+GF+
MITTEILUNGEN

Schaffhausen April 1950 Nr. 36

Dr. ing. Erich A. Matejka †

Während der Drucklegung dieser Nummer trifft die Trauerbotschaft ein, dass Herr Dr. ing. Matejka am 19. April von seinem langen Leiden erlöst worden ist. Wir sprechen seinen Angehörigen unser herzlichstes Beileid aus und werden in der nächsten Nummer einen ausführlicheren Nachruf veröffentlichen.

E. Müller

Radio-Vortrag

Wir machen die Werksangehörigen auf den interessanten Radio-Vortrag aufmerksam, den unser Mitarbeiter, Herr Dr. A. Fürer, am 29. April von 1840 bis 1900 Uhr halten wird. Das Thema lautet: „Zur Kulturgeschichte des Eisens, ein Blick in die Eisen-Bibliothek der Georg Fischer Aktiengesellschaft". Der Vortrag gibt Auskunft über die Literatur, die in der Eisen-Bibliothek gesammelt wird und die verschiedensten Zeitabschnitte umfasst. Man versäume daher nicht, am Samstag, den 29. April, Beromünster einzustellen.

Propaganda-Zentrale

+GF+ Sportvereinigung

Seit unserer letzten Mitteilung hat im Schaffhauser Regionalverband die Meisterschaft eingesetzt. Sie läuft bereits auf vollen Touren. Die 10 Mannschaften, die in der Region Schaffhausen in der Meisterschaft beteiligt sind, wurden durch Losentscheid in folgende zwei Gruppen eingeteilt:

SV Georg Fischer	FC Hauser/Maßstab
FC Städt. Werke	FC Weinmann
FC Kantonalbank	SC Hübscher
FC Carl Maier	SC S. I. G.
FC Post PTT	FC Cilag

Die beiden Gruppenersten bestreiten am Schluss der Meisterschaft, d. h. am 29. April um 15.00 Uhr auf dem Sportplatz „Paradies", den Final um den Regionalmeister Schaffhausen. Ob unsere Mannschaft daran mitbeteiligt ist, können wir heute nur hoffen. Für den 30. April haben wir dem Sportklub Kiener & Wittlin Bern ein Freundschaftstreffen zugesagt.

Vor Meisterschaftsbeginn, d. h. am 18. Februar, haben wir der Einladung eines „Grossen" im Firmensport Folge geleistet und waren bei der 1. Mannschaft der Maschinenfabrik Oerlikon zu Gast. Unsere Mannschaft unterlag der höherklassigen MFO Mannschaft in einem schönen und schnellen Spiel mit 10:2 Toren. Dieses Spiel hat unseren Spielern offenbar den richtigen Schwung gegeben, denn im ersten Meisterschaftsspiel gegen die Mannschaft der Kantonalbank blieben sie mit 5:0 Toren siegreich.

K. Kuster

Personalnachrichten

Herr Albert Dünner, dipl. Ing., welcher seit 1. Oktober 1930 bei +GF+ die Leitung des technischen Bureaus für Giessereimaschinen inne hatte, ist mit dem 1. März 1950, im gegenseitigen Einverständnis, aus unserer Firma ausgeschieden. Herr Dünner führt unter seinem Namen an der Vorstadt 3 in Schaffhausen ein Projektbureau für die Neu- und Umgestaltung von Giessereianlagen. Gleichzeitig hat er auch die Vertretung unserer Giessereimaschinen für die Schweiz übernommen.

Wir verdanken Herrn A. Dünner die tatkräftige Mitarbeit auf dem Gebiet des Giessereimaschinenbaues und wünschen ihm in seinem neuen Arbeitskreis besten Erfolg.

G. Krause

Ein seltenes Jubiläum

Am 12. März 1950 feierte Herr Adolf Schudel, Lohnkasse, sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum. Wir gratulieren diesem treuen Mitarbeiter zu seinem seltenen Fest und wünschen ihm noch viele Jahre körperlicher und geistiger Rüstigkeit.

Unsere Jubilare

In den Monaten Februar und März 1950 feierten ihr fünfundzwanzigjähriges Dienstjubiläum:

Johann Dell'Olivo, Elektrokarrenführer, Werk I
Gottfried Hanhart, Kranführer, Werk I
Hans Kern, Schmirgler, Werk III
Harry Leu, Maurer, Werk III
Jakob Lüscher, Platzarbeiter
Albert Pletscher, Fräser, Maschinenfabrik
Jakob Ruf, Kernmacher, Werk III
Johann Sigrist, Fräser, Maschinenfabrik
Rudolf Stalder, Schreiner, Maschinenfabrik
Anna Zuber, Stenotypistin, Werkschule

Den Jubilaren unsere besten Glückwünsche.

Uebertritt in den Ruhestand

Januar — März 1950	*Dienstjahre*
Jakob Ackermann, Maschinenzeichner	38
Robert Alder, Fittingsmagazin	32
Johann Baumgartner, Hilfsdreher	29
Joh. Ulrich Burri, Meister	40
Franz Egloff, Magaziner	40
Rudolf Eichenberger, Montagemeister	35
Hans Fasler, Fakturenbüro	36
Konrad Gehring, Bohrer	38
Alfred Kunz, Elektrikermeister	37
Karl Rösli, Schlosser	22
Fritz Spahn, Ingenieur	37

Wir wünschen diesen bewährten, treuen Mitarbeitern einen langen, sonnigen Lebensabend.

Unsere Verstorbenen

1. Februar — 31. März 1950

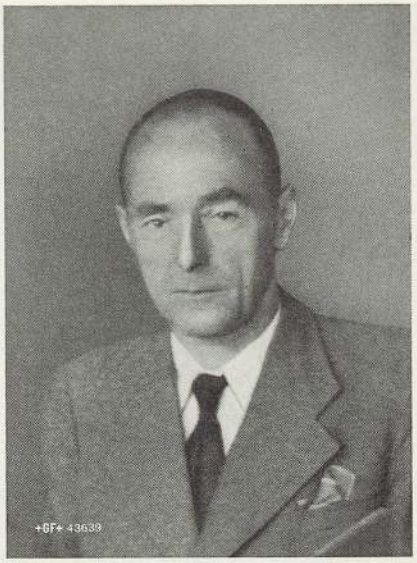
20. Feb.	Emil Neher, Betriebsleiter, Werk III
14. März	Johann Schlatter, Buchbinder, Einkauf
18. März	Johann Ritter, Kontrolleur, Werk I
20. März	Philipp Rigling, Kontrolleur, Werk III
21. März	Johann Lenz, Öler, Stahlwerk Ebnat
29. März	Emil Hugentobler, Hilfsarbeiter MF

Den Angehörigen sprechen wir unser herzliches Beileid aus.

Emil Neher †
21. Oktober 1893 — 20. Februar 1950

Bedrückt und schweigsam gingen viele Werktätige von +GF+ nach dem Waldfriedhof, um Abschied zu nehmen von ihrem geschätzten Mitarbeiter Emil Neher, Betriebsleiter im Werk III.

Emil Neher, geboren am 21. Oktober 1893, entstammte einer alten Schaffhauser Familie. Draussen vor der Stadt, in der Grünau, verlebte er im elterlichen Haus seine Jugend. Nach der Realschule kam er zu Amsler & Cie. in Feuerthalen in die Lehre, um die handwerklichen Fertigkeiten als Mechaniker zu erwerben. Sein Streben nach weiterem Wissen führte ihn an das Technikum Winterthur, wo er seine Studien als Maschinentechniker erfolgreich abschloss. Als junger Techniker war er vorerst von 1916 bis 1918 in der Maschinenfabrik Rauschenbach in Stellung und befasste sich hier als Konstrukteur mit dem Entwerfen von Vorrichtungen für die Bearbeitung. Diese Arbeit brachte ihn in engen Kontakt mit der Werkstatt und förderte seine Neigung nach praktischer Tätigkeit in der Fabrikation. Sein Wunsch wurde erfüllt; am 15. August 1918 trat er als Betriebstechniker für die Bearbeitung von Fittings und Temperguss in die Dienste der Stahlwerke. Mit Fleiss und Hingabe arbeitete er sich in die neue Arbeitsdomäne ein. Als 1935 Herr Ganz sich von der Arbeit zurückzog, war Herr Neher der gegebene Nachfolger als Betriebsleiter der Bearbeitungsabteilungen im Werk III. Nun hatte Emil Neher das Wirkungsfeld, das seinen Fähigkeiten und Neigungen entsprach und für das er forthin sein ganzes Können und Wollen einsetzte. Sein technisches Wissen und sein praktischer Sinn boten die Gewähr für eine fortschrittliche Leitung der ihm anvertrauten Abteilungen. Bei allem Suchen und Streben nach neuen und wirtschaftlichen Fabrikationsmethoden hielt er streng am Grundsatz der Qualitätsarbeit fest.



Sein zuvorkommendes und ausgeglichenes Wesen sicherte ein gutes kameradschaftliches Einvernehmen und erspriessliches Zusammenwirken mit den Mitarbeitern der übrigen Betriebszweige. Im Verkehr mit dem Personal war er gerecht und mitfühlend und stets bereit, Anregungen und Wünsche gewissenhaft und wohlwollend zu prüfen.

Mannhaft und geduldig ertrug er die schmerzvollen Tage und Nächte seiner langen Leidenszeit. In Davos, wo er noch Heilung suchte, fasste er neuen Mut und schrieb wieder voll Glauben und Hoffen. Es sollte nicht sein. Am Abend des 20. Februar setzte sein geschwächtes Herz aus und er wurde von Zweifeln und Schmerzen erlöst. Zu früh wurde er seiner geliebten Familie entrissen und vorzeitig von der Arbeit, die ihm Sinn des Lebens war, abberufen.

Wer immer Emil Neher kennenlernte, sei es als Arbeitskamerad oder Freund, wird seiner stets achtend und dankbar gedenken. Den Hinterbliebenen — seiner Gattin und seinem Sohn — gilt unser herzliches Mitfühlen. Th. Flubacher

+GF+ Haus Veranstaltungen

Die Konzert-, Vortrags- und Theatersaison in unserm +GF+ Haus ist zu Ende. Als letzte Veranstaltung hörten wir am 25. März ein Orchesterkonzert der „Schaffhauser Musikfreunde". Im ganzen waren es 10 Veranstaltungen mit 16 Aufführungen, die im Laufe des Winters 1949/50 stattfanden. Der Besuch war wiederum erfreulich, auch die neu eingeführten Mittwoch-Veranstaltungen haben bei unsern Werksangehörigen allgemein Anklang gefunden. Für die sieben Samstag/Sonntag-Anlässe zählen wir 5194 Besucher, bei den drei Mittwoch-Veranstaltungen waren es 506 Werksangehörige. Hinzu kommen rd. 1500 Kinder von Werksangehörigen, die die drei +GF+ Jugendnachmittage miterlebten; insgesamt besuchten rd. 7200 Menschen unsere +GF+ Haus Anlässe. Wir sind dankbar, wenn uns auch dieses Jahr von seiten der Werksangehörigen Anregungen und Vorschläge, aber auch kritische Stimmen zukommen. Beides werden wir nach bester Möglichkeit bei der Programmgestaltung 1950/51 berücksichtigen.

Die Tätigkeit der Philatelisten und Schachspieler war im vergangenen Winter ebenfalls rege. Beide Freizeitgruppen kommen regelmässig alle vierzehn Tage entweder im +GF+ Haus oder in der Kantine Mühlental zusammen. Als Abschluss unserer kleinen Bilanz möchten wir den Lesern auszugsweise einen Zeitungsbericht eines Aussenstehenden — eines Schaffhauser Theaterkritikers — unterbreiten. Er schrieb im Anschluss an eine Aufführung im +GF+ Haus:

„Was aber der Veranstaltung eine ganz besondere Note verlieh, war der Weg, an das Publikum zu gelangen. Die Georg Fischer Aktiengesellschaft pflegt in ihrem Wohlfahrtshaus die Kultur auf eine selten schöne Art. Nicht nur Vorträge, auch Konzerte und Ausstellungen wurden veranstaltet, neben Kursen für Handarbeit, für Hausdienst und anderem mehr. Dass auch das Theater in dieses reichhaltige Programm aufgenommen wurde, ist ein Verdienst ganz besonderer Art. Der Belegschaft wird geistige Kost bester Art geboten und der Volksbühne zugleich eine Möglichkeit eröffnet, an weitere Kreise zu gelangen und ihre Aufführungen materiell auf einen sicheren Boden zu stellen. Es ist der Unternehmung hoch anzurechnen, dass sie dieses Verständnis den geistigen Problemen unserer Zeit gegenüber beweist, und es war eine Freude zu sehen, dass das Publikum das dargebotene Geschenk freudig annahm. Dies ist nicht ganz selbstverständlich, verlangte doch das gebotene Werk bedeutende geistige Anstrengungen auch vom Zuschauer. Der Beobachter konnte aber freudig konstatieren, dass der ausgestreute Samen auf fruchtbaren Boden fiel."

So die Stimme eines Musik- und Theatersachverständigen. Wir registrieren diese anerkennenden Worte gerne, stimmen sie doch überein mit dem Denken vieler Besucher, die aus innerer Überzeugung unserer Geschäftsleitung dafür Dank wissen, dass unser +GF+ Haus in den Jahren seines Bestehens nicht nur ein Repräsentationsstück geblieben, sondern eine Stätte zur Pflege der Kultur geworden ist. H. Wegmann

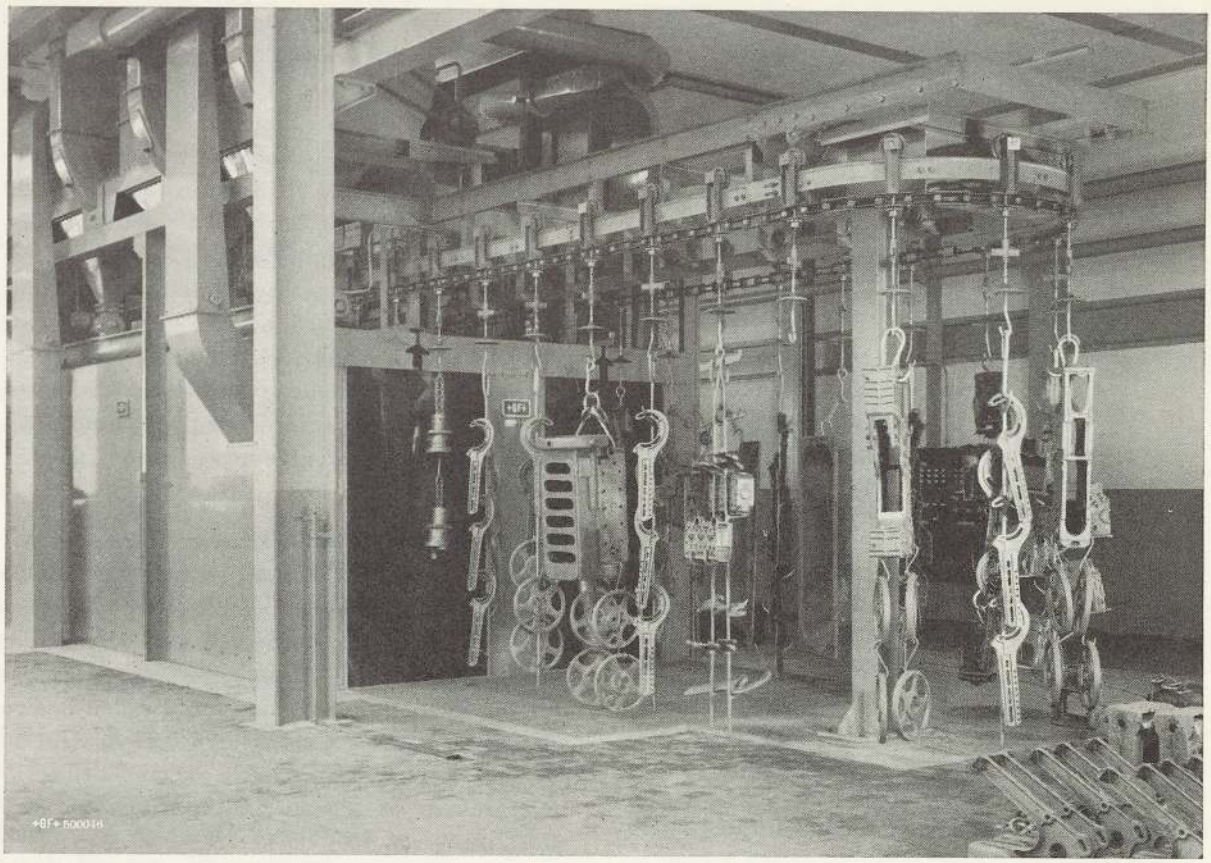


Abb. 1 Stirnseite des +GF+ Monorail-Wheelabrators mit Tragkette und Werkstückgehängen

Die pressluftfreie Gussputzmaschine +GF+ Monorail-Wheelabrator Typ WM-4

Das Bestreben, die schweren Arbeitsbedingungen in Gussputzereien zu verbessern und vor allem die gesundheitsschädlichen Staubeinflüsse zu eliminieren, führte zur Konstruktion moderner Gussputzmaschinen, deren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit in fortschrittlichen Betrieben längst Anerkennung gefunden haben. Mit Hilfe eines durch Schleuderräder beschleunigten Putzmittels (Eisen-, Stahl- oder Kupferkies) ist es heute möglich, auf maschinellem Wege kleinste Gußstücke von wenigen Gramm Gewicht als auch solche von mehreren Tonnen in kurzen Bestrahlungszeiten vom anhaftenden Form- und Kernsand vollständig zu befreien.

Neben den bisher von +GF+ gebauten, allgemein bekannten Tisch- und Trommel-Wheelabratoren hat sich auf Grund der Nachfrage ein neuer Maschinentyp, der Monorail- oder Hängebahn-Wheelabrator, dem Konstruktions- und Fabrikationsprogramm der GM-Abteilung aufgedrängt. Dieser Maschinentyp besitzt zufolge der hängenden Putzanordnung den grossen Vorteil, dass jegliche Art von Guss rationell, verzugs- und bruchfrei geputzt werden kann (Abb. 1).

Die erste Maschine dieser Art wurde im Jahre 1946 als Prototyp in eine schweizerische Radiatoren- und Kesselgliedergiesserei geliefert. Die dort gesammelten Erfahrungen und guten Ergebnisse dienten als Grundlage für die Konstruktion einer noch grösseren und leistungsfähigeren Hängebahnmaschine, welche in der Folge als Standardtyp in der Maschinenfabrik gebaut wurde. Diese Maschine führt die Bezeichnung: „+GF+ Monorail-Wheelabrator Typ WM-4" und stellt mit ihrem Gewicht von 30 Tonnen die grösste bisher von +GF+ gebaute Gussputzmaschine dar. Zu Beginn dieses Jahres konnte der erste serienmässig hergestellte Monorail WM-4 in einer schweizerischen Textil- und Automobilgiesserei dem Betrieb übergeben werden. Putzleistung und Putzeffekt haben den Erwartungen voll entsprochen. Die zweite Maschine dieser Serie wird demnächst in einer französischen Automobilgiesserei zur Montage gelangen.

Das Prinzip des Monorail-Wheelabrators ist äusserst einfach und kann aus den Abbildungen leicht ersehen werden. An einer endlosen Trag-

kette, deren Geschwindigkeit stufenlos regulierbar ist, werden die Putzgüter an speziellen Werkstückgehängen ins Innere der Maschine befördert. Durch überlappte Gummivorhänge, welche das Herausspritzen des Putzmittels (Stahlkies) verhindern, gelangen die Werkstücke in die Strahlkammer. Dort beginnen sie sich um ihre Aufhängeachse zu drehen, wodurch die gesamte Werkstückoberfläche dem Putzstrahl ausgesetzt wird (Abb. 2).

Aus vier gestaffelt angeordneten Schleuderrädern wird das Putzmittel mit einer Geschwindigkeit von 80 m pro Sekunde fächerförmig auf das Werkstück geschleudert. Gesamthaft werden von allen vier Schleuderrädern pro Stunde ca. 45 Tonnen Stahlkies gefördert, was umgerechnet pro Sekunde einer Schleuderleistung von rund 3 Millionen Stahlkugeln von 0,8 mm ∅ entspricht. Die hohe Strahlintensität, verbunden mit grosser Strahldichte, ergibt bemerkenswerte Putzleistungen und ausgezeichneten Putzeffekt. Bei voller Ausnützung der Tragkette und des verfügbaren Geschwindigkeitsbereiches von 0,2 bis 1,2 m/min sind Putzleistungen von 5 bis 30 Tonnen Guss pro Stunde erreichbar. Ausser der normalen Beschickung mittels der Hängebahn besteht die Möglichkeit, sperrige und schwere Gußstücke von der Rückseite der Maschine aus durch ein Aufzugtor in die Strahlkammer einzufahren. Wahlweise können diese Putzgüter mit den Schleuderrädern oder einem Freistrahlgebläse gereinigt werden.

Die beim Strahlen mit vier Schleuderrädern anfallende grosse Menge spezifisch schweren Staubes ist mit besonderer Sorgfalt zu eliminieren. Der erste im Betrieb stehende Monorail-Wheelabrator WM-4 wird durch eine, direkt auf der Maschine aufgebaute Entstaubungsanlage, bestehend aus 4 Elex-Captor-Fängern von je 5000 m^3/h Förderleistung, entstaubt. Vollkommene Staubfreiheit um die Maschine konnte erzielt werden, was zu hygienischen, begehrten Arbeitsplätzen geführt hat.

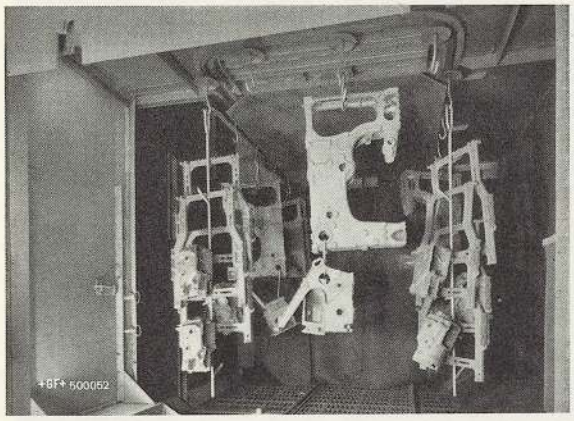


Abb. 2 Innenansicht der Strahlkammer. Die Auswurföffnungen der Schleuderräder sind auf der linken Bildhälfte erkennbar.

Die elektrische Steuerung sämtlicher 15 Motoren mit einer Gesamtleistung von 125 PS wird bei der erwähnten Maschine zentral von einer Druckknopftafel aus über eine von der AG. Brown Boveri & Cie., Baden, gelieferte Schaltbatterie bewerkstelligt. Sinnreiche Programmsteuerung sowie elektrische Verriegelungen und Sicherheitsschalter gewährleisten Betriebssicherheit und einen maximalen Schutz des Bedienungspersonals sowie der Antriebselemente.

Überall dort, wo Massenproduktionen relativ grosser Gußstücke vorliegen, wie z. B. in Giessereien für Radiatoren, Kesselglieder, Badewannen, Motorblöcke, Kurbelwellen etc., wird der Monorail-Wheelabrator zufolge seiner Produktionskapazität und seiner universellen Werkstück-Aufnahmefähigkeit in vermehrtem Masse Eingang finden.

H. P. Häberlin

Ein Arbeitstag bei Clark Equipment Company

„Clark Equipment Company"— dieser Name ist in der amerikanischen Automobilindustrie im Zusammenhang mit Lastwagenrädern, Achsen und Getrieben wohlbekannt. Weitere Produkte, welche den Namen dieser Firma verbreiten halfen, sind Strassenbahn-Fahrgestelle und Industrietraktoren. Die Fabriken, welche das Unternehmen umfasst, befinden sich alle im Staate Michigan, nämlich in Jackson, Battle Creek, Berrien Spring und in Buchanan, wo auch die Verwaltung zu finden ist.

Seit bald 20 Jahren steht unsere Räderabteilung in Verbindung mit Clark und hat im Verlaufe des gegenseitigen Erfahrungsaustausches wertvolle Anregungen auf dem Gebiete des Räderbaues erhalten. Die Räderabteilung war seit jeher bestrebt, mit den neuesten Entwicklungen im Fahrzeugbau Schritt zu halten und schätzt daher die freundschaftlichen Beziehungen zu dieser amerikanischen Firma sehr.

Im Verlaufe meines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten wurde mir in zuvorkommender Weise die Möglichkeit gegeben, einige Zeit in der Konstruktionsabteilung in Buchanan zu arbeiten, wo ich Gelegenheit hatte, mit der Arbeits- und Lebensweise des Amerikaners ziemlich ver-

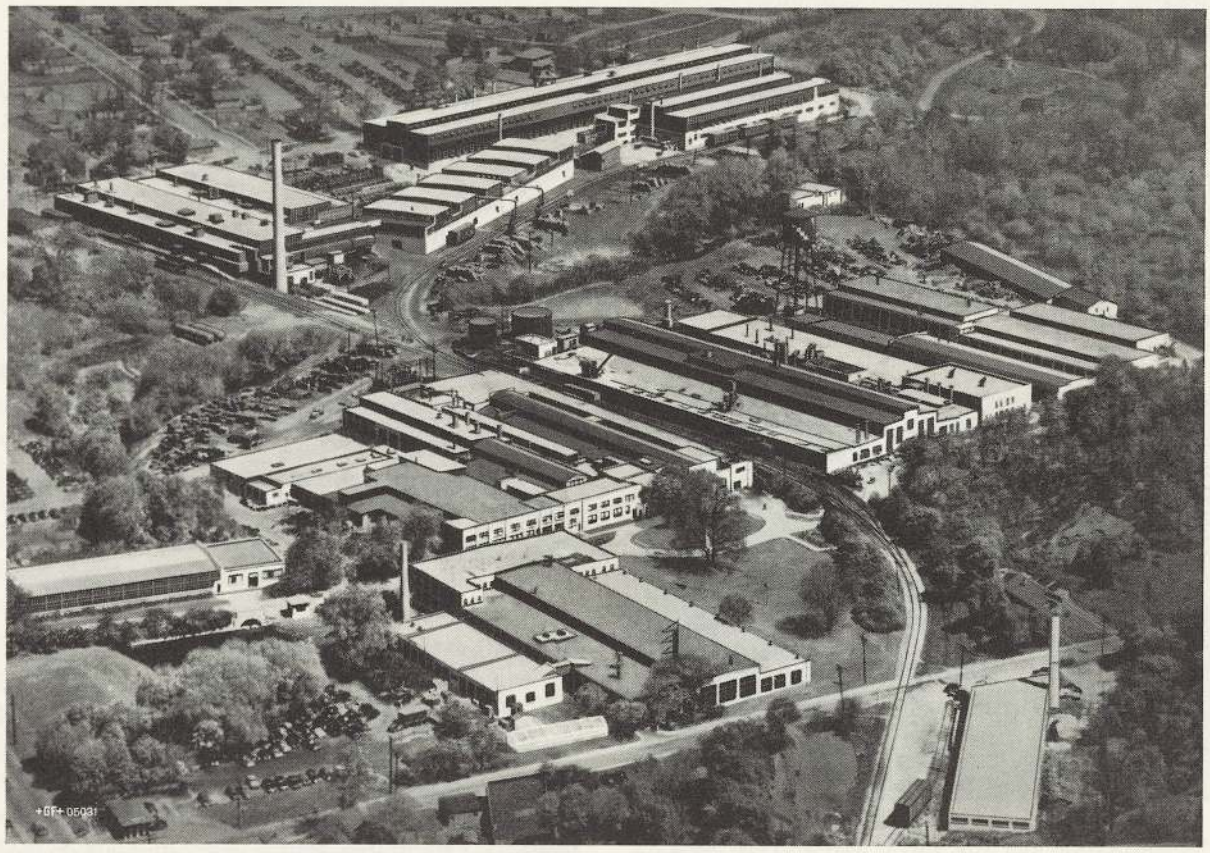
traut zu werden. Ich versuche im Nachfolgenden, eine Skizze eines Arbeitstages bei Clark zu entwerfen. Ich glaube, meine Beobachtungen zeigen ein Bild, wie man es in vielen amerikanischen Firmen antreffen kann.

Einige Minuten vor 8 Uhr beginnen sich am Morgen die Parkplätze neben den Fabrikanlagen aufzufüllen. Es sind um diese Zeit schon Hunderte von Autos parkiert, denn in den Werkstätten fängt die Arbeit eine Stunde früher an. Da das Velo als Fahrzeug für Erwachsene unbekannt ist, findet man auch keine Veloständer, welche bei uns die Parkplätze ersetzen. Unter den hier parkierten Wagen ist jede Automarke und jeder Jahrgang vom alten Ford zum 49er Cadillac vertreten, und es kann nicht einmal mit Bestimmtheit erraten werden, ob zum Beispiel der neue Buick einem Direktor oder einem Arbeiter gehört.

Im Konstruktionsbüro beginnt die Arbeit, nachdem man den Baseballmatch des vergangenen Abends oder die neue Rangliste des Kegelklubs diskutiert hat. Vielleicht hat auch noch einer von einem aufregenden Fischfang-Abenteuer zu berichten.

Das Büro ist hell und geräumig und einige Ventilatoren sind im Betrieb, um die tropischfeuchte Luft in Bewegung zu halten, welche in diesem Sommer Temperaturen über 36 Grad erreichte. Im Gegensatz zu vielen Betrieben hat man hier noch keine „Airconditioning" eingebaut. Ich fühlte mich daher wie „zu Hause", denn der Zustand erinnerte mich sehr an unsere Verhältnisse im Konstruktionsbüro der Textil- und Holzabteilung auf dem Ebnat.— Was einem Schweizer in diesem (und vielen anderen) Büro sofort auffällt, sind die flachliegenden Bretter und die „Pin-Up-Girls" an den Wänden (ob mir zuerst die girls und dann die Bretter aufgefallen sind, kann ich nicht mehr feststellen). Jedenfalls haben die Frauenvereine hier einen sehr schwachen Einfluss.

Der Konstruktionschef hat einige Fragen mit einem Zeichner zu besprechen und besorgt dies auf dem Tisch sitzend, denn die Stühle werden nur ausnahmsweise als Sitzgelegenheit benützt, indem man möglicherweise die Füsse auf den Tisch legt. Die technische Beratung geschieht nicht in Form einer Instruktion, sondern gleicht eher einer „Plauderei am Kaminfeuer". Erstaunlicherweise resultieren daraus trotzdem brauchbare Konstruktionen.



Generalansicht der Werke in Buchanan. In der Mitte die Hauptverwaltung

Teich mit zwei Portierhäuschen
Rechts hinten die Hauptverwaltung

Haus eines Vorarbeiters von Clark,
wo der Verfasser des Artikels wohnt

Die meisten Leute im Büro kenne ich nur beim Vornamen, denn es ist undenkbar, dass man sich mit „Mister" anredet, wenn man täglich zusammen arbeitet. Dies erleichtert die Arbeit gewaltig und ist sicher ein Grund für das speditive Schaffen. „Teamwork" ist hier nicht nur ein Schlagwort, sondern fast überall Tatsache, und zwar in beneidenswertem Ausmass.— Es ist unbegreiflich, warum wir uns in der Schweiz sehr oft die Arbeit erschweren und unerfreulich machen, nur weil wir nicht in der Lage sind, im gegenseitigen Verkehr etwas offener, „aufgeknöpfter" zu sein. Ich glaube nicht, dass es damit getan ist, dass man sich zu duzen beginnt, aber wenn jeder von uns nur eine Stufe von seiner Höhe heruntersteigen und sich nicht so wichtig nehmen würde, hätten wir schon viel erreicht.

Von 12.00 bis 13.00 Uhr ist Mittagspause auf den Büros, währenddem die Werkstätten die Arbeit nur für eine halbe Stunde unterbrechen. Viele Angestellte und Arbeiter (in Amerika kennt man diesen Unterschied nicht, alles sind „employees") bleiben am Arbeitsplatz und nehmen einige Sandwiches von zu Hause mit, manche essen in barähnlichen Restaurants und einige fahren nach Hause. Es bleibt jedoch keine Zeit übrig für ein Mittagsschläfchen, dafür kehrt man schon früh von der Arbeit zurück, nämlich um 15.30 Uhr (Werkstätte) resp. 17.00 Uhr (Büros) und der Samstag ist arbeitsfrei.

Manche Arbeiter und Angestellte gehen nach Feierabend Nebenbeschäftigungen nach, welche verschiedener Art und oft sehr einträglich sind: einige betreiben eine kleine Farm, wo Tabak, Mais, Bohnen etc. gepflanzt werden; einer hat eine Pfirsich-, ein anderer eine Edelkastanien-Plantage, ein dritter züchtet Immergrün und Christbäume. Der Portier ist Inhaber eines Appartmenthauses und sammelt als Sport Antiquitäten und ein Vorarbeiter besitzt einen kleinen Garten-Bulldozer, mit dem er nach Arbeitsschluss der Kundschaft nachfährt und Gartenwege, Rasenanlagen etc. ausebnet.

Natürlich ist man Mitglied einiger Clubs und Vereine und treibt zumindest Fischfang als Sport. Weitere Sportarten, welche sehr populär sind, sind Baseball und Fussball (eine Art Rugby). Man betreibt diesen Sport vorzugsweise als Zuschauer oder als Zuhörer am Radio — die neueste Sportart ist die Bedienung des Televisions-Apparates. Die Spieler sind entweder Hochschulstudenten, welche neben Sport auch noch einige Stunden für das Studium aufbringen müssen, oder dann Berufsspieler, welche ganz anständige Saläre beziehen. Ein guter Baseball-Spieler verdient beispielsweise mehr als der Präsident der Vereinigten Staaten (und geniesst auch mehr Bewunderung und Anerkennung als letzterer)!

Unter den vielen Sportarten, welche zum Teil viel mehr verbreitet sind als bei uns, nenne ich Golf, Tennis, Pfeil- und Bogen-Schiessen, Gewehrschiessen. Turnen und Leichtathletik kennt man nur in den Schulen, dafür war ich umso erstaunter, feststellen zu müssen, dass sich das Kegeln riesiger Beliebtheit erfreut und fast eine Art Nationalsport genannt werden kann. In den grossen Städten gibt es Anlagen mit bis 100 Bahnen in einer Halle! Zur Orientierung der +GF+ Kegelfanatiker muss ich erwähnen, dass man nicht neun, sondern zehn Kegel stellt. Es wird nach einer vom amerikanischen Kegelverband aufgestellten Standard-Regel gespielt, welche durch ein Punktsystem jedem Kegler die Möglichkeit gibt, seinen errechneten Durchschnitt mit der Landesbestleistung zu vergleichen.

Fischen und Jagen wird mit grosser Leidenschaft betrieben, doch begnügt man sich auch hier — wie bei vielen anderen Dingen — nicht mit dem Bescheidenen. Es genügt nicht, dass man im Hintergarten Hasen im Rübenbeet schiessen und von der Gartenmauer aus fischen kann: eine Jagd oder ein Fischfang muss unweigerlich mit mindestens fünf Stunden Autofahrt verbunden sein. Hauptsache ist eine raffinierte Ausrüstung und die 200-Meilen-Fahrt. Der Gerechtigkeit halber muss ich doch erwähnen, dass es Jäger gibt, welche mit Pfeil und Bogen auf die Hirschjagd gehen — wie die Indianer.

Ich bemerke, dass meine Beschreibung eines „Arbeitstages" eher zur Beschreibung eines Feiertages geworden ist. Da ich versuchte, ein Bild eines ganzen Tages zu geben, hatte ich auch die Vergnügungen und die Tätigkeiten nach Feierabend zu schildern, und ich glaube, man kann daraus entnehmen, dass der Amerikaner auf seine Weise versteht, Ablenkung und Entspannung zu finden. Es mag darin das Geheimnis liegen für die Tatsache, dass man selten einen Amerikaner findet, welcher seine Arbeit mürrisch und mit saurer Miene verrichtet. Man hat immer den Eindruck, dass die Arbeit ein Vergnügen sei — und das ist ansteckend! G. Krause jun.

Besuch bei der Automobilfabrik Fiat in Turin

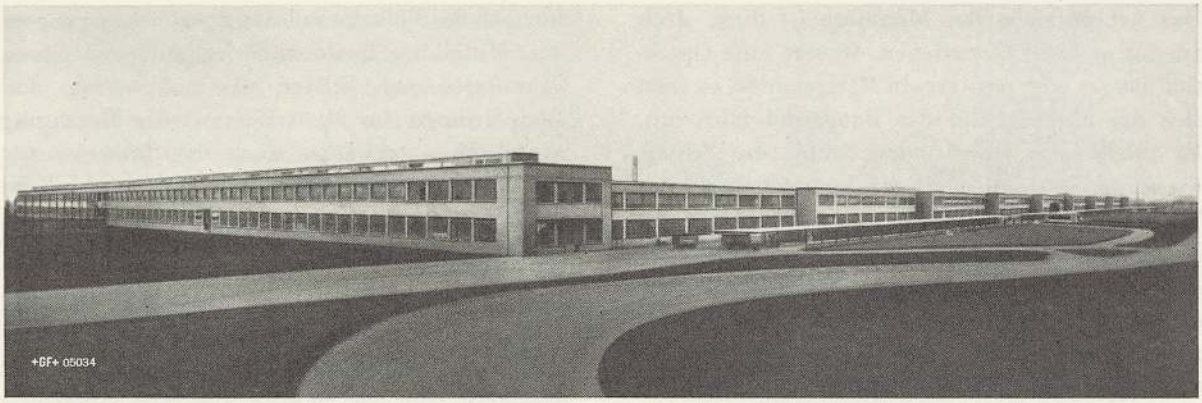
Die Dampflokomotive des Zuges Mailand — Turin zieht uns mit grosser Geschwindigkeit quer durch riesige Reisfelder Turin zu. Die braunroten, entwässerten Felder verraten, dass bald die Ernte beginnen wird. In der Ferne erkennt man die vielgenannte Kirche Superga, welche dominierend auf dem höchsten Hügel der Gegend über der Stadt Turin wacht. Wir erinnern uns an das Flugunglück, bei welchem ein Verkehrsflugzeug mit über 30 Insassen an den Mauern zerschellte. Noch eine kurze Schlaufe um die Stadt, dann fahren wir im Zentralbahnhof ein. Den Bahnhof dürfte man kaum zu den Sehenswürdigkeiten Turins zählen. Mit nicht geringem Erstaunen lesen wir die am Gebäude aufgezogenen Plakate, welche von einem einstündigen Generalstreik sprechen und zwar von 9 bis 10 Uhr. Wir können nicht mehr Zeuge dieser Kundgebung sein, denn es ist bereits Nachmittag.

Obwohl Militärpatrouillen die Strassen durchziehen, obwohl jedes öffentliche Gebäude von zwei mit Maschinenpistolen bewaffneten Soldaten bewacht wird, macht die Stadt doch einen friedlichen Eindruck. In den breiten Strassen herrscht reger Verkehr. Die Leute sind sehr freundlich und gerne bereit, irgendeine Auskunft zu geben, namentlich wenn sie erfahren, dass man aus der Schweiz ist. Diese besondere Freundlichkeit habe ich auch auf der weiteren Fahrt durch Italien erleben dürfen.

Wir befinden uns in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, in der Via Sacchi, von wo uns das Tram Nr. 11 in ca. 12 Minuten direkt vor das Fabrikareal der neuen Fiat führt. Unterwegs sehen wir eine Ansammlung von Panzerwagen und Militärs vor einem grossen Gebäude. Auf meine Frage nach der Ursache erhalte ich die Antwort, dass sich hier das kommunistische Zentrum befindet. Es sind noch viele Arbeiter im gleichen Tram, welche zur Schichtablösung fahren. Sie sind sehr pressiert, denn im Laufschritt eilen sie der Fabrikmauer entlang dem Eingang zu.

Der Haupteingang des Verwaltungsgebäudes ist von 4 bis 6 uniformierten Fabrikpolizisten bewacht. Das Tor ist nur so weit geöffnet, dass gerade eine Person durchschlüpfen kann. Nach kurzer Prüfung meiner Ausweise führt mich ein uniformierter Portier über eine riesige Treppe in das Gebäude. Ich muss einen Augenblick stillstehen, um die auf mich hereinbrechenden neuen Eindrücke fassen zu können. Ich stehe in einer imposanten Halle mit hohen eckigen Säulen. Der ganze Innenausbau besteht aus grüngemasertem Marmor. Eine diskrete, indirekte Neonbeleuchtung erhöht den Zauber dieser Halle. Es gilt noch einige Stufen zu erklimmen, dann steht man auf dem eigentlichen „rez-de-chaussée", das in der Mitte eine halbrunde Bucht in die Tiefe aufweist und als Ausstellungsraum dient. In der Mitte und auf jeder Seite der Halle stehen je eine Kabine ganz aus Glas, welche von je zwei Damen besetzt sind. Ich werde aufgefordert, mich an der mittleren Kabine zu melden, von wo ich nach kurzer Zeit durch lange, hohe Gänge in das Bureau von Herrn Ing. Carena geführt werde. In diesen Gängen ist ein Kommen und Gehen, und an jeder Ecke steht ein uniformierter Portier. Man denkt dabei unwillkürlich an ein Luxushotel.

Auf meinen Wunsch kann ich die Werkstatt zu Fuss, statt wie üblich mit dem Auto, durchqueren. Die Grundfläche der Werkstatt ist rechteckig, wobei ich wohl die Tiefe vor mir, jedoch nicht die Länge rechts von mir überblicken kann. Der Maschinenpark ist vollständig umschlossen von



Die Fiat-Werke in Turin mit der Prüfstrecke für Automobile im Vordergrund

einer Autostrasse, auf welcher verschiedene Fahrzeuge verkehren. Es ist auch keine Seltenheit, wenn Arbeiter mit dem Velo diese Strasse benützen. Auf der äusseren Seite derselben, also links von mir, reihen sich verschiedene Magazine, Werkzeugausgaben und Kontrollen aneinander. Alle sind hinter hohen Drahtgittern. Weiter unten auf der Längsseite der Halle befinden sich die Werkstattbureaus und das Sanitätszimmer.

Der Maschinenpark, welcher wie gesagt am inneren Rande der Autostrasse aufgestellt ist, füllt das ganze Feld aus. Es sind dies in der Hauptsache Drehbänke, Fräs-, Bohr- und Schleifmaschinen, welche ihrer Art entsprechend in einer langen Reihe aneinander gestellt sind. Diese Reihen ziehen sich also von links nach rechts und sind mit wenigen Ausnahmen dauernd mit dem gleichen Werkstücktyp beschäftigt. Am Ende dieser Reihen befindet sich die Stückkontrolle und zum Teil die Gruppenmontage.

Der Maschinenpark ist mit wenigen Ausnahmen mehr oder weniger alt. Es fällt sofort auf, dass der elektrische Anschluss und zum Teil auch die Kühlwasserleitung von der Decke herabhängen, was dem Ganzen ein unschönes Aussehen gibt.

Zwischen zwei Feldern von Werkzeugmaschinen befinden sich zwei Reihen riesiger Stanzen und Pressen für die Blechbearbeitung. Dort werden z. B. die Karosserien in zwei Drücken fixfertig hergestellt. Die dazu verwendeten Matrizen stammen aus Amerika. Die Blechresten wandern auf einem dauernd fliessenden Band in eine Grube, wo sie mittels einer starken Presse zu Paketen gepresst werden. Von dort werden sie durch einen Auswerfer in einen Kanal geleitet, welcher die Pakete einem bereitstehenden Eisenbahnwagen übergibt.

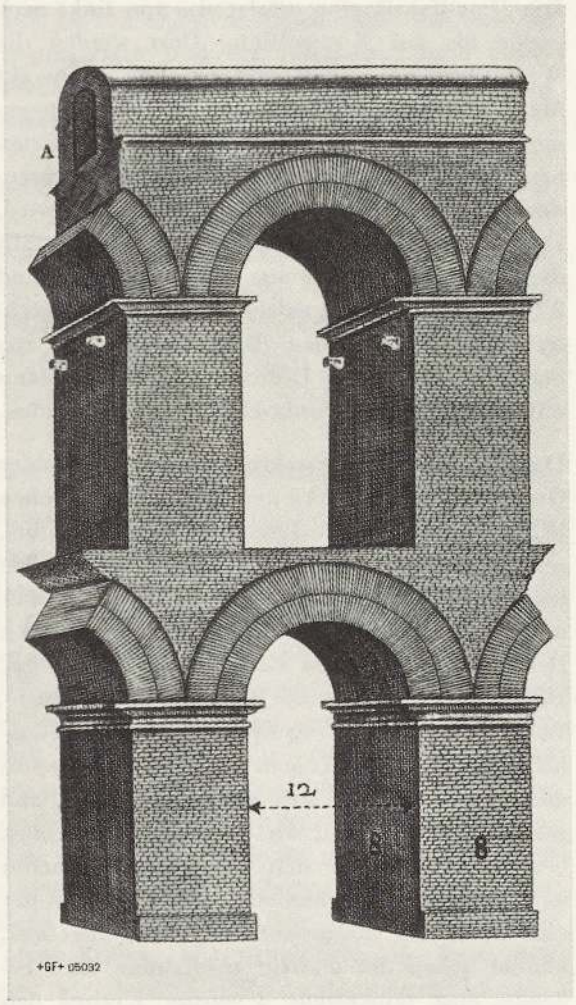
Die Detailfabrikation erfolgt also von links nach rechts bis zur Kontrollinie. Dort werden die Werkstücke gesammelt und peinlich genau auf Masshaltigkeit geprüft, bevor sie zur Gruppenmontage weitergeleitet werden. Von der Gruppenmontage geht der Weg direkt zum fliessenden Band oder Linie, wie sie dort genannt wird. Das nackte Chassis gelangt als erstes Stück auf die Linie. Es besteht aus 2 Längsholmen und 2 Querverbindungen, welche natürlich die charakteristische Form haben. Diese Stücke sind aus Stahlblech zu einem U-Profil gepresst und dann miteinander durch Punktschweissung verbunden.

Das Band läuft ununterbrochen mit respektabler Geschwindigkeit. Links und rechts davon stehen je 2 Monteure, jeder eingesetzt für ganz bestimmte, zeitlich abgemessene Manipulationen, die sich bei jedem Topolino wiederholen. So werden Stück um Stück an das Chassis montiert. Die kleinen Bestandteile liegen in Griffnähe des Monteurs. Die grösseren Stücke, wie z. B. Motor, Karosserie, Polster etc., werden mit besonderen, sehr beweglichen kleinen Laufkranen durch die Luft befördert, und zwar auf den cm genau zum Band gefahren, im Moment wo das betreffende Stück benötigt wird. Über den Köpfen der Arbeiter ist ein ganzes Verkehrsnetz, denn kaum hat der eine Kran den Motor auf dem Band abgesetzt, kommt schon der nächste angefahren. Man bedenke, dass mindestens 3 solcher Kranen den ganzen Tag nur Motoren heranfahren.

Weiter vorn, wo die Montage des Motors fertig ist, werden laufend die Karosserien herangeführt, abgesetzt, weg und schon kommt der nächste Kran. Hier könnte man sagen: Arbeiten ist schön, stundenlang könnte man zusehen. Auf jeden Fall ist man begeistert von diesem prächtigen Zusammenspiel.

Das Arbeitstempo der Monteure ist flink, doch scheint es nicht übertrieben. Dauert eine Operation länger oder passiert ein Missgeschick, so setzt sich der Monteur auf das Band und fährt mit. Es folgen sich Operationen Schlag auf Schlag, bis schliesslich ein fixfertiger, komplett lackierter Topolino das Band verlässt und sofort auf die Prüfstrecke fährt. Die von der Prüfstrecke zurückkehrenden Wagen gehen in die Malerei, um eventuelle Schäden ausbessern zu lassen und für eine Nachpolitur der Karosserie. Die Montagezeit für einen Topolino dauert 6 Stunden. Er kostet in Italien rund sFr. 3 000.—.

Schade, dass die Zeit so schnell vergeht, es gäbe noch viel Interessantes zu sehen. V. Silvestri



Bogen eines römischen Aquäduktes
(A Wassergang, 2½ Fuss breit)

Aus unserer Eisen-Bibliothek

Nach dem Zusammenbruch des weströmischen Reiches um 500 n. Chr. waren zahlreiche technische und kulturelle Errungenschaften in den Stürmen der Völkerwanderung verloren gegangen. Das Mittelalter baute zunächst auf ganz neuen Grundlagen auf. Später, als man anfing, den Tempelruinen im alten Rom wieder Beachtung zu schenken, erwachte auch das Interesse für die antike Welt. Seither haben sich zahlreiche Gelehrte mit der römischen Zivilisation in all ihren Formen befasst.

Raphael Fabrettus untersucht in seinem lateinisch geschriebenen Buch „De aquis et aquaeductibus veteris Romae" die berühmten Aquädukte, die der Stadt Rom das Wasser von weit entfernten Höhenzügen zuleiteten. Der Bau dieser Wasserleitungen fusste auf genauen Berechnungen, die Fabrettus darzustellen sich bemüht. Wenn man bedenkt, dass zu seinen Lebzeiten — das Werk erschien 1680 in Rom — noch kein Bedürfnis nach modernen Wasserleitungen bestand, so ist seine gründliche Beschäftigung mit diesem Gegenstand der römischen Baukunst umso höher zu werten. Unser Bild zeigt eine der zahlreichen Zeichnungen, mit denen Fabrettus sein Buch geschmückt hat. W. Vogelsang

Fahrt an den Hallwilersee

Ein lohnender Frühlingsausflug ist die Fahrt an den Hallwilersee, sei es per Bahn, Auto oder Velo, nur nicht auf Schusters Rappen, denn dafür ist es zu weit. In Dietikon steigt ein elektrisches Bähnchen mit bequemen Wagen das Reppischtal hinauf und dann wieder hinunter nach der mittelalterlichen Kleinstadt Bremgarten, die im weiten Talkessel der Reuss liegt. Damit ist aber die Berg- und Talfahrt nicht zu Ende. Wieder geht es steil hinauf und durch schöne Wälder nach Wohlen. Dort Anschluss an eine andere Kleinbahn, die uns an dem historischen Orte Villmergen — hier fanden zwei Schlachten zwischen Reformierten und Katholiken statt — vorüber nach Fahrwangen bringt. Jetzt sind wir am Ufer des Hallwilersees, der mit flinken Motorbooten überquert werden kann.

Ausflugsziel ist in der Regel das Schloss Hallwil, eine Wasserburg mittlerer Grösse, die am Ausfluss des Sees auf zwei Inseln gebaut ist und vom Aabach umspült wird. Eine bemerkenswerte und mit grossen Mitteln bewerkstelligte Restauration hat es ermöglicht, der Burg ihren ursprünglichen Charakter zu geben — mit ihren hohen Mauern aus Bruchsteinen ein imposanter Anblick. Man sieht zunächst nichts als Mauern, denn auch die

beiden Inseln sind voneinander durch Mauern geschieden. Wohl aus Platzmangel sind die Schlösser — das vordere und das hintere Schloss — direkt ans Wasser gebaut, was mit dem Hintergrund hoher, düsterer Tannen einen nachhaltigen Eindruck vermittelt.

Das Innere enttäuscht ein wenig, denn die Räume sind klein und entbehren des Mobiliars, das im Schweizerischen Landesmuseum aufbewahrt wird. Immerhin, auch hier wurde mit viel Verständnis renoviert, und allein die Architektur mit den Wendeltreppen und den altertümlichen Fensternischen — der Bau geht auf das 12. und 13. Jahrhundert zurück — ist abwechslungsreich genug, wie denn der Kontrast mit unseren heutigen Wohnstätten, die komfortabler, aber auch gleichförmiger sind, überrascht. W. Vogelsang

Neun Kegler, ein volles Ries

Die Kegelbahn im +GF+ Haus erfreut sich eines regen Zuspruchs. Es wird seit deren Bestehen fleissig gekegelt und es herrscht unter den Spielenden ein guter Geist und eine heitere Atmosphäre.

Innerhalb der Betriebsbuchhaltung haben sich neun Mann oder ein volles Kegelries zu einem Kegelklub zusammengeschlossen. Die Kasse erlaubte es, dass dieser Klub an einem schönen Samstagnachmittag im Oktober einen Bummel verabredete. Es wurde eine Wanderung über den Kohlfirst und dann ins nahegelegene Züribiet vorgesehen. Gesagt, getan. In langen Zügen genossen wir die frische Waldesluft. In der Gaststätte „Guggere" wurde ein kurzer Halt eingeschaltet mit einem kleinen Imbiss. Unsere zwei Musikanten bliesen in der idyllischen Gartenlaube einige Soli auf den Trompeten, worauf die Wirtin noch einen Schuss vom Rebensaft gratis kredenzte. Im Dorfe Benken erwartete uns ein „bäumiges" Abendessen in der „Sonne". Auf dem Dorfplatz trugen die zwei Trompeter die Klänge ihrer Instrumente in die schöne Mondnacht hinaus. Fenster und Türen sprangen auf, und plötzlich erschien zu unserem Erstaunen eine Bäuerin mit einer grossen Schale, gefüllt mit den schönsten Benkemer-Trauben und reichte sie in der Runde. Nach diesem Gastspiel marschierten wir nach dem Bahnhof Marthalen. Dort brachte der letzte Zug das fröhliche „Kegelries" wieder in die Munotstadt, und jedem einzelnen bleibt dieser Ausflug in bester Erinnerung. O. Hengst

In unserer Werksbibliothek Erlauschtes

Fast das ganze Jahr hindurch, hauptsächlich aber im Winter wird unsere Werksbibliothek von den +GF+ Angehörigen aller Altersstufen sehr rege benutzt. Am lebhaftesten geht es aber jeweils bei der Bücherausgabe an Donnerstagen her und zu. Als erste „Kunden" kommen gewöhnlich um 2 Uhr die Schulbuben, ein ganzes Rudel. Bücher werden zurückgebracht, ausgewählt und ausgetauscht; man kann dabei erfahren, dass dieses oder jenes Buch „mächtig", ein anderes „ganz gross" usw. ist, und es dauert dann immer eine ganze Weile, bis die verschiedenen Wünsche erfüllt sind und dem Lesehunger Genüge getan wurde.

Zwei Kameraden, beide ungefähr 12 Jahre alt, kommen aber mit Vorliebe am Dienstag in der Mittagszeit, weil dann weniger Leute anwesend sind und die beiden mehr Musse haben, ihre Auswahl zu treffen. Da ist Hans, ein lebhaftes, aufgewecktes Bürschchen. Er hat schon erstaunlich viel gelesen — verschlungen möchte ich sagen. Im allgemeinen ist er ein netter Junge, aber er prahlt gerne ein wenig mit seiner Bücherweisheit und glaubt, den anderen Buben, die etwa auch noch da sind, Ratschläge bei der Auswahl der Bücher erteilen zu müssen; das mögen sie aber nicht, und namentlich die Grossen behandeln ihn bei solchen Gelegenheiten eher geringschätzig. Sein Kamerad Seppli, ebenfalls ein gescheiter Bub, ist bedächtiger. Er holt nicht nur für sich, sondern auch für Vater und Mutter jede Woche Bücher bei uns und wählt mit Überlegung aus.

Ansicht unserer Wohnhäuser auf der hinteren Breite
(+GF+ Liegenschaften hell getönt)

Kürzlich äusserte Hans den Wunsch, eine Biographie zu erhalten, und zwar von einem Erfinder. „Edison, der Mann und sein Werk" schien ihn zu begeistern. Er blätterte in dem Buch und schaute gemeinsam mit Seppli die Bilder darin an. Da sagte Seppli: „Du gäll, de Edison ischt en Amerikaner gsi", worauf Hans in einem etwas überlegenen Ton erwidert; „Hä jo natürlich, bi de Schwizer hät's doch kani Erfinder." Seppli stutzte einen Moment und gab dann entrüstet zurück; „So und dänn de Fischer? Isch da öppe kan Erfinder gsi? Maansch, üseri Vättere chönntid i's Mühlital go schaffe, mir chönntid do unne Büecher hole, wenn de Fischer nid öppis erfunde het und er isch doch en Schwizer gsi!" Bei dieser Beweisführung musste sich Hans geschlagen geben und kleinmütig beipflichten, dass es nicht nur in Amerika, sondern auch bei uns in der Schweiz Erfinder gebe.

Luise Wolf

Aus der Vogelschau

Während der Sommermonate 1948 und 1949 haben wir von unseren Werksanlagen in Schaffhausen neue Flugbilder anfertigen lassen. Auch einige Wohnkolonien wurden einbezogen. Die Redaktion nimmt an, dass unsere Leser gerne hin und wieder ein solches Bild einer vertrauten Stätte aus der Vogelschau sehen. Leider ist gerade das Mühlental nicht „photogénique"; zusammenhängende Aufnahmen sind nicht möglich.

Den Anfang macht das +GF+ Wohnquartier auf der hinteren Breite. Der älteste Teil dieser Kolonie wurde 1906, der neueste 1948/49 gebaut.

Hinter unseren Wohnkolonien steckt viel Arbeit. Sie gereichen dem Stadtbild zur Zierde und sind sinnfälliger Ausdruck unserer nicht erlahmenden sozialen Gesinnung.

H. Iff

P. P.
Schaffhausen 1

Redaktionskommission: P. Gugger, 623 H. Iff, 314 O. Merz, 305 Frl. B. Rinkenburger, Telephonzentrale

Redaktionsschluss für die nächste Nummer 15. Mai 1950