überstunden* unseres *Hausboten*, um mir *körbeweis'* eure *Meldungen* zu bringen.

Euer J. H. Bergmann

vom „Fairn-fair-kair“

(dbp) „Die Eisenbahn in der Bundesrepublik Deutschland unterscheidet sich etwas von denen, die wir zu Hause kennen. Aber ihre Züge verkehren schnell und zuverlässig, und wenn man sich einmal damit vertraut gemacht hat, gibt es im deutschen Eisenbahnverkehr keine Probleme.“ Dieses freundliche Kompliment wurde der Bundesbahn von „*Army in Europe*“ gemacht – einer Zeit-

einige *Tips* für das *Reisen* unter ungewohnten *Umständen* gibt. Da wird vor allem beim *Lesen* des *Fahrplans* assistiert. Der *Leser* erfährt, was „*Ankunft*“ und „*Abfahrt*“ bedeuten, *Begriffe* wie „*Zeit*“, „*Zugnummer*“, „*nach*“ oder „*Speisewagen*“ werden ihm *hilfreich* übersetzt. Und für alle auf *Bahnhöfen* vorkommenden *Begriffe* erhält der *amerikanische* *Leser* auch gleich eine *Ausprachehilfe*. Der *deutsche* *Leser* wird sie nicht ohne *leichtes* *Schmunzeln* studieren. Da wird zum *Beispiel* ein für das *schwierige*

kehr, die „*Ows-koonft*“ ist die *Auskunft*, der „*Shpize-uh-voggen*“ der *Speise-* und der „*Shloff-voggen*“ der *Schlafwagen*. Ein *wahrer* *Zungenbrecher* für *Amerikaner* muß die *Sonntagsrückfahrkarte* sein: „*Zone-talks-rewk-fahr-kar-tuh*“. Oder wie wäre es mit diesem hier: „*Ist-noke-yay-mont-tsoo-guh-stee-gen?*“ Haben Sie es verstanden? *Richtig*, hier wird gefragt: „*Ist noch jemand zugestiegen?*“

Gewiß werden diese *Tips* manchem *amerikanischen* *Reisenden* in der *Bundesrepublik*

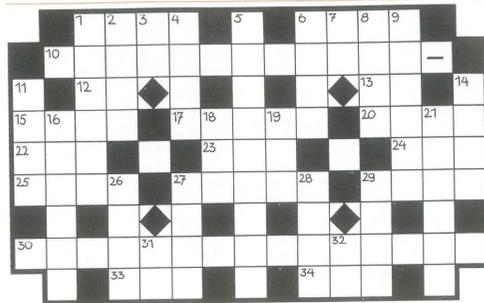


schrift, die das *amerikanische* *Hauptquartier* in *Europa* für die ihm *unterstellten* *Soldaten* und *Zivilisten* herausgibt. „*Eisenbahnfahrten* in *Deutschland*“ ist die *Überschrift* des *Beitrages*, der *Amerikanern*

Wort „*Zuschlag*“ die *Aussprache* mit „*Tsoo-shlock*“ angegeben – *durchaus* *korrekt* für den *Angelsachsen*, aber *amüsant* für den *Deutschsprechenden*. Ein „*Isletsuke*“ ist ein *Eilzug*, „*Fairn-fair-kair*“ steht für *Fernver-*

schon eine *willkommene* *Hilfe* gewesen sein. Wir wollen es *wünschen!* Denn wer hätte nicht schon in einem *Land*, dessen *Sprache* er nicht *spricht*, *ratlos* vor einem *Hinweis* *gestanden?*

STOLZENBURG-MELZ



Waagerecht:

1. franz. Schriftsteller, 6. Dreiergruppe, 10. u. 30. KFZ-Bremse für Omnibusse, 12. Kfz-Zeichen für Erding, 13. franz.: und, 15. franz.: Freundin, 17. Vorname von 1., 20. Situation, 22. Zeitraum, 23. Stifterfigur, 24. nord. Hirsch, 25. Elch, 27. amerik. Filmschauspieler, 29. deutsch. Philosoph, 30. siehe 10., 33. Fluß in Rußland, 34. weibl. Vorname.

Senkrecht:

1. Äste, 2. fade – leer, 3. chem. Zeichen für Lithium, 4. Nebenfluß des Pregel, 5. botanischer Name für Fingerhut, 6. Behälter, 7. chem. Zeichen für Radon, 8. Stachteltier, 9. Frühlingsgöttin, 11. südamerik. Getränk, 14. Stadt in Belgien, 16. Name für Njassaland, 18. Nebenfluß der Drau, 19. Kfz-Zeichen für Landau Isar, 21. Behagen – Vergnügen, 26. Mißgunst, 27. Faden, 28. unantastbar, 29. Futterpflanze, 31. Aus beim Boxsport, 32. Kfz-Zeichen für Reutlingen.

Auflösung in diesem Heft