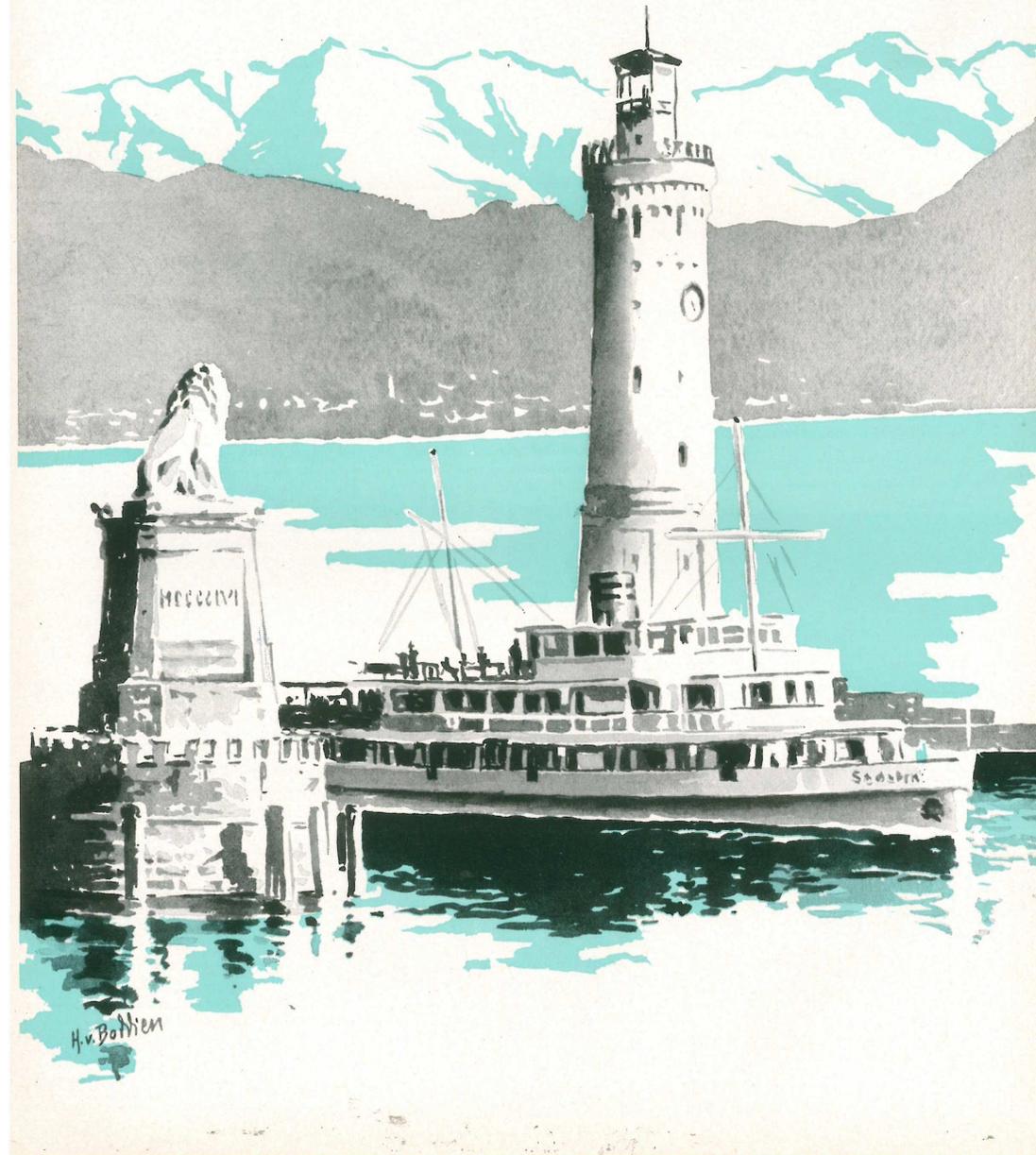


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

37/JUNI 1959

Verlagsort München · Nur für Betriebsangehörige





37

JUNI 1959

Unser Titelbild:

Hafeneinfahrt von Lindau. – Lesen Sie hierzu bitte unseren Artikel „Bodensee-Patrouille“ auf Seite 8.

Seite INHALT:

- 3 Hannover, die größte Messe der Welt
- 5 Das 1000. Kind in St. Blasien kam aus München
- 6 Prominenter Besuch bei Hasse & Wrede
- 7 Befriedigender Abschluß bei der Süddeutschen Bremsen AG.
- 8 Auf den Spuren unserer Arbeit
- 11 Bei Schauz ist der Kunde König
- 12 An den Fleischtopfen von Eging
- 13 Was unsere Foto-Freunde interessiert
- 14 In der Kürze liegt die Würze
Bemerkenswerter Erfolg der Blutspender-Aktion bei MWM
- 15 Unsere Jubilare
Ergebnis der Betriebsratsneuwahlen
- 16 Wenn man wen ins Auto nimmt

HERAUSGEBER:

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
München/Berlin
München 13, Moosacher Straße 80

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 67 41

GRAPHIK:

Will G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 3 61 833

DRUCK:

Kastner & Callweg
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon 44 83 07

... wenn sie versuchen, einander gleich zu werden

„Tootle, die Lokomotive“, heißt ein beliebtes Märchen, das heute von Millionen Kindern in der englisch sprechenden Welt buchstäblich verschlungen wird. – Da wir Bremsen sind, also etwas mit der Eisenbahn zu tun haben und vielleicht auch noch nebenbei an Erziehung interessiert sind, sollten wir uns dieses moderne technische Märchen einmal zu Gemüte führen:

Die junge Lokomotive namens Tootle geht in die Schule. Da sie einem Geschlecht von technischen Erzeugnissen angehört, geht Tootle in die Lokomotivschule. Dort gibt es nur zwei Unterrichtsfächer: „Du mußt bei rotem Licht stets halten!“ und „Du darfst auf gar keinen Fall die Schienen verlassen!“ Wer sich von den jungen Loks an diese Lehren hält, der wird eines Tages erwachsen, das heißt, eine große, schicke Stromlinienlokomotive. Auch Tootle folgt den Lok-Schul-Geboten und fährt treu und brav streckauf, streckab, wenn bei Grünlicht die Strecke freigegeben ist und hält bei rot.

Eines Tages aber kommt Tootle in Versuchung. Auf der großen Wiese jenseits des Schienenstranges blühen nämlich Tausende von bunten, wunderschönen Blumen. Tootle möchte diese Blumen pflücken und verläßt den vorgeschriebenen Pfad der Tugend. Natürlich kann solch sündhaftes Gebaren nicht unbemerkt bleiben. So zeigt sich bei Tootle als Folge dieses Fehltrittes verräterischer Blütenstaub an den Puffern. Tootle wird verwirrt. Sie gelobt Besserung – aber der Geist ist willig, doch das Fleisch ist schwach. Tootle findet immer wieder Gefallen an dem heiteren Spiel mit den bunten Blumen und wandert träumerisch über die Wiesen. Daß dies in einer Welt, in der jeder darauf achtet, daß der Nebenmann sich nicht anders verhält als er selbst, bestraft werden muß, ist klar.

So eilt der Leiter der Lok-Schule in der Bedrängnis seines konformistischen, d. h. nach Gleichförmigkeit und Übereinstimmung dürstenden Herzens zum Bürgermeister von Lokstadt. Selbiger ruft nun, wie in Demokratien üblich, stracks eine Bürgerversammlung ein. Erster und einziger Punkt der Tagesordnung: die Missetaten Tootles, ihre Flucht von den vorgezeichneten harten Schmalspuren der Pflicht und Ordnung, ihre böse Abweichung vom Weg, den alle gehen. Sünderin Tootle erfährt nichts von der Versammlung. Allerdings – als das kleine Nonkonformistische, das den Mut hat, anders zu sein, wieder einmal quer Beet wandelt, da erscheint plötzlich, wie aus dem Boden gewachsen, ein rotes Licht. Tootle stutzt, hält und fährt in eine andere Richtung – aber überall tauchen rote Lichter auf, und kein Zickzackfahren hilft mehr. Sämtliche ehrenwerten Bürger der Lokstadt haben sich aufgemacht und mit roten Lichtern bewaffnet. Im Augenblick der höchsten Bedrängnis aber entdeckt Tootle, daß ihr noch immer ein Grünlicht leuchtet, und zwar am Ende des Schienenstranges. Dort steht der wackere Pädagoge der Lok-Schule und gibt das Zeichen für freie Fahrt. Tootle kehrt reumütig auf die Schienen zurück und fährt wieder, ohne sich viel über Wiesen und Blumen jenseits des Schienenweges Gedanken zu machen, hin und her, her und hin. – Um den Sieg des Konformismus voll zu machen, gelobt Tootle vor der Versammlung der lokalen Lok-Größen, nie mehr wieder die Gleise zu verlassen. Darauf erhält sie die Versicherung, daß sie später einmal gewiß eine große, schöne und stolze Stromlinien-Lok werden darf.

So endet dieses Märchen, und wir sitzen betroffen von der uns keineswegs erstrebenswerten Moral dieser Geschichte und hoffen inständig, daß unsere Kinder sich doch stets die Freiheit bewahren mögen, die bunten Blumen zu pflücken, die das Leben mit Duft und Farbe füllen, auch wenn sie jenseits des allgemein beangangenen Weges blühen.

„Die Idee, daß die Menschen frei und gleich geschaffen sind –“ so sagt der bedeutende amerikanische Soziologe David Riesman, „ist wahr und zugleich irreführend: die Menschen sind verschieden geschaffen, und sie verlieren ihre soziale Freiheit und ihre individuelle Autonomie, wenn sie versuchen, einander gleich zu werden.“



Die größte Messe der Welt

MWM auch diesmal wieder in Hannover ...

Wie alljährlich, so waren auch diesmal auf der Messe in Hannover, der bedeutendsten ihrer Art in Europa, die Motoren-Werke Mannheim AG. vertreten. Der MWM-Ausstellungsstand wurde im Verband der Aggregatehersteller im Bereich der Elektroindustrie errichtet.

Einen kleinen Ausschnitt aus ihrem Aggregatebauprogramm, das einen Leistungsbereich von 5 bis 1900 kVA je Einheit umfaßt, zeigten die MWM in diesem Jahr auf der Technischen Messe in Hannover. So waren neben den bereits vielfach eingesetzten Flanschaggregaten, die durch luftgekühlte Motoren der Baureihe AKD 412 angetrieben werden (Ein- bis Achtzylinder-Ausführung) besonders die neuen hochtourigen Dieselmotoren der Baureihe AKD 10 (Zwei- bis Vierzylinder-Ausführung) interessant, die mit geräuscharmen Kühlluftgebläsen ausgerüstet sind und nach einem Vorkammer-Verbrennungsverfahren arbeiten. Dieser neue Motortyp ist mit 3000 U/min genau auf die für Generatorenantrieb benötigte Drehzahl abgestuft worden und ermöglicht den Bau besonders leichter und formschöner Aggregate.

Vom tragbaren 5-kVA Gerät bis zur 500 kVA Großanlage, die für ein seegängiges Spezialschiff bestimmt ist, zeugten die ausgestellten Konstruktionen von dem fortschrittlichen

... und auf der DLG in Frankfurt

Auf der diesjährigen DLG-Wanderschau in Frankfurt/Main zeigten die Motoren-Werke Mannheim AG ihre vollständige neue luftgekühlte Baureihe AKD 412, die vom Ein- bis zum Achtzylinder-Motor reicht; analog dazu die wassergekühlte Baureihe KD 412 in Ein- bis Vierzylinder-Ausführung. Der Entschluß zur Fertigung dieser aus den Reihen AKD 112 und KD 12 weiterentwickelten Typen ergab sich zwangsläufig aus dem erhöhten Leistungsbedarf, der durch die fortschreitende Modernisierung der Landtechnik hervorgerufen wurde.

Im Hinblick auf den Bedarf des Marktes an leichten, geräuscharmen aber leistungsfähigen, mehrzylindrigen Motoren wurde von MWM eine weitere Baureihe neu entwickelt, die die Bezeichnung AKD 10 erhalten hat. Hier handelt es sich um luftgekühlte, hochtourige Viertakt-Kurzhub-Dieselmotoren, die mit geräuscharmen Kühlluftgebläsen ausgerüstet sind und nach einem Vorkammer-Verbrennungsverfahren arbeiten. Trotz der hohen Drehzahl (3000 U/min) liegt die mittlere Kolbengeschwindigkeit innerhalb der für Fahrzeugmotoren üblichen Grenzen. Zylinderleistung 10 PS bei 3000 U/min.

Neben den hier genannten Neuentwicklungen wurden auch wieder die bewährten luftgekühlten Typen AKD 9 und AKD 112 ausgestellt. Letztere, in Zwei- und Dreizylinder-Ausführung, sind vorwiegend zum Einbau in Vierradschlepper bestimmt, während der AKD 9 E, ein Einzylindermotor, auf Grund seiner geringen Abmessungen und seines niedrigen Gewichtes in der Landwirtschaft speziell zum Antrieb einachsiger Motorgeräte verwendet wird. Der AKD 9 ZB, ein Zweizylindermotor in Boxerform, dient zum Einbau in landwirtschaftliche Spezialgeräte. Die Motoren-Werke Mannheim AG, die ausschließlich Viertakt-Dieselmotoren für jeden Verwendungszweck baut mit einem Leistungsbereich von 4 bis 2200 PS, konnte auf Grund eines großen und festen Kundenstammes ihre Produktion

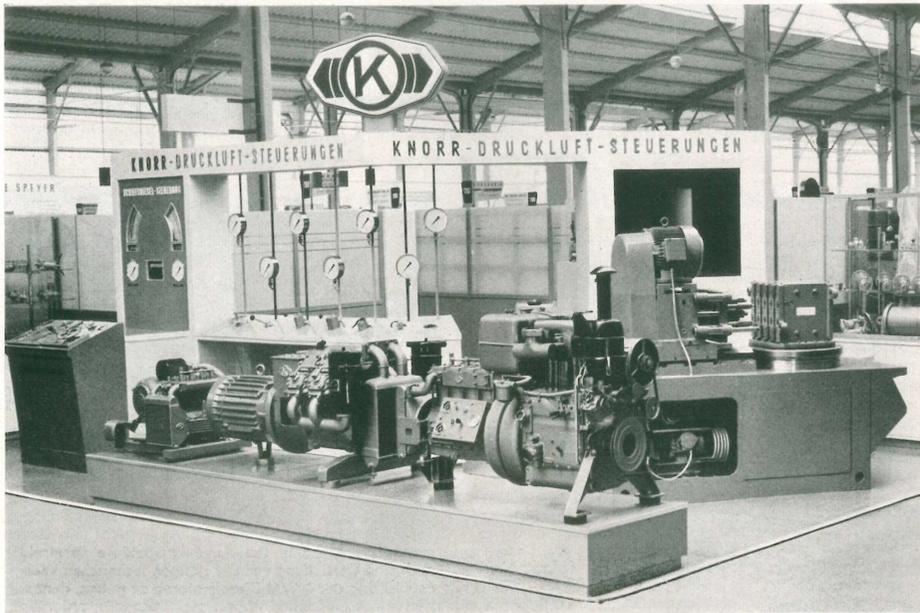


Schaffen unseres Schwesterwerkes, das seit Jahrzehnten zu den führenden Exportfirmen des Aggregate- und Dieselmotorenbaues zählt. Die Ausstellungsstücke vermochten auch eine Vorstellung von der stetigen technischen Weiterentwicklung der MWM-Dieselmotoren zu geben, denen im Hinblick auf den Bedarf, die steigenden Anforderungen und Notwendigkeiten des Marktes immer weitere Verwendungsmöglichkeiten erschlossen werden.

in den letzten Jahren ständig erweitern. Im Jahre 1958 wurden z. B. über 30 000 luft- und wassergekühlte MWM-Dieselmotoren an Schlepper- und Landmaschinenhersteller im In- und Ausland geliefert. Damit leistet die Motoren-Werke Mannheim AG an führender Stelle einen erheblichen Beitrag zur Rationalisierung der Landwirtschaft.



Von beiden Ausstellungen – der Technischen Messe in Hannover als auch der Wanderausstellung der DLG in Frankfurt – ist schließlich noch zu berichten, daß die MWM-Ausstellungsstände durch ihre dezente Aufmachung und sorgfältige Herrichtung der Ausstellungsstücke Anziehungspunkte zahlreicher Interessenten und Besucher waren. Alle ausgestellten Motoren fanden große Beachtung. An dieser Stelle sei allen an der Vorbereitung und am Aufbau der Ausstellungsstände beteiligten Werksangehörigen der Werke Mannheim und München, insbesondere jedoch der Lehrlingswerkstätte der MWM, die die Ausstellungsstücke größtenteils hergerichtet hat, besondere Anerkennung ausgesprochen. GW., Mannheim



Auch die KNORR-BREMSE fehlte in Hannover nicht!

Auf der Deutschen Industrie-Messe 1959 in Hannover, in der Zeit vom 26. 4. bis 5. 5. 1959, war auch die Knorr-Bremse mit einem Ausstellungsstand für Druckluftsteuerungen erstmalig vertreten. Da in Hannover der Leistungsstand der deutschen Industrie allgemein und insbesondere der der einzelnen Aussteller für die gesamte Fachwelt zum Ausdruck kommt, hatte sich die Geschäftsleitung der Knorr-Bremse entschlossen, ihr jüngstes Kind der Öffentlichkeit auf dieser Messe vorzustellen.

Im einzelnen waren auf unserem Stand ausgestellt: Das Modell eines Steuerstandes für Schiffsdieselmotore, welcher in Zusammenarbeit mit der Firma ESHAG, Mannheim, gebaut wird. An diesem Stand wurde demonstrativ die Drehzahl bzw. Füllungsregelung eines Schiffsdieselmotors in Verbindung mit Starten, Stoppen und der Umsteuerung des Motors durch eine sogenannte 2-Hebel-Anordnung vorgeführt.

Das gesamte Ventil- und Zylinder-Programm für den allgemeinen Industriesektor war in Glasvitrinen ausgestellt. An kleinen Versuchsständen konnten sich die interessierten Besucher an praktischen Beispielen von der vielfältigen Anordnungsmöglichkeit dieser Steuerungsart überzeugen. Starken Eindruck in Fachkreisen erregte unser neues wartungsfreies Zylinderprogramm. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß die Knorr-Bremse hier Pionierarbeit geleistet hat. Bei diesen Zylindern werden als Abdichtungselemente K-Ringe verwendet. Der Kolben und die Führungsbuchse für die Kolbenstange sind mit einer dünnen Kunststoffschicht überspritzt.

Als Energiequelle für unsere Druckluftsteuerungen wurde die neue Kompressorenreihe, die bei MWM Mannheim entwickelt wurde, ausgestellt, welche sich sehr harmonisch in den Standaufbau einfügen ließ. Es waren dies die Kompressoren VV 110/200, VV 230/180 und VV 450/150.

Ein sehr interessantes praktisches Beispiel für den Einsatz der Druckluftsteuerungen an Werkzeugmaschinen stellte

ein Mehrspindelbohrautomat dar, welcher in Zusammenarbeit mit Hasse & Wrede, Berlin, und KB und SB München hergestellt wurde. An dieser Maschine wurden folgende Arbeitsgänge pneumatisch gesteuert:

Vorzentrieren und Spannen der Werkstücke, Heben, Drehen und Senken des Schalltisches, Ein- und Ausfahren der Bohreinheit sowie das Lösen und Ausstoßen der Werkstücke nach Beendigung des Arbeitsvorganges.

Sämtliche Vorgänge werden ohne zusätzliche Kontaktgehung nur durch das Einlegen der Werkstücke ausgelöst und folgerichtig gesteuert. Dieser Mehrspindelbohrautomat soll später in der Südbremse zur Fertigung der Schildlager für die Eisenbahnbremse verwendet werden. Die Bearbeitung eines Schildlagers mit dieser Maschine dauert jetzt nur noch 30 Sekunden, während bisher 6 Minuten dafür benötigt wurden.

Dieser Mehrspindelbohrautomat in Verbindung mit einem von der konzern-eigenen Filmstelle der Motorenwerke Mannheim hergestellten Farbfilm über die Druckluftsteuerung der Maschine war ein besonderer Anziehungspunkt auf unserem Ausstellungsstand. Sobald auf der Matteisbeide das farbige Knorr-Zeichen sichtbar wurde und durch den Lautsprecher der Anfangssatz des Begleittextes: „Wenn Sie sich für Druckluftsteuerungen interessieren, dann bleiben Sie bitte einen Augenblick stehen“ ertönte, dann war der ohnedies schon gut besuchte Stand von einer Menschenmenge umgeben.

Außer Herrn Dir. Vielmetter, der MWM-Direktion und unseren Münchener Herren durfte die Standbesetzung auch einen exotischen Besuch begrüßen. Es war dies der Gesandte der Republik Sudan, Seine Exzellenz Osman Abdalla Hamid, der sich über die gesamte Entwicklung der Druckluftsteuerung eingehend informieren ließ.

K. Wydra, München

Das 1000. Kind in St. Blasien kam aus München

Sind die guten Wünsche, die anlässlich der kleinen Eröffnungsfeier für das neue Kinderheim in St. Blasien am 8. 3. 1955 ausgesprochen worden sind, in Erfüllung gegangen? Ich glaube ja. Viel ist in den vergangenen 4 Jahren geplant und ausgeführt worden. Das Wichtigste aber scheint mir, ist das Fluidum – der gute Geist, der im Heim herrscht. Fröhlichkeit und Lebensfreude sind neben guter und heilsamer Luft, schmackhaftem und kräftigem Essen und sauberen und lichten Aufenthaltsräumen wichtige Faktoren für den Kurerfolg. Die Zeit ist im Kinderheim so schnell verfliegen, daß man erstaunt war, als man feststellte, daß bereits das 1000. Kind zur Erholung in St. Blasien weilte. Das sollte nicht unbemerkt vorübergehen. Das Schicksal hat es diesmal gut gemeint und ein Kind bestimmt, das nicht gerade zu den glücksegneten zählt. In aller Heimlichkeit war für die kleine Marianne Schmidt aus München, so heißt die Tausendste, ein nettes Dirndlkleid, dazu Strümpfe, Schuhe und Unterleid besorgt worden.

Ich bin dann nach St. Blasien gefahren, um in einer kleinen Feierstunde dieses Ereignis zu würdigen. Im Eßsaal saßen alle Kinder um mich herum, dazu die Tanten und der Heimarzt Herr Dr. Will. Selbst die Presse hatte einen Vertreter entsandt. Mit einem kleinen Märchen von den Zwergen von St. Blasien habe ich auf die Bedeutung des Festes hingewiesen. Auf den Bildern kann man es erkennen, wie sich alles darüber freut. Die kleine Marianne mußte dann in ein Nebenzimmer gehen, wo die Geschenke auf dem Tische lagen. Zuerst das Staunen und dann die Freude ist deutlich auf den Bildern abzulesen. Während sich das Mädel umzog, haben alle übrigen Kinder sich paarweise aufgestellt, und durch die „goldene Brücke“ zog unser Fest-Dirndl in den Saal wieder ein. Sieht sie nicht fesch aus? Alle Kinder bekamen von mir zur Feier des Tages ein Blumentöpfchen aus Schokolade überreicht. Auch die Tanten erhielten Süßigkeiten. Sogar Herrn Dr. Will überreichte ich ein neues Stethoskop, das scherzhaft aus Gebäck hergestellt war, weil er doch sein Hörrohr bei den vielen Untersuchungen abgenutzt hatte. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt in einem zünftigen Tänzchen. Hernach wurden lustige Märchenaufführungen und Tanzspiele gemacht. Hier waren die Kinder so recht in ihrem Element. Den kleinen Schauspielern gebührte alle Hochachtung. Bei Torte und Limonade, letztere auf besonderen Wunsch der Kinder, klang dann die Feier aus. Auf der Heimfahrt mußte ich immer wieder an das glückliche Gesichtchen der kleinen Marianne Schmidt denken, dem 1000. Kind im Kinderheim St. Blasien.

Unser Heim an der Nordsee

Das Kinderheim in Nieblum aus den Jahren 1948 bis 1954 erkennt man nicht wieder. Der Gebäudegrundriß ist völlig neu aufgeteilt und wie mir scheint, in einer sehr guten Lösung. Auch die Kurgäste haben sich gewandelt. Es sind jetzt keine Kinder mehr, sondern lustige Mannheimer Kollegen, die hier 3 Wochen die herrliche See- und Waldluft genießen. Erstmals werden in diesem Jahr auch ein paar Kollegen von den beiden Berliner Werken dabei sein. Sie alle fühlen sich wohl in den bewährten Händen von Tante Lene. Ich wünschte, daß die ganze Zeit so herrliches Wetter herrscht, wie zur Zeit meines Aufenthaltes, damit alle einen recht guten Nutzen für ihre Gesundheit haben und froh und gestärkt zu ihrer Arbeit zurückkehren.

Stolzberg, München



Prominenter Besuch bei Hasse & Wrede



Da staunt der Laie - über diese Maschine made in Berlin!



Im angeregten Gespräch mit dem Nachwuchs

Werksbesichtigung: rechts von Willy Brandt Dir. Studinger



Werksbesichtigung und Betriebsversammlung für Willy Brandt

Es sprach sich wie ein Lauffeuer herum, daß einer der populärsten Männer Westdeutschlands, Berlins Regierender Bürgermeister Willy Brandt, am 13. November letzten Jahres unser Schwesternwerk, die Carl Hasse & Wrede GmbH. in Berlin besuchen wollte. Es gab wohl keinen in diesem Werk, der sich nicht darauf freute, Willy Brandt einmal ganz aus der Nähe sehen oder gar mit ihm sprechen zu dürfen.

Als dann kurz vor 10 Uhr der schwere Wagen durch das Werkstor rollte und wenige Minuten später Willy Brandt mit seinem optimistischen Lächeln die Herren der Geschäftsführung und des Betriebsrates begrüßte, gab es allerdings doch manch enttäuschtes Gesicht: die attraktive Frau Brandt war nicht mitgekommen! Statt dessen begleiteten den Bürgermeister die Herren Senatsdirektor Busack, Bürgermeister Exner, Senatsrat Dr. Siewert, Ober-Regierungsrat Tilch und Referent Wellmann. Aber selbst der Besuch dieser Honoratioren der Stadt, die das Schicksal Berlins mitgestalten, konnte nicht über die Enttäuschung hinweg trösten, daß die schöne Ruth zu Hause geblieben war...

Bei der Begrüßung der Gäste im Sitzungsraum sprach die Geschäftsführung ihren Dank dafür aus, daß Berlins Regierender Bürgermeister trotz aller Amtsgeschäfte in dieser politisch angespannten Lage Zeit gefunden habe, das Werk zu besichtigen. Ein kurzer Überblick über den Werdegang der Firma seit dem Gründungsjahr 1897 machte die Anwesenden mit der Geschichte des Werkes vertraut, das durch die bedingungslose Kapitulation so schwer betroffen wurde: das ständige Wachsen der Firma, das sich durch die immer größer werdenden Werksanlagen - zuerst in der Fennstraße, später Osloer Straße und schließlich bis 1945 in Berlin-Marzahn mit 4000 Belegschaftsangehörigen - dokumentierte.

An Hand eines Fotoalbums mit Aufnahmen des 40 000 qm großen Werkes in Marzahn wurde deutlich, was die Firma Hasse & Wrede zuerst durch die Demontage und später durch die Teilung Deutschlands an Fertigungsstätten verloren hat.

Die Fertigung wurde im Jahre 1945 auf dem jetzigen Gelände in Berlin-Britz wieder aufgenommen. Dann, 1954, wurde die gesamte Fabrikation in Berlin vereinigt, nachdem lange Jahre hindurch ein Teil in Mannheim untergebracht worden war. Die Carl Hasse & Wrede GmbH. beschäftigt zur Zeit rund 350 Männer und Frauen. Durch Herrn Dir. Studinger hörten die Gäste Einzelheiten



Prof. Dr. Leibrock erläutert das Fabrikationsprogramm. Links Betriebsratsvorsitzender Borsdorf

über das frühere und jetzige Fabrikationsprogramm. Herr Studinger übernahm auch die Führung durch das Werk. - Besonderes Interesse bei den Herren fanden die Abteilungen Zahnradfertigung und Montage sowie unsere Hochfrequenzanlage. Willy Brandt, der bekannte, von diesen Dingen wirklich nur sehr wenig zu verstehen, war besonders über die verlangten und erzielten Genauigkeiten im Werkzeugmaschinenbau erstaunt.

Nach Beendigung des Rundganges wurde ein kleiner Imbiß eingenommen. Während dieser Pause nahmen die Herren der Geschäftsführung die Gelegenheit wahr, den Regierenden Bürgermeister auf die besonderen Schwierigkeiten einer Werkzeugmaschinenfabrik in Westberlin hinzuweisen, die in der nächsten Zeit durch die Drohung des sowjetischen Ministerpräsidenten Chruschtschow noch ganz erheblich anwachsen könnten...



Betriebsratsvorsitzender Borsdorf freut sich über den Besuch

Den Abschluß dieses außergewöhnlichen Vormittags bildete eine Betriebsversammlung, in der Willy Brandt das Wort zu den Tagesfragen nahm. Er ließ keinen Zweifel darüber, daß wir noch kritische Wochen und Monate zu überstehen hätten, daß er aber unerschütterlich an Berlin glaube und die unbedingte Hoffnung habe, daß dem Verhalten der Berliner Bevölkerung, ihrer Ruhe und Zuversicht, schließlich und endlich doch Erfolg beschieden sein werde.

BEFRIEDIGENDER ABSCHLUSS BEI DER SÜDDEUTSCHEN BREMSEN AG.

Die diesjährige ordentliche Hauptversammlung fand am 30. 4. 1959 in München statt. Zur Diskussion stand der Jahresabschluß für das Geschäftsjahr 1958.

Der Netto-Umsatz war etwas höher als im Vorjahr. Er setzt sich zusammen aus rund 65% Bremsenlieferungen und rund 32% Motorenlieferungen. Ford-Hercules-Motoren sind nur noch geringfügig (rund 1%) mit Ersatzteilen und Reparaturen vertreten. Die Erhöhung des Umsatzes beruht ausschließlich auf dem Motorengeschäft; es konnten vor allem sehr viel mehr Kleindieselmotoren verkauft werden. Die Umsätze in Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbremsen fielen dagegen im Vergleich zum Vorjahr ab; die Kapazität war hier nicht voll ausgelastet.

Die Auftragsbestände waren kleiner als im Jahre 1957, so daß sich der Auftragsbestand bis Ende 1958 um rd. 20% verminderte. Der Rückgang beschränkte sich ausschließlich auf Bremsen, während die Motorenaufträge noch beträchtlich zugenommen haben. Am Gesamtauftragsbestand zum 31. 12. 1958 partizipieren die Bremsen mit rd. 40%, die Motoren mit rd. 52%.

Der Jahresgewinn nach Berücksichtigung von Abschreibungen, Wertberichtigungen und Rückstellungen betrug rd. DM 592 000; zusammen mit dem Gewinnrest aus 1957 in Höhe von DM 53 000 ergab sich ein verteilungsfähiger Reingewinn von rd. DM 645 000. Die Hauptversammlung beschloß, eine Dividende von 9% sowie einen Bonus von 2% des Grundkapitals, zusammen DM 550 000 auszuschütten, dem Aufsichtsrat eine Tantieme von rd. DM 39 000 zu gewähren und rd. DM 56 000 in das nächste Jahr vorzutragen. Im Berichtsjahr wurden für das Altersversorgungswerk rd.

DM 612 000 neu zurückgestellt (jetziger Stand der Versorgungsrückstellung rd. DM 3,4 Millionen) und dem Unterstützungsverein rd. DM 375 000 zugewiesen (gegenwärtiges Vermögen rd. DM 2,7 Millionen). Für die gesetzlichen sozialen Leistungen sind insgesamt 1,6 Millionen DM aufgewendet worden, für freiwillige soziale Leistungen ohne Zuführungen zum Versorgungswerk und Unterstützungsverein rd. DM 615 000. An Löhnen und Gehältern sind im Berichtsjahr rd. DM 11,5 Millionen gezahlt worden.

Abschreibungen auf das Anlagevermögen wurden in Höhe von DM 2,7 Millionen vorgenommen. Neu investiert wurden rd. DM 3 Millionen.

Über das laufende Geschäftsjahr 1959 lassen sich noch keine zuverlässigen Angaben machen, doch werden, wie es im Bericht des Vorstandes heißt, alle Möglichkeiten wahrgenommen, um auch im laufenden Geschäftsjahr erfolgreich zu sein.

In der Hauptversammlung war der Aufsichtsrat neu zu wählen. Er wurde unverändert wiedergewählt und besteht aus:

Herrn Heinz Osterwind, München, Vorsitzender
Herrn Joachim Vielmetter, Feldafing, stellv. Vorsitzender
Frau Liselotte von Bandemer, Starnberg
Herrn Dr.-Ing. Heinrich E. Böker
Herrn Reinhard Burkhardt
Herrn Hellmuth Goerz
Herrn Eduard Scherer
Herrn Ferdinand Edenhofner
Herrn Fritz Kempter

Alleiniger Vorstand ist Herr Herbert Waldschmidt.
E. Sch., München

Auf den Spuren unserer Arbeit

Da wir keine Mühe scheuen, unsern Lesern möglichst lebendige Reportagen über den Einsatz unserer Erzeugnisse und ihre Bewährungsprobe unter schwierigen Verhältnissen zu bringen, führen wir diesmal an den Bodensee. Dort besuchten wir die Bodan-Werft, die Wiege der Bodenseeschiffe, und machten Patrouillefahrten auf einem mit MWM-Motoren ausgerüsteten Zollkreuzer und einem Boot der Wasserschutzpolizei mit.



An der Wiege der Bodenseeflotte

Die Bodan-Werft liegt zwischen Lindau und Friedrichshafen in dem Dörfchen Kreßbronn. Der größte Teil der Bodenseeflotte wurde hier gebaut, und wenn man bedenkt, daß der Bodensee der größte Binnensee Deutschlands ist (er bedeckt eine Fläche von 539 qkm und erreicht eine Tiefe von 252 m) dann weiß man auch etwas über die Leistungskraft der Bodan-Werft! Aber nicht nur die geräumigen Fahrgastsschiffe auf dem Bodensee laufen hier vom Stapel, auch die schnittigen Zollkreuzer, die schnellen Polizeiboote, größere Sportmotorboote sowie Barkassen und Gebrauchsfahrzeuge für die deutschen Flüsse, Schlepper, Schwimmbagger, Küstenfahrzeuge u. a. m. – und in den meisten von ihnen schlägt als zuverlässiges, nimmermüdes Herz ein MWM-Diesel. Besonders interessant erscheint uns die Tatsache, daß die Bodan-Werft außerordentlich exportintensiv ist! Sie liefert einen großen Teil der Schiffe für den Verkehr innerhalb der Schweiz. Zum Beispiel stammt die schneeweiße elegante „Jungfrau“, die unter der schweizer Flagge Feriengäste aus aller Welt dank ihrer MWM-Diesel schnell und sicher über den Thuner See trägt, auch aus dem guten Bodan-„Stall“ ...

Es ist übrigens gar nicht so einfach, ein Schiff, das in der



geräumigen Bodan-Wiege das Licht der Welt erblickte, dann seinem fernen Auftraggeber zu schicken. Für den armen Briefträger wäre solch ein Objekt zu schwer, und auch ein geräumiger Güterwagen kann es natürlich nicht fassen. Ein großes Schiff wird deshalb erst im Rohbau erstellt, dann demontiert und schließlich in 20–25 Eisenbahnwagen über Land geschickt. Bei „kleineren“ Schiffen bis 35 m Länge wird hingegen der Rumpf in der Mitte geteilt und die beiden Stücke in Spezialfahrzeugen, in sogenannten Straßenrollern, transportiert.

Doch uns interessierte mehr als die Landreise eines Schiffes, bei der ja der MWM-Diesel nicht in Aktion tritt, die christliche Seefahrt auf dem Bodensee. So suchten und bekamen wir durch die freundliche Vermittlung der Bodan-Werft Kontakt mit dem Zoll und der Polizei und durften an Einsatzfahrten teilnehmen.



Bodensee-Patrouille

„Können wir nicht mit Ihnen ein paar Schmuggler jagen?“ war unsere erste Frage an Bord des schmucken Kreuzers „Hecht“. Aber wir stießen auf wenig Gegenliebe. „Die fetten Jahre für die Schmuggler sind hier auf dem See vorbei“, wurde uns erklärt. „Unser Boot hat nämlich, wie auch die anderen Zollkreuzer, Radar und Sprechfunk. Wenn wir ein verdächtiges Fahrzeug auf See ausmachen – und wir können natürlich auch bei Nacht und Nebel solch ein Boot bis auf 10 Seemeilen orten, ohne daß der Geortete etwas davon merkt –, dann geben wir die Meldung per Sprechfunk an Land weiter und dort nimmt man den Burschen, wenn er entladen will, brüderlich warm in Empfang. Aber solche Sensationen gibt's selten. Da muß man schon Jahre zurückgehen. So um 1953 machten wir mal einen guten Fischzug. 80 Sack Rohkaffee auf einmal. Wir schnappten die Burschen im Morgengrauen, als sie die Schmuggelware gerade auf einen Wagen laden wollten – aber, wie gesagt, heute gibt's so fette Beute nicht mehr. Es liegt einerseits an unseren schnellen Überwachungsfahrzeugen und dem Radar und andererseits natürlich auch daran, daß halt kein großes Gefälle mehr für Schmuggelwaren zwischen uns und der Schweiz besteht. Lohnt sich doch nicht mehr besonders,

wenn ein gewisser Wohlstand herrscht wie jetzt bei uns.“ „Aber tun es nicht viele aus reinem Sport? Wie kürzlich jener Sportschmuggler, der aus der Schweiz kam und mit seinem Töchterchen zum Zoll ging. Dort wurde er gefragt, ob er etwas zu verzollen hätte. „Nichts“, gab er zur Antwort. „Ich habe nur zwei Tafeln Schokolade drüben gekauft.“ Als er gerade wieder gehen wollte, krächte sein Töchterchen vergnügt mit lauter, heller Stimme: „Aber Vati, du hast doch die schöne neue Uhr mitgebracht!“ Peinlich, peinlich kann man da nur sagen ...“ Die Besatzung, bestehend aus Kommandant, Steuermann



und Maschinist, lachte mit uns, bis der Zollkommissar die Hand hob und sagte: „Nun, wenn wir aber ein Boot mit Schmuggelgut aufbringen, ist es nicht gar so lustig für die Betroffenen, denn immerhin wird das ganze Fahrzeug beschlagnahmt.“

„Wie geht denn nun solch ein Einsatz vor sich?“ wollten wir noch wissen, und der Inspektor erklärte:

„Wir haben einen bestimmten Raum zu überwachen, in dem wir kreuzen. Natürlich ist unser Fahrplan geheim, und die Einsatzzeiten ändern sich ständig, denn wir können schließlich nicht so feste und regelmäßige Abfahrts- und Ankunftszeiten wie die Bundesbahn haben, da würde sich ja jeder auf unser Erscheinen einstellen können. Wir fahren sonntags und wochentags, ob es stürmt oder schneit – und selbstverständlich auch nachts. Da haben wir das Recht, ohne Positionslichter zu fahren, damit wir plötzlich über-



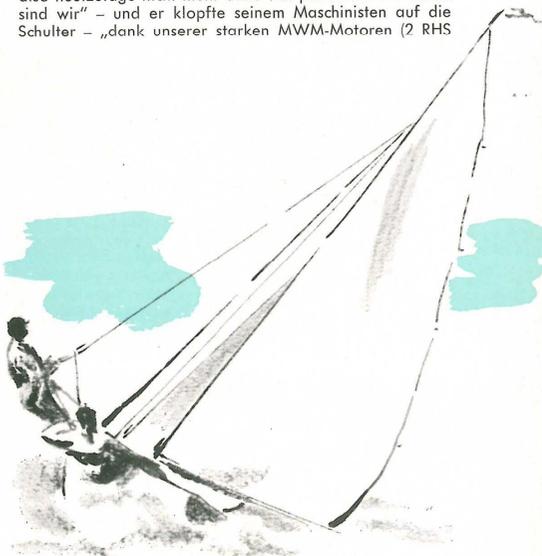
raschend wie ein Geisterschiff aus dem Nichts auftauchen können. – Wenn wir an Bord kontrollieren wollen, so fordern wir es nachts durch Blinksignale und tagsüber durch unser elektrisches Megaphon, das über 1000 m weit zu hören ist, zum Stoppen auf. Wir borden es, d. h. wir gehen längsseits, erkundigen uns nach dem Woher und Wohin, sehen die Legitimation ein und machen Stichproben. Ein jedes Schiff, das ins Ausland fährt, muß sich bei seinem Heimat Zoll abmelden und bekommt dort einen roten Kontrollausweis. Ohne diesen Ausweis ist jede Fahrt über die Grenze, die ungefähr durch die Mitte des Bodensees verläuft, ein illegaler Grenzübertritt und somit strafbar ... Wir strafen aber nun keineswegs ununterbrochen, denn, wie schon gesagt, soviel Sünder gibt es heute gar nicht mehr – wenigstens nicht mehr hier auf dem Bodensee –, sondern wir helfen auch, wo wir können. Wenn jemand in Seenot gerät, dann ist es klar, daß wir sofort eingreifen – ob auf

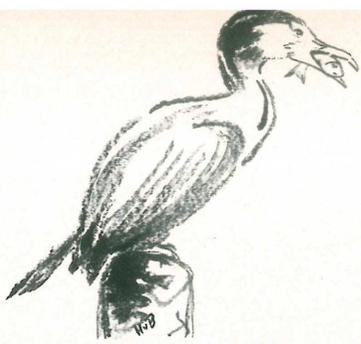


schweizer, deutschem oder österreichischem Gebiet. Wir bekommen ja laufend über Sprechfunk die Wettermeldungen und wissen also stets, ob was im Anzuge ist, um warnen oder notfalls gleich helfen zu können. Der See ist tückischer, als man denkt. Erst im vorigen Jahr sind drei schweizer Fischer, die sicher glaubten, den See wie ihre Hosentasche zu kennen, trotz Sturmwarnung ausgefahren, mit ihren Booten gekentert und ertrunken. Ja, hier in der Nähe des Gebirges ändert sich das Wetter oft in wenigen Minuten, und die Stadtmenschen unterschätzen die Naturkräfte – aber darüber kann Ihnen die Wasserschutzpolizei wahrscheinlich noch mehr erzählen als wir.“

Unser Kreuzer hatte sich inzwischen wieder Friedrichshafen genähert, und wir mußten uns von den freundlichen Zöllnern verabschieden.

Leider war es nicht sommerlich heiter, sondern ziemlich stürmisch, als wir mit flatternden Mänteln an Bord des Polizeibootes „Graf Zeppelin“ im Hafen von Lindau gingen. „Wir sind froh darüber, daß heute kein Badewetter ist“, meinte der Kommissar, als er uns mit der Besatzung bekanntmachte, „denn bei gutem Wetter hat man seine liebe Not mit den unvorsichtigen Schwimmern. Die denken immer, der Bodensee ist eine kleine Pfütze und wagen sich weiter hinaus, als es ihre Kräfte zulassen. Und dann müssen wir eingreifen. Wir haben ein Schlauchboot, Schwimmwesten und Arzneien an Bord – auch sind wir alle im Rettungsdienst für die Erste Hilfe ausgebildet – da kann also heutzutage nicht mehr allzu viel passieren. Vor allem sind wir“ – und er klopfte seinem Maschinisten auf die Schulter – „dank unserer starken MWM-Motoren (2 RHS





418 S, je 165 PS bei 1350 UpM) in der Lage, wirklich schnell wie die Feuerwehr am Unfallort zu sein.“

„Wenn Sie jemanden aus Seenot retten, Herr Kommissar, oder ein Schiff abschleppen, dann müssen doch sicher auch die entstehenden Kosten wie beispielsweise bei einer Hilfe durch die Bergwacht bezahlt werden?“ fragten wir und mußten uns dabei festhalten, denn das schnelle Boot hüpfte wie ein übermütiges Fohlen über die Wellenberge. „Ja, halten Sie sich nur fest“, rief der Kommissar, „bei uns braucht der, den wir retten, nichts zu bezahlen. Hilfe in Seenotfällen ist selbstverständliche Seemannspflicht. Außerdem ist die Polizei jedermanns Freund und Helfer ... und besonders natürlich auf See, wo es weniger Spitzbuben gibt als auf dem festen Land! Aber Spaß beiseite: wir sind sehr froh, daß unser Wardienst so gut klappt, denn vorbeugen ist immer besser und einfacher als rein ins Nasse und zu retten. In den letzten Jahren konnten wir stets so

Schweizer nur verwunderte Kulleraugen, als sie uns in Kniebeuge gehen sahen. „Die haben die Ruhe weg“, knurrte unser wackerer Steuermann, der den kommoden Schwyzern ein kühles Bad erspart hatte, und wandte sich an uns: „Mir sind die Bodensee-Fische und -Vögel sympathischer als die Menschen, man kommt mit ihnen besser aus.“ „Wieso“, fragten wir verwundert, „was hat denn die Wasserschutzpolizei mit den Tieren zu tun?“ „Nun, doch einiges. Sehen Sie zum Beispiel die stolzen Schwäne dort. Es gibt 'ne ganze Menge davon auf dem See. Aber es passiert immer wieder, daß sie in eine Angel beißen. Oder im Winter festfrieren. Unsere speziellen Freunde sind die Kormorane, die sich im Winter und am Frühjahrsanfang recht wohl am



Bodensee fühlen. Allerdings teilen die insgesamt 280 Berufsfischer rund um den See unsere Zuneigung zu diesen gänsegroßen Schwimmvögeln, die man in China gern zum Fischfang abrichtet, keineswegs. Die Kormorane tauchen nämlich bis auf 25 Meter tief und holen den Fischern nicht selten eine schöne Portion Fische aus dem Netz. Als Polizei sollten wir eigentlich gegen diese frechen Diebe vorgehen, aber andererseits stehen sie wieder unter Naturschutz, und außerdem geht's unseren Bodensee-Fischern nicht schlecht. Sie können's verkraften. Ich habe schon erlebt, daß einer an einem Tage rund 1500 Fellchen – Sie kennen doch diese Spezialität des Bodensees? – herausgeholt hat. Und bei den Brachsen, die uns so ordinär wie Kartoffeln vorkommen, sind Fänge von 40 Zentnern keine Seltenheit. Auch Zander und Hechte spendiert der See recht freigebig. Das edelste aber sind die Lachsforellen. Ich habe neulich erst mit eigenen Augen eine 1,14 m lange Bodensee-Forelle gesehen – leider aber nicht mit eigenem Munde davon gekostet, denn geschmeckt hat die bestimmt prächtig!

Ja, unser Bodensee ist schon eine gute Weide für Fische und Vögel und Fischer – und nicht zuletzt für die Männer der Wasserschutz-Polizei, denn auch uns ernährt ja schließlich der See. Mögen ihn der Vater Rhein und die Schneewässer der schweizer Gebirge bis in alle Ewigkeit gut speisen.

So, da wären wir wieder in Lindau. Alle Mann von Bord – ahoi, und schreiben Sie ja was Gutes über die Bodensee-Wasserschutz-Polizei, sonst bauen wir Ihren MWM-Diesel aus und segeln wie weiland unsere Vorfahren aus den Überlinger Pfahlbauten!

Wir versprochen es und spitzten, wieder an Land, hurtig die Bleistifte, um ein kleines Lobgedicht zu verfassen auf den Bodensee und die freundlichen Menschen, die an seinen lieblichen Gestaden wohnen oder ihn auf Schiffen durchpfügen, die in ihren Bäuchen unsere MWM-Motoren bergen ...



Ja, bei SCHAUF ist der Kunde König

Im erfolgreichsten der KB-Verkaufsbüros 1959

Alljährlich treffen sich auf Einladung der Knorr-Bremse München die Leiter der neun deutschen Verkaufsbüros zu einer Tagung. Es werden Vorträge gehalten, und es wird gefachsimpelt – und es wird auch beglückwünscht, nämlich der Leiter desjenigen Verkaufsbüros, das im vergangenen Jahr am erfolgreichsten war.

Da wir der Meinung sind, daß das Ergebnis dieses friedlichen Wettbewerbs auch den Lesern unserer Werkzeitschrift nicht vorenthalten werden sollte, wollen wir in Zukunft den „Sieger“ eines jeden Jahres in Wort und Bild vorstellen. Wir berichten deshalb heute über die Firma Schauz, die im vergangenen Jahr den höchsten Umsatz erzielt hat.

Das erfolgreichste der neun Verkaufsbüros der Knorr-Bremse liegt in der Stuttgarter Kernerstraße. Wir haben vor kurzem dem Leiter unserer Vertretung, Herrn Schauz, einen Besuch abgestattet, um einmal an Ort und Stelle herauszufinden, auf welche Maßnahmen die großen Erfolge gerade dieses Verkaufsbüros zurückzuführen sind.

„Ein guter Kundendienst ist das A und O – es ist sozusagen das 1. Gebot unseres Hauses“, beginnt Herr Schauz die Unterhaltung. „Die Kunden müssen wissen, daß sie sich auf uns verlassen können. Wir haben durchgehende Verkaufszeiten – es gibt keine Mittagspause, in der das Geschäft geschlossen ist, und auch noch in den Abendstunden sind wir von unseren Kunden zu erreichen. Ob sie persönlich kommen, ob sie sich über den Fernschreiber oder unsere vier Amtsleitungen melden – immer sind wir bereit, ihnen zu helfen

Auf Schauz kann man sich eben verlassen!“

Außer auf diesen gut organisierten Kundendienst und natürlich umfangreiche Werbemaßnahmen führt Herr Schauz selbst seine Erfolge besonders auf die regelmäßigen Vertreterbesuche zurück:

„Sie glauben gar nicht, wie bequem die Menschen geworden sind! Denken Sie, jemand hat noch Zeit, eine Postkarte zu schreiben? Nein, der hängt sich entweder ans Telefon oder er wartet, bis wieder mal einer unserer Herren kommt.“ Und wie um diese Worte auch glaubhaft zu machen, klingelt schon das Telefon. Und der Berichtersteller bezeugt es: alle zwei Minuten läutete der Apparat, und zumeist handelte es sich um Aufträge, die wieder einmal möglichst schnell erledigt werden sollten ... Vier Herren, langjährige Mitarbeiter des Hauses und als Vertreter gut eingeführt, suchen in regelmäßigen Abständen nach vorheriger Anmeldung die Bremsendienste auf – die auch die Konkurrenz bedienen! – sowie die mittleren und kleineren Erstausrüster, die zumeist Anhänger herstellen. Auch Fabrikanten von Spezialfahrzeugen werden besucht und von der Güte und den Vorteilen der Knorr-Bremse überzeugt. Der Chef des Hauses legt nämlich größten Wert auf persönlichen Kontakt mit der Kundschaft und scheut deshalb auch selbst keine Reise!

Zu einem guten Verkaufsbüro gehört natürlich auch ein gut sortiertes Lager. Schauz hat es. Es ist neuzeitlich und übersichtlich und gibt dem Kunden das unbedingte Vertrauen, daß jedes Teil vorrätig ist und sofort geliefert werden kann. Verantwortlich dafür zeichnet Herr Stiefel, die Seele des Knorr-Geschäfts. Dieser clevere junge Mann ist seit zehn Jahren in der Branche und der wandelnde Knorr-Katalog schlechthin. Es gibt keines der Hunderte von Ersatzteilen, dessen fünfstellige Nummer er nicht sofort nennen könnte. (Ja, er träumt sogar nachts davon, wie er der Schriftleitung im Vertrauen mitteilt!) Und die Kunden wissen Herrn Stiefels Gedächtnis zu schätzen. Da gibt es keine Mißverständnisse, keine langen Rückfragen, kein Nachschlagen – nur eine sekundenschnelle Überlegung, und man weiß, was man wissen will. Eine Bestätigung seiner Bremsen-Kenntnisse sieht Herr Stiefel in der Tatsache, daß sogar die Konkurrenz hin und wieder bei ihm Rat sucht!

Schließlich und endlich aber wollen wir auch in diesem Zusammenhang die Münchner Konstrukteure nicht vergessen. Was nützt der beste Verkäufer, wenn das, was er zu verkaufen hat, nichts taugt? Die beachtlichen Erfolge wären niemals denkbar ohne die vielen konstruktiven Verbesserungen der Kfz-



In der Stuttgarter Kernerstr. 4 ist der Kunde König

Bremse. Hier seien nur der Luftpresser, die lastabhängige Bremse und das Anhängers-Steuerventil genannt, die auf ihrem Gebiet bahnbrechend waren. Wir wünschen Herrn Schauz, der die Vertretung für Knorr 1953 übernahm, weiterhin so guten Erfolg und uns noch viele Jahre freundschaftlicher Zusammenarbeit mit diesem sympathischen Kaufmann.



1. Baden Sie mit vollem Magen!
2. Stürze dich nicht einfach ins kalte Wasser, sondern kühle dich allmählich ab!
3. Kopfsprünge sind gefährlich in unbekanntem Gewässern!
4. Überschätze nicht deine Kräfte – die Entfernung zum anderen Ufer ist oft weiter, als du denkst!
5. Laß die nasse Badehose nie am Körper trocknen, sondern zieh dich nach dem Schwimmen um!

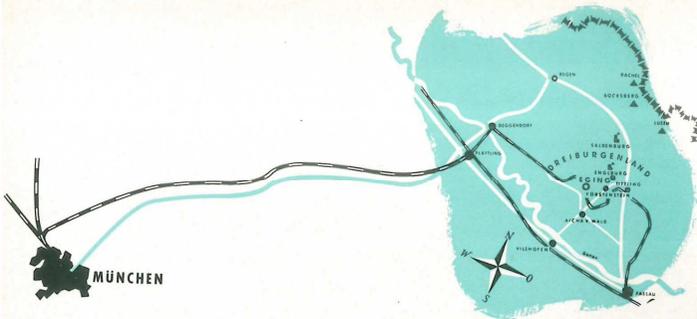


Die rechte Hand ... Herr Stiefel



... seines Chefs Herr Schauz

und zu raten. Dabei spielt es gar keine Rolle, ob es sich nur um eine Dichtung für ein paar Pfennige handelt oder um einen Luftpresser für einige hundert Mark – jeder Auftrag wird sofort erledigt. Man wird prompt bedient bei Schauz – das weiß man, und es spricht sich rum. Alle Lieferungen gehen per Express an den Besteller, und es macht uns nicht einmal allzu viel Mühe, weil ja unser Haus dicht beim Bahnhof liegt.



An den Fleischtöpfen von Eging

Seit sechs Jahren führen Direktion und Betriebsrat der Südbremse eine Aktion durch, die höchste Anerkennung verdient: alljährlich werden rund 150 kostenlose Urlaubsplätze zur Verfügung gestellt, die vorwiegend älteren und erholungsbedürftigen Mitarbeitern und deren Ehefrauen zugute kommen. — An einem schönen Sonntag haben wir unsere Bremser in ihrem Urlaubsdomizil im Bayerischen Wald aufgesucht und uns ein wenig von den faulen Tagen in Eging berichten lassen.

Als wir am frühen Nachmittag im Höhenluftkurort Eging ankamen und nach den dort zur Erholung weilenden Südbremsern Ausschau hielten, bekamen wir keinen zu Gesichte. Als wir im „Eginger Bierstüberl“, dem Hauptquartier der Südbremser, nachfragten, hieß es: „Mei — die schlafen halt. Kein Wunder, denn die haben ja gestern nacht bis 2 Uhr gefeiert. Die lassen ja keinen Tanz aus, denen tun jetzt die Fuß' weh!“ Dessen ungeachtet waren wir doch so rücksichtslos, einen der

„Eginger Bierstüberl“. Über uns lachte die Sonne. Vor uns auf dem Tisch stand ein ganz ausgezeichneter Drei-Männer-Mokka — eine Spezialität des Hauses (übrigens gehört dieser Nachmittagskaffee mit zur Vollpension), und um uns herum lagen im Liegestuhl die Südbremser mit ihren Frauen.

Herr Platzer berichtete — von vielen Zwischenrufen unterbrochen — daß man am vorigen Abend den 60. Geburtstag des Kollegen Egleder gefeiert habe. „Es war eine Mordsgaudi“, sagte das

nommen, daß mir die Hose net mehr paßt.“ Und da waren wir schon beim Eginger Thema Nr. 1 gelandet: dem Essen. Es gab keinen in der Runde, der nicht das Lob des Wirtes, Herrn Wagner, laut gesungen hätte. „Schauen Sie doch nur mal auf die Speisekarte: allein fünf verschiedene Arten Schnitzel gibt es und sieben verschiedene Arten warme Würstel, und rund dreißig andere warme Gerichte... Und wenn man abends mal kalt essen will, gibt es eine wunderbar garnierte Wurstplatte, und da ist gut ein halbes Pfund frische Wurst drauf. Überhaupt das frische Fleisch und die frische Wurst — der Scherer vom Betriebsrat, der das hier entdeckt hat, versteht was vom Essen und vom Hotelwesen. Wer viel rumkommt, der weiß halt, daß man am besten in 'ner Gastwirtschaft mit eigener Metzgerei ißt, wie es hier in Eging der Fall ist.“

„Aber trotzdem hab ich gestern doch eine Kalbshaxe allein verputzt“, bekannte Frau Platzer, „es war schon eine Arbeit!“ Plötzlich sagte es „ping!“, und von ihrer Bluse sprang ein Knöpfchen und fiel zu Boden. „Sehen Sie — das macht die gute Kost hier. Uns paßt bald nichts mehr!“ Ein anderer Südbremser äußerte sich begeistert über die Organisation: am Vortage gibts die Speisekarte, und dann kann sich jeder aus sechs verschiedenen Speisen die ihm zusagende auswählen. Er braucht bloß seinen Namen und die Nummer seines Tisches auf einen vorgedruckten Zettel zu schreiben und in einen Briefkasten im Gasträum zu werfen. Das ist einfach und praktisch — und geklappt hat es noch stets.

„Und was wir Frauen besonders begrüßen, wenn schon mal das Gespräch aufs Essen kommt —“ mischt sich eine der Frauen ein — „ist die erfreuliche Tatsache, daß wir Hausfrauen alle diese zeitraubenden Gerichte nicht selber kochen müssen. Endlich einmal haben wir Urlaub vom Kochtopf und können uns zusammen mit den Männern erholen. Bei vielen von uns ist es wirklich seit langer Zeit das erste Mal — wir sind der Firma schon sehr dankbar, daß sie auch an uns Ehefrauen gedacht hat!“ „Ja, ihr armen verhungerten Wesen“, wirft Herr Egleder mit einem Seitenblick auf die nicht unbedingt wespentailen Hüften der am Tische sitzenden Ehefrauen mit liebevollem Spott ein. „Wer hat, der hat“, wird ihm erwidert, und dagegen ist ja nun nichts zu sagen.

Summa summarum — es ist gegen das Hotel, seinen Wirt, die Verpflegung, die flotte und nette Bedienung, die sauberen und schönen Zimmer und die weichen Betten — „alles Schlaraffia-Matratzen!“ nichts zu sagen. Jedermann ist zufrieden und keiner findet ein Haar in der Suppe.

Zuletzt aber muß, damit wir nicht in den Vedacht geraten, nur ans Essen und Trinken zu denken, auch die wunder-

schöne Umgebung von Eging erwähnt werden: Wir befinden uns im Drei-Burgen-Land — so benannt nach den drei Burgen Englbürg, Fürstenstein und Saldenburg, dem Ziel vieler Spaziergänger. Auch eine Badegelegenheit findet sich nicht weit vom Hotel. Dort und bei den Spaziergängen durch eine Gegend, die abseits der großen Ferienrummel- und -tummelplätze liegt, kann man wirkliche Ferien vom Ich genießen und Rahmschnitzel, Hausgeruchertes und gedünstetes Schweinsherz verdauen. Wen nach einer zusätzlichen Ausarbeitung gelüftet, der kann, wenn er will, auf dem an jedem Sonnabend stattfindenden Heimatabend nach den Klängen einer Blaskapelle das Tanzbein schwingen.

Doch die meisten der Großstädter suchen die Stille, die Begegnung mit der unverfälschten Natur — und die finden sie bestimmt in Eging im Bayerischen Wald, wo nicht weit entfernt vom Bierstüberl der Kuckuck ruft und sich Forellen in klaren Gebirgsbächen tummeln.



Saldenburg

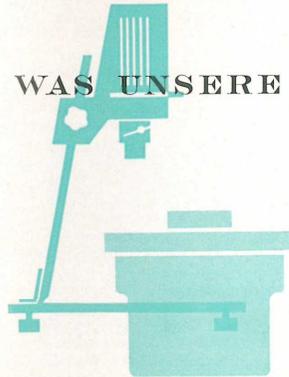
Englbürg

Fürstenstein



Fürstenstein

WAS UNSERE FOTOFREUNDE INTERESSIERT



Die Arbeit im Labor

In dem letzten Heft unserer Werkzeitschrift haben wir einen Artikel über die Arbeit im Fotolabor angekündigt. Wenn Sie nun diese Zeilen lesen, so bedenken Sie, daß hier nur Grundregeln und für jeden Anfänger verständliche Dinge beschrieben werden können.

Für die Filmentwicklung nun ist kein besonderer Raum erforderlich, lediglich eine Entwicklerdose, die schon zum Preise von DM 12.— zu erwerben ist. Das Einlegen des zu entwickelnden Filmes muß so erfolgen, daß keinerlei Licht in den Film dringt. Das im Fotoladen zum Preise von etwa DM 2.— erhältliche Chemikal ist nach angegebener Vorschrift aufzulösen und am besten in einer dunklen Flasche an einem dunklen Ort aufzubewahren. Ein frisch aufgelöster Entwickler soll erst nach einigen Stunden bei einer Tempe-

ratur von 18–20° C verwendet werden. Die Entwicklungszeit ist meist auf den Packungen aufgedruckt und muß unbedingt eingehalten werden. Nach dieser Zeit muß der Entwickler sofort abgeschüttet werden und der Film in der Dose (diese nicht öffnen!) sofort sehr gut gewässert werden (klares Wasser!). Anschließend folgt der Fixierprozeß, für den ebenfalls das Chemikal im Fotoladen für etwa DM 1.— zu erhalten ist und mit dem genau so wie mit dem Entwickler zu verfahren ist. Die Zeit für das Fixieren beträgt etwa 20 Minuten. Sodann wird der Film wiederum sehr gut gewässert und dann zum Trocknen an einem möglichst staubfreien Ort aufgehängt.

Bitte aber immer vermeiden, daß der Film auf der Innenseite berührt wird. Kalkflecken von Wassertropfen können mit einem weichen Brillenleder und Spiritus leicht entfernt werden. Den trockenen Film möglichst in einen Filmaufbewahrungsbeutel geben, da er dort vor Beschädigungen gut geschützt ist. Filme in gerolltem Zustand aufzubewahren ist nicht zweckmäßig und daher nicht zu empfehlen.

Für das Herstellen der Bilder sollte man unbedingt einen einigermaßen geeigneten Raum zur Verfügung haben. Dieser soll leicht zu verdunkeln sein und elektrischen Anschluß haben. Als Arbeitsbeleuchtung ist eine olivgrüne Lampe zu empfehlen; es kann aber auch rotes oder orangefarbiges Licht verwendet werden. Wasser ist unbedingt erforderlich, Fließwasser wäre am günstigsten. Die zwei Schalen, die noch

notwendig sind, lassen sich für etwa DM 3.— erwerben.

Während man für Kopierarbeiten nur einen Kopierrahmen (etwa DM 6.—) braucht, muß man für ein Vergrößerungsgerät schon etwa DM 100.— ausgeben. Zwei Entwicklungsklammern, ein Vergrößerungsrahmen, die Wasser- schale zum Zwischenwässern und eine Waschschißel zum Wässern (Bade- wanne od. dgl.) vervollständigen die notwendigsten Laborgeräte. Für Kopierarbeiten ist selbstverständlich ein anderes Fotopapier als für Vergrößerungen zu verwenden. Zu empfehlen ist ein Fotopapier verschiedener Härtegrade und zwei verschiedene Entwickler. Ausgerüstet mit diesen Dingen können Sie alle allgemein anfallenden Arbeiten ausführen.

Dem Anfänger im Labor sei geraten, für die ersten Arbeiten einen Bekannten, der einigermaßen mit diesem Hobby vertraut ist, hinzuzuziehen — dies ist sicher die schnellste und sicherste Methode, um nicht allzuviel Lehrgeld zahlen zu müssen! Kniffe und Erfahrungen wollen wir hier nicht geben, denn es wurde darüber in vielen guten Anleitungsbüchern geschrieben (zum Beispiel Windsch). Für die Fotofreunde in unserem Konzern wäre es eine feine Sache, wenn sich in den einzelnen Betrieben Fotogruppen bilden würden — vielleicht könnte dann den ernsthaften Amateuren unter uns auch die Firma mit einem geeigneten Raum und dem notwendigen Inventar unter die Arme greifen?!

Ruhland, München



wackersten Tänzer und Zecher, Herrn Platzer, wecken zu lassen. In seiner Eigenschaft als Reismarschall dieses Transportes sollte er uns über das Urlaubsleben berichten. Nachdem ihm seine Frau eine Kanne voll kalten Wassers aufs Haupt gegossen hatte, um ihn munter zu machen, kam er und stand Rede und Antwort.

Wir saßen unter einem bunten Sonnenschirm auf der weitläufigen und großzügig angelegten Liegeterrasse des

inzwischen hinzugekommene Geburtstagskind, „das halbe Dorf mit Bürgermeister, Tierarzt und den anderen Honoratioren war dabei und feierte mit. Der Wirt, der ja eine Metzgerei hat, schenkte mir ein Bäumchen, das über und über mit Würsten behangen war. Es war wirklich nett von ihm. Als Bayer ist mir ja Wurstbaum ja auch lieber als ein Apfelbaum. Das Schlimme ist nur, daß ich die Würste jetzt nimmer essen kann, denn ich hab in Eging schon so zuge-



Foto: Betz-Bavaria

Viele Mitarbeiter unserer Konzernwerke sind heute glückliche Besitzer eines Kraftwagens. Da ist es dann nicht selten, daß solch ein Autobesitzer in die „Verlegenheit“ kommt, einen Fremden, eine Kollegin oder einen Kollegen aus Gefälligkeit in seinem Wagen mitzunehmen. In diesem Augenblick wird sich schon mancher überlegt haben: was erwartet mich, wenn ein Unfall geschieht und der Fahrgast verletzt wird? Hafte ich dann und muß ich für ihn zahlen? Wenn ja, kann ich mit dem Mitfahrer vereinbaren, daß ich nicht zu zahlen brauche?

Jeder Kraftfahrer ist – kraft Gesetzes – haftpflichtversichert. Diese Haftpflichtversicherung kommt für Schäden auf, die wir anderen Leuten zufügten (nur nicht bei Familienangehörigen, denen wir ohnehin Unterhalt geben). Das heißt also: wenn wir eigentlich zahlen müßten, dann zahlt die Versicherung für uns. Wenn man nicht gerade ausdrücklich versprochen hat, jemanden wohlbehalten irgendwohin zu bringen (und das braucht man ja nicht zu tun), dann haftet gegenüber einem Mitfahrer nur, wer auch tatsächlich schuld hat. Das aber bezahlt die Versicherung, oder, wenn der Fahrer des mit uns kollidierten Wagens die Schuld trifft, dessen Versicherung.

Es gibt zwar auch noch andere Fälle, beispielsweise ein Fußgänger ist schuld oder ein unabwendbares Ereignis, ein Felsblock, der auf unseren Wagen fällt u. dgl. Aber auch alle diese Fälle bedeuten für uns noch keinen Weltuntergang, denn wir persönlich müßten für den verletzten Fahrgast nie etwas bezahlen. Das Ammenmärchen, wenn ein Mitfahrer verletzt werde, müsse man bis ans Lebensende für ihn bezahlen, kursiert zwar unermüdlich, aber es stimmt ganz eindeutig nicht.

Voraussetzung dabei ist aber immer, daß man der Versicherung keinen besonderen Grund in die Hand spielt, den Versicherungsschutz abzulehnen. Dies ist dann der Fall, wenn

- der Versicherungsvertrag nicht in Ordnung ist
- man den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat
- man keinen Führerschein hat
- der Wagen vertragswidrig verwendet wurde
- man die Aufklärung des Unfalls erschwert (z. B. durch Fahrerflucht)
- man gegen einen Zahlungsbefehl, den einem der Geschädigte ins Haus schickt, keinen Widerspruch erhoben hat.

Spielen wir einen dieser obigen Gründe der Versicherung in die Hand, dann wird es faul. Unter Umständen müßte man dann tief in die Brieftasche greifen. So schützt uns vor dem Zahlenmüssen nur eine Vereinbarung mit dem Mitfahrer, die am besten schriftlich erfolgt, da man dann keinen Zeugen braucht.



Wenn man wen ins Auto nimmt ...

Um dem Mitfahrer auch die Möglichkeit zu geben, von der Versicherung etwas für seine blauen Flecke zu bekommen, falls etwas passieren sollte, kann dies dadurch geschehen, daß wir dem Mitfahrer eine **Haftungsbeschränkung** unterschreiben lassen. Diese müßte wie die abgebildete **Vertragliche Haftungsbeschränkung** aussehen. Dabei ist der in Abschnitt 3 angeführte Satz besonders wichtig. Denn wenn man durch einen Unfall einen Mitfahrer verletzt hat, dann ist ja nicht nur von Schadenersatz die Rede, sondern es kann dann auch passieren, daß uns der nächste Staatsanwalt oder ein Polizist wegen Körperverletzung anklagt! Dem können wir aber entgehen, denn eine Körperverletzung, die mit Einwilligung des Verletzten vorgenommen wird – und obiger in Abschnitt 3 angeführte Zusatz ist solch eine Einwilligung – ist nicht strafbar, sofern sie nicht sittenwidrig ist. Es ist nur noch darauf zu achten, daß die unterschriftgebende Person 21 Jahre alt und nicht entmündigt ist. Mit solch einem Zettel in der Tasche kann dann nichts mehr schiefgehen – auch nicht, wenn einer von uns Kraftfahrern mal eine besonders teure Person mitzunehmen die Ehre hätte, beispielsweise einen Herrn vom Vorstand. Denn wenn dieser, was niemand wünschen würde, in unserm Wagen ums Leben käme, könnte seine Witwe mehr Geld fordern, als die Versicherung herzugeben hat (die braucht, wenn Sie nur die Mindesthaftpflicht abgeschlossen haben, nämlich höchstens 100 000 DM für Personenschäden zu zahlen!). Der unterschriebene Zettel schützt Sie dann davor, den Betrag, der über diese 100 000 DM hinausgeht, aus der eigenen Tasche zahlen zu müssen.

Vertragliche Haftungsbeschränkung

1. Ich bin damit einverstanden, daß ich im Kraftfahrzeug mit dem polizeilichen Kennzeichen ~~HT-AT-922~~ unentgeltlich auf eigene Gefahr und eigenes Risiko mitgenommen werde, soweit etwa mir zuzurechnende Unfallschäden durch die gesetzliche Haftpflichtversicherung oder eine etwa abgeschlossene Insassen-Unfallversicherung nicht gedeckt sind.
2. Ich verzichte ausdrücklich für mich und die mir gegenüber unterhaltberechtigten Personen, den Kfz.-Halter, den Kfz.-Führer oder andere Personen, für die Halter oder Führer eintreten müssen, wegen irgendwelcher, auch grobfahrlässig herbeigeführter Unfallschäden in Anspruch zu nehmen, soweit diese Personen nicht durch eine Versicherung gedeckt sind oder die Ansprüche die Versicherungssumme übersteigen.
3. Eine etwa erlittene Verletzung soll als durch strafrechtliche Einwilligung gedeckt gelten.

..... *Nürnberg*, den. *20. 6. 1959*

Karlmann Kasper *Josef Schmitt*

Fahrzeughalter oder Führer Insasse

Nur gegen eines schützt auch solch ein Zettel nicht: gegen Schäden, die wir vorsätzlich verursachen. Fahre also nie mit Absicht gegen einen Baum. Wer's dennoch tut, muß es allemal selber zahlen.

(Entnommen aus der „Guten Fahrt“,
der Zeitschrift für den Volkswagenfahrer)