



M I T T E I L U N G E N

Schaffhausen

April 1947

Nr. 17

Mitteilungen der Geschäftsleitung

0113) Es sind in den Ruhestand getreten:

auf den 1. Juli 1946

Herr Friedrich Messmer, Giessermeister, mit 42 Dienstjahren,

auf den 1. Januar 1947

Herr Jakob Mettler, Materialverwalter, mit 28 Dienstjahren,

auf den 1. Februar 1947

Herr Albert Oderholz, Chef des Lohnrechnungsbüros, mit 46 Dienstjahren,

auf den 1. März 1947

Herr Albert Bachmann, Technisches Büro II, mit 36 Dienstjahren,

auf den 1. April 1947

Herr Leonhard Ruosch, Spediteur, mit 37 Dienstjahren,

Frau Louise Walter, Kassierin, mit 36 Dienstjahren.

Wir wünschen diesen verdienstvollen, treuen Mitarbeitern einen langen, ungetrübten Lebensabend.

E. Müller

Gesundheitsdienst

0114) Unsere Firma schenkt seit Jahren nicht nur der Unfallverhütung ihre besondere Aufmerksamkeit, sondern ist auch bestrebt, auf dem Gebiete der Krankheitsverhütung neue Wege zu gehen. So hat sie im Jahre 1944 als erstes schweizerisches Grossunternehmen die Durchleuchtung der gesamten Belegschaft nach dem sogenannten Schirmbildverfahren eingeführt. Die guten Erfahrungen, die damals damit gemacht

werden konnten, haben die Geschäftsleitung bewogen, die Aktion in diesem Frühjahr zu wiederholen. Im Verlaufe des Monats März sind denn in unserer Sanitätsstation auf dem Ebnat wiederum alle Werksangehörigen durchleuchtet worden. Die Röntgenbilder werden zur Zeit auf Kosten der Firma von Fachärzten ausgewertet. Sobald die Arbeiten abgeschlossen sind, werden die Beteiligten über das Ergebnis der Untersuchungen persönlich orientiert.

Das Schirmbildverfahren hat sich in der Praxis bewährt. Es dient dazu, sehr rasch, auf einfache Art und Weise Fälle von unerkannten tuberkulösen Erkrankungen festzustellen und rechtzeitig einer geeigneten Behandlung zuzuführen.

Vom Standpunkt der Volksgesundheit aus wäre die Durchleuchtung der gesamten Bevölkerung das Ideal. Freuen wir uns, dass im Rahmen der Betriebe heute schon so vielversprechende Anfänge gemacht worden sind.

Dr. H. Weber

Aus unserer Buchhaltungsabteilung

0115) Auf Ende März 1947 ist Frau Louise Walter, unsere verdienstvolle Hauptkassierin, von ihrer Stellung zurückgetreten. Während 36 Jahren hat sie den Stahlwerken treue Dienste geleistet. Das Kassawesen, das sie mit Sorgfalt betreute, verliert damit eine pflichtbewusste Vorsteherin. Geschäftsleitung und Mitarbeiter wünschen ihr Glück im wohlverdienten Ruhestand. — Zu ihrem Nachfolger bestimmte die Geschäftsleitung Herrn Ernst Kessler, seit 26 Jahren Angestellter in der Geschäftsbuchhaltung.

J. R. Achermann

† Jakob Deppe

0116) Am 30. Januar 1947 ist unerwartet unser langjähriger Mitarbeiter Jakob Deppe-Ramp nach einer nicht mehr aufzuschiebenden Operation infolge Herzlähmung von uns geschieden.

Jakob Deppe wurde am 16. Oktober 1879 in Frauenfeld geboren. Nach dem Besuch der Primarschule und der Kantonsschule war ihm Gelegenheit geboten, in der dortigen Maschinenfabrik Martini & Co. eine Lehre als Mechaniker zu absolvieren. Mit guten Berufskenntnissen ausgerüstet, begab er sich alsdann auf die Wanderschaft, die ihn nach Deutschland, Belgien und Holland führte.

Nach Hause zurückgekehrt, besuchte er noch während fünf Semestern das Technikum Winterthur, das er mit dem Diplom verliess.

Von 1904-1909 war der Verstorbene mit Erfolg als Abteilungsleiter in der Lokomotivfabrik Esslingen, Filiale Saronno, tätig, und schliesslich trat er am 10. März 1910 zu +GF+ über, wo ihm die Leitung der Mechanischen Werkstätte übertragen wurde, die er bis zu seiner Pensionierung am 1. April 1945 inne hatte.

Jakob Deppe war unermüdlich in seiner Arbeit. Er scheute weder Nacht- noch Sonntagsarbeit, wenn es galt, in einer der zahlreichen Betriebsabteilungen eingetretene Fabrikationsstörungen zu beheben. Seinen Mitarbeitern war er ein verständnisvoller Vorgesetzter, und sein lauterer Charakter wurde von jedermann geschätzt.

Dank seiner besondern Tüchtigkeit wurden ihm von der Geschäftsleitung die Installationsarbeiten in der Fittingsfabrik in Bedford übertragen, welche grosse Anforderungen an ihn stellten.

Schmerzlich vermisste er während diesen neun Monaten seine in der Schweiz zurückgebliebene Familie, für deren Wohl er als vorbildlicher Familienvater jederzeit besorgt war. Sein so schneller und unerwarteter Hinschied bedeutet für alle, die ihm nahe standen, einen schweren und unersetzlichen Verlust.

Gerne hätten ihm seine Freunde und Arbeitskameraden noch einen recht langen und schönen Lebensabend gegönnt.

Wir werden Jakob Deppe stets in guter Erinnerung behalten.

O. Leutenegger

† Heinrich Bollinger

0117) Am 8. Febr. erwiesen wir Heinrich Bollinger die letzte Ehre. Ein hartes Schicksal hat dem Verstorbenen wenig Rosen, wohl aber ein reiches Mass an Leiden auf den Lebensweg gestreut, welcher Umstand ihn bei seinem ausgeprägten Verantwortungsgefühl wohl auch veranlasste, als Einsamer durchs Leben zu gehen.

Schon im Knabenalter zog er sich durch einen Unfall eine chronische Knochenhaut-Entzündung zu, die ihn von da an alle paar Jahre auf den Operationstisch brachte.

Herr Bollinger trat am 11. November 1917 nach einem kurzen Auslandsaufenthalte während des ersten Weltkrieges in die Dienste unserer Firma, Abt. Materialverwaltung ein, wo er bis zu seinem Tode verblieb. In diesen langen Jahren hat er sich dank seiner Intelligenz, ausserordentlichem Fleisse und Gewissenhaftigkeit zu einem geschätzten Mitgliede dieser Abteilung emporgearbeitet.

Eine ausgesprochene literarische Begabung veranlasste ihn, seine Freizeit fast ausschliesslich mit Arbeiten auf diesem Gebiete auszufüllen und wer ihn kannte, weiss, dass er allzeit gerne bereit war und es ihn mit Genugtuung erfüllte, seine Talente zur Verfügung zu stellen, um Freunden, einem Kollegen oder einer Kollegin Freude zu bereiten, sei es in Poesie oder in Prosa.

Bereits nach Neujahr 1946 machten sich bei ihm wieder Anzeichen kommenden Unheils bemerkbar und Ende April war er gezwungen, wiederum in das Spital zu gehen, wo es sich leider bald herausstellte, dass der Fall diesmal hoffnungslos war. Mit Ausnahme von zweimal je ca. 14 Tagen kam er nicht mehr aus dem Krankenhause heraus, und trotz seines unverwüstlichen Optimismus und Lebenswillens fand am 5. Februar 1947 dieses arbeitsreiche, wohlausgefüllte Leben seinen Abschluss.

J. Mettler

Der Zürcher Schriftsteller-Verein in Schaffhausen

0118) Am 20. November 1946 erhielten wir den Besuch des Zürcher Schriftsteller-Vereins. Ungefähr 50 Damen und Herren waren der gemeinsamen Einladung des Stadtrates von Schaffhausen und der Stahlwerke Fischer gefolgt. Am Vormittag wurde das Museum zu Allerheiligen

unter Führung von Herrn Direktor Dr. Guyan besichtigt. Das Mittagessen im Restaurant Thiergarten liess bald eine frohe Geselligkeit aufkommen, die durch die Begrüssungsansprache von Herrn Stadtpräsident Bringolf noch gehoben wurde. Der Nachmittag galt dem Besuch unserer Stahlgiesserei und Maschinenfabrik, die beide grossem Interesse begegneten. Als Abschluss veranstaltete die Geschäftsleitung eine Zusammenkunft in dem mit Blumen geschmückten grossen Saale des +GF+ Hauses. Herr Direktor Müller benützte die Gelegenheit, um den Gästen einen Querschnitt durch unser soziales Wirken, Denken und Fühlen zu vermitteln. Die Herren Dr. Max Gertsch und Willy Stockar antworteten in gehaltvollen Ansprachen, welche die vielgestaltige Welt des freischaffenden Schriftstellers, aber auch seine materiellen Sorgen ins richtige Licht rückten. Wir sind überzeugt, dass der Kontakt zwischen Schriftsteller und Industrie für beide Teile nur nützlich sein kann und glauben, dass unsere Gäste einen nachhaltigen Eindruck von ihrem »Schaffhauser Tag« mitgenommen haben.

W. Vogelsang

Graubünden, das Land der 150 Täler

0119) Die Bündner haben gegenwärtig nicht die beste Presse. Die Ablehnung des Stausees Rheinwald durch die drei Gemeinden Splügen, Medels und Nufenen wird ihnen als Eigensinn ausgelegt, der im Bündner „Nationalcharakter“ liege.

Dass dieser Eigensinn auch seine positiven Seiten hat, zeigte der Lichtbildervortrag von Herrn Bartholome Schocher aus Pontresina am 25. Jan. im +GF+ Haus. Es ist sicher lobenswert, dass ein Volk an seinem angestammten Kulturgut hängt, alte Sitten und Bräuche pflegt, auch die historischen Trachten noch hervorzieht, und zwar nicht nur an hohen Festtagen. Herr Schocher verweilte mit besonderem Vergnügen bei den Ortsfesten, wie sie sich in vielen Gegenden erhalten haben. Wir erwähnen z. B. die feierliche Amtseinsetzung des Kreispräsidenten in Disentis, die alljährliche „Schlitteda“ im Oberengadin, das Erntefest im Unterengadin, alte Oster- und Neujahrsbräuche. Dem kargen Leben des Bergbauern schenkte Herr Schocher besondere Beachtung. So wurde man in den Schulbetrieb einer kleinen Gemeinde des Münstertales eingeweiht, in die landwirtschaftlichen Verhältnisse des Misox, das schon italienisch anmutet, rückt doch hier Graubünden bis nahe an Bellinzona heran. Als Ge-

gensatz dazu führte uns der Vortragende in die Regionen ewigen Schnees, mit dem grandiosen Bernina-Massiv. Vielleicht hatte manch einer noch mehr Landschaftsbilder erwartet. Aber es war jedenfalls verdienstvoll, dass es Herr Schocher vor allem darauf abgesehen hatte, uns mit dem vielgestaltigen Volksleben bekannt zu machen, das dem Ferienreisenden entgeht. Er hat es verstanden, in seiner lebhaften, humorvollen Art für seine Heimat zu werben, die ehemals als Durchgangsland eine Rolle gespielt hat und jetzt wieder als ersehntes Ferienzziel eine bevorzugte Stellung einnimmt.

W. Vogelsang

Warum Betriebswirtschaft?

0120) Der erste der seinerzeit angekündigten beiden Vorträge über Betriebswirtschaft fand am 10. April im +GF+ Haus statt.

In einem kurzen Rückblick schilderte Herr Knöpfli einleitend die Entwicklung unserer Unternehmung; im besonderen hob er hervor, dass es, im Gegensatz zu heute, vor dreissig oder vierzig Jahren noch möglich war, „von zentraler Stelle aus das Gesamt-Unternehmen lückenlos zu überblicken und alle sich aufdrängenden organisatorischen Massnahmen einheitlich und durchgehend zu steuern.“

Anders lägen die Verhältnisse in der gegenwärtigen Zeit: Die Unternehmung hätte eine Ausweitung nach Raum und Vielheit der Fabrikate erfahren; infolge der notwendigen und immer weitergehenden Spezialisierung gelte es, der Gefahr des Auseinanderstrebens der einzelnen Abteilungen zu begegnen. Mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln sei es aber praktisch unmöglich, eine gründliche Modernisierung der Organisation irgend einer einzelnen Abteilung oder eines Werkes allein vorzunehmen; die Steuerung derartiger Arbeiten müsse von zentraler Stelle erfolgen, wenn man den Interessen des Gesamt-Unternehmens Rechnung tragen wolle. Diese Erkenntnisse hätten zur Schaffung der „Betriebswirtschaftlichen Abteilung“ geführt; ihre Aufgabe wäre es, einerseits koordinierend Querverbindungen von Abteilung zu Abteilung und, soweit erforderlich, zwischen Kaufleuten und Technikern herzustellen und andererseits bei der Lösung organisatorischer Aufgaben der Unternehmung mitzuhelfen. Das Ziel der Betriebswirtschaft im allgemeinen heisse: sparen, haushalten, ordnen, planen.

In eindringlichen Worten appellierte der Referent an den guten Willen aller +GF+ Angehörigen zu positiver Mitarbeit, zum Nutzen jedes Einzelnen und zum Gedeihen der Gesamt-Unternehmung.

Dieser erste Vortrag war als Einleitung gedacht; der zweite, von Herrn Dr. Kubli gehalten, wird die für +GF+ notwendig erscheinenden Reorganisationsaufgaben in konkreter Form behandeln.

Dr. Matejka

Die Aussichten für die industrielle Anwendung der Atomenergie

0121) Die industrielle Ausnützung der Atomenergie — besser gesagt der Kernenergie — kann, wenn sie einmal möglich ist, eine vollständige Umwälzung der Maschinenindustrie und folglich des Umfangs und der Zusammensetzung der Erzeugnisse der Giessereiindustrie zur Folge haben. Die Bauart der Kraft erzeugungsmaschinen sowie der Verkehrsfahrzeuge könnte nämlich dadurch von Grund auf verändert werden.

Am internationalen technischen Kongress, der im September 1946 in Paris stattfand, wurde von einem amerikanischen Berichterstatter über die Aussichten der friedlichen Ausnützung der Kernenergie eine Mitteilung gemacht, welche nachstehend kurz zusammengefasst ist:

»Kernenergiemotoren (englisch »piles« genannt) gestatten heute die Erzeugung von thermischer Energie. Wünschenswert wäre allerdings die direkte Erzeugung von elektrischer Energie, d. h. einer höheren Form von Energie. Gegenwärtig hat man aber noch keine Aussichten, dies zu verwirklichen. Kernenergiemotoren werden also vorläufig die Merkmale von thermischen Motoren tragen.

Will man sich über die mögliche Entwicklung ein Bild machen, so muss man die Bedingungen kennen, denen diese unterstellt ist. Diese sind einerseits wirtschaftlicher, anderseits technischer Art.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus ist es ausschlaggebend, dass die Kernenergie viel teurer ist als die mittels Kohle gewonnene Energie. Dies schliesst ihre Verwendung für grosse Kraftzentralen, welche auf billige Energiequellen angewiesen sind, aus.

Die technischen Bedingungen werden hauptsächlich durch die äusserst lebensgefährlichen

Strahlen gestellt, die aus den Kernenergiemotoren ausstrahlen. Diese Maschinen müssen deshalb mit einer mehrere Fuss dicken Schutzkonstruktion umhüllt werden, was ihre Anwendungsmöglichkeit erheblich verringert und namentlich ihre Verwendung für den Antrieb von Lokomotiven, Automobilen und vor allem Flugzeugen ausschliesst.

Aus dem Gesagten scheint es wahrscheinlich, dass die erste praktische Ausnützung der Kernenergie dem Antrieb von Schiffen dient. Bei diesem Verkehrsmittel ist die Möglichkeit vorhanden, die Schutzhülle unterzubringen. Ausserdem würde sich hier der Vorteil der äusserst kleinen Raumbeanspruchung des Treibstoffes wirtschaftlich sehr günstig auswirken, was den hohen Preis desselben wettmachen könnte. Die Raumkapazität der Schiffe könnte einerseits viel besser ausgenützt werden durch die Verkleinerung der Treibstofflagerräume, anderseits würden die zeitraubenden Landungen für die Treibstoffversorgung wegfallen. Dies hätte überdies die Abschaffung der grossen Kohlen- und Öllagerplätze, welche heute auf der ganzen Welt unterhalten werden, zur Folge. Die Treibstoffaufnahme würde ausschliesslich im Heimathafen, eventuell sogar für ein Jahr im voraus erfolgen.

Bei Unterseebooten würde die Vereinfachung der Treibstoffversorgung eine massgebende Rolle spielen, trotz der schwierigeren Unterbringung der Schutzhülle.

Zusammenfassend sei gesagt, dass die heutigen Konstruktionen für thermische und hydraulische Kraftzentralen sowie für alle Verkehrsmittel (mit Ausnahme der Schiffe) in absehbarer Zeit wahrscheinlich keine Veränderung durch Kernenergiemotoren erfahren.«

Dies sind alles nur Mutmassungen, wie sie dem heutigen Stand der in die Öffentlichkeit gelangten Kenntnisse entsprechend vernünftigerweise gemacht werden können. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass unerwartete Entdeckungen jederzeit umwälzende Änderungen verursachen können.

P. F. Fornallaz

Die Entwicklung der Stahlwerke Georg Fischer

0122) Im Rahmen der beruflichen Weiterbildungskurse 1946/47 wurden im Laufe der Monate Januar, Februar und März d. J. fünf Vorträge von Herrn Ing. A. Stamm gehalten. Herr Stamm, der sich schon seit Jahren mit dem Studium der

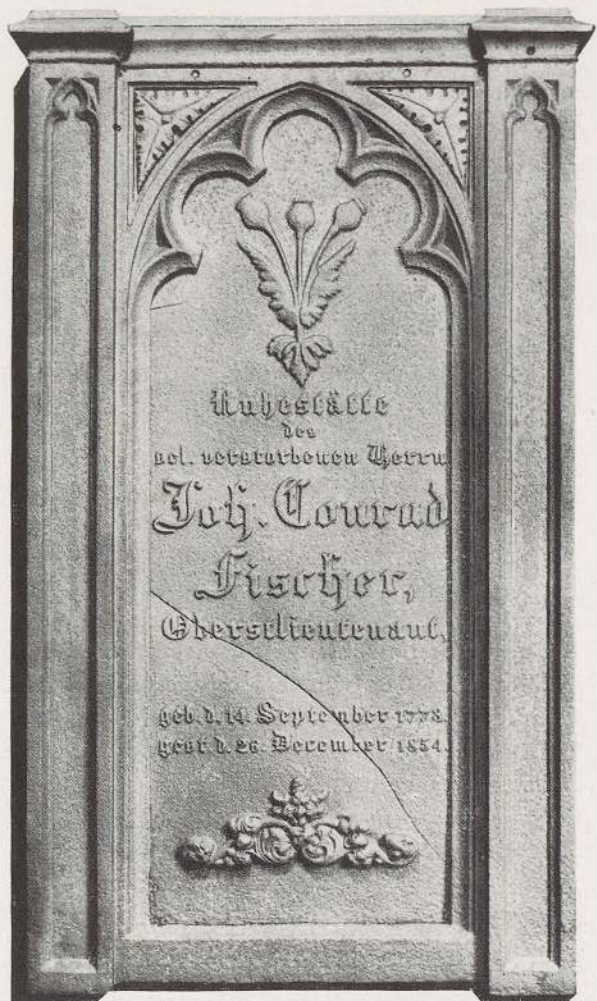
geschichtlichen Entwicklung von +GF+ befasst, bot in sehr gedrängter Zusammenfassung ein anschauliches Bild über den Werdegang unserer Firma von der Kupferschmiede bis zum Grossbetrieb. In seinem ersten Vortrag machte er die Zuhörer bekannt mit dem Gründer der Firma, Johann Conrad Fischer (1773—1854), und wies auf dessen vielseitige Persönlichkeit als Mensch und als Forscher hin. Aus den Tagebüchern von Joh. Conrad Fischer entstand eine lebendige Darstellung der neun Reisen nach England, die der Gründer unternommen hatte. Im zweiten Vortrag wurde J. C. Fischer als Metallurge und als Gussstahlfabrikant vorgestellt und auf seine Tätigkeit als Leiter des Bergbaus der Schaffhauser Erzgruben hingewiesen. Der dritte Vortrag war Georg Fischer sen. (1834—1887) gewidmet, der im Mühltal die Herstellung von Temperguss und Fittings einführte und zugleich einen ersten Schritt in der Entwicklung vom handwerklichen Betrieb zum Industrieunternehmen wagte. Sein Nachfolger Georg Fischer jun. (1864—1925), dessen Wirken im vierten Vortrag geschildert wurde, förderte insbesondere die Herstellung von Stahlguss und erwarb sich grosse Verdienste durch die Entwicklung des Lichtbogenofens für die Herstellung von Stahlguss. Der fünfte Vortrag galt dem Zeitabschnitt der Entwicklung der Firma seit der Gründung der AG. im Jahre 1896 bis heute. Entsprechend den vorhandenen Unterlagen wurde in allen Vorträgen in erster Linie die technische Entwicklung geschildert und durch Lichtbilder und Pläne ergänzt. Als Abschluss der Vortragsreihe fand am 12. März 1947 eine Besichtigung der Fischer-Zimmer im Museum zu Allerheiligen statt. Herr Stammerklärte hierbei das ausgestellte Material und brachte dasselbe in Beziehung zur Entwicklungsgeschichte der Firma.

Sowohl die Vorträge von Herrn Stamm wie auch die Führung im Fischer-Zimmer zeigten mit aller Deutlichkeit, dass die Sammlung von historischem Material aller Art innerhalb der Firma nicht nur für den Geschichtsschreiber interessant ist, sondern auch dem heute in der Firma tätigen Mitarbeiter wertvolle Hinweise auf die Entstehung des Unternehmens bietet.

O. Merz

Das Grabmal des Gründers unserer Werke

0123) Es sind ihrer wenige auserlesene Menschen, deren Lebenswerk dazu angetan war, den reichen Inhalt ihres irdischen Daseins dermassen zu gestalten, dass derselbe in der Nachwelt als segnende Erinnerung weiterlebt.



Grabtafel Johann Conrad Fischers

Auch Johann Conrad Fischer (1773-1854), der Gründer unseres Unternehmens, war einer dieser seltenen Menschen.

Sein inhaltvolles Lebenswerk ist in der Denkschrift »30 Jahre Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vormals Georg Fischer« und in der kürzlich erschienenen »Geschichte der Stadt Schaffhausen« niedergelegt.

Wir finden in unserem städtischen Museum zu Allerheiligen in den »Fischer-Zimmern« zahlreiche historisch wertvolle Aufzeichnungen Joh. Conrad Fischers. Im Jahre 1802 gründete er eine kleine metallurgische Fabrik im Mühltal, die Grundlage seiner erfolgreichen Lebensarbeit, den festen Grundstein der heutigen Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vormals Georg Fischer.

Zufälligerweise ist es uns vor einigen Monaten vergönnt gewesen, neben den bereits in den »Fischer-Zimmern« vorhandenen historischen,

für die Entstehung und den Werdegang unserer Stahlwerke charakteristischen Gedenkstätten auch das gusseiserne Grabdenkmal des unermüdlichen Forschers aufstellen zu können.

Die Rückseite der Grabtafel trägt folgende Inschrift:

*Hier am Ziele, edler Greis,
Lege ab den Wanderstab;
Frohsinn trocknet dir den Schweiss,
Christentugend ziert dein Grab.*

*Rechtlich war dein Wandel hier,
Heilig war dir jede Pflicht;
Alles lohnt der Himmel dir,
Gott vergisst die Tugend nicht.*

*Dieser Rosenhügel hier
Schliesst nur deine Asche ein,
Denn das Denkmal, würdig dir,
Soll das Herz der Deinen sein.*

An dieser Stelle fühlen wir uns verpflichtet, den Nachkommen des Gründers unserer Firma, der Familie Fischer, für die Bereitwilligkeit, das Denkmal als eine weitere Leihgabe den „Fischer-Zimmern“ anvertraut zu haben, unsern herzlichen Dank auszusprechen.

Dr. A. Tobler

Jubiläum der Räderabteilung

0124) Vom 11. bis 17. Mai 1922 fand unter der Aufsicht der Herren Beyer, Delessert und Steine mann als Experten des Automobilklubs die erste Dauerprüfungsfahrt mit dem auf **+6F+** Simplex-Räder umgebauten 4 Tonne Arbenz-Lastwagen statt. Fahrstrecke: Schaffhausen, Winterthur, Zürich, Aarau, Bern, Murten, Payerne, Lausanne, Vevey, Châtel-St. Denis, Bulle, Fribourg, Bern, Thun, Interlaken, Meiringen, Brünig, Luzern, Zürich, Winterthur, Schaffhausen; Länge 784 Km. Damit kam das Simplexrad bildlich und buchstäblich ins Rollen.

Seither sind 25 Jahre verflossen, während welchen sich die Räderabteilung erfolgreich entwickelt hat. Wir stehen heute nicht nur am Anfang eines weiteren Vierteljahrhunderts dieses Geschäftszweiges, sondern auch am Anfang der Wiederanbahnung unserer internationalen Beziehungen zur Automobilindustrie und wir dürfen daher füglich einen Augenblick auf die Entwicklung unserer Räder zurückschauen.

Zunächst sei festgestellt, dass die Herstellung von Stahlgussrädern für Motorlastwagen schon 1902 aufgenommen wurde, als die ersten derartigen Vehikel durch die Strassen ratterten. Man nützte

dabei die Erfahrungen aus der Herstellung von Lokomotivrädern aus.

Bezeichnenderweise hat man sich von Anfang an den Urtyp aller Räder, nämlich das Speichenrad, zum Vorbild genommen, wie es in der Mitte des 4. Jahrtausends vor Christi Geburt von östlichen Heerscharen nach Aegypten gebracht worden ist. Das etwa 3000 Jahre jüngere Scheibenrad fand bei uns je und je wenig Anklang, weil seine Spannungsverhältnisse ganz unkontrollierbar sind. Die Form der Speichen wechselte jedoch im Laufe der Zeit oft und wesentlich. Neben den billigen Kreuzspeichen wurden von Anfang an, trotz des Preises, die technisch richtigeren Hohlspeichen entwickelt.

Das vollkommenste Rad dieser Gruppe hatte eine doppelwandige Hohnabe; elliptische, kräftige und an beiden Enden trompetenartig erweiterte Hohlspeichen und einen hohlen Kranz; alles in einem Stück gegossen.

Nach dem Kriege 1914-1918 tauchten die ersten Riesenluftreifen auf.

Am 4. Mai 1920 schrieb Herr Direktor Müller in seinem zusammenfassenden Räderbericht aus Sheffield:

„In den Vereinigten Staaten scheint die Verwendung des Pneumatik-Reifens sich rasch auszudehnen. Es ist denkbar, dass die Lastwagenbauer in Europa den Amerikanern bald folgen müssen. Damit werden wir vor neue Aufgaben gestellt, indem die Verwendung des Pneumatikreifens Neuerungen in der Konstruktion des Rades bringt, wie beispielsweise abnehmbare Standardfelgen, Felgenbänder, Seitenringe, Verschlussringe, Ventilschlitze usw. Es scheint unerlässlich, dass wir uns eingehend mit dem Studium dieser Felgen befassen.“

Herr Direktor Moersen schrieb an den Rand sein kurzes „ja“ und damit waren die Befehle gegeben.

Aus den vielfachen fremden und eigenen Konstruktionen sticht das Standardrad zunächst heraus, weil dort die abnehmbare, amerikanische Felge ohne Radkranz direkt auf den Speichenköpfen befestigt war. Dies war die erste brauchbare Lösung des neuen Problems „Einfache, leichte Montage und Demontage der abnehmbaren Felge auf dem Speichenstern ohne Grundfelge“.

Auch jetzt wurde wieder der uralte Speichenradtyp beibehalten, obwohl gleichzeitig die französische Reifenfabrik Michelin in Clermont-Ferrand

mit einer grosszügigen Propaganda für das gepresste Blechscheibenrad eintrat. Herr Direktor Moersen erkannte in der Schraubenbefestigung der Felge grosse Nachteile und forderte eine Befestigung ohne Schrauben. Herr Ing. Mynssen erfand das **+GF+** Simplex-Rad, dessen Felge durch den Luftdruck des Reifens auf dem Radstern festgehalten ist. Dieses Radprinzip ist in mehrfachem Sinne noch heute technisch unerreicht.

Zu jener Zeit war es die aufsehenerregende Erfindung auf diesem Gebiete, und man konnte die Untersuchungen und die Propaganda ohne Gefahr zur Hauptsache auf das Reifenproblem richten. Im Sommer 1922 begannen die Versuche unter Prof. de Quervain, wobei durch seismographische Messungen einwandfrei nachgewiesen wurde, dass die Bodenerschütterungen des gleichen Wagens auf Vollgummireifen ca. $2\frac{1}{2}$ mal stärker sind als auf Riesenluftreifen. Auch jene Versuche waren eine **+GF+** Pionierarbeit, wegleitend für eine Reihe von mehr oder weniger umfangreichen Untersuchungen im In- und Ausland.

Eine Ueberraschung für alle Beteiligten war es, als am 15. Dezember 1922 der erste auf Simplex umgebaute Autobus Frutigen-Adelboden die Bergfahrt bei tiefem Neuschnee in einer um etwa ein Drittel kürzeren Fahrzeit erledigte als auf Vollgummi, und wir oben von Dr. Mori mit berndeutschen Freundlichkeiten wegen Nichteinhaltung des Fahrplans empfangen wurden.

Wir dürfen auch mit Stolz feststellen, dass selbst die Fachleute von Goodyear, dieser grössten Reifenfabrik der Welt, überrascht waren, als wir als erste es wagten, der Firma FBW einige Garnituren doppelt bereifter Räder mit 40 x 8" Reifen für 5 Tonnenwagen zu liefern.

Während der Krise 1929 bis 32 trat die Preisfrage so in den Vordergrund, dass eine neue Lösung gesucht werden musste. Wieder war es Herr Direktor Müller, der das Problem richtig erkannte: Bearbeitungsfreie Felgenfabrikation. Auf einer längeren Reise studierte er zusammen mit Herrn Ing. Zimmermann die amerikanischen Konstruktionen und Methoden an Ort und Stelle. Auf Grund eines Lizenzvertrages mit Goodyear wurde bei den Klöcknerwerken in Troisdorf die seit 1925 für uns arbeitende Felgenfabrik für die Herstellung von K-Felgen unter Aufwendung beträchtlicher Mittel modernisiert. Die angestrebte Verbilligung wurde erreicht und während mehreren Jahren bildete die K-Felge die Fabrikationsgrundlage. Zu gleicher Zeit wurden in Deutschland und Italien Lizenzverhandlungen geführt,

und in wenigen Jahren waren ausser **+GF+** Schaffhausen und Singen nicht weniger als 4 Stahlgiessereien und 3 Walzwerke und Felgenfabriken an der Produktion von **+GF+** Rädern beteiligt.

1932 setzte ein neuer Aufschwung des Automobilbaus ein und nun drängte Herr Direktor Moersen auf die Einführung des Trilex-Rades. Es spricht für seine Weitsicht, dass er als weitbekannter Stahlgussfachmann und Inspirator des Simplexwahlspruchs „Nie wieder Schrauben“ sich vor seinem Austritt aus der Firma noch mit aller Energie für eine Neuerung einsetzte, welche einerseits den Kern für künftige Leichtmetallräder in sich schloss und anderseits die Schraubenbefestigung der Felge vom K-Rad übernahm.

Das Trilex-Rad wurde in der zweiten Hälfte der 30er Jahre zum Einheitsrad für die Schweiz, Deutschland und Italien. Zu den früheren Herstellern gesellte sich nun noch die Aluminium-Industrie AG. Neuhausen mit ihrem Presswerk Singen und eine zum Fiatkonzern gehörende italienische Aluminiumfabrik.

Die moralische Krönung in der Entwicklungsgeschichte unserer Räder bildete wohl der schweizerische Bundesratsbeschluss vom 16. 2. 1942, durch welchen das Trilex-Rad im Rahmen der technischen Vorschriften zum (vorgeschriebenen) Normalrad aller Militärlastwagen bestimmt wurde.

Heute stehen wir wieder am Anfang einer neuen Epoche. Die Amerikaner planen bereits Wagen für 100 Meilen pro Stunde und führen deshalb ein neues breiteres Felgenprofil mit beiderseits angeschrägtem Felgenboden ein, auf dem der Reifen auch bei Pannen fest sitzt. Dazu sind offenbar grosse Versuche mit neuartigen, luftschlauchlosen Kunstgummi-Reifen im Gang. Auch der Reifen mit Drahtgewebe kommt. Das stellt uns vor neue Aufgaben. Wir werden sie lösen! Aber selbst in Amerika wird nur mit Wasser gekocht und vorläufig ist man froh, allmählich wieder zum normalen Naturgummireifen zurückkehren zu können.

Die **+GF+** Räder rollen im eisigen Norden und unter der Tropen Sonne, ohne Rast und Ruh, an flinken Lieferwagen und riesigen Lastzügen, an Pferdefuhrwerken, Handwagen, Schubkarren und fahrbaren Gestellen aller Art.

Beweglich und rastlos wird auch unsere Räderabteilung bleiben und auf Tausenden von Rädern aller Grösse wird das **+GF+** Zeichen hinausrollen in alle Welt.

H. Buss



Mit unseren Rädern ausgerüsteter Alpenpostwagen am Rhonegletscher

1822-1947
25 Jahre luftbereifte +GF+Räder

Redaktionskommission: J. L. Bosonnet O. Merz Frl. E. Neuweiler
