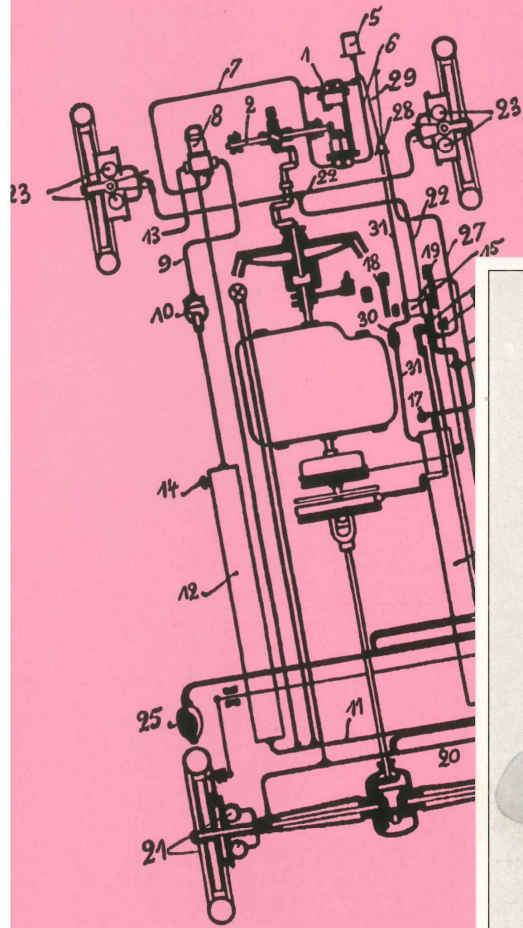


WIR von den Werken der Knorr-Bremse




 REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT
 — Nr 383990 —
 KLASSE 63c GRUPPE 23
 (K 80840 II/63c*)

Knorr-Bremse Akt.-Ges. in Berlin-Lichtenberg.
Druckluftbremseinrichtung für Kraftfahrzeuge.
 Patentierte im Deutschen Reiche vom 14. Februar 1922 ab.



1923

baut KNORR als erster Hersteller in Europa
 die Vierrad-Druckluft-Bremse in LKW ein.



Herausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Schriftleitung:
Renate Stapf
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Telefon: 0 89/35 40 41
Druck:
S. Hils & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 0 87 31/23 07
Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

1986
APRIL

Inhalt/Seite	
Moderne Bremsen für Kamerun	3
Afrika: Viele Staaten wurden selbständig	4
Pakistanische Gäste im Werk	4
Unsere Firmengruppe	5
Knorr in Ungarn	6
VB-Tagung mit Siegerehrung	7
Unsere Männer vom Werkschutz	8
Ergebnis der Betriebsratswahl	9
Unsere Jubilare	10
Die Winterolympiade der Knorrianer	10
Blitz und Donner: im Auto ist es sicher!	12

Hier soll von einem heute weitverbreiteten Phänomen, ja einer schleichenden Seuche, die das Zusammenleben der Menschen vergiften kann, die Rede sein: der Gedankenlosigkeit. Sie hat ihre Wurzeln keinesfalls in der Bösartigkeit der Menschen, denn es kann sogar ein recht anständiger, sympathischer Zeitgenosse gedankenlos reden oder handeln. Bemerkenswert ist aber, daß man es dem Menschen nicht ansieht, ob er zu den Gedankenlosen gehört oder nicht. Dieser Typ ist unter beiden Geschlechtern gleichermaßen zu finden wie auch unter Personen jeglichen Alters und Berufs – und er ist sogar unter den intelligenten Menschen häufiger anzutreffen als unter den schlichteren, weil erstere ja zumeist über einen größeren Wortschatz verfügen.

Beispiel 1: Wir treffen zufällig einen alten Bekannten wieder. Der zeigt sich hochofren und möchte uns unbedingt und möglichst bald wiedersehen, verspricht hoch und heilig, uns demnächst anzurufen, um ein Treffen zu vereinbaren. Wir sind fast gerührt. Wir wußten gar nicht, daß er uns so nett findet und sind sogar etwas geschmeichelt, denn wir haben von uns selbst gar keine so hohe Meinung. . . Nun warten wir wie ein Bräutigam auf die Braut auf den Besucher. Tage vergehen, Wochen, Monate – er meldet sich nie wieder. Unser Freund gehört zu der Sorte der Viel- und Schönredner. Wer ihn genau kennt, weiß allerdings, daß er ein alter Charmeur ist, dessen blumige Worte man keineswegs auf die Goldwaage legen darf. Ein netter Kerl, nun ja.

Wenn man bei dieser Geschichte überhaupt von Schaden sprechen kann, handelt es sich um einen – versicherungstechnisch ausgedrückt – begrenzten Schadensfall.

Beispiel 2 fällt schlimmer aus: Man ist in Geldnot, sucht eine neue Wohnung oder einen Partner fürs Leben. Dieses hört nun solch ein Gedankenloser (oder eine Gedankenlose) und beginnt mit dem Sprücheklopfen, das fast immer gleich lautet: „Ist doch für mich eine Kleinigkeit! Bei meinen Verbindungen – da muß ich doch mal diesen oder jenen anrufen! Also, da müssen Sie sich überhaupt keine Sorgen machen! Das Kind werden wir schon schaukeln!“ So spricht der schon recht gefährliche Typ des Angebers, Großsprechers, Aufschneiders – und eigentlich sollte man als erwachsener, reifer Mensch schon vorsichtig sein, wenn jemand so dick aufträgt. Dann will er nur eine Schau abziehen, sich selbst ins rechte Licht rücken. Dabei ist ihm überhaupt nicht klar, welches Hoffungsfeuer er in dem anderen entzündet. Ganz übel aber, und schon fast „kriminell“, sind solche Gedankenlosigkeiten von Älteren gegenüber Jüngeren, wenn es um Fragen der Existenz geht, die auf den Nägeln brennen.

Beispiel 3: Ein junger Arbeitsloser, der sich oft, aber immer erfolglos beworben hat und in einem Gemütsstief steckt, gerät an einen solchen Sprücheklopfer, der ihm das Blaue vom Himmel verspricht. Der Jüngere hat noch nicht die Erfahrungen und Menschenkenntnis des Erwachsenen und fällt auf die Phrasen des Wichtigtuers herein. Er wartet auf den ihm verheißenen Job, der ihm ja offenbar so gut wie sicher ist, baut auf dieses locker gegebene Versprechen ein Wolkenkuckucksheim auf und fällt nun in die schwärzeste Verzweiflung, als sich die Sache als ein Windei herausstellt.

Wir wissen, daß böse Worte töten können – dasselbe gilt auch für Gedankenlosigkeiten. Der Titel eines Buches des großen österreichischen Romanciers Heimito von Doderer lautetet „Ein Mord, den jeder begeht“. Dies läßt sich in der Tat auch von der Gedankenlosigkeit sagen. Wohl jeder von uns hat sie schon einmal begangen – zu Hause in der Familie oder im Kollegenkreis. Wir sollten uns aber klar darüber sein, daß Gedankenlosigkeit tötet – nämlich das einfache, schlichte, schöne und kindliche Vertrauen in die Anständigkeit, Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit der Mitmenschen.



Markt in Gouzoudou, Nordkamerun



Beim Bau der Transkamerunbahn, an deren Kosten sich die Bundesrepublik beteiligte

Knorr in Afrika

Moderne Bremsen für Kamerun

Die nationale Eisenbahngesellschaft von Kamerun (Regie National des Chemins de Fer) hat die Knorr-Bremse AG beauftragt, den mit veralteten Vakuumbremsen versehenen Wagenpark durch moderne Druckluftbremsen zu ersetzen, um so die Nutzlast, die Geschwindigkeit und die Sicherheit der Züge zu erhöhen.

Vielvölkerstaat Kamerun

Das Land, bis zum Ende des Ersten Weltkriegs deutsche Kolonie und danach in ein französisches und ein britisches Mandatsgebiet geteilt, wurde 1961 - wiedervereintigt - eine Republik. Heute befindet sich Kamerun in einer Phase der Industrialisierung. Noch sind Französisch und Englisch gemeinsame Amtssprache, doch die französische Sprache dominiert. Hinzu kommen als Verkehrssprachen Bantu und Sudanesisch. Konkurrenzlos ist die eth-

nische Vielfalt: zweihundert Volksstämme bei nur acht Millionen Einwohnern!

In der ehemaligen deutschen Kolonie kommt man dem deutschen Geschäftsreisenden nicht nur mit Goodwill, sondern auch noch mit viel Sympathie entgegen. Der deutsche Qualitätsbegriff hat sich über Generationen hinweg gehalten.

Kamerun mit seiner Nord-Süd-Ausdehnung von rund 1500 Kilometern gilt als wirtschaftlicher Drehpunkt Afrikas. Die Nachbarländer Tschad, Zentralafrikanische Republik und Äquatorial-Guinea sind auf die Transportverbindungen von Kamerun angewiesen. Das Land, zu Hälfte Savanne und Urwald, sieht eine wirtschaftspolitische Funktion als Schnittpunkt zwischen West- und Ostafrika. Die Infrastruktur ist noch unterentwickelt. Ein wichtiges Verkehrsmittel ist da die Eisenbahn, die die wirtschaftlich bedeutendste Stadt des Landes, die Haupt-

fenstadt Douala (650000 Einwohner) mit der Hauptstadt Jaounde (350000 Einwohner) verbindet. Das Schienennetz umfaßt insgesamt 1243 Kilometer. Der 173 km lange erste Eisenbahnabschnitt von Douala nach Eßeka wurde übrigens bereits 1914, also während der deutschen Kolonialzeit, in Betrieb genommen.

Eine Aufgabe für Knorr

Kamerun ist neben der Elfenbeinküste und Zaire das dritte francophone afrikanische Land, das eine Verbesserung der Eisenbahntransportkapazität durch die Modernisierung der Bremsen bzw. den Umbau von Vakuum- auf Druckluftbremsen vornimmt und dabei das KE-System bevorzugt. Dieser neuerliche Erfolg auf dem Exportsektor, erschwert durch die in den francophonen Ländern favorisierte Konkurrenz, ist das Resultat jahrelanger Knorr-Aktivitäten und Bemühungen um Marktzugang in Schwarzafrika.

Das Bremsumbauprojekt Kamerun wird mit deutschen Darlehen finanziert. Die vertraglich festgelegten Bedingungen enthalten in der Hauptsache

- die Lieferung von Bremsausrüstungen für die Umstellung von 1550 Güter- und Personenwagen sowie 75 Lokomotiven von Vakuum- auf Druckluftbremse
- die Lieferung des gesamten für die Umrüstung notwendigen Roh- und Zubehörmaterials (ca. 800 t)
- die Ausrüstung von 223 Wagen älterer Bauart mit einer Druckluftdurchgangsleitung
- die Lieferung einer Bremsenwerkstatteinrichtung
- eine mit dem Einbau der Druckluftbremse beginnende und bei Endabnahme der Wagen und Lokomotiven endende technische Assistenz
- Personalschulung (vor Ort und in München).

Die Montage der Druckluftbremsen wird demnach anhand der von Knorr erstellten Einbauzeichnungen in Douala mit dem Werkstattpersonal der REGIFERCAM unter der Leitung eines ständig anwesenden Knorr-Fachmanns vorgenommen. Dessen Hauptaufgabe wird neben der Überwachung der Montagearbeiten und Ausbildung des einheimischen Personals darin bestehen, die Umbauarbeiten innerhalb der dafür vorgesehenen Frist von ca. 3 Jahren durchzuführen, ohne daß die Transportkapazität wesentlich beeinträchtigt wird.

Nachdem ein Zugbetrieb, bei dem in einem Zugverband gemischte Bremsen eingesetzt werden – d.h. Vakuum- und Druckluftbremsen gleichzeitig – aus bremsstechnischen Gründen nicht in Frage kommt, wurde folgendes Umbaukonzept vorgesehen:

1. Umbau von 30 Loks von Vakuum- auf Dual-System (Vakuum- und Druckluftbremse), um bereits in der Anfangsphase neu beschaffte, druckluftgebremste Reisezugwagen in Betrieb nehmen zu können;
2. zusätzlicher Einbau der Druckluftbremsen in 1550 Güter- und Personenwagen, wobei die vorhandene Vakuumbremse beibehalten wird. Während der Umbauzeit werden die Güter- und Personenwagen also weiterhin durch die Vakuumbremse abgebremst;
3. anschließender Umbau der restlichen Lokomotiven auf Druckluftbremse. Von der Bremsart

zur Verfügung stehenden Lokomotive hängt dann ab, ob die Vakuumbremse oder die Druckluftbremse in dem Wagen betätigt wird.

Erst wenn alle Wagen und Loks umgerüstet, i.h. mit der Druckluftbremse versehen sind, können die Vakuumbremsteile sukzessiv entfernt werden.

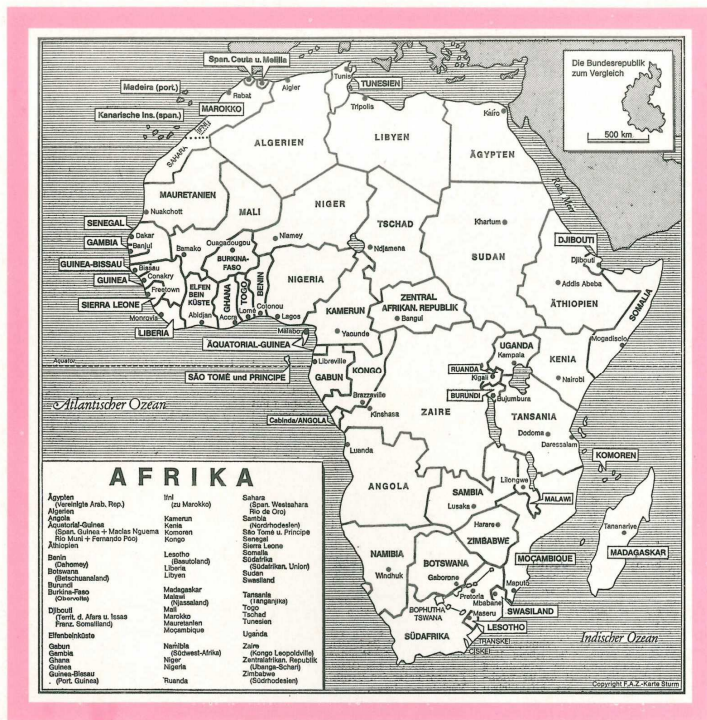
Es kann davon ausgegangen werden, daß die Durchführung der an die Knorr-Bremse AG in Kamerun gestellten Aufgaben von der Konkurrenz und von den Nachbarbahnen kritisch beobachtet wird. Dies ist eine Chance für Knorr. Unser Unternehmen kann sich bei zufriedenstellender Vertragsabwicklung die beste Referenz und damit gute Aussichten schaffen, Aufträge für ähnliche Umrüstungsprojekte z.B. in Mali, Senegal, Kongo, Zaire und Benin zu erhalten.

Josef Gerstner

AFRIKA 1960 wurden viele Staaten selbständig

Afrikas Landkarte hat sich in den letzten 25 Jahren ständig verändert, denn mehr als ein Tutzend afrikanischer Staaten wurden seit 1960 unabhängig. Das gilt für das heutige Benin, für Burkina Faso, die Elfenbeinküste, Zaire, Kamerun, Kongo, Madagaskar, Mali, Mauretanien, Niger, Nigeria, Senegal, Somalia, Togo, Tschad, Zaire und die Zentralafrikanische Republik. Die späten fünfziger und frühen sechziger Jahre waren die Jahre, in denen Afrika die Kolonialherrschaft abstrifte und den Weg in eine Zukunft begann, die politisch und wirtschaftlich problematisch erscheint. Die Umwälzungen in Afrika haben die Landkarte dieses Kontinents immer wieder verändert. So hieß zum Beispiel Benin bis 1975 Dahomey, Burkina Faso ist bis August 1984 Obervolta gewesen. Zaire war bis 1971 die Demokratische Republik Kongo.

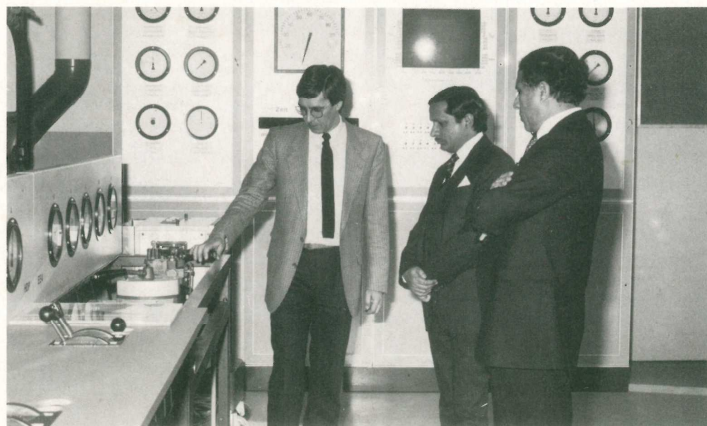
Die nebenstehende Karte soll ein Bild Afrikas, wie es sich heute zeigt, vermitteln.



sen, wieviel Zeit vom Einleiten der Bremsung durch den Lokführer bis zum Ansprechen der Bremsen am letzten Wagen verstreicht - der Prüfstand liefert die Maßdaten. Diese stellen, in welcher Zeit ein Zug gebremst oder gelöst werden kann - der Prüfstand demonstriert es. Braucht man Daten über das Verhalten der einzelnen Bremsen entlang des Zuges beim Regulierbremsen - der Prüfstand regi-

striert es. - Die Meßergebnisse der pneumatischen Bremsanlage jedes Wagens können am Großprüfstand mit einem Blick von den einzelnen Instrumenten abgelesen werden. Diese gleichzeitige Beobachtung wäre auf einer realen Teststrecke nur mit großem Aufwand möglich.

Unser Foto: Herr Dr. Breinl (li.) liefert den beiden Gästen die notwendigen Informationen.



Pakistanische Gäste im Münchner Werk

Anlässlich eines Aufenthalts in München stattete der pakistanische Botschafter Exz. Abdul Waheed zusammen mit dem pakistanischen Botschaftsrat Herrn Abdul Qayyum der Knorr-Bremse im Februar einen Besuch ab.

Besonderes Interesse fand natürlich unser Großprüfstand für mehrstellige Druckluftbremsen, der in Größe und Perfektion einmalig ist. Alles, was an Daten für Druckluftbremsen wichtig ist, kann hier ermittelt werden. Will man wis-

Unsere Firmengruppe

Vertretungs- und Kontrollorgane Stand 1. April 1986



Knorr-Bremse KG

Aufsichtsrat:
Dr. Hans-Peter Binder, Vors.
Dr. Franz J. Schmitt, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Rolf Breuning
Dr. Bruno Dehler
Dr. Kurt Kiethe

Geschäftsführung:
Heinz Hermann Thiele, Komplementär
Bruno Gückel, Generalbevollm.

Prokuristen/Hauptabteilungsleiter:
Georg Werner Graf Bassowitz
Peter Dohrmann
Erich Schlobbauer

Knorr-Bremse AG

Aufsichtsrat:
Vertreter der Anteilseigner:
Dr. Franz J. Schmitt, Vors.
Dr. Hans-Peter Binder
Rolf Breuning
Dr. Bruno Dehler
Dr. Kurt Kiethe

Vertreter der Arbeitnehmer:
Walter Wein, stellv. Vors.
Dieter Englisch
Ernst Kamme
Karl Rothmaier

Vertreter der Gewerkschaften:
Franz Bogen
Richard Schwarz

Vorstand:
Heinz Hermann Thiele, Sprecher d. Vorstands
Rudi Gorr
Bruno Gückel
Dr. Günther J. Krawitz

Direktoren/Abteilungsleiter:
Dr. Bo Göran Cavell
Gerhard Kubath
Dr. Wolfgang Linnemann
Ernst Monstadt
Erich Schlobbauer
Wolfgang Ernst (Abtlg.-Dir.)
Hansjürgen von Goedecke (Abtlg.-Dir.)
Dr. Hubert Hitzger (Abtlg.-Dir.)
Manfred Hirdina (Abtlg.-Dir.)
Norbert Ingenlath (Abtlg.-Dir.)
Raif Polk (Abtlg.-Dir.)
Dr. Thomas Schmitt (Abtlg.-Dir.)

Prokuristen/Hauptabteilungsleiter:
Wilhelm Baum
Rudolf Becker
Achim Däubel
Rüdiger Deppe
Dieter Englisch
Günter Friederich
Maximilian Goff
Dr. Giselher Grabley
Wolfgang Heel
Ronald Herzfeld
Peter Kellerhals
Dr. Gerd Kessel
Horst Kriese
Fritz Krückeberg
Ulrich Lewetag
Dr. Klaus Dieter Mank
Peter Meinicke
Gerhard Moser
Wilhelm Müller
Ronny Niemann
Peter Paschen
Hans Pöllinger
Wolfgang Flauscher
Dr. Eckhart Saumweber
Dr. Axel Schelle
Hartmut P. Scheurer
Iwan Tschernaew
Walter Walsch
Rolf Weber
Dr. Peter Wiedmann
Frank Winter
Karl Wydra
Günter Zimmermann

Carl Hasse & Wrede GmbH Berlin

Aufsichtsrat:
Bruno Gückel, Vors.
Dr. Günther Krawitz

Geschäftsführer:
Peter Dohrmann

Prokuristen:
Ilse Baum
Gerhard Menge
Eberhard Rühl

Knorr-Bremse Nucletron GmbH München

Beirat:
Bruno Gückel
Dr. Günther Krawitz
Heinz Hermann Thiele

Geschäftsführer:
Bodo Ruthenberg

Prokuristen:
Heinz Eisenschink
Arthur Hamacher

Industria Freios Knorr Ltda., São Paulo

Geschäftsführung:
Arnold Günther, Präs.
Johann Wolfgang Blau
Dr. Rudolf Gerich
Thomas Alexandre Pastor Wagner

Prokuristen/Hauptabteilungsleiter:
Luiz Carlos Bugelli
Jacyro Canelas Godoy

MWM Motores Diesel Ltda. São Paulo

Geschäftsführung:
Arnold Günther, Präs.
Johann Wolfgang Blau
Kuno Dietmar Frank

Abteilungsleiter:
Karl-Heinz Schumann
Rolf Hitzler

Prokuristen/Hauptabteilungsleiter:
István Jancsó
Benedicto Carlos Dias da Silva
José Antonio Vieira
Lourival Bogolella
Oscar de Carvalho
Johannes Mueller
Manfred Ypma
Marcelo Geoffroy
Cyro Barreiros Junior
José Hilario de Azevedo
Osvaldo Dias

Freins Knorr S.A. Nanterre

Verwaltungsrat:
Marc-Luis Gaudefroy, Präs.
Rudi Gorr
Joseph Peucelle de Waelhens
Heinz Hermann Thiele

Geschäftsführung:
Marc-Luis Gaudefroy, Gen.-Dir.

Direktor:
André Cazemage

Paul Dahl S.A., Lisieux

Verwaltungsrat:
Georges Castelnaud, Präs.
André Fourrier
Heinz Hermann Thiele

Geschäftsführung:
Georges Castelnaud, Gen.-Dir.
Remy Schmitt, Gen.-Dir.

Direktoren:
Herve de Beaugrenier
Michel Chovet
René Foungret
Michel Le Foll
Maurice Mallet

Knorr-Bremse Italia S.p.A. Milano

Verwaltungsrat/Geschäftsführung:
Rudi Gorr, Präs.
Heinz Hermann Thiele
Dr. Diego Olivieri, Gen.-Dir.

Beirat:
Dr. Cesare Manzoni, Vors.
Dr. Franz J. Schmitt

Knorr Brake Limited Mississauga/Ontario und St. Laurent/Quebec, Kanada

Direktorium:
Ronald G. Belfoi
Gregory G. Gagarin
Michael L. Phelan

Geschäftsführung:
Gregory G. Gagarin, Präs.
Armin A. Wachsmuth

Direktor:
L.J. Cairns

Knorr-Bremse Holding GmbH Mödling Österreich

Geschäftsführung:
Kuno Skach

Dr. techn. Josef Zelisko GmbH Mödling/Österreich

Geschäftsführung:
Heribert Ozzajnek
Kuno Skach

Prokuristen/Hauptabteilungsleiter:
Friedrich Felber
Herbert Granzer
Hans Pörtl
Gerald Schumy

Knorr-Bremse GmbH Mödling Österreich

Aufsichtsrat:
Dr. Peter Freitenhofer, Vors.
Bruno Gückel
Josef Geist
Dr. Karl Kleinböck
Dr. Günther Krawitz
Günter Sacher

Geschäftsführung:
Kuno Skach

Prokuristen:
Hanswerner Kalbas
Gerald Schumy

Svenska Knorr-Bremse AB, Malmö/Scheden

Verwaltungsrat:
Nils Widding, Vors.
Dr. Bo Göran Cavell
Gunnar Hambitzer

Geschäftsführung:
Gunnar Hambitzer

Knorr-Bremse Holding AG. Zürich

Verwaltungsrat:
Anton Honold, Präs.
Bruno Gückel
Dr. Josef Heggin

Unicupler GmbH, Glarus

Verwaltungsrat:
Dr. Peter Hefti
Joachim Schultz-Naumann

Direktor:
Alfred Peter

Soc. Esp. de Frenos, Calefaccion y Servicios, S.A., Madrid

Verwaltungsrat:
Ricardo Fuster Conrado, Präs.
Nicolas Fuster Conrado
Francisco Alfaro Drake
José Carlos Gil Romeo
Alfonso Hurtado de Mendoza
Gerhard Kubath
Thomas Maestre Aznar
José Maria Mata Herberg
Francisco Navarro Lázaro
Heinz Hermann Thiele

Geschäftsführung:
Nicolas Fuster Conrado

Direktoren:
José Carlos Gil Romeo
Agustín Lagartos Ruano
Francisco Navarro Lázaro

Knorr-Bremse (South Africa) Pty. Ltd. Spartan-Kompton Park

Direktorium:
Dr. J. G. H. Loubser, Vors.
Dr. Martin van den Berg
Bruno Gückel
Gerhard Kubath
Wolf D. Meurer

Geschäftsführung:
Alois W. Adlkofer
Chris R. du Prez

Knorr Brake Corporation Rockville/USA

Direktorium:
Heinz Hermann Thiele, Vors.
Gregory G. Gagarin
Otto A. Kaletsch
Rudi Gorr

Geschäftsführung:
Gregory G. Gagarin, Präs.
Armin A. Wachsmuth, Vize-Präs.
Stefan B. Rusynko
Kurt Leopold

Knorr in Ungarn

Weshalb Budapest eine Reise wert ist...

Wenn Geschäftsabläufe es erfordern und eine Reise nach Ungarn angesagt ist, packen unsere Herren von Knorr mit Freude ihre Koffer. Langjährige und gute geschäftliche Beziehungen verbinden ja unser Unternehmen mit diesem kleinen, aber interessanten Land, das zu unseren wichtigsten Auslandskunden zählt.

Den Anfang des Ungarngeschäftes machte die Eisenbahnbremse, die schon vor dem 2. Weltkrieg einen Lizenzvertrag mit der damaligen Budapester Telefonfabrik zur Herstellung von Eisenbahnbremsergeräten schloß.

Nach dem Kriege entstand in Ungarn im Rahmen des Rates für gegenseitige Wirtschaftilfe (RGW) eine bedeutende Nutzfahrzeugindustrie, die sich auf die Produktion von Schwerlastwagen bei RABA in Győr, CSEPEL-Auto in Budapest und die Herstellung von Omnibussen bei IKARUS in Budapest konzentriert.

Alle diese Fahrzeuge sind mit Knorr-Bremsergeräten ausgerüstet, die nach einem 1969 geschlossenen Lizenzabkommen bei den Werkzeugmaschinen Werken SZIM und in den Fabriken von KISMOTOR-Es Gepgyar hergestellt werden. Da die VR Ungarn ein Staatshandelsland ist, werden Geschäfte des Bereiches Bremsen für Straßenfahrzeuge über das zuständige Außenhandelsunternehmen für Kraftfahrzeuge, MOGÜRT in Budapest, abgewickelt.

Die Tradition der ungarischen Fahrzeugindustrie geht bis auf das ausklingende 19. Jahrhundert zurück: Das 1895 gegründete Karosserie- und Fahrzeugwerk IKARUS ist heute eines der größten Omnibuswerke der Welt mit einer Jahresproduktion von etwa 15000 Omnibussen. 1896 wurde in Győr die Firma RABA - Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik - gegründet, die sich bereits 1904 mit dem Bau von Nutzfahrzeugen beschäftigte. Heute ist RABA im RGW einer der bedeutendsten Achsen- und Dieselmotorenhersteller für die Fahrzeugindustrie. Jährlich werden etwa 230000 Achsen und 30000 Dieselmotoren sowie 1500 schwere Lastwagen und Sattelzugmaschinen an die Kunden ausgeliefert. RABA war auch der erste Nutzfahrzeughersteller in Ungarn, der Knorr-Druckluftbremssysteme in seinen Fahrzeugen verwendete.

Bei CSEPEL-Auto in Budapest wurden nach dem Krieg die ersten Lastwagen hergestellt; heute verlassen etwa 1000 schwere LKWs jährlich das Werk. Für den Omnibusriesen IKARUS fertigt CSEPEL-Auto übrigens die Fahrgestelle.

Eine enge Zusammenarbeit verbindet die Knorr-Bremse AG mit diesen Unternehmen. Die Bewältigung aller dabei auftretenden Aufgaben wird dadurch erleichtert, daß die deutsche Sprache zumeist verstanden und auch gesprochen wird.

Die Konzentration von Industrie und Verwaltung in dem Großraum Budapest und natürlich



Messewagen von MOGÜRT und LKW der Fa. CSEPEL-Auto



RABA-LKW als Muldenkipper

die Anstrengungen des staatlichen Fremdenverkehrsamt um die Gunst der Westtouristen ließen diese Stadt die Renaissance als weltstädtische Metropole erleben.

Immer mehr Deutsche zieht es nach Ungarn

Die meisten Besucher kommen in den Sommermonaten; beliebteste Ziele sind die Haupt-

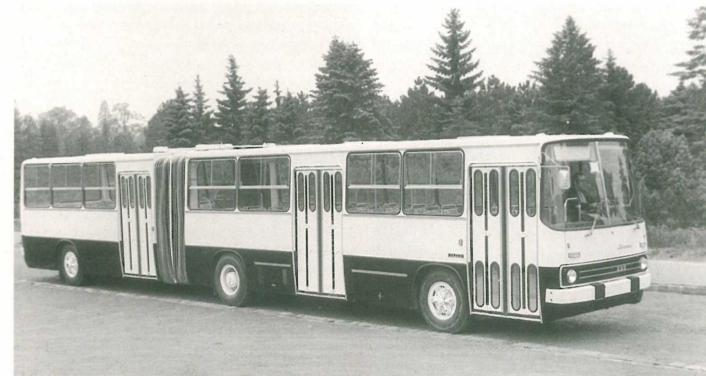
stadt Budapest mit ihren Prachtbauten, Boulevards und Restaurants und der warme Plattensee, der Balaton. In diesen Touristenzentren erwartet den Reisenden ein für ein Ostblockland nicht gerade üblicher westlicher Komfort. Hotels aller Kategorien sind in den vergangenen Jahren aus dem Boden geschossen. Und neben den großen Kaffeehäusern und den

palastartigen Speiserestaurants mit dem Ambiente vergangener Pracht, wie etwa dem berühmten „Hungária“, laden zahlreiche kleinere private Restaurants bei Zimbalmusik nicht nur zu Gulasch ein. Denn die Preise für ein gutes Essen sind vergleichsweise günstig. Auch dies zählt unbedingt zu den Ungarn-Reisegründen. Und eines brauchen die Westtouristen in Ungarn nicht zu haben, wie man beim Fremdenverkehrsamt als weiteres „Plus“ betont:

RABA-Dieselmotor mit KISMOTOR-Luftpresser, Lizenz Knorr

Angst um die eigene Sicherheit. „So etwas wie Handtaschenraub gibt es bei uns nicht!“
H.D. Kappler

P.S. - Achtung, Gourmands! Wer in Ungarn „Gulasch“ bestellen möchte, muß „Pörkölt“ sagen - sonst entsteht ein Irrtum.



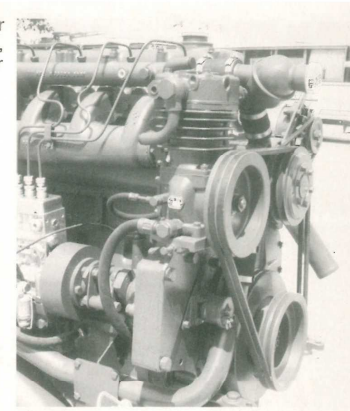
IKARUS 280 Omnibus als Gelenkzug



VB-Tagung mit Siegerehrung



Bremssventil von SZIM, hergestellt nach Knorr-Lizenz



Das Verkaufsbüro mit dem besten „Zielerfüllungsgrad“, die absolute Nummer Eins also, war diesmal die Fa. Heil/Hannover. Nachdem Schwinn/Saarbrücken den Wanderpokal zwei Jahre hindurch verteidigen konnte, nahm Herr Heil zum erstenmal die Trophäe stolz entgegen. Er erhielt sie aus den Händen von Dr. Cavell, dem Leiter des Bereiches Bremsen für Nutzfahrzeuge.

Das Ereignis wurde mit einem Umtrunk gefeiert. Auf unserem Foto reicht Herr Heil den von der Abteilung Maierhofer mit viel Geschick zum glänzenden Pokal umfunktionierten Knorr-Federspeicherbremszylinder, nunmehr mit Sekt gefüllt, Herrn Thiele zum Antrinken. Der tat dies in diesem Kreis mit großer Freude, fühlte er sich doch als ehemaliger Bereichsleiter den meisten der anwesenden VB-Leiter freundschaftlich verbunden.

Vorausgegangen waren dieser fröhlichen Siegerehrung zwei Tage, die der Information dienten: Referate über Umsatzentwicklung (Heel und Rauscher), Freigaben, neue Geräte und Druckschriften (Berisch und Hoppe), Entwicklungsstand verschiedener Apparate (Ingenlath), Kundendienst-Einsätze und -Schulung (Froschhammer und Bolz), Geräteplanung (Kellerhals) und Werbung (Herzfeld) füllten das Arbeitsprogramm. Schwerpunkte waren der Nachmarkt und der Kfz-Teile-Handel, über die Herr Schulz, Leiter des Verkaufsnachmarkts Inland, referierte.

Kontrolliert wird alles, was „rein- und rausgeht“; dazu gehören auch Werksangehörige, Kunden, Besucher...



in der Lage, den Sanitätsdienst zu übernehmen. Ärztliche Versorgung könnte schließlich notwendig werden bei Unfällen, die sich während der Schichtarbeit am Abend oder nachts ereignen. Sie kennen sich aus mit den Alarm-, Brand- und Rauchmeldern, die sich an verschiedenen Orten innerhalb unseres Münchener Werks befinden und deren Betriebsbereitschaft allwöchentlich kontrolliert werden muß. Sie haben ihre Lektion „Brandschutz“ gelernt und wissen, wie Brände verhütet oder bis zum Eintreffen der Feuerwehr bekämpft werden. Den Katastrophenplan für den schlimmsten Fall haben alle im Kopf, ebenso die Telefonnummer des Polizeireviere 29, nur 200 Meter vom Werk entfernt und notfalls der Freund und Helfer. Die unmittelbare Nähe auch der Feuerwache 7 machte übrigens die werkseigene Feuerwehr überflüssig, an deren Übungen sich vielleicht noch mancher erinnert.

Ohne Psychologie geht nichts

Doch es überwiegen, wie gesagt, die „Ordnungsaufgaben“, das heißt der Dienst am Werkstor. Ein Werkschutzmann, hier wieder ganz Pförtner, darf, ja soll alles kontrollieren, was da hineinkommt und herausgeht: Personen ebenso wie Fahrzeuge und Güter. Und um seine Kontrollbefugnis kenntlich zu machen, trägt er uniforme Dienstkleidung – als einziger übrigens im ganzen Unternehmen.

Normalerweise werden dem Pförtner bei der Abfertigung von Lieferanten, Kunden und Besu-

„Der ideale Werkschutzmann“, sagt Herr Neuner, Fabrikinspektion, „ist aufgeweckt, kontaktfreudig und kann gut mit Menschen umgehen. Er ist stets freundlich, aber bestimmt. Neben einer gewissen persönlichen Reife besitzt er ein hohes Verantwortungsgefühl gegenüber seiner Arbeit, seinem Unternehmen und den dort Beschäftigten.“

Vielfältig ist das Arbeitsgebiet

Der Anspruch des „hohen Verantwortungsgefühls“ hat seinen guten Grund, denn an den Wochenenden ist der Werkschutzmann uneingeschränkter Herrscher über das gesamte Werksgelände mit allem, was da steht und liegt. Er hat die Schlüsselgewalt, wie man so schön sagt. Kein Raum ist ihm verschlossen – im Gegenteil: Er hat die Pflicht, sämtliche Hallen und Räume zu inspizieren; und das besonders am Wochenende. Denn Schweißbrände und Rohrbrüche kennen keine Wochentage.

Das gilt auch für den Nachtpförtner, der nun wirklich voll und ganz ein echter „Werkschutzmann“ ist, weil ja nachts der Pförtnerdienst entfällt. Statt dessen sind Rundgänge durch das Werksgelände, durch Hallen und Büros angelegt. Zeitpunkt und Route sind genau festgelegt. An verschiedenen Punkten muß eine Kontrolluhr bedient werden. Der Auftrag, um 1 Uhr nachts bzw. 4 Uhr früh in der Galvanik und der Wackschere bestimmte Maschinen einzuschalten, die für eine zügige Arbeitsaufnahme

trotzdem bei der Sache sein.

Der nächste Tag ist dann frei; am übernächsten wieder Dienst. Zwei freie Tage hintereinander gibt's nicht, der Dienstplan läßt es nicht zu. Und das genau ist die Crux, der einzige große Nachteil, mit dem sich die Werkschutzmänner abzufinden haben: niemals ein freies Wochenende gemeinsam mit der Familie, niemals ein Wochenendtrip zu Freunden und Bekannten..., das bleibt allein der Urlaubszeit vorbehalten. Wenn auch sonst vieles optimal ist – die Arbeitszeit ist es ganz sicher nicht. – Einziges Trostpflaster sind da für sie die nicht unerheblichen Sonn- und Feiertagszuschläge, die die Haushaltskasse erfreulich aufbessern.

Balsam fürs Gemüt ist ganz sicher ein Absatz über die Bedeutung des Werkschutzes und die Tätigkeit der in ihm integrierten Männer für ein Unternehmen, nachzulesen in einem Handbuch. Da heißt es: „...er schützt sowohl das Eigentum als auch die Arbeitsstätte, die den Betriebsangehörigen ihren Lebensunterhalt ermöglicht und damit auch die Mitarbeiter selbst, ihr Eigentum und ihre Gesundheit. Nicht neben, nicht über den anderen, nicht außerhalb der Belegschaft stehen die Werkschutzmänner; sie sind integriert in das Ganze; sie haben einen besonderen Auftrag, und der heißt: für alle im Betrieb Sicherheit und Ordnung zu garantieren.“

Sie sorgen für Sicherheit und Ordnung

UNSERE MÄNNER VOM WERKSCHUTZ

Im Tordienst, auf Kontrollgängen, im Brandschutz, beim Krankentransport, in der Ersten Hilfe – bei diesen Tätigkeiten findet man unsere Werkschutzmänner, die schon manches Unheil verhüten, Diebstähle verhindern und Menschen und Anlagen vor Schaden bewahren konnten

Viele nicken ihm zu, ganz automatisch. Die meisten vergessen den Gruß, sind in Gedanken – und ein paar sind immer darunter, die denken: Der hat's gut. Sitzt gemütlich in seinem Glaskasten, abseits von Lärm und Hektik, und läßt die anderen arbeiten... Die Rede ist vom Pförtner.

Er ist der erste Knorr-Bremser, dem wir morgens auf dem Werksgelände begegnen, und abends der letzte. Egal, wie früh wir durchs Tor gehen – er ist bereits da. Ganz gleich, wann wir einen späten Feierabend antreten – er tut immer noch Dienst. 15 Stunden lang an einem Stück, von 6 Uhr früh bis 9 Uhr abends. Und immer schaut er freundlich.

Korrekt gesagt ist unser Pförtner ein Werkschutzmann. Denn genauso wie eine Schreibkraft nicht nur schreibt, sondern manch andere Aufgabe übernehmen muß, hat sich auch das Aufgabengebiet des Pförtners in den letzten 40 Jahren entschieden verändert. Zu dem zwar immer noch überwiegenden Dienst an der Pforte kommen Sicherheitsaufgaben, denen er gewachsen sein muß – heute mehr denn je. Denn auf wenigen Quadratkilometern arbeiten in den Großbetrieben einige Tausend Menschen, und die moderne Wirtschaftswelt ist kompliziert, hochentwickelt und störanfällig. Sicherheit und Ordnung aber können nur durch gut ausgebildete Mitarbeiter erhalten werden.

Natürlich haben unsere Werkschutzmänner einen Kursus in Erster Hilfe absolviert und sind



LKWs wie auch alle anderen Kraftfahrzeuge werden beim Befahren oder Verlassen des Werksgeländes in Stichproben kontrolliert

chern, ihrer Anmeldung bei der betreffenden Abteilung, der Ausgabe des Besucherscheins und der -plakette keine Schwierigkeiten erwachsen; es ist dies ein übliches Ritual. Denn ein Werkschutzmann beherrscht die Kunst des „Ansprechens“; seine Ansprechpartner stehen ja in einem ganz unterschiedlichen Verhältnis zum Betrieb. Die meisten sind Betriebsangehörige oder auch Pensionäre. Von außerhalb kommen – siehe oben – Lieferanten, Kunden und Besucher. Eine Sonderstellung nehmen dabei Amtspersonen ein, die ein Recht haben, im Betrieb Überprüfungen vorzunehmen, zum Beispiel Beamte der Gewerbeaufsicht. Und schließlich sind da auch Arbeiter von Fremdfirmen oder ganze Besuchergruppen wie Schulklassen oder Seminarleiter. Sie alle möchten freundlich informiert werden. Spannungsgeladen könnte es – wenn überhaupt – allenfalls bei den Ausweiskontrollen zugehen oder bei der Taschenkontrolle, der sich an bestimmten Tagen jeder 25. (ein Klingelzeichen zeigt's an) unterziehen muß. Der Betreffende wird in die Pförtnerloge gebeten und aufgefordert, seine Tasche zu öffnen. Oder wenn ein „gedankenloser“ Werksangehöriger sein Auto auf dem Kundenparkplatz abgestellt hat... Da könnte es zu einer Kontroverse kommen. Dann zeigt der Pförtner, daß er auch noch etwas von Psychologie versteht und daß er gelernt hat, nicht nur andere zu kontrollieren, sondern auch sich selbst, seine Worte, Gesten, Mimik.

der Männer von der Frühschicht sorgen, fällt zwar etwas aus dem Rahmen, wird aber mit-erleidet.

Begleitet wird der Wachmann nur von seinem Sprechfunkgerät, durch das er notfalls seinen Kollegen herbeirufen kann. Doch Situationen, die das erforderten, gab's gottlob bisher selten. Vielleicht damals, als wildernde Schäferhunde auf dem Gelände herumstreunten. Sie mußten wohl ein Schlupfloch im Zaun entdeckt haben. Leider reagierten sie auf die freundliche Ansprache unseres Wachmannes ausgesprochen bissig... Ein Hundefänger vom nahen Polizeirevier brachte die Sache dann in Ordnung. Man sieht: Im Werkschutz ist kein Platz für Angsthasen. Auch nicht für Träumer oder Nachtblinde.

Wie sehen nun unsere Werkschutzmänner ihren Beruf, mit seinen Vor- und Nachteilen? Natürlich ist er abwechslungsreich. Es gibt keine monotonen Arbeitsabläufe – doch der Tag ist lang. „15 Stunden an einem Stück – da weiß man, was man getan hat! Da kann man auch zwar durch nicht einfach abschalten, denn Leerlauf gibt's kaum.“ Und aufmerksam muß man sein, sich konzentrieren. Das fängt früh mit der Schlüsselübergabe an und hört abends mit dem Rundgang durch sämtliche Büros auf. Sind die Fenster geschlossen? Wurden Tauchsieder und Kochplatten abgestellt? Rauscht es irgendwo verdächtig oder riecht es brenzlich? Es sind Routinegänge, ganz sicher, aber man muß

Am 7. März 1986 fand bei der Knorr-Bremse AG München eine Betriebsratswahl statt, bei der **19 Betriebsratsmitglieder** gewählt werden mußten. 1746 gültige Stimmen wurden abgegeben. Danach wurden gewählt:

Erich Auburger	Betriebsrat
Josef Lohmaier	Betriebsrat
Manfred Schneider	Techn. Sachb.
Manfred Vogger	Streckplanierer
Walter Wein	Betriebsrat
Karl Rothmaier	Betriebsrat
Wolfgang Urban	Betriebsrat
Dimitrios Nastos	Einsteiler
Franz Schwarzhuber	Fert.-Planer
Max Moser	Gruppenführer
Karl Heinz Dörschl	Konstrukteur
Peter Ratschnig	Monteur
Willi Abolis	Elektriker
Lieselotte Nastoll	Stenokontoristin
Rudolf Brendler	Labor-Ing.
Rosemarie Förster	Betriebsrätin
Josef Hirster	Gruppenführer
Ivo Dulibic	Schleifer
Rudolf Mayr	Fräser

Alle gewählten Betriebsräte haben die Wahl angenommen.

In der konstituierenden Sitzung vom 11. März 1986 wurden der Betriebsratsvorsitzende, sein Stellvertreter und die freigestellten Betriebsräte gewählt.

Der **geschäftsführende Betriebsrat 1986-90** setzt sich wie folgt zusammen:

Walter Wein	Betriebsratsvors.
Karl Rothmaier	stellvert. Betriebsratsv.
Erich Auburger	freigest. Betriebsrat
Rosemarie Förster	freigest. Betriebsrätin

Für besondere Fachaufgaben hat der Betriebsrat folgende **Ausschüsse** gebildet:

Betriebsausschuß	
Walter Wein	BR-Vorsitzer
Karl Rothmaier	BR-Vors.-Stellvert.
Erich Auburger	freigest. Betriebsrat
Josef Lohmaier	Abt. 007

Dimitrios Nastos	Abt. 006
Manfred Schneider	Abt. Q
Franz Schwarzhuber	Abt. AV5

Wirtschaftsausschuß	
Walter Wein	BR-Vorsitzer
Karl Rothmaier	BR-Vors.-Stellvert.
Manfred Schneider	Abt. Q
Eduard Hofbauer	BR-Vors./Aldersb.

Arbeitssicherheit	
Erich Auburger	freigest. Betriebsrat
Rudolf Brendler	Abt. TM2

Angestelltenausschuß	
Karl Rothmaier	BR-Vors.-Stellv.
Rosemarie Förster	freigest. Betriebsrätin
Karl-Heinz Dörschl	Abt. AV2
Lieselotte Nastoll	Abt. ME31
Wolfgang Urban	

Vorschlagswesen	
Peter Ratschnig	Abt. TM51
Manfred Schneider	Abt. Q

Akkordkommission	
Erich Auburger	freigest. Betriebsrat
Manfred Vogger	Abt. 004

Ausbildungsfragen	
Karl Rothmaier	BR-Vors.-Stellvert.
Wilhelm Abolis	Abt. 039
Rosemarie Förster	freigest. Betriebsrätin

Kantinenausschuß	
Rosemarie Förster	freigest. Betriebsrätin
Josef Lohmaier	Abt. 007
Lieselotte Nastoll	Abt. ME31
Ivo Dulibic	Abt. 065

Hüttenwarte	
Erich Auburger	freigest. Betriebsrat
Rudolf Mayr	Abt. 076
Josef Lohmaier	Abt. 007

Rationalisierung und neue Technologie	
Karl Rothmaier	BR-Vors.-Stellvert.
Erich Auburger	freigest. Betriebsrat
Manfred Schneider	Abt. Q
Rudolf Brendler	Abt. TM2

Knorr-Bremse AG Volmarstein ▶



OTTO MÖLLER
Fräser
8. 4. 86



GERHARD THIELMANN
techn. Angestellter
8. 4. 86



EWALD SCHNEIDER
Kontrollleur
17. 4. 86

Unsere Jubilare

25 DIENSTJAHRE ▶

◀ 40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse AG München ▶



KARL BREITNER
Einrichter
1. 3. 86



MAX FISCH
Hilfsgalvaniseur
20. 3. 86



EMMERICH BÄR
Monteur
21. 3. 86



TUNA OEZGUENLUE
Autom.-Einrichter
30. 3. 86



JOHANN SPACHT HOLZ
Konstrukteur
1. 4. 86



LORENZ UDVARI
Monteur
17. 4. 86



KARL RÖHL
Monteur
19. 4. 86

Knorr-Bremse AG Volmarstein ▶



JOHANN BERGER
Einrichter
26. 4. 86



NORBERT RÖSNER
Programmierer
1. 4. 86



HORST MACZUREK
Vorarbeiter
4. 4. 86

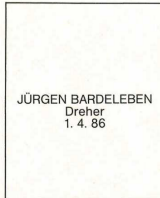


HEINZ-WERNER PLETSCHER
Kontrollleur
4. 4. 86



DIETER KRUK
Dreher
24. 4. 86

Carl Hasse & Wrede GmbH ▶



JÜRGEN BARDELEBEN
Dreher
1. 4. 86

DIE WINTEROLYMPIADE DER KNORRIANER

Der diesjährige Knorr-Skitag stand unter dem Motto: Vorolympiade in der Ramsau. – Stillegerade wurden die Spiele von dem in Cut gekleideten „Enkel des Avery Brundage“ (Josef Kraus) eröffnet. Ein „würdiger“ Sportler (Martin Schallweg) sprach den Eid und entzündete das Olympische Feuer, Herr Thiele durchschnitt eigenhändig das Band und gab der angetretenen Knorr-Mannschaft die weiße Arena frei.

Trotz Unbill – Kälte, Schneefall und chaotischer Straßenverhältnisse – war eine schlagkräftige Knorr-Familie zu Spiel und Spaß am Berg und im Lokal angetreten. Bei der ersten Disziplin, dem Riesenslalom, stand der Kampf um Hundertstel oder auch nur Sekunden im Vordergrund. Die Dame Olympia schüttete jedoch ihr reichhaltiges Füllhorn über die Sportler aus: Jeweils neun Goldene, Silberne und Bronzene waren zu gewinnen.

Bei der anschließenden Skirallye wurden die Manager-Qualitäten der Teamführer überstra-

paziert. Der erstmals ausgetragene Mehrkampf – Parallelslalom, Schlittenfahrt, Abfahrtslauf und anschließender Gruppenlanglauf mit dem „Knorr-Skigleiter“ – stellte höchste Anforderungen in punkto Strategie und taktischer Mannschaftsaufstellung. Und das ersehnte Ziel war der „Nutzkaser“, die richtige Bergwirtschaft, um sich für's erste von Wettkampf und Kälte zu erholen. Anschließend traf sich dann die ganze Runde beim „Untertwirt“ zum „Fünf-Uhr-Tanztee“, der das Abendprogramm einleitete. Die Masken waren in der Überzahl, und in gewohnter Manier führte Werner Nordhaus Regie. Ob am Schlagzeug, mit der Trompete oder am Mikrophon, er war in seinem Element. Die Sieger wurden von Frau Dr. Krawitz und Herrn Thiele mit Medaillen dekoriert und von allen bejubelt; ein buntes Programm gab dann den einer „Olympia-Fete“ würdigen Rahmen.

Den Fanfaren „Knorr-Eigenbau“ war von den angetretenen Amateur-Trompetern das breite

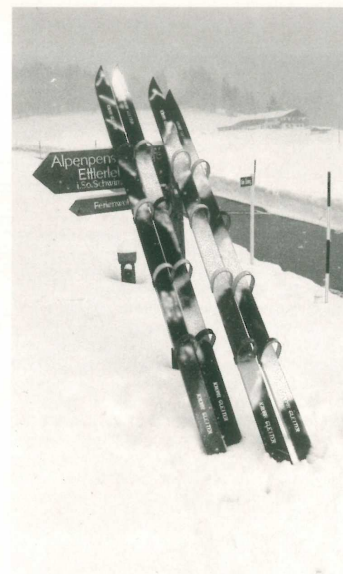
Spektrum der möglichen Töne, wohlklingend bis schmerzttönd, zu entlocken; stimmlos aufgeblasene Backen standen für die Olympische Idee: Teilnehmen ist wichtig, nicht siegen. Auf dem Schießstand wurde mit wechselndem Erfolg mit Wasserpistolen auf Tischtennisbälle gefeuert, das „Aqua Planing“ hatte dabei meist bremsende Wirkung.

Der Knüller des Abends war die zehnköpfige Olympia-Mannschaft in ihren nostalgischen Badeanzügen. Wie da in Pose gerückt, gehulohoopt, expandiert und gepurzelt wurde, riß die Zuschauer zu wahren Begeisterungstürmen hin.

Wie man einen Luftballon auch mit „A-Bakken-Antrieb“ zum Platzen bringen kann (oder auch nicht), wird bestimmt bei manch sommerlicher Gartenfete noch erfolgreich für Stimmung sorgen. Auch das Fernsehen stand mit einer Idee Pate: „Wetten, daß...“ Die Regie ließ Herrn Thiele und Herrn Dr. Krawitz nicht siegen – die beiden Herren mögen es verzeihen. Die angebotenen Wetten waren zu originell – ich möchte sie gerne mit einem Erinnerungsfoto festhalten.

Wenn die Stimmung am schönsten ist, soll man abbrechen. Kurz nach Mitternacht ging's nach Hause – die Busfahrer hatten anderntags wieder Dienst.

Ski Heil – bis nächstes Jahr! Josef Kraus



Hinweispflicht bei Reisen

in außereuropäische Länder hat der Veranstalter den Urlauber auf besondere Gefahren, wie etwa Überfälle, vorher hinzuweisen. Das gilt nicht für Ferien in Europa, wo derartige Umstände als bekannt vorausgesetzt werden. (Oberlandesgericht Nürnberg)

Aus der Zeitschrift „Produktion“



Die „Olympischen Manager“



... mit Durchblick



... im Gleichschritt, marsch!



Die „Olympischen Fanfaren“



... rufen die Sportler



– und manche haben Druck drauf



„Wetten, daß...“ und Tanz



... umrahmten die Sieger



– Sieger, Sieger

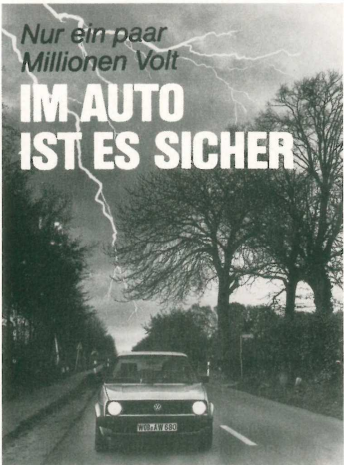
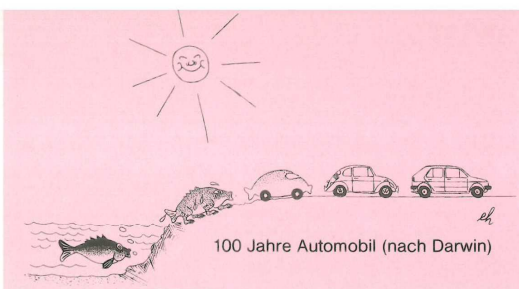
Alte Kursbücher

Zeitdokumente besonderer Art

Ungeschmälerten Interesses erfreuen sich Kursbücher vergangener Epochen. Als Zeitdokumente besonderer Art bieten sie dem, der in und zwischen Zeilen und Spalten der Fahrplankarten zu lesen versteht, eine Fülle authentischer Informationen, die sonst kaum zusammenzutragen sind. Kursbuch-Originale sind nur noch in wenigen Archiven und Bibliotheken greifbar. Nachdrucke waren bisher auf wenige Jahrgänge beschränkt. Mit der Ausgabe vom Sommer 1934 liegt jetzt ein weiterer Neudruck vor, und von der Ausgabe 1937/38 eine zweite Auflage.

Antliches Kursbuch für das Reich, Sommer 1934, 1164 Seiten mit den Einzelkarten: 80,- DM; Deutsches Kursbuch 1937-38, 948 Seiten: 82,- DM. Kursbuchkarte 1939: 5,- DM. Ritzau KG, Landsberger Straße 24, 8911 Pürgen.

Rund ums Auto



Antenne einziehen,
Fenster schließen!
Das Auto zeigt dem Blitz
die kalte Schulter.

Mit seiner Metallhülle ringsum kommt das Automobil einem Faraday'schen Käfig gleich, an dessen Außenwand die Ströme abfließen, falls tatsächlich ein Blitz das stehende oder fahrende Gehäuse trifft. Die Menschen in seinem Inneren haben nichts zu befürchten – solange die Hülle wirklich geschlossen ist. Kabrio-Fahrer sollten deshalb nicht nur des Regens wegen bei einem aufziehenden Gewitter sofort das Verdeck schließen und, was für alle gilt, die Antenne einfahren. Sie könnte sonst als elektrischer Leiter fungieren, der isoliert durch die Hülle ins Innere führt.

„Ein Blitz ist eine natürliche elektrische Entladung großen Ausmaßes zwischen unterschiedlich geladenen Wolken oder zwischen Wolke und Erde.“ So steht es vielversprechend im modernen Lexikon.

Großen Ausmaßes? Das sollte man relativ betrachten. Denn die Energiebilanz eines Blitzes fällt recht dürftig aus. Zwar liegt die Stromstärke eines kräftigen Blitzes bei 100000 Ampere, was nicht wenig ist: Die Spannungen erreichen 10 bis 100 Millionen Volt, und das ist auch eine hübsche Menge. Doch die Zeitdauer der ganzen Blitzaktion beträgt nur 0,00003 bis 0,00005 Sekunden. Und daraus errechnet sich eine Energie von nur etwa 3 bis 10 Kilowattstunden pro Blitz, dem Handelswert nach noch nicht einmal 1 Mark. Und wenn auch ein Gewitter Hunderte, ja Tausende von Blitzen produzieren kann, bleibt der elektrische Energiewert doch unerwartet bescheiden.

Dennoch, das Geschehen kann schlimme Folgen haben. Nicht nur, daß durch Blitzschlag Häuser, Bäume und ganze Wälder in Brand gesteckt werden können, es sind auch immer wieder Blitztote zu beklagen, in der Bundesrepublik im Schnitt um die 80 pro Jahr.

Kaum einer von ihnen jedoch saß in einem geschlossenen Auto, ja fast kann man sagen: keiner. Ein geschlossener Wagen bildet nämlich

einen „Faradayschen Käfig“, benannt nach dem englischen Physiker und Chemiker Michael Faraday, der vor ungefähr 150 Jahren etwas herausgefunden hat, was die Insassen geschlossener Automobile wie in Abrahams Schoß ruhen läßt: Zwar kann eine Hülle aus Blech oder auch aus einem Gittergeflecht vom Blitz getroffen werden, doch fließen die Ströme samt und sonders außen entlang in die Erde ab, nichts davon dringt in das Innere. Das gilt auch für die meisten Wohnanhänger, jedoch nur für die blechbeplankten. Die Reifen isolieren zwar ein Fahrzeug, ein einschlagender Blitz findet seinen Weg aber auch über den Reifen. (Der dann in der Regel wegbrennt.) Deshalb sollten bei abgestellten Wohnanhängern die Kurbelstützen sicheren Kontakt mit dem Gehäusemetall haben und abgesenkt sein. Außerdem empfiehlt es sich, vor einem Gewitter ein eventuelles Hubdach einzufahren, alle Luken zu schließen und das 220-Volt-Kabel draußen abziehen, damit die installierten Geräte im Fahrzeug nicht beschädigt werden.

Geschlossene Hülle: Der Ton liegt auf „geschlossen“. Bei offenen Kabrios, Traktoren und Motorrädern funktioniert die Sache natürlich nicht, denn da ist ja alles offen, offen auch für den Weg, den die Blitzenergie nimmt. Ein geschlossenes Kabrio sowie ein Traktor mit Dach bieten hinreichenden Schutz.

Ob Limousine oder Anhänger: Wichtig ist, daß kein elektrischer Leiter isoliert durch die Hülle hindurch in das Innere führt. Solch ein Leiter kann auch die Autoantenne sein, die man deshalb bei einem nahenden Gewitter einfahren sollte.

Nirgends also ist man bei einem Gewitter so sicher aufgehoben wie in einem Auto. Eines aber muß man bedenken: Wenn auch der Blitz selbst die Insassen nicht schädigt, so bleibt doch ein Gefahrenmoment, nämlich die optische und akustische Wirkung eines Ein-

schlags. Blendendweiße Grelle und ein harter, kurzer Knall zeigen einen Einschlag und jagen den Menschen im Auto einen gehörigen Schrecken ein, und trifft es den Wagen in Fahrt, kann es leicht aus diesem Schreck heraus zum Unfall kommen. Deshalb sollte man bei heftigen Gewittern vorsichtshalber anhalten und im Wagen sitzenbleiben.

Um die 90 Prozent aller Blitztoten hat es im Freien ohne Schutz getroffen, nur 10 Prozent in Häusern. Was aber kann man tun, wenn man sich draußen befindet und kein Auto als Schutzraum in der Nähe hat?

Hier ist das Stichwort „Schrittspannung“ fällig. Schlägt der Blitz in den Erdboden ein, so fließt die Energie vom Einschlagpunkt aus nach allen Richtungen hin ab, etwa so, wie sich die Wellen eines ins Wasser geworfenen Steins ringförmig fortpflanzen. Dabei setzt aber der Erdboden dem Stromfluß einen Widerstand entgegen. Deshalb klingt die Spannung ringförmig ab, weist aber noch in 20 oder 30 Meter Entfernung von der Einschlagstelle schädigende Spannungen auf. Steht man nun mit gespreizten Beinen seitlich im abklingenden Spannungsfeld, so herrscht zwischen dem linken und dem rechten Fuß eine relativ hohe Spannungsdifferenz. Und diese „Schrittspannung“ kann tödlich wirken. (Das ist übrigens der Grund für die oft großen Verluste bei Blitzeinschlag in Pferde- und Viehherden auf der Weide.)

Deshalb das Rezept: Wer unterwegs im Freien von einem Gewitter überrascht wird, sollte die Füße eng zusammenstellen und sich hinhocken. Hinhocken deshalb, weil der Blitz alles Hochragende bevorzugt zum Ziele nimmt.

Zum Schluß noch dies: Das Sprichwort „Vor Eichen sollst du weichen, doch die Buchen sollst du suchen“ ist Unfug. Auch in Buchen schlägt der Blitz ein. Weg also von jeder Art einzelstehendem Baum, wenn es donnert, kracht und blitzt!

Stichproben bei der Einreise



Die Zöllner wissen, was läuft

Wer in eine Schwerpunktkontrolle gerät, muß auspacken. Meist geht's reibungslos und auch zollfrei vonstatten, denn die Freimengen sind in aller Regel großzügig bemessen. Für höherwertige oder besonders besteuerte Waren gibt es allerdings besondere Bestimmungen, die man kennen sollte, bevor man im Ausland im Überschwang der Urlaubslaune einkauft. Der edle Pelz der Scirocco-Dame auf unserem Bild wird von den Zollbeamten eingehend betrachtet, denn bei 35 Grad im Schatten nimmt er sich zumindest eigenwillig aus im Urlaubs-Badegepäck. Die Zöllner wissen genau, was an welchen Grenzen „läuft“.