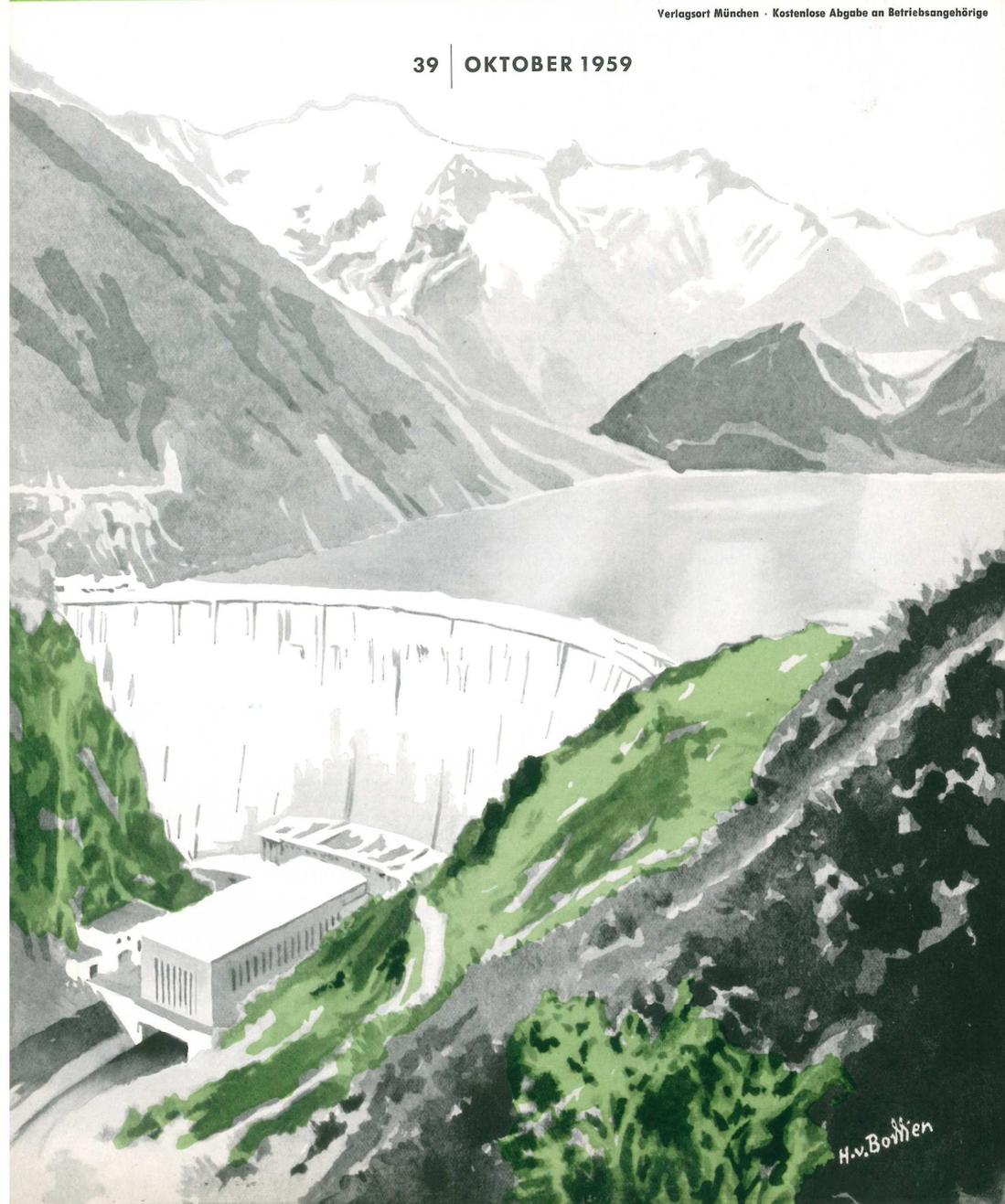


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

Verlagsort München · Kostenlose Abgabe an Betriebsangehörige

39 | OKTOBER 1959





MWM



39

OKTOBER 1959

Unser Titelbild:

Im Tauernkraftwerk Glockner - Kaprun sorgen an exponierter Stelle seit Jahren Knorr-Bremsen für die Sicherheit lebenswichtiger Transporte. - Lesen Sie bitte unseren Bericht auf Seite 8.

Seite **INHALT:**

- 3 MWM wie immer auf dem Zentral-landwirtschaftsfest
- 4 Alle Autofreunde trafen sich in Frankfurt
- 5 Gute Ordnung - halbe Arbeit: Der Organisationsplan
- 8 Der Kampf um die weiße Kohle von Kaprun
- 12 Mister G. aus Schweden erlebt das Oktoberfest
- 14 Tagung der Betriebsratsvorsitzenden in Volmarstein
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Von der Baracke in Volmarsteins modernstes Wohnhaus

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFÜHRUNG:

Renate Stäpf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

Will G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon 448307

Vertauschte Rollen?

Wenn in einer Stadt von der Größe und Bedeutung Münchens am Samstagnachmittag oder -abend Fremde ankommen und irgend etwas einkaufen wollen, dann stehen sie - falls sie nicht zufällig den einzigen offenen Samstag im Monat erwischen - vor verschlossenen Türen. Besonders arg ist es, wenn in einer Stadt, die auf Fremdenverkehr wert legt und darum wirbt, die Fremden und besonders Ausländer am Samstagnachmittag auch nicht die primitivste Form der Gasfreundschaft erfahren: sie bekommen im Laden weder Brot noch Salz. Wie anders sorgt man dagegen für das Wohl der Fremden und überhaupt aller Kunden im Ausland. Man kann in Paris in sehr vielen Geschäften beinahe zu jeder Tages- und Nachtstunde auch samstags und oft auch sonntags einkaufen - und zwar nicht nur Lebensmittel. Auch aus Amsterdam, Brüssel, London, Milano, Venedig - ganz zu schweigen von den großen Städten der USA - kennt man ähnliches. Sind wir rückständig oder sind es die anderen?

Laut Umsatzstatistik des Einzelhandels ist der Samstagnachmittag der durch nichts zu ersetzende Großeinkaufstag besonders der Familie. Nun, da er dies nicht mehr ist, fällt für sehr viele Menschen die Möglichkeit weg, einmal in Ruhe gemeinsam einkaufen zu können. Ganz grotesk wirkt sich der Samstag-Ladenschluß z. B. im heißen Sommer aus: ein Großteil der Berufstätigen wird gezwungen, die Lebensmittel bereits am Freitag zu kaufen, Samstag/Sonntag damit auszukommen und einige bis zum Montagmorgen-Frühstück aufzubewahren.

Einen anderen Fall von mangelnder Bereitschaft zum Dienst am Kunden finden wir im Gebaren der Post. Am Samstag und auch am Montag liefert sie nur noch einmal aus. Man muß auch hier wieder ganz kindlich fragen: Müßte die Post nicht bestrebt sein, möglichst schnell die Briefe zu befördern und möglichst oft auszutragen? Bezahlen wir nicht für die Post, damit sie ihre Obliegenheiten möglichst gut erfüllt?

Der Mensch, der etwas haben will und dafür bezahlt, kann für sein Geld scheinbar keineswegs mehr die Mäuse tanzen lassen. Ist denn nun sein Geld nicht mehr gut oder geht es verschiedenen Gewerben zu gut? Auch das Tankstellen- und Garagengewerbe erstrebt, an den Zapfstellen und in den Reparaturwerkstätten die Tore samstags um 16 Uhr und an allen anderen Tagen um 19 Uhr zu schließen... Ja, leben wir denn nicht in einem Zeitalter der Massenmotorisierung? Hat nicht bald jeder von uns schon - ob im Lkw, Pkw, auf dem Motorrad oder Moped - an irgendeiner Tankstelle einmal mehr als 10 Minuten angestanden? Soll man denn Samstag, Sonntag und in jeder Nacht, die man gezwungen ist zu fahren, erst mühsam nach offenen Tankstellen suchen? Soll derjenige, der ein Auto kauft, sich denn gleichzeitig einer Mechanikerausbildung unterziehen, damit er unabhängig von der Reparaturwerkstatt ist? Wir meinen, daß Benzinverkäufer und Mechaniker für den Kunden da sein sollten, denn diesem verdanken sie schließlich Arbeit und Brot. Aber leider erleben wir heute in manchem Gewerbe eine Abnahme der Bereitschaft, dem Kunden zu dienen. Nun erinnern wir uns alle noch an die Zeit der vertauschten Rollen vor der Währungsreform! In jenen Tagen mußte der Kunde schön dankbar sein, wenn man ihm überhaupt etwas verkaufte. Inzwischen aber ist unsere Mark hart, wertvoll und beliebt in aller Welt geworden, und wir können für sie den besten Gegenwert verlangen. Der besteht nicht nur in nackter Ware, sondern auch in der Höflichkeit, mit der man uns diese verkauft zu allen jenen Zeiten, die uns genehm sind. In einer freien Marktwirtschaft hat die Ware hinter dem Kunden herzu laufen - nicht umgekehrt! Gottlob wird bei uns nicht mehr aufgerufen und verteilt, sondern verkauft. Und zum freien Verkauf gehört nun einmal der Kundendienst - wie zum Auto das Benzin.

Bei Merkur, dem Götterboten, dem Gott des Handels und der Diebe - ohne Kundendienst degradiert man neben der königlichen Kunst des Verkaufens auch seine Majestät, den Kunden - und das sind wir alle!

Eine Verbraucherin

Es gibt auch andere Ansichten. - Wie denken Sie darüber?



Weiterer Fortschritt des Diesel-Motors auch in der Landwirtschaft

MWM wie immer auf dem Zentrallandwirtschaftsfest

Vom 19. September bis zum 4. Oktober fand in München in der Verbindung mit dem Oktoberfest auch wieder das Bayerische Zentrallandwirtschaftsfest statt. Eigentlich müßte man sagen, daß das Oktoberfest wieder mit dem Zentrallandwirtschaftsfest veranstaltet wurde, denn den Ursprung bildete das Fest der Bauern, das 1810 anlässlich der Vermählung des Bayerischen Kronprinzen Ludwig mit der Prinzessin Therese Charlotte von Sachsen-Hildburghausen zum erstenmal durchgeführt wurde. Zu dem Pferde- und militärischen Paraden kamen damals 50 000 Menschen, vor allem die Bauern aus der Umgebung Münchens. 1811 wurde das Fest dann zur Erinnerung an die Vermählung schon als Bayerisches Zentrallandwirtschaftsfest aufgezo-gen. Im Mittelpunkt stand eine Pferde- und Rinderausstellung mit Prämierung. So kam es zur ersten landwirtschaftlichen Ausstellung in Bayern, ja, in ganz Deutschland.

In diesem Jahr war es nun zum 108. Male, daß diese größte Leistungsschau der bayerischen Landwirtschaft vor den Augen der Großstädter abrollte. Man will ja nicht nur dem Bauern die Möglichkeit bieten, sich über alle technischen Neuheiten zu orientieren, sondern auch das Verständnis der Stadtbevölkerung für die neuzeitliche Entwicklung in der Landwirtschaft wecken und vertiefen.

Bei einem Besuch dieser Ausstellung hat es uns als MWM'ler mit Stolz erfüllt, daß uns auf Schritt und Tritt unsere Dieselmotoren begegneten - lange, bevor wir überhaupt zu unserem Stand kamen. Zahlreiche Landmaschinenhersteller von Rang und Ruf bauen ja MWM-Motoren ein; nicht nur in Ackerschleppern, sondern auch in Mähdruschern, Geräteträgern, Einachsschleppern, Feldhäckslern, Beregnungsanlagen (um nur einige zu nennen) finden wir Erzeugnisse der MWM - und von der Fertigungsseite aus gesehen, auch der Südbremse.

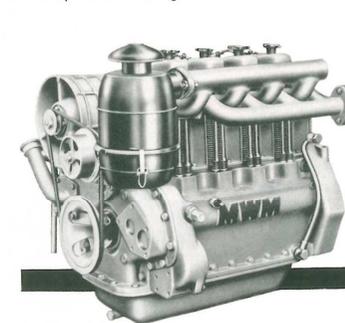
Die Motoren-Werke Mannheim AG, zeigten auf einem repräsentativen Ausstellungsstand im Landmaschinen-sektor ihre noch weiter vervollkommenen luft- und wassergekühl-

ten Viertakt-Dieselmotoren, wie sie in vielen Schleppern und landwirtschaftlichen Geräten bewährter in- und ausländischer Marken, vielfach schon seit Jahrzehnten, vorzugsweise eingebaut werden.

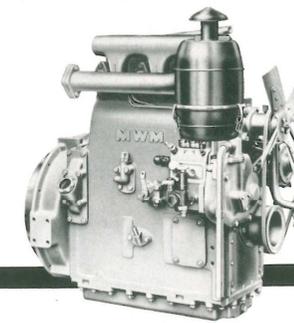
Die fortschreitende Modernisierung der Landmaschinentechnik zeigt ein wachsendes Bedürfnis nach höherer Leistung bei möglichst niedrigem Gewicht der Antriebsmotoren. Aus diesen Gründen ist die inzwischen vom Einbis Achtzylinder vervollständigte luftgekühlte Baureihe AKD 412 wie auch die analoge wassergekühlte Baureihe KD 412 in Ein- bis Vierzylinder-Ausführung aus den bewährten Reihen AKD 12 und KD 12 sinngemäß weiter entwickelt worden. Bei einer Zylinderleistung von 14/15 PS (luftgekühlt/wassergekühlt) ergibt sich eine Leistungsreihe von 14/15, 28/30, 42/45 und 56/60 PS, bezogen auf 2000 U/min, für 2500 U/min. für den Sechs- und Achtzylindermotor.

Die von MWM vor einigen Jahren entwickelte Gleichdruck-Vorkammer hat diesen Motoren einen weicheren Zündverlauf gegeben, der das Geräuschbild vorteilhaft beeinflusst. Er ist darüber hinaus auch weitgehend unempfindlich gegen den Wechsel der Kraftstoffart. Dieses Verbrennungsverfahren ermöglicht es, sogar leicht siedende Kraftstoffe, wie z. B. Benzin oder Kerosin, zu verdauen. Letztere erfordern allerdings eine Sonderausführung der Einspritzpumpe.

Im Hinblick auf den Bedarf des Marktes an leichten, geräuscharmen aber leistungsfähigen mehrzylindrigen Motoren wurde von MWM eine Baureihe neu entwickelt, welche die Bezeichnung AKD 10 behält. Es handelt sich um luftgekühlte hochtourige Viertakt-Kurzhub-Dieselmotoren in Zwei-, Drei- und Vierzylinder-Ausführung, 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 Grenze. Zylinderleistung 10 PS bei 3000 U/min.



Luftgekühlter Vierzylinder-Dieselmotor
AKD 10 V
(Fahrzeugausführung)



Wassergekühlter Dreizylinder-Dieselmotor
KD 412 D
(Fahrzeugausführung)

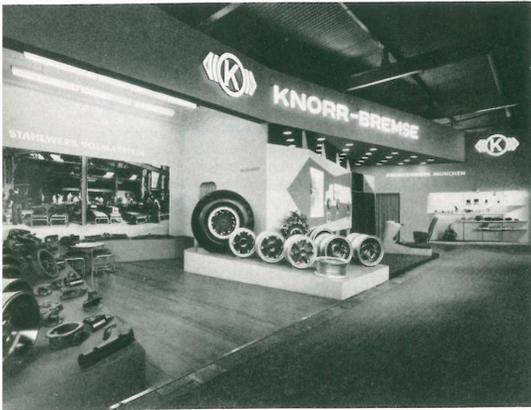
Neben den genannten Neuentwicklungen wurden auch die bewährten luftgekühlten Typen AKD 9 und AKD 112 ausgestellt. In Zwei- und Dreizylinder-Ausführung sind sie vorwiegend zum Einbau in Vierradschlepper bestimmt, während der Typ AKD 9 E, ein Einzylinder-Motor, auf Grund seiner geringen Abmessungen und seines niedrigen Gewichtes in der Landwirtschaft vorzugsweise zum Antrieb einachsiger Motorgeräte Verwendung findet. Der AKD 9 ZB, ein Zweizylindermotor in Boxerform, eignet sich besonders für den Einbau in landwirtschaftliche Spezialgeräte.

Die MWM konnten auf Grund eines großen und festen Kundenstammes ihre Produktion in den letzten Jahren ständig erweitern. So haben sie z. B. im Jahre 1958 über 30 000 luft- und wassergekühlte Dieselmotoren an Schlepper- und Landmaschinenhersteller im In- und Ausland geliefert und damit an führender Stelle einen erheblichen Beitrag zur Rationalisierung der Landwirtschaft geleistet.

Englert, Mannheim



ALLE AUTOFREUNDE TRAFEN SICH IN FRANKFURT



Die 39. Internationale Automobil-Ausstellung wurde am 17. 9. 1959 durch Bundeswirtschaftsminister Prof. Erhard in Anwesenheit zahlreicher prominenter Persönlichkeiten des In- und Auslandes eröffnet. Diese umfassende Schau der internationalen Automobil-Industrie war in diesem Jahr größer, reichhaltiger und eindrucksvoller als je zuvor. Das inzwischen auf 100 000 qm vergrößerte Ausstellungsgelände war mit den 701 ausstellenden Firmen voll belegt. Zahlreiche, erstmalig gezeigte Neuschöpfungen auf dem Personenkraftwagenfeld fanden das Interesse der Besucher. Das lückenlose Angebot der Zubehörindustrie spiegelt unter anderem die Bestrebungen nach erhöhtem Fahrkomfort und größerer Sicherheit wider. Bei den Personenkraftwagen standen die Typen der Mittelklasse im Vordergrund. Hier gab es, neben den echten Neuheiten, überraschende Preissenkungen, die auf den sich verschärfenden Wettbewerb hinweisen.

Auch in diesem Jahr – wie schon in den Jahren zuvor – war die Knorr-Bremse GmbH, München und Volmarstein mit einem repräsentativen Ausstellungsstand vertreten. Volmarstein zeigte vorwiegend Trilex-Räder und Stahlgußteile speziell für den Lastwagenbau. München lockte viele Besucher durch die Vorführung eines Farbfilms, den unser Herr Ortman von Mannheim in Zusammenarbeit mit dem Technischen Überwachungsverein München und den Fahrzeugfabriken MAN (München) und Schenk (Stuttgart) gedreht hat. Er zeigt die unbefriedigende und verkehrsfährdende Abbremsung eines Lastzuges und eines Sattelzuges mit der z. Z. üblichen Bremse und demgegenüber die einwandfreie Abbremsung der beiden Züge mit unserer Rapid-Bremse in Verbindung mit der lastabhängigen Bremskraftregelung. So konnte unsere Standbesetzung außer vielen neuen Interessenten in den turbulenten Tagen in Frankfurt auch zahlreiche Freunde und Bekannte begrüßen: Einkaufsleiter und Konstrukteure der deutschen Nutzfahrzeugfabriken und Geschäftsfreunde aus aller Welt. Denn die IAA ist ein Anziehungspunkt für alle Auto-Interessenten, und das sind die Menschen der ganzen Welt.

Für unsere Leser haben wir nachstehend einmal zum Vergleich die Daten der populärsten Wagen zusammengestellt:

Hersteller/Typ	Zylinderzahl	Hubraum	PS	Platzzahl	Türen	Jahressteuer	Mindest-Haftpflicht	Preis mit Heizung
Auto-Union 1000	3	0,98	44	4-5	2	144,-	260,-	5995,-
Auto-Union 1000 S	3	0,98	50	4-5	2	144,-	290,-	6950,-
BMW 600	2	0,6	19,5	4	2	87,-	120,-	3985,-
BMW 700	2	0,7	30	4	2	101,-	140,-	ca. 4800,-
BMW 700	2	0,7	30	2/2	2	101,-	140,-	5390,-
Citroen 2 CV	2	0,42	12	4	4	72,-	95,-	3650,-
Fiat Ständ. 500	2	0,47	15	4	2	72,-	90,-	3070,-
Fiat Luxus 500	2	0,47	15	4	2	72,-	90,-	3470,-
Fiat 600	4	0,63	20	4	2	100,-	120,-	4330,-
Fiat Multipla 600	4	0,63	20	6	4	100,-	120,-	5270,-
Fiat 1100 Luxus	4	1,08	47	4	4	158,-	290,-	6800,-
Ford 12 M	4	1,172	38	5	2	173,-	240,-	5385,-
Ford 12 M	4	1,498	55	5	2	245,-	290,-	5970,-
Ford 12 M	4	1,698	60	5	2/4	245,-	290,-	6810,-
Goggomobil T 250	2	0,24	13,6	4	2	44,-	90,-	3097,-
Goggomobil T 300	2	0,29	15	4	2	44,-	90,-	3157,-
Goggomobil T 400	2	0,39	20	4	2	58,-	120,-	3237,-
Goggomobil TS 250	2	0,24	13,6	2	2/2	44,-	90,-	3552,-
Goggomobil TS 300	2	0,29	15	2/2	2	44,-	90,-	3662,-
Goggomobil TS 400	2	0,39	20	2/2	2	58,-	120,-	3742,-
Goggomobil Isar 600	2	0,58	20	4	2	87,-	126,-	4330,-
Goggomobil Isar 700	2	0,68	30	4	2	101,-	168,-	4470,-
Goggomobil Isar K 600	2	0,58	20	4	3	87,-	132,-	ca. 4700,-
Goggomobil Isar K 700	2	0,68	30	4	3	101,-	221,-	ca. 4700,-
Goggomobil Isar S 35	2	0,68	34	2/2	2	101,-	240,-	—
Lloyd 600 Std.	2	0,59	19	4	2	87,-	120,-	3468,-
Lloyd Alexander Lloyd	2	0,59	19	4	2	87,-	120,-	4058,-
Alexander TS	2	0,59	25	4	2	87,-	160,-	4328,-
Lloyd Arabella NSU	4	0,89	38	4	2	130,-	240,-	5250,-
Sport-Prinz NSU	2	0,58	30	2/2	2	87,-	160,-	6604,-
NSU Prinz 30 E	2	0,58	30	4	2	87,-	160,-	4132,-
NSU Prinz II E	2	0,58	20	4	2	87,-	120,-	3984,-
NSU Prinz II NSU	2	0,58	20	4	2	87,-	120,-	3839,-
Weinsberg 500	2	0,47	15	4	2	72,-	90,-	3990,-
NSU Jagst	4	0,63	20	4	2	100,-	120,-	4405,-
NSU Neckar	4	1,089	40	4	4	158,-	240,-	5800,-
Opel 1200	4	1,2	40	4	2	173,-	200,-	ca. 5800,-
Opel Olympia Rekord	4	1,5	50	5	2	216,-	290,-	6545,-
Renault Dauphine	4	0,84	27,5	4	4	130,-	160,-	5185,-
Renault 4 CV	4	0,74	20	4	4	116,-	120,-	3885,-
Simca Elysee	4	1,3	48	4	4	188,-	319,-	6510,-
Skoda Octavia	4	1,08	40	4	2	159,-	240,-	5045,-
Skoda Octavia Super	4	1,22	45	4	2	186,-	260,-	5210,-
Skoda Felicia	4	1,08	50	2/2	2	159,-	290,-	6950,-
VW Standard	4	1,2	30	5	2	173,-	176,-	3790,-
VW Export	4	1,2	30	5	2	173,-	176,-	4600,-
„Karmann-Ghia	4	1,2	30	2/2	2	173,-	176,-	7500,-

In dem „Gerling-Informationsdienst“ fanden wir eine Notiz, die vielleicht von Interesse für die Autofahrer unter uns sein dürfte:

Verkehrsunfälle mit Ausländern

Infolge der zunehmenden Motorisierung und der vereinfachten Grenzformalitäten fahren nicht nur zahlreiche Deutsche ins Ausland; auch der Besucherstrom von draußen nimmt zu. Dabei werden immer häufiger deutsche Kraftfahrer innerhalb der Bundesrepublik von ausländischen Fahrzeugen geschädigt. Was ist in solch einem Fall zu tun? Es genügt nicht nur, das polizeiliche Kennzeichen des ausländischen Wagens oder die Personalien seines Fahrers zu notieren. Man muß wenigstens noch die Nummer der Grünen Internationalen Versicherungskarte mit dem

Länderkennzeichen des Ausländers feststellen. Für eine rasche Abwicklung ist es auch zweckmäßig, den ausländischen Versicherer anzugeben. Besitzt der ausländische Fahrer eine deutsche Rosa Grenzpolice, die ersatzweise für die Grüne Karte beim Grenzübertritt ausgestellt wird, so reichen deren Nummer, Name und Anschrift ihres Besitzers aus.

Unter Befügung der Unterlagen sind dann die Haftpflichtansprüche unverzüglich dem Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer e.V. (HUK-Verband), Hamburg 1, Glockengießerwall 1, zu melden. Unzweckmäßig wäre es, den ausländischen Kraftfahrer direkt anzuschreiben oder sich etwa durch Vermittlung eines Rechtsanwaltes an das Ausland zu wenden. Abgesehen von den Kosten führt dies nur zu unliebsamen Verzögerungen, da jeder Fall von einem in der Bundesrepublik tätigen Haftpflichtversicherer reguliert wird.

Gute Ordnung - halbe Arbeit gute Wirtschaft - guter Lohn

Unter diesem Motto wollen wir in unserer Werkzeitschrift in zwangloser Folge Beiträge bringen, die sich zum Teil mit aktuellen Fragen oder mit grundsätzlichen Problemen befassen.

Als ersten Beitrag werden wir die Probleme um den betrieblichen Organisationsplan behandeln, da wir der Meinung sind, daß er die Grundlage für gute Ordnung und Wirtschaftlichkeit im Betrieb ist. – Wenn man auch der Auffassung sein könnte, daß man sich bei einer Hochkonjunktur, wie wir sie zur Zeit haben, eher mit Tagesfragen befassen sollte, so sind wir doch der Meinung, daß man Mängel am besten beim „Vollastfahren“ erkennt. Ebenso sollte man in guten Jahren alles tun oder so vorplanen, daß man auch schlechte Zeiten überstehen kann.

Wir geben nun unserem Fachmann das Wort.

Die Schriftleitung

1. Aufgabenstellung

Das Wort „Organisationsplan“ wird nicht in jedermanns Ohrengutlingen, denn es bedeutet die Anerkennung einer bestimmten Ordnung oder gewisser Richtlinien. Vielen von uns ist die Vorstellung unbehaglich, nach einem bestimmten Plan arbeiten zu müssen oder in einen solchen eingefügt zu werden. Da werden Vorwürfe laut wie „Die eigene Initiative kann sich nicht entfalten“, oder „Wenn ich es machen könnte, wie ich möchte, würde es viel schneller gehen“, oder gar „Man ist eben nur eine Nummer im großen Gefüge...“

Gewiß würde vieles – vom Standpunkt des einzelnen aus gesehen – manchmal schneller und einfacher laufen, wenn nicht die Interessen anderer zu berücksichtigen wären. Es ist halt wie im Straßenverkehr: auch hier würde der einzelne Kraftfahrer schneller zum Ziel kommen, wenn er sich nicht den Gesetzen der Verkehrsordnung unterwerfen müßte; sie hemmen zwar den einzelnen – die Gesamtheit aber kommt schneller voran!

So ist es auch in den Betrieben. Jedes Unternehmen bedarf zur Erfüllung seiner Aufgaben nicht nur der unternehmerischen Leistung seiner obersten Führungskräfte, sondern

auch einer „ausgewogenen Ordnung“, und zwar nicht nur im Interesse des geschäftlichen Erfolges, sondern auch vor allem im Hinblick auf die Gesamtheit der im Betriebe tätigen Gemeinschaft verschiedener Menschen.

Eines dieser Ordnungsgesetze innerhalb der betrieblichen Organisation ist der „Organisationsplan“. Er soll sachliche Aufgabengebiete, betriebliche Vorgänge, die Zuteilung von Aufgaben, die Abgrenzung von Verantwortungsbereichen und eine personelle Rangordnung verbindlich für alle festlegen.

Für den einen sind solche Pläne ein überflüssiges bürokratisches Hindernis, für den anderen sind sie aber ein wertvolles Hilfsmittel, die sachlichen Aufgaben und die Menschen eines Betriebes in einen sinnvollen Zusammenhang zu bringen, um die gewünschte betriebliche Bestleistung zu erreichen.

In der Praxis hat nun jeder Betrieb – mehr oder weniger sichtbar – schon eine gewisse organisatorische Stengliederung. Wo der systematische und geschriebene Plan fehlt, weil man ihn nicht möchte oder ihn für überflüssig hält, gibt es andere Hilfsmittel verschiedenster Art, wie Vorgesetzten-Übersichten, Telefonverzeichnisse usw. Da diese jedoch nicht klar gegliedert sind, geben sie nur zu oft Anlaß zu Mißverständnissen, Verwechslungen, Anmaßung falscher Befugnisse oder auch zu Ungerechtigkeiten und Zurücksetzungen.

Aus dieser Sicht heraus ist der organisatorische Stellenplan ein positives und vielfach erprobtes Instrument für die Personalführung und die Grundlage für einen geordneten Ablauf aller im Betrieb durchzuführenden Arbeiten. Er erleichtert uns die Antworten auf die vier Fragen:

- Was tun wir?
- Wie sollen wir es tun?
- Wen brauchen wir?
- Wen haben wir?

und hilft uns u. a. auch, das berühmte (manchmal aber auch durch falsche Anwendung berüchtigte) Wort „Den richtigen Mann an den richtigen Platz“ zu verwirklichen.

Auf den Spuren unserer Arbeit

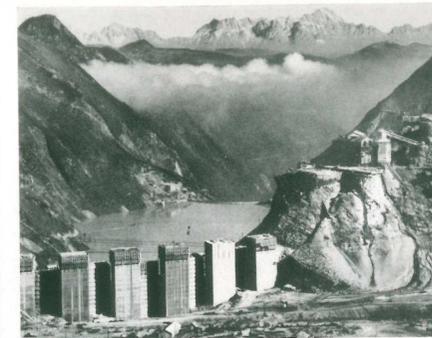
Nur wenigen Fachleuten ist bekannt, daß in Kaprun, Europas größtem und höchstgelegentem Kraftwerksystem, an exponierter Stelle seit Jahren Knorr-Bremsen für die Sicherheit lebenswichtiger Transporte sorgen.

Der zwischen Lärchwandstraße und Mooserbodenstraße verkehrende Schrägaufzug „Lärchwand“ wurde für Personen und Lasten-transporte geschaffen. Er faßt 140 Personen und befördert Nutzlasten bis 60 t. Der Höhenunterschied beträgt 431 m, die Fahrt-dauer bis 10 t Beladung dauert 18 Minuten, über 10 t 36 Minuten. Die gesamte Strecke ist 812 m lang, die größte Steigung auf ihr liegt bei 86%. Die Spurweite beträgt 8,2 m. Dieser Schrägaufzug „Lärchwand“ wie auch der später noch beschriebene Schrägaufzug „Limberg-Stollen“ ist mit einer Druckluftanlage, Konstruktion Knorr-Hardy, ausgerüstet, die von der Fa. Gebr. Hardy, Wien, gefertigt und geliefert wurde.

Fotos: Cosy-Kunstverlag, Salzburg



Speicher Margaritze mit Großglockner



Frühere Baustelle Mooserboden mit Moosersperre

Der Kampf um die weiße Kohle von Kaprun

Vielen Menschen ist der Name Kaprun, der untrennbar mit der Schaffung des Tauernkraftwerkes verbunden ist, erst durch den illustrierten-Roman „Hoch über Kaprun“ und den Film „Das Lied von Kaprun“ bekannt geworden. Die vom Autor Jürgen Thorwald spannend geschriebene Story von der schönen Unbekannten, deren Leiche man einbetoniert in einem Pfeiler der Seilbahn eines Tages zufällig entdeckte, hat gewiß zur Popularität von Kaprun beigetragen. Vielleicht, weil selbst ein so imposantes technisches Meisterwerk wie „Glockner-Kaprun“ für die Masse der Menschen zu kalt, zu leblos – eben zu technisch ist. Die unheimliche Geschichte aber von der „L'inconnue de Kaprun“, die in dem von 3000 Meter hohen Gipfeln umgebenen einsamen Barackenlager der Arbeiter ermordet, beraubt und dann fein säuberlich in Beton eingegossen wurde, konnte das herzliche Interesse der Massen wecken und fesseln. Jedoch auch ohne den Gespensterreigen um das „Beton-Verbrechen von Kaprun“, das wohl nur der Spannung halber vom Autor in seine Handlung – in der treffliche Milieuschilderungen und gut durchgezeichnete Charaktere vorkommen – eingeschmuggelt wurde, ist die Geschichte des Tauernkraftwerkes abenteuerlich genug ...



Staube Wasserfallboden mit 120 m hoher Limbergssperre



Sommerfrische und Luftkurort Kaprun, 730 m

Nur einige Schritte weit vom Dorf Kaprun steht an einem Wiesenhang inmitten einer Baumgruppe ein schlichtes Denkmal. Es bezeichnet die Stelle, an der 84 russische Kriegsgefangene fern von ihrer Heimat bestattet wurden. Sie starben „hoch über Kaprun“ beim Bau des großen Werkes – durch Lawinen, Gesteinsbrocken, Schüsse des Wachpersonals oder einfach an Unterernährung. Diese

Mächtige Berge ragen links und rechts der Straße empor. Von ferne schimmern schon – obwohl es erst September ist – die schneebedeckten Gipfel der z. T. 3500 m hohen Tauernriesen. Die Gegend bis zum Hotel Kesselfallhaus ist wild und einsam: Düstere Wälder, und immer wieder dazwischen, wie von der Faust eines bösen Bergeistes hingeschleudert, der sich gegen die menschlichen Eindringlinge

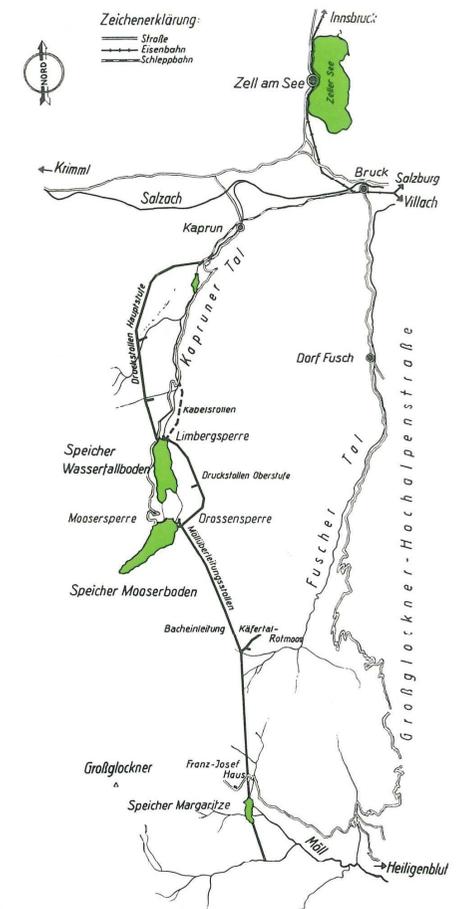
wehrt, gigantische Felsbrocken. Kein Weg, kein Steg, kein Haus. Bereits in diesem Kapruner Tal ahnt man, mit welchen Schwierigkeiten die Menschen in dieser Urweltlandschaft zu kämpfen hatten. Und wir befanden uns noch im Tal – um wieviel schlimmer mußte die Arbeit in 2000 m Höhe gewesen sein!

Wie man uns hoch über Kaprun erzählte, hatten die Arbeiter in den Bergen mit einer Legion von Feinden zu kämpfen: der beißenden Kälte oder dem energievierenden Föhn, der dünnen Luft im Freien und der stickigen in den von Kanonenöfen geheizten Arbeiterbaracken mit ihren harten Pritschen, dem Schnee, der erst im Juni weicht, um Anfang Oktober wiederzukehren, den Lawinen und Felsstücken, dem Sturm und dem berüchtigten Tauernnebel und nicht zuletzt der Einsamkeit und Frauenlosigkeit. Die Leute von Kaprun mußten harte Kerle sein, um mit all diesen Dingen fertig zu werden. Allerdings gab es nach 12 Arbeitstagen 2-3 freie Tage im Tal – und dann rollte der Rubel in Kaprun und in Zell am See. Damals sprach man nicht ganz zu Unrecht von Kaprun als dem Wilden Westen Österreichs. Aber diese Goldgräberzeit mit ihren Bars und Spielalons in kleinen Alpendörfern ist wie ein Spuk verweht – geblieben sind die Leistungen der Arbeiter in Stahl und Beton.

Als wir den Limberg-Stollen betraten, der vor dem Kesselhaus Alpenhaus beginnt, wehte uns Grabeskälte entgegen. Von den Wänden tropfte Wasser. Jeder Schritt hallte unheimlich. Dieser wie andere Stollen waren und sind lebensnotwendig, um im Winter Menschen und Materialtransporte lawinensicher nach oben zu bringen.

Nach 10 Minuten Fußmarsch im Bauch der Erde kamen wir zum Schrägaufzug (Streckenlänge 923 m, Höhenunterschied 590 m. Größte Steigung 87%). Dort wurden wir in eine Art von Käfig gesperrt, der mit uns durch das von Lampen erhellte Dunkel des Schachtes nach oben rasselte. Auch dieser wichtige Aufzug – eine der Lebensadern von Kaprun, durch die immer wieder neue Kraft hinauf in die Berge gepumpt wurde – ist mit Knorr-Bremsen ausgerüstet. Sie müssen hier unter schwierigsten Verhältnissen ihre gediegene Qualität und ihre exakte Funktionsfähigkeit beweisen.

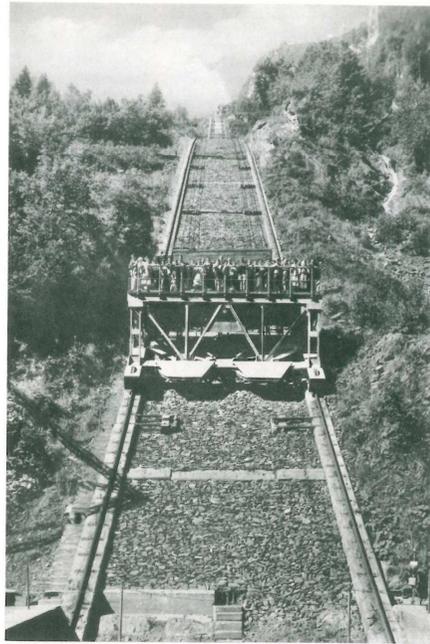
Dann ging es noch eine kurze Strecke zu Fuß durch den Stollen, bis man wieder ans Licht des Tages kam. Die mächtige 120 m hohe Mauer der Limbergssperre, hinter der der Speicher Wasserfallboden mit seinem grünen Gletschewasser liegt, wuchs vor uns wie das Schutzschild eines gewaltigen heidnischen Berggottes empor. Spielzeugklein im Verhältnis zur gewaltigen Mauer liegt der Krafthausbau ihr zu Füßen. Und alles – die Mauer und der See, wird überragt von den Bergen, deren Wasser aus Schnee und Gletscher das Reservoir füllen. Der Großglockner mit seinen 3797 m, das Wiesbachhorn mit 3564 m und das Kitzsteinhorn



LAGE DER KRAFTWERKSGRUPPE GLOCKNER-KAPRUN



Die Artisten von Kaprun:
Die Kabelkranschlösser. Hoch über der Sperrmauer turnen sie auf ihren Fahrzeugen herum, um die Seile auf ihre Sicherheit zu prüfen.



Schrägaufzug Lärchwand

mit 3203 m sind nur einige von den Riesenmüttern, die mit Gletschermilch die Speicher Mooserboden und Wasserfallboden nähren.

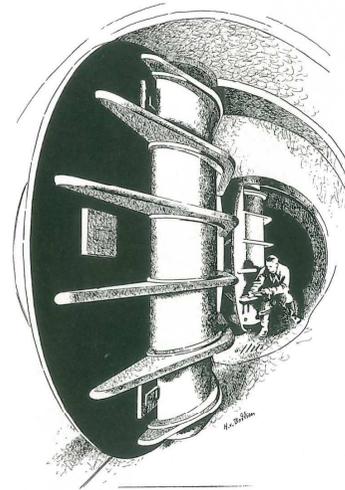
Auf der Mooserbodenstraße, die wie jeder Weg und jede Straße hier erst mühsam durch den Fels gesprengt werden mußte, gelangten wir nach 1 1/2 stündigem Fußmarsch, immer am blaugrünen Gletschersee entlang und die glitzernden Schneefelder der Berge vor Augen, durch mehrere Tunnels schließlich an den Speicher Mooserboden mit der 107 m hohen Moosersperre und der 112 m hohen Drossensperre. Dieser zweite See gehört wohl zu den kühnsten und schönsten Hochgebirgsseen, die des Menschen Hand in einmaliges Hochgebirgsparanorama gesetzt hat.

Gerade war ein Trupp Besucher mit einem Bus, der regelmäßig auf der Mooserbodenstraße verkehrt, angekommen, und wir hörten einen Ingenieur erklären: „Kraftwerksanlagen von der Art wie hier in Kaprun bezeichnet man als Speicherwerke, da das im Sommer in verhältnismäßig großer Menge anfallende Wasser gespeichert wird, um im Winter, in der Zeit großen Bedarfs an elektrischer Energie, abgearbeitet zu werden.“ Weiter hörten wir: „Da das im natürlichen Einzugsgebiet der Kapruner Ache anfallende Wasser die zwei Speicher nicht füllen würde, wird das Wasser der oberen Möll und des Leiterbaches auf der Südseite des Tauernhauptkammes am Fuße des Großglockners im Tagesausgleichsspeicher Margaritze gefaßt und durch den



Wie Spielzeug wirkt das Riesenwerk der Limberg-sperre in der ungeheuren Berglandschaft. Hoch oben schwebt eine Wanne der Seilbahn Ebmathen-Mooserboden mit Arbeitern.

fast 12 km langen Möllstollen zum Mooserboden über-geleitet.“
Wir wissen, daß gerade dieser Stollen- und Tunnelbau hier im Hochgebirge unvorstellbare Strapazen mit sich brachte. Es gibt hier Stollen, die fast pro Kilometer einen Toten forderten. Die schrecklichsten Unglücke wurden im Stollen durch Bergschläge verursacht, aber nicht minder schrecklich – nur viel heimtückischer und lautloser – waren die Gefahren, die im Steinstaub lauerten. Gegen die Steinstaub-



Verschlussbargane des Druckstollens der Hauptstufe

lunge, die sich im Laufe der Zeit unweigerlich die meisten Mineure holten, gab es keine Hilfe. Eine andere Arbeit vielleicht – aber wer einmal in Kaprun zur Elite der österreichischen Mineure gehörte, der blieb auf seinem Posten bis zum bitteren Ende. Dem unbekanntem Mineur mit Preßluftbohrer und blitzendem Aluminiumhelm sollte man in Kaprun genauso ein Denkmal setzen wie dem unbekanntem Träger. Wie sich zuerst die Mineure 30 Kilometer durch das Urgestein der Tauern bohren und sprengen mußten, damit dann die Druckrohre gelegt werden konnten, so mußten sich am Anfang, als es noch keine Straßen, keine Schrägaufzüge und keine Seilbahnen gab, die Trägerkolonnen den Berg hinaufkämpfen. Auf ihren Schultern trugen sie alle Lasten durch Schnee und Eis, und zwar durch eine Gegend, in der kaum eine Wand lawinenfrei war. Wer etwas vom Bauen im Hochgebirge versteht, weiß, daß es sich dabei zuerst einmal um die Lösung des Transportproblems handelt. Denn ohne Geräte, ohne Maschinen, ohne Zement und Kies und ohne Nahrung für die Arbeiter kann überhaupt nicht angefangen werden. Die Träger und die Mineure sind die Helden von Kaprun, denn sie standen als Bahnbrecher am Anfang des Weges, der zu den Tauernwerken führte ...

Der Weg zum Bau war übrigens schon von den ersten Studien im Jahre 1924 bis zum eigentlichen Beginn im Jahre 1938 mit Widerständen gepflastert. Obwohl sich zwei bedeutende Männer, Ingenieur Münch von der AEG Berlin und der Salzburger Landeshauptmann Rehr, mit aller Kraft für das Großobjekt einsetzten, sah es so aus, als ob es infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise scheitern sollte... Die Materialschwierigkeiten im Krieg waren riesengroß, auch die Menschen fehlten. Zwangsarbeiter aus vielen Ländern arbeiteten in Kaprun. Trotzdem konnte erst nach 1944 der erste Strom erzeugt werden. Kurz vor Kriegsende sollte das

mühsam Gebaute, auf Befehl Hitlers, in die Luft fliegen. Aber ein anderer einsichtiger Deutscher – nicht alle waren nur Befehlsempfänger und -ausführer – verhinderte es. Die Amerikaner kamen. Sie riefen das Werk, sie hielten ihre Hände darüber – während die Ötzalkraftwerke von den Franzosen gesprengt wurden. Der verdiente Professor Grengg mußte als Pg. in ein Internierungslager –, und hoch über Kaprun arbeiteten nun zur Abwechslung deutsche Kriegsgefangene und ehemalige Nationalsozialisten hinter Stacheldraht ... Seltensame Welt – aber trotz Krieg, Nachkrieg und Katastrophen wie Dammbüche und Lawinenglücke verließ doch im Oktober 1945 der erste Strom der Nachkriegszeit Kaprun. Jedoch, wären dann nicht wieder die Amerikaner mit ihrer Dollarspritze gekommen, hätte das arme Österreich den Bau nicht durchführen können. Der Hilfe aus dem Marshall-Plan verdankt das Tauernkraftwerk – und sehr viele andere Werke Europas, dies darf nicht vergessen werden – sein Leben.

Als wir diesmal mit dem geräumigen Autobus die Mooserbodenstraße zurückfuhren, an der Limbergssperre vorüber, sahen wir noch einmal die majestätische Schönheit der hohen Berge, deren Gesichter sich in den von Menschenhand gestauten Seen spiegelten. Es herrscht hier eine Harmonie zwischen den Schöpfungen der Natur und denen der Menschen, die versöhnlich stimmt und irgendwie leise beglückt. An vielen Orten der Erde hat der Mensch ihr Antlitz entstellt und verschandelt – hier, hoch über Kaprun, hat er behutsam und taktvoll seine Zeichen gesetzt. Dieses Gefühl, etwas Schönes und Vollendetes gesehen zu haben, das uns über den Alltag erhebt, begleitete uns auch während der Talfahrt im Schrägaufzug die Lärchwand hinunter zum Kesselfallhaus. Während wir tiefer und tiefer glitten, behutsam getragen von diesem sehr originellen Erzeugnis der Technik, zu dessen Gelingen auch unsere Arbeit, die Arbeit der Knorr-Bremse, einen nicht unwichtigen Beitrag leisten durfte, wurden die Berge wieder höher und ferner. Am Fuße des Aufzuges angekommen wirkten wir Menschen diesen Bergen gegenüber wieder klein wie Zwerge. Aber einige von diesen Zwergen haben damals durch die Kraft ihres Geistes und die Arbeit ihrer Hände doch diese gewaltigen und furchtbaren Berge hoch über Kaprun bezwungen ...



Der Schrägaufzug „Lärchwand“ befördert Nutzlasten bis zu 60 t

MISTER G. AUS SCHWEDEN ERLEBT DAS

OKTOBERFEST

Wenn man, wie Herr Gudmundson, die Interessen der Knorr-Bremse fern im kalten Schweden, wo's noch Bären und Wölfe gibt, vertreten muß, dann weilt man gern für eine Zeit mal im warmen Süden Deutschlands, wo's Bratendl und Steckerlfisch gibt.



Wie man sieht, ziert sich Herr G. nicht lange, sondern langt auch mit den Händen zu – wie's auf der Wies'n üblich ist. Mit der einen Patschhand hält man den Hühnerknochen, mit der andern patscht man die Reni oder Vroni oder Zenzi oder irgendein liebes Münchner Kindl. Der verehrte Betrachter dieses Glanzfotos beachte das anmutige Stilleben auf dem Tisch. Hühnchen und Bier und sogar richtige Bestecke zur Dekoration. Bei dem effektiv zusammengeknüllten Papier handelt es sich um echte Papierservietten. Der vierte Teller und die vierte Maß gehören nicht auch noch dem Herrn aus Schweden, sondern unserem rasenden Fotoreporter Herrn Ostermeier, der auf dem Nebentisch zwischen Bierkrügen und kalten Platten balancierend seine Aufnahme schoß.



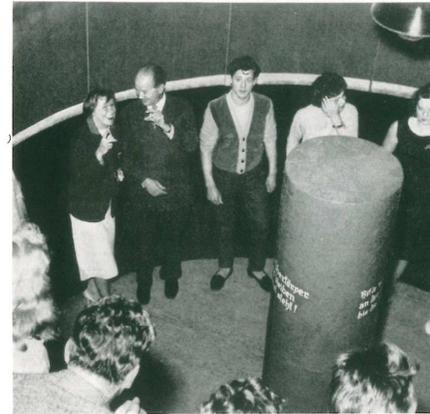
Nachdem Mister G. aus Schweden die brave Kellnerin mit „Gnädiges Kind“ – eine andere Vokabel fiel ihm just nicht ein – titulierte, legte sie höchst anmutig den muskulösen Arm um seine Schulter. Die andere Dame hält sinnigerweise Schokoladenherzen über das nette Paar. Herr G. kaufte dann eines gegen 3 Mark fünfzig für seine Frau im fernen Schweden als Mitbringsel. Er steckte es in seine Brusttasche. Dies hätte er bei der Temperatur in den Bierzelten und bei seinem schwedischen Temperament nicht tun sollen. Sein Herzl wurde nämlich ganz weich und lief ihm schließlich davon – ja, man muß mit seinem Herzen auf der Wies'n vorsichtig umgehen!



Da Mister G. aus Schweden allerdings nur einen amerikanischen Kleinwagen (Chrysler) fährt, war es ihm eine besondere Freude, auf der Oktoberwiese in diesem schnellen und schnittigen deutschen Wagen herumflitzen zu können. Allerdings fuhr er fortwährend nur Kreise... Wir wunderten uns darüber – aber die beiden dicken Knaben im vorderen Auto erklärten sehr weise für ihr Alter: „Ja mei – der Herr hat halt schon einige Maß getrunken. Mit dem Betriebsstoff im Leibe fährt jeder nur noch Kreise. Und manche sehen gar Sterne...“



Und dann mußte Mister G. unbedingt auf's Kinderkarussell steigen. Der Chef kam herbei und sagte empört: „Nein, das gibts nimmer. Ihr seid zu schwer. Ihr zerbrecht mir die Wagen.“ Doch als wir ihm ein großes Geldstück unter die Nase hielten, ließ er seine Bedenken und uns fahren. Da sieht man's wieder, wie doch mit Geld auf dieser schönen Welt alles zu kaufen ist! Nicht nur Beamte sondern auch Karussellbesitzer. Aber vielleicht dachte der brave Chef des Karussells: Der Herr mit der großen Aktentasche und dem weißen Hemd könnte doch aus Bonn sein – (denn wer schleppt schon seine Akten sogar auf die Wies'n mit – höchstens ein Rheinpreuß!) – und mit den Leuten von der Regierung muß man sich gut stehen, sonst entziehen sie einem die Konzession.



Noch zeigen unsere beiden Besucher des Rotors mit Fingern auf den fleißigen Fotografen – aber gar bald kleben sie wie Fliegen an der Wand zur Gaudi der Zuschauer. Man



weiß nicht, was man mehr bewundern soll: den Mut oder die Anmut des Mister G. aus Schweden. Denn schließlich gehört allerhand Mut dazu, solch ein sich rasend im Kreise drehendes Teufelsding mit mehreren Maß Bier, einem Hähnchen, zwei Fischbrötchen und gebrannten Mandeln im Leib überhaupt zu betreten... Aber dann dabei, wenn sich einem im Wind die Hosenbeine hochziehen und man in der Luft hängt, noch ein anmutiges Bild abzugeben – dies zeugt fürwahr von Haltung.



Beim Betrachten dieses Fotos könnte man denken, daß Mister G. einen Kursus bei der Bundeswehr unseres lieben bayerischen Landmannes Franz-Josef Strauß absolviert hätte – so soldatisch ist seine Haltung. Aber der Schein trügt. Mr. G. schoß nur Fahrkarten. Worauf die dicke Schießbudenbesitzerin mitleidig fragte: „Woher kommen denn Sie? Sie sind sicher kein Deutscher, denn die können alle mit dem Gewehr umgehen.“ „Nein“, antwortete Mr. G., „ich komme aus Burma“. „Ach so“, meinte die Wirtin, „aus Afrika. Ja, da schießen's ja nur mit Pfeil und Bogen...“



Nachdem man sich überall wacker belustigt hatte, zog man wieder ins Bierzelt, denn dort beginnt und endet jeder Wiesenbesuch.

Das Glück war uns hold, denn es lotste uns ein liebles und sehr junges blondes Münchner Kindl an den Tisch. Obwohl sich schon zwei junge Herren von dessen Gunst bemühten, gelang es doch dem charmanten Gast aus Schweden, die Herren in der Runde glatt zu überrunden. Kein Wunder, denn er gab sich hier als Filmproduzent aus Burma aus, der junge Talente suchte. Leider konnten die Talente der jungen Dame nicht mehr erprobt werden – es reichte nur zu einer Großaufnahme, die sie in den kräftigen Armen eines sympathischen jungen Mannes zeigt, denn man begann hinter uns einfach, die Stühle auf den Tischen zu stapeln. Mister G. bemerkte leicht indigniert: „Bei uns in Burma tut man solches aber nicht!“ Worauf die schlagfertige Kellnerin antwortete: „Ja mei – ihr habt doch auch keine Stühle und Tische!“ Darauf sangen wir alle aus Protest das schöne Lied „Mit bayerischer Gemütlichkeit...“ und zogen nach Hause.





von der baracke in volmarsteins modernstes wohnhaus

wohnungen, wie wir sie uns wünschen . . .



Die Knorr-Bremse A.G. beschloß im Frühjahr 1958, ein vier-tes Acht-Familien-Wohnhaus auf ihrem Grundstück Im Hegte, östlich des Werkes, für das Stahlwerk Volmarstein zu errichten. Als Mieter kamen vornehmlich die Bewohner der auf diesem Grundstück befindlichen Baracken in Frage. Auf dem von Nord nach Süd leicht fallenden Hanggelände waren kurz nach dem Kriege bereits drei Acht-Familien-Wohnhäuser errichtet worden. Unter rationeller Ausnutzung des Geländes und verständnisvoller Mitwirkung durch das Bauamt Volmarstein und die Außenstelle des Wiederaufbauministeriums in Essen wurde die Planung für noch weitere drei Häuser derart aufgestellt, daß die Hauptwohnseiten nach Süden liegen und der Blick auf großzügige Grünflächen fällt.

Herr Prof. Otto Firlé, Düsseldorf, dem Planung und Oberleitung dieses Projekts anvertraut wurden, entschloß sich für den Typ des Laubenganghauses mit nur einem Treppenhaus für acht Familien, da er am wirtschaftlichsten erschien. Die Hanglage wurde ausgenutzt, indem man im Keller- geschoß auf der Nordseite ebenerdig für jede Wohnung einen Pkw-Einstellplatz schuf. Neben ausreichendem Keller- raum wurden für je zwei Familien gesonderte, ebenerdig zugängliche Fahrrad- bzw. Kinderwagenräume neben den Einstellplätzen vorgesehen. Eine automatische Waschküche, ein Trocken- und Bastelraum stehen zur Verfügung. Die Grundrisse der Wohnungen sind einheitlich. Sechs Wohneinheiten haben bei je 66 qm Wohnfläche ein geräumiges Wohnzimmer mit Ebnische, 2 Schlafzimmer mit Bad und Vorraum, Küche und Eingangstür mit Abstellraum. Zwei Wohneinheiten erhielten mit 78,6 qm Wohnfläche noch ein drittes Schlafzimmer. Vor jedem Wohnraum ist nach Süden eine 4,50 x 1,80 m große Loggia derart angeordnet, daß eine nachbarliche Belästigung ausgeschlossen ist. Die Front des Wohnraumes zu dieser Loggia ist ganz in Glas aufgelöst. Die Loggia schützt im Sommer den Wohnraum gleichzeitig vor zu starker Sonneneinstrahlung, während die Wintersonne die ganze Tiefe des Raumes füllt.

Anschließend an die Ebnische des Wohnraumes liegt die Küche, die als Besonderheit eine verglaste Schiebetür aufweist. Auch die restliche Wandfläche ist aus Glas: die Hausfrau kann beim Wirtschaften in der Küche die im Wohnraum spielenden Kleinkinder beaufsichtigen, ohne daß sie in der Küche stören. – Die Kochküche ist mit modernen Einbaumöbeln ausgestattet.

Auch was das Material und den technischen Ausbau anbetrifft, hat man sich zu einem angemessenen Mehraufwand gegenüber dem sozialen Wohnungsbau entschlossen. – Das Untergeschoß mit den Pkw-Einstellplätzen, die beiden Giebelwände und das Treppenhaus wurden in besetzten, kleinformigen Ziegeln gemauert. Um dem Bau Gesicht zu geben, wurden die Längswände anthrazitfarbig verputzt und bilden mit den breiten, weißen Fensterumrandungen und Loggien einen wirkungsvollen Gegensatz zu den gelb- roten Giebelwänden und dem dunklen Dach. Die Laub- gangseiten erhielten aus Zweckmäßigkeitsgründen schlag- festen Kunststoffputz in gleicher Farbe. Das Eisenwerk der Laubgänge und Loggien wurde blau gestrichen und er- hielt Füllungen aus weiß emailierten Asbest-Zement-Platten, die lebhaft zu dem dunklen Putz stehen. Beheizt werden sämtliche Räume mit Öl- oder Kachelöfen. Die Warmwas- serversorgung erfolgt mit eingebauten Gasgeräten. Die Elektroinstallation ist besonders reichhaltig und modern; vorsorglich wurde in den Küchen ein Sonderkraftstromkreis für die fortschreitende Elektrifizierung der Küchengeräte angelegt. Jede Wohnung hat außerdem Anschluß an eine gemeinschaftliche Radio- und Fernsehantenne.

Dieser über das übliche des sozialen Wohnungsbaues hin- ausgehende Mehraufwand wird sich zweifellos nicht nur auf den damit wesentlich erhöhten Wohnwert, sondern auch auf die Dauerhaftigkeit und einen geringen Unter- haltsaufwand des Hauses auswirken.

Nach einer Ansprache von Herrn Dir. Vielmeiter (Mitte) erläutert Prof. Firlé (rechts) Einzelheiten zum Neubau.

