

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

43/JUNI 1960

4 7357 F
KOSTENLOSE ABGABE FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE





MWM



43

JUNI 1960

Unser Titelbild:

Venedig – auch hier trifft man zahlreiche größere und kleinere Schiffe, die mit MWM-Antriebsmotoren ausgerüstet sind. – Lesen Sie bitte unseren Reisebericht auf Seite 8.

INHALT:

- 3 Mit unseren Erzeugnissen auf den großen deutschen Frühjahrmessen
- 5 Südbremse: Guter Abschluß trotz erschwerter Bedingungen
- 6 Volmarstein – endlich bald mit der „großen Welt“ verbunden
- 7 MWM empfing seine Auslandsvertreter
- 8 Auf den Spuren unserer Arbeit
- 13 Niederländische Impressionen
- 15 In der Kürze liegt die Würze
- 16 Unsere Jubilare

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 367 41

GRAPHIK:

Willi G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 36 18 33

DRUCK:

Kasner & Callwey
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon 448307

Wer Herrn Chruschtschow während seiner Pressekonferenz in Paris zugesehen hat, der war bestürzt über den Mangel an einfachster Höflichkeit: Der erste Mann einer der mächtigsten Staaten tippte sich vor den Vertretern der Welt-
presse an die Stirn und stieß rüde Beschimpfungen gegen andere Staatsmänner aus. Er gebärdete sich ähnlich unbeherrscht und hemdsärmelig wie der kleine Fidel Castro in Cuba...

Nun sind ja Diktatoren Menschen, die keine Rücksicht auf die Gefühle anderer zu nehmen brauchen – eben, weil sie Gewaltherrscher sind. Auch wir kennen solche aus eigener Anschauung und erinnern uns daran, wie unmöglich taktlos und unhöflich sich viele von ihnen in der Öffentlichkeit aufführten. Es sei hier gar nicht untersucht, ob bei den Diktatoren, wenn sie Andersgläubige beschimpfen und dabei mit den Augen rollen und die Fäuste ballen, das Temperament durchgeht oder ob sie einfach nur Theater spielen (was sehr wahrscheinlich ist!) – uns interessiert hier nur die Tatsache, daß sich erste Männer eines Staates schlimmer als der letzte Eseltreiber in Sizilien aufführen. ... Wir sind der Meinung, daß gerade die Führer einer Gemeinschaft – ob es sich dabei um Völker-, Religions- oder auch nur um eine kleine Firmengemeinschaft handelt – auch Vorbilder an Takt, Höflichkeit und Selbstbeherrschung sein sollen.

Je höher ein Mensch steigt, desto weiter entfernt er sich von seinen Mitmenschen. Sie werden kleiner, und er wird größer. Wenn ein hoher Chef also einen Untergebenen roh abkanzelt oder sein Mütchen an ihm kühlt, kann man es zwar verstehen, aber natürlich nicht billigen. Es ist kein Zeichen von Größe – ganz zu schweigen von menschlicher Reife, – wenn man jemanden, der einem ausgeliefert und von einem abhängig ist, beschimpft und dadurch demütigt. Es ist ein billiger Triumph, denn man weiß genau, daß der andere nicht mit gleicher Münze heimzahlen kann. Eine hohe Position sollte zu einer höheren Auffassung der Pflichten, auch der Höflichkeitspflichten, führen, die man gegenüber anderen, besonders denen, die einem untergeben sind, hat. In einer Demokratie macht sich ein Führer unmöglich, der dies nicht peinlich beachtet. In einem demokratischen Staat, ja, in jeder demokratischen Gemeinschaft ist nämlich der Chef irgendwie doch vom guten Willen derjenigen, die er leitet und die für ihn arbeiten, abhängig. Bei der Wahl wird ihm sonst die Rechnung präsentiert oder er macht sich so unpopulär, daß man ihn vorzeitig in den Ruhestand schiekt – oder ihm die Arbeit vor die Füße wirft. Ein Gewaltherrscher, ein Diktator, braucht auf den Willen seines Volkes keine so feinen Rücksichten zu nehmen. In seiner Hand liegen alle Macht- und Druckmittel. Er kann jeden Widerstand rücksichtslos brechen. Diese Gewißheit, praktisch unangreifbar und nur sich selbst verantwortlich zu sein, macht ihn überheblich. So erklärt sich vielleicht das rüde Benehmen der meisten Diktatoren oder der, die es werden wollen, in der Öffentlichkeit.

Wie anders dagegen führen sich echte Staatsmänner in der Öffentlichkeit auf! Auch sie haben Macht und können sie einsetzen, aber sie lassen sich nicht zu Entgleisungen verleiten; sie halten sich an die Spielregeln, sie wahren das Gesicht, sie hauen nicht auf die Pauke. Sie verwechseln nicht den Sitzungssaal mit dem Jahrmarkt.

Gottlob ist dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Wenn einer zu überheblich wird, auf keinen Rat mehr hört, keine Rücksichten nimmt und mit „schlafwandlerischer Sicherheit den Weg geht, den ihm die Vorsehung weist“, nur noch „einsame Entschlüsse trifft“ und keine Opposition neben sich duldet, dann kann er leicht über Kleinigkeiten, auf die er mit dem Kopf in den Wolken nicht achtet, stolpern und stürzen, zum Beispiel über die Füße der ganz kleinen Leute... Die Geschichte bietet vom alten Cäsar bis Syngman Rhee und Menderes eine Fülle von Anschauungsbeispielen. Aus gutem Grund läßt Shakespeare seinen Diktator Cäsar sagen:

„Laßt wohlbeleibte Männer um mich sein,
mit glatten Köpfen und die nachts gut schlafen.
Der Kassius dort hat einen hohlen Blick;
er denkt zuviel – die Leute sind gefährlich!“

Ganz recht, die Gefahr für alle Diktatoren – und es gibt auch solche im Westen-taschenformat – liegt darin, daß sie das Denken nicht verbieten können. Das Nachdenken beispielsweise darüber, warum sie andere Menschen lauthals beschimpfen und alle Regeln der Höflichkeit vergessen, die man uns schon als Kinder eingebläut hat. Wer schreit, setzt sich ins Unrecht und bietet allen anderen noch dazu das peinliche Schauspiel eines unbeherrschten Menschen. Wer sich selber aber nicht beherrschen kann – wie soll der wohl fähig sein, über andere zu herrschen?

MIT UNSEREN ERZEUGNISSEN AUF DEN GROSSEN DEUTSCHEN FRÜHJAHRSMESSEN

HANNOVER



Deutsche Industriemesse Hannover 1960 mit Beteiligung der Knorr-Bremse

Auch auf der diesjährigen Industriemesse in Hannover vom 24. April bis 3. Mai 1960 war die Knorr-Bremse mit einem Ausstellungsstand für Druckluftsteuerungen vertreten.



MWM-Dieselmotoren auf der Deutschen Industriemesse Hannover 1960

Die MWM zeigten auf 2 Ständen eine umfassende Übersicht über ihr vielseitiges Fabrikations-Programm, das Viertakt-Dieselmotoren von 3 bis 2200 PS enthält. Besonders interessant waren die drei Neuentwicklungen der Motorreihe RH 345, RS 18/22 und KD 10,5. Alle sind Viertakter und bauen auf den guten Erfahrungen auf, die bisher mit ähnlichen Konstruktionen gemacht werden konnten.

Der RH 345, ein mittelnellaufender Reihen-Tauchkolben-Motor stehender Bauart mit relativ hoher spezifischer Lei-

stung hat eine Bohrung von 360 mm bei 450 mm Hub. Bei 500 U/min und 100% Aufladung bringt die Sechszylinder-Ausführung 1650 PS, die Achtzylinder-Ausführung 2200 PS. Durch sein geringes Bauvolumen und Gewicht ist er sowohl für Ein- und Mehrfach-Anlagen von Seeschiffen als auch durch die relativ hohen Drehzahlen für den Generator-Betrieb bestens geeignet. Beim Generator-Betrieb heißt das die Verwendung von leichteren Fundamenten und einfacheren Generatoren und somit geringere Kosten als für langsamlaufende Anlagen.

Neben den teilweise bereits im Vorjahr gezeigten weitgehendst korrosionsfesten und wartungsfreien Ventilen und Zylindern für allgemeine Industriesteuerung, neben dem Vorfühstand zur Drehzahlregulierung und Getriebeschaltung von Schiffsdieselelektrogeneratoren oder Diesellokomotiven wurden in diesem Jahr erstmalig auch einige Geräte zur Baggersteuerung vorgeführt. Für die fachlich vorgebildeten Besucher, einschließlich verschiedener Herren der Konkurrenz, war der an Hand von zwei parallel geschalteten Plexiglas-Zylindern 150 mm Ø dargestellte Reibungsvergleich zwischen unserem K-Ring und den herkömmlichen Nutringmanschetten besonders interessant. Während der mit K-Ring und Kunststoffführungen ausgerüstete Zylinder bei einem Druck von ca. 0,05 atü ansprach und der Kolben den Gesamthub von 200 mm völlig ruckfrei zurücklegte, waren für den Zylinder mit Nutringmanschette ca. 0,5 atü erforderlich, um eine Bewegung des Kolbens unter heftigem Rucken hervor-zurufen.

Von der Möglichkeit, sich an mehreren auch farblich sehr ansprechend gestalteten Probierständen zu betätigen, machten sehr viele Besucher Gebrauch und lernten auf diese Weise einfache Schaltungen über halb- und voll-automatische Steuerungen mittels Druckluft kennen.

Als praktisches Anwendungsbeispiel der Druckluftsteuerung wurde eine Maschine der Fa. Reifenhäuser gezeigt, die mit unseren Steuerungselementen ausgerüstet ist und vollautomatisch Kunststoffrohr bis zu 200 mm Ø einführt, spannt und in einstellbaren Längen absägt.

Hervorgehoben zu werden verdient noch das rege Interesse ausländischer Besucher, vor allem aus den skandinavischen Ländern und aus Übersee. G. Freund, München

Wesentliche Konstruktionsmerkmale sind

- in das Gestell eingehängte Zylindermäntel – das Gestell ist nicht wasserführend,
- seitliche Steuerventil-Kammer – (deshalb nach der Seite leicht herausnehmbare Steuerwelle),
- ölhydraulischer Regler – gestaffelt genaue Drehzahlbestimmung bei Parallel-Betrieb,
- pneumatisch-hydraulische Umsteuerung von Vor- auf Rückwärtslauf bei der Schiffs-Ausführung – ergibt hohe Manövrierfähigkeit, zumal alle Umsteuermanöver bei jeder Drehzahl möglich sind,
- Sicherheitsregler gibt Anlaßluft erst bei vorher eingestellter Mindestdrehzahl frei,
- vollpneumatische Fernsteuerung.

Die kräftige Ausführung in Verbindung mit dem übersichtlichen, zweckmäßigen Aufbau und der konstruktiv eindeutigen Linie machen diesen Motor besonders interessant. Der **RS 18/22**, eine weitere Neuentwicklung, ist ein schnelllaufender Viertakt-V-Motor in Acht-, Zwölf- und Sechszylinder-Ausführung. Mit 180 mm Bohrung und 220 mm Hub leistet er bei 80%iger Abgas Turbo Aufladung 610, 920 bzw. 1230 PS bei 1200 U/min.

Besondere Merkmale:

- Gedrängte Bauform – kleine Abmessungen, niedriges Leistungsgewicht
- je zwei Ein- und Auslaßventile pro Zylinder,
- drei im Kurbelgehäuse gelagerte Nockenwellen, dadurch kleine bewegte Massen,
- Kolbenkühlung durch Spritzöl,
- Kurbelwelle hängend, steifes Zylinder-Kurbelgehäuse mit organisch angeordneten Füßen,
- zwei organisch angeordnete Abgas-Aufladeturbinen mit Ladeluftkühler und zweckmäßig geformte Luftrohre,
- seitlich angebaute Bosch-Einspritzpumpen,
- ölhydraulischer Regler.

Dieser Motor eignet sich vorteilhaft auch für den Parallelbetrieb, zum Einbau in Schiffe jeder Art sowie als Generator-Antrieb. Ausgestellt war der Zwölfzylinder-Motor als Dizelelektrisches Schiffs-Aggregat für eine Leistung von 750 kVA.



Die Baureihe **KD 10,5** ist, wie die übrigen Neuentwicklungen, unter der allgemeinen Forderung zum höherwertigen Dieselmotor entstanden. Dieser aus den reichen Erfahrungen im Bau von Kleindieselmotoren hervorgegangene Typ ist durch sein niedriges Leistungsgewicht und seine knappen Abmessungen sowie einen ruhigen Lauf bemerkenswert. Er ist ein wassergekühlter Viertakt-Vorkammermotor mit Einzel-Zylinderköpfen und ist mit Bosch-Block-Einspritzpumpe mit Regler ausgerüstet. Die Zylinderleistung beträgt 13,3 PS bei 3000 U/min (Kolben-Ø 80 mm,

Hub 105 mm). Sein Gehäuse besitzt hängende Kurbelwellenlager und ist so bemessen, daß es sich für selbsttragenden Einbau, wie z. B. für Flanschaggregat, eignet. Der Antrieb der Nockenwelle, Einspritzpumpe, Hydraulik- und Zahnrad-Ölpumpe erfolgt durch Zahnräder an der Stirnseite, wo auch eine zusätzliche Leistungsabnahme an der Kurbelwelle möglich ist. Ausgestellt war die Dreizylinder-Ausführung.

Die luftgekühlte Baureihe ähnlicher Konzeption stellt der **AKD 10**, der als Zwei-, Drei- und Vierzylinder-Reihenmotor angeboten wird, dar. Dieser Motor ist dadurch bemerkenswert, daß er mit einer Drehzahl von 3000 U/min erstmals in einen Leistungsbereich vorstößt, in dem bisher luftgekühlte Dieselmotoren dieser Bauart ganz fehlten. Er konnte inzwischen weiterentwickelt werden und hat sich in kurzer Zeit ein weitläufiges Anwendungsgebiet erobert.

Die übrigen bewährten Standard-Reihen der luft- und wassergekühlten MWM-Kleindieselmotoren, z. B. die Baureihe **AKD 412** und **KD 412**, weisen vielfältige neue Konstruktionsmerkmale auf. Hervorzuheben ist besonders die Einführung des durch eine hydrodynamische Kupplung geregelten Kühlluftgebläses bei den V-Motoren der Baureihe **AKD 412**, wodurch die Kühlluftmenge dem jeweiligen Belastungszustand angepaßt wird. Zu sehen war die Reihe des luftgekühlten **AKD 412** vom Ein- bis Achtzylinder-V-Motor sowie als Beispiel ein wassergekühlter **KD 412**-Vierzylinder in Boots-Ausführung mit Untersetzungs-Wendegetriebe.

Um den wachsenden Anforderungen der Praxis durch Weiterentwicklung gerecht zu werden, wurde der bisherige wegen seiner hervorragenden Betriebsigenschaften und seiner Anspruchsvolligkeit in der Unterhaltung und Wartung bewährte Typ **RH 335** vom Vorkammer-Verfahren auf das Direkt-Einspritzverfahren umgestellt, wodurch eine wesentliche Erhöhung der Leistung und Wirtschaftlichkeit möglich wurde. Dieser Motor war als Achtzylinder-Maschine für Generatorantrieb unter der neuen Typenbezeichnung **RH 435** ausgestellt. Er wird in Schiffs-Ausführung mit direkter pneumatisch-hydraulischer Umsteuerung oder mit öldruckgesteuerten Wendegetriebe ausgerüstet. Motorleistung mit Abgas-Turboaufladung 865 PS bei 600 U/min.

Interessant waren weiterhin aus dem Bereich der mittelgroßen Motoren ein Achtzylinder-Motor der Baureihe **RHS 518**, wie er für den Einbau in schwere Bagger oder ähnliche Geräte, Lokomotiven, schnelle Wasserfahrzeuge, aber auch für Stromerzeugungs-, Notstrom- oder Bordaggregate Verwendung findet. Ferner wurde ein Generator-Aggregat mit Sechszylinder-Motor sowie ein Schiffs-Drehstrom-Aggregat mit aufgeladenem MWM-Sechszylinder-V-Motor **TRHS 518 V 16** gezeigt, das wegen seiner geschlossenen Bauform besticht und für 450 kVA ausgelegt ist, bei 550 PS und 1200 U/min.

Auf dem Stand im Freigelände Ost wurden die aus der luftgekühlten Motor-Baureihe **AKD 10** und **AKD 412** gebildeten standardisierten Drehstrom-Aggregate ausgestellt, die einen Leistungsbereich von 5-40 kVA bei 3000 bzw. 1500 U/min. überdecken. Auch sind dort die vorerwähnten, imposanten, mit **RHS 518**-Motoren (Sechszylinder-Reihenmotor und Sechszylinder-V-Motor) angetriebenen Stromerzeugungs-Aggregate aufgebaut. GW-Mannheim

IN KÖLN: Auf der DLG-Wanderausstellung

zeigten die MWM auf ihrem großen Ausstellungsstand im Freigelände ihr umfassendes Bauprogramm luft- und wassergekühlte Viertakt-Dieselmotoren für Leistungen bis 140 PS. Der fortschreitenden Weiterentwicklung der Landmaschinentechnik folgend, wurde dem Bedürfnis nach höheren Antriebsleistungen bei gleichzeitiger Gewichtsersparnis Rechnung getragen und die altbewährten, robusten und

IN STUTTGART Ausstellung „DEIN KRANKENHAUS“

Hier zeigten die MWM auf ihrem Ausstellungsstand ihre Diesel-Notstrom-Anlagen, wie sie heute in keinem Krankenhaus fehlen sollten. Diese Anlagen übernehmen bei Netzausfall innerhalb von wenigen Sekunden die Stromversorgung für die angeschlossenen Verbraucherstellen. Hierbei ist beispielsweise nicht notwendig, den gesamten Strombedarf eines Krankenhauses durch das Aggregat abzudecken, vielmehr genügt es, für die wichtigsten Verbraucher – Operationsaal, Not-Beleuchtung, Bratküsten, La-

SÜDBREMSE: Guter Abschluß trotz erschwerten Bedingungen

In der ordentlichen Hauptversammlung der Südbremse am 25. 5. 1960 wurde der Jahresabschluß für das Geschäftsjahr 1959 vorgelegt. Es wird mit 581 000.- DM ein etwa gleichhoher Jahresgewinn wie im Vorjahr (593 000.- DM) ausgewiesen. Das eigentliche Betriebsergebnis hat sich allerdings etwas verschlechtert; in der Bilanz wirkt sich dies deshalb nicht aus, weil verschiedene außerordentliche Aufwendungen vermieden werden konnten. Die Verschlechterung der Ertragslage ist darauf zurückzuführen, daß der Umsatz um 1% zurückgegangen ist und die Kosten bei im allgemeinen unveränderten Verkaufspreisen gestiegen sind.

Der Umsatz ist vor allem bei den Eisenbahn-Bremsen zurückgeblieben; im Kraftfahrzeugbremsen-Sektor und bei den Motoren haben sich die Lieferungen dagegen erhöht. Bei den Kostenerhöhungen spielen eine besondere Rolle die durch den Anlauf der KD-Motoren-Fertigung entstandenen Aufwendungen; sie sind in den Preisen nicht zurückvergütet worden. Die KD-Motoren-Fertigung wird, wie Ihnen zum Teil bekannt ist, gegenwärtig nach Mannheim zu den Motoren-Werken verlegt, um bei der Südbremse die notwendige Kapazität für das wieder stärker gewordene Bremsengeschäft freizubekommen und dem RH-Motoren-Programm verstärkte Aufmerksamkeit widmen zu können. Außerdem ist damit eine Entlastung des Personals angestrebt, das besonders in den letzten Monaten sehr in Anspruch genommen wurde.

Zur Erweiterung und Verbesserung der Werksanlagen wurden im Berichtsjahr 3,4 Mio DM investiert, d. h. etwas mehr, als die Abschreibungen betragen (3,2 Mio DM). Weitere

anerkant wartungsunempfindlichen MWM-Dieselmotoren in vielerlei Hinsicht verbessert.

Unsere Dieselmotoren haben sich ja gerade im harten Landmaschinenbetrieb in relativ kurzer Zeit einen guten Ruf geschaffen. Viele anerkannte Schleppermarken und unzählige landwirtschaftliche Geräte und Hilfsmaschinen des In- und Auslandes sind serienmäßig mit MWM-Dieselmotoren ausgerüstet. GW-Mannheim

bors, Strahlentherapie usw. – ein Notstrom-Netz bei der Planung vorzusehen, so daß diese Versorgung bei Netzausfall vom Diesel-Notstrom-Aggregat übernommen wird. Für die besonders wichtigen Stellen können auch MWM-Schnell-Bereitschafts-Anlagen, die eine Stromversorgung innerhalb von 0,2 Sekunden nach Netzausfall gewährleisten, oder aber MWM-Sofort-Bereitschafts-Anlagen Verwendung finden, die beide mittels Schwingkraftspeicherung arbeiten. GW-Mannheim

0,7 Mio DM wurden in Form von Werkzeugmaschinen in Brasilien bei einer Knorr-Tochter zur Fertigung von Kraftfahrzeug-Bremsen eingebracht.

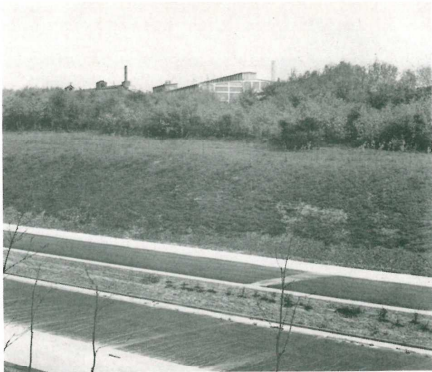
Dem Altersversorgungswerk sind 343 000.- DM zugeführt worden; bisher wurden dafür insgesamt 3,7 Mio DM zurückgestellt. Die Verbindlichkeiten an den Unterstützungsverein der Südbremse betragen daneben 2,8 Mio DM. Die gesetzlichen Sozialabgaben werden mit 1,7 Mio DM ausgewiesen, für freiwillige soziale Leistungen einschließlich Versorgungsrückstellungen wurden 1,4 Mio DM aufgewendet.

Der Aufwand an Löhnen und Gehältern beträgt 12,3 Mio DM, für Körperschafts-, Gewerbe- und Vermögenssteuer sind 2,0 Mio DM gezahlt worden.

Die eingetretenen Kostensteigerungen bewirkten zusammen mit den durchgeführten Investitionen und erhöhten Vorratskäufen eine Verknappung der flüssigen Mittel. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr sind recht gut. Besonders im Bremsen-Geschäft ist wieder eine stärkere Belegung eingetreten. Der gegenwärtige Auftragsbestand sichert eine Beschäftigung von gut 6 bis 7 Monaten.

Die Hauptversammlung beschloß die Ausschüttung einer Dividende von 9% und eines Bonus von 2%, bezogen auf das Grundkapital in Höhe von 5,0 Mio DM.

An der Zusammensetzung des Aufsichtsrates hat sich nichts geändert; Vorsitz ist Herr H. Osterwind von der Deutschen Bank, stellvert. Vorsitz Herr J. Vielmetter. Alleiner Vorstand ist Herr H. Waldschmidt. ZV-Sch.



Blick auf Autobahn und Werk Volmarstein



Teilansicht der Aufbereitungsanlage

VOLMARSTEIN

— ENDLICH BALD MIT DER „GROSSEN WELT“ VERBUNDEN!

Unser „Stahlwerk auf dem Berg“ hat zwar frische Luft und eine herrliche Lage – seine Transportmöglichkeiten sind jedoch weniger hinreißend. Wer einmal mit einem Lkw durch die Städte des Ruhrgebietes fuhr, der versteht erst so recht die Weisheit, die in dem schönen Spruch liegt „Zeit ist Geld“. Nun, das im Herbst zur Einweihung kommende Autobahnteilstück Hagen-Köln, dicht am Stahlwerk Volmarstein vorbeiführend, dürfte uns in Zukunft einiges Geld ersparen.

Die schon 1938 projektierte Strecke, deren Ausbau im Raum Wuppertal-Hagen 1957 in Angriff genommen wurde, schnitt kurzerhand einen Teil des werkseigenen Kippe-Geländes ab. Dies war der Anstoß zur Umgestaltung und besonders zur Auswertung der seit rund 100 Jahren angekippten Abfallmassen, um die sich bis dahin nur ein kleiner Betrieb gekümmert hatte.

So setzte denn 1957 eine Baufirma einen ansehnlichen Maschinenpark ein – zwei Bagger, eine Planierraupe, mehrere Magnetabschneider, Siebtrommeln und Transportbänder – und legte zunächst die Autobahnbegrenzung an. 20 000 m³ Abfallsand wurden angekippt, um später die Augen der vorbeirasenden Autofahrer nicht mit ödem Kippgelände konfrontieren zu müssen. Wenn auch manche

der angepflanzten Sträucher und Bäumchen den eisenhaltigen Schluff schlecht vertragen haben – die meisten wurden grün und assimilieren wunderbarerweise die CO₂-Abgase der Kupolöfen zu neuem Sauerstoff!

In etwa 2–3 Monaten wird sich das Hintergelände der Knorr-Bremse dem Betrachter sauber und kultiviert darbieten – und die beiden Partner dieses Projektes verdienen noch Geld daran! Bis Ende April nämlich wurden der Knorr-Bremse bei für sie kostenloser Anlage des Damms rund 12 000 DM für Schrott und rund 3 000 DM für entnommenen Schutt sand vergütet...

Auf dem Foto „Teilansicht der Aufbereitungsanlage“ sieht man im Vordergrund links ein Gelände, das im Laufe der nächsten Jahrzehnte, so hoffen wir, aufgefüllt werden kann. An Platz jedenfalls mangelt es nicht. Der Schrottanfall wird bei der nächsten Aufbereitung dann allerdings minimal sein, weil heute der im Sand enthaltene Schrott nicht mehr auf die Halde gekippt, sondern sofort zurückgewonnen wird. Dieses Verfahren ist jetzt rentabler als der Ankauf von neuem Schrott. – Herr Minister Seeborn wird also Ende August das Stahlwerk Volmarstein von seiner schönsten Seite sehen können – von hinten.

R. Weber, Volmarstein

Dammaufschüttung mit nachfolgender Bepflanzung



Arbeiten zur Neuanlage der Kippe



MWM empfing seine Auslandsvertreter

Am 4. und 5. Mai trafen sich nach vierjähriger Pause wieder einmal die Auslandsvertreter der MWM in Mannheim, um gemeinsam mit den Herren des Stammhauses und der Südbremse wichtige und aktuelle Probleme zu erörtern. Außer Herrn Direktor Vielmetter und Herrn Bankdirektor Frank, dem Vorsitzenden des MWM-Aufsichtsrates, durften die Gastgeber eine große Zahl auswärtiger Teilnehmer begrüßen: 42 Herren von 34 Vertretungen, die insgesamt 37 Länder repräsentieren, waren nach Mannheim geeilt. Es standen ihnen zwei Tage bevor, die angefüllt waren mit Vorträgen, Diskussionen und schließlich einer ausgedehnten Werksführung.

Nach der Begrüßungsansprache durch Herrn Dir. Mann referierte Herr Dir. Wiederhold über „Unser Ausführungsgeschäft – Rückschau und Ausblick“. – Sodann leitete Herr Dir. Benteler mit einer kurzen Einführung zu den technischen Vorträgen über. Hier berichtete Herr Dir. Roegler über „Neue Probleme bei der Fertigung und dem Einsatz von Schiffsmotoren“ und über den „Aggregatebau und seine Besonderheiten“. Herr Dir. Hockel unterrichtete die aufmerksamen Zuhörer über „MWM-Neukonstruktionen auf dem Groß- und Kleinmotoren-Sektor“, Herr Mettig über „Die Weiterentwicklung der Baureihe RHS 518 (V-Motoren)“ und Herr Iwen über die „Erfahrungen im Auslands-Kundendienst“. Den Abschluß bildeten die Referate von Herrn Dr. Joa über „Notwendigkeiten, Formen und Möglichkeiten der Exportfinanzierung“ und von Herrn Dr. Willer über „Lieferfragen und Preisbetrachtungen im Ersatzteilgeschäft“.

Als Ausgleich zu den Strapazen des Tages hatte man als letzten Punkt eine abendliche Exkursion nach Bad Dürkheim auf das Tagungs-Programm gesetzt, und die internationale Gesellschaft nahm gern die Gelegenheit wahr, statt des Kopfes auch einmal die Füße zu gebrauchen. Ein Gang durch den vollerblühten Kurpark vor dem Abendessen bot hierzu reichliche Möglichkeiten. Die Fahrt nach Dürkheim wurde in zwei Kässbohrer-Omnibussen zurückgelegt, die selbstverständlich beide mit einem MWM-Motor Typ AKD 412 AV ausgerüstet waren.

Nach der Werksführung am Nachmittag des zweiten Tages verabschiedete Herr Dir. Mann die Gäste bei einer Kaffeetafel in der MWM-Werkskantine und sprach die Hoffnung aus, daß man sich in einigen Jahren zu erneutem Erfahrungs- und Meinungsaustausch in Mannheim wieder treffen möge. Herr Sansens aus Gent/Belgien, einer unserer dienstältesten Vertreter, dankte im Namen seiner Kollegen.



Am Abend war dann noch Gelegenheit gegeben, im Mannheimer Nationaltheater „La Traviata“ im Großen Haus oder das „Käthchen von Heilbronn“ im Kleinen Haus zu sehen.
Ga, Mannheim

KNORR-BREMSEN

AUCH AUF DER FAHRT ZUR FERIEENZEIT DIE GARANTIE FÜR SICHERHEIT

So könnte man sagen, wenn man bedenkt, daß sich jetzt wieder Tausende von Menschen der Bahn oder dem Bus anvertrauen, um so schnell wie möglich an ihren Urlaubsort zu gelangen... Ohne die exakt funktionierenden Bremsen gäbe es auch keine so schnelle, sichere und bequeme Ferien-

reisen! Ob wohl jemand mal an diese Tatsache denkt, wenn er's sich im Liege- oder Schlafwagen bequem macht oder aus weichem Omnibussessel die vorüberfliegende Landschaft betrachtet? Und weiter noch: Ob wohl mal jemand während seiner Urlaubsreise in fremde Länder darauf achtet, wie oft ihm Er-

zeugnisse aus unseren Werken auf dem Lande und im Wasser begegnen? Nun, wir dachten jedenfalls daran und achteten darauf, als wir so ziemlich als erste Urlauber in diesem Jahr gen Süden starteten und haben unsere Begegnungen wieder getreulich für Sie notiert und fotografiert – wie immer.



Auf den Spuren unserer Arbeit

Allen frisch gebackenen Ehepaaren und solchen, die es werden wollen, möchten wir den neuen Schnelltriebwagen nach Venedig empfehlen: Abfahrt 7.00 Uhr München-Hbf., – Ankunft Venedig 14.10 Uhr. Schon wenige Minuten danach können Sie sich wie Liebesleute auf dem Canal Grande zärtlich hin- und herschaukeln lassen... Ja, die italienische Staatsbahn hat halt was für die „amore“ übrig! Ihr „Gondoliere“, so heißt der schnelle Triebwagen, schafft die Strecke Kufstein, Brenner, Bozen, Trento, Venedig in 7 Stunden und 10 Minuten – gemächlicher, ferienmäßiger und preiswerter reist man allerdings mit dem „Touropa-Fernexpress“, der heuer wieder mit neuen Bequemlichkeiten ausgestattet ist.

Über die Sicherheit der Touropa-Reisenden wachen natürlich unsere bewährten Knorr-Bremsen vom Typ KEs (ach, welch elegantes weiches Bremsen – kein Mensch fällt aus seinem Bett, ja, das ist wirklicher Bremsgenuß, den Touropa und Knorr bieten!). Was macht ein junges Paar, das den Honigmond genießen will, zuerst in Venedig? Es sucht sich natürlich, bevor es herumgondelt, ein hübsches, ruhiges Zimmerchen. Nun ist aber Venedig eine ziemlich laute Stadt. Nicht zuletzt wegen der Katzen und Bambinis, die in den Gassen herumstreichen und sie mit ihrem Gekreisch erfüllen. Und dann sind da ewig Leute, die mit weithin schallender Lockstimme „Gondola, gondola!“ rufen und einen in solch

sargähnliches Gefährt lotsen wollen. Und außerdem wimmelt es von Postkarten- und Stadtführerverkäufern, die in allen Sprachen laut ihre Ware anpreisen und auch von Leuten, die einen beschwören, ihre Glasfabrik zu besichtigen. Ein stilles Kämmerchen ist also durchaus ein Problem... In unseren drei Stammlokalen, dem Danieli, dem Grand-Hotel und dem Gritti gab es diesmal kein Appartement mehr – also mieteten wir ein Privatzimmer. Ein Venezianer namens Mario nahm uns in seinem Palazzo auf. Dieser lag in einer ruhigen Gasse, durch die gottlob kein Kanal führte, denn erstens riechen die ja und zweitens knattern dort Motorboote – fast jedes Hotel hat ein eigenes – und die



„Aus 1 mach 2“ – so könnte man die Großabteile in den neuen Touropa-Fernexpresswagen charakterisieren, die ab Mai nach fast allen Touropa-Reisezielen eingesetzt werden. Tagsüber sind es besonders geräumige Sechserabteile, nachts zwei durch eine Rollwand getrennte Liegeabteile für jeweils drei Personen



Der Dogenpalast – allgemein bekannt. Weniger bekannt ist, daß in seinem Hof das erste gekrönte Haupt Europas unter dem Richtschwert fiel: der Kopf des Dogen Marino Falier mußte am 17. 4. 1355 hier rollen, weil es der Staat so wollte. Übrigens rollten nicht weit von der Säule mit dem Löwen, auf dem Platze, auf dem sich heute Touristen tummeln, im Laufe der tausendjährigen Geschichte Hunderte von Köpfen – zum Wahle der allerdurchlauchtsten Republik



Gondolieris schreien bzw. singen von früh bis spät. Wir hatten Glück mit unserem Privatzimmer. Wir schliefen dort so ruhig wie weiland die unfreiwilligen Gäste des Dogen in den Bleikammern. Weder Katzen noch Bambinis störten uns. Der Hausherr übte ein strenges Regiment aus: wenn er anwesend war, schlichen Frauen und Bambinis und Haustiere auf Zehenspitzen durch den Palazzo. Sie fürchteten seine Hand so wie die alten Venezianer das Geheime Gericht der Zehn im Dogenpalast fürchteten. In den alten guten Zeiten der Serenissima war man nämlich sehr schnell dabei, Übeltäter und Störenfriede in den übelriechenden Kanälen zu ertränken. Wenn wir allerdings den schönen Mario zu

Gesicht bekamen, lächelte er huldvoll wie der großmächtige Doge Pietro II. Orseolo, der den deutschen Kaiser Otto III. anlässlich dessen Inkognitof Aufenthaltes in Venedig brüderlich umarmte und küßte. – Ja, die Venezianer verstanden es schon immer, ihre geschäftlichen Ambitionen klug hinter dem charmanten Weltmannslächeln zu verbergen. Doch apropos Geschäfte: Tatsächlich gehen in dieser Fremdenstadt auch sehr viele Menschen ernsthaften Beschäftigungen nach – z. B. die Herren unserer MWM-Vertretung I.M. M.I. – G. Bassi. Wenn man den alten Palazzo in der Fondamenta di Borgo betritt, erwartet man, Mandolinenklänge zu hören und perückengeschmückte Kavaliere zu sehen – aber

Der schönste Platz der Welt – der Markusplatz. In den großen Cafés zu beiden Seiten spielen ununterbrochen Musikkapellen. Wenn die eine müde ist, so fängt die andere an. Achtung – wo Kellner auf ihren Jacken geflochtene Achselstücke wie hohe Offiziere tragen, sind die Preise „golden“. Aber man muß halt die einmalige Aussicht mitbezahlen. Immer wiederkehrendes Motiv: schlankes Mädchen, das sich inmitten der fetten Tauben fotografieren läßt. Souvenirs, Souvenirs...



der Schein trägt. Schreibmaschinen raten und Telefone klingeln mißtönend. Hier singt man keine Arien und dient der Minne, sondern diktiert und verdient Lire. Das moderne arbeitende Venedig erlebten wir dann auch am Hafen, wohin uns Herr Dott. Clesovich führte, um uns die Früchte seiner Mühen zu zeigen. Es gibt dort eine ganze Reihe von größeren und kleineren Schiffen, die auf venezianischen Werften gebaut und mit MWM-Antriebsmotoren ausgerüstet sind. Als sich gerade ein Passagierschiff anschickte anzulegen, konnten wir ein Rudel von sehr flinken MWM-Dieselbooten beobachten, die außerordentlich wendig und sehr elegant schwie-



Barfüßlerkirche und Bahnhof



Der Canal Grande gilt als die schönste Straße der Welt – 3800 m lang und 30 - 70 m breit ist die Hauptverkehrsader der Lagunenstadt

rige Manöver ausführten. Diese unscheinbaren aber haischnell dahinschießenden und zupackenden Boote kreuzten dicht vor dem Bug und unter dem Heck des großen Bruders und schnappten sich die armdicken Taue, mit denen sie dann, wie die Liliputaner ihren Gulliver, den Schiffsriesen ans Land fesselten, damit die Passagiere in Ruhe aussteigen konnten.

So tragen also Dieselmotoren aus Mannheim indirekt zur Hebung des Fremdenverkehrs von der Seeseite her nach Venedig bei, während Knorr-Bremsen über die Sicherheit der Fremden wachen, die auf dem Landwege zu den Lagunen streben. So gesehen, dürfte man eigentlich erwarten, daß Knorr-Bremsen in Venedig, das ihrer Arbeit so viel verdankt, zumindest Vorzugspreise genießen – aber davon kann leider keine Rede sein! Man muß wie gewöhnliche Sterbliche überall sehr bluten, ob man nun einen durchaus mit-



telmäßigen Kaffee auf dem Markusplatz trinkt oder nur am peinlich-streng abgezäunten Lido spazieren geht. Lediglich die Vaporettofahrten sind verhältnismäßig billig – aber der Anblick der Paläste und Kirchen, die sich im Wasser der Kanäle spiegeln, im Sonnenglanz und Mondenschein, läßt einen doch immer wieder die Geschäftstüch-

tigkeit der modernen Venezianer, die mit dem Erbe der Väter wahrlich Wucher treiben, rasch vergessen. Schönheit ohne Geist verlöscht, verwest wie das Fleisch – aber die geistdurchglühte Schönheit, die uns als klare Flamme aus Bauten und Bildern Venedigs entgegenschlägt, wird noch vielen Generationen leuchten. ...



In Venedig lachte uns noch die Sonne, aber in Triest blies uns die Bora, der mehr als heftige Adriawind, bald aus den Schuhen. Von der Bora sagt man zwar, sie werde in Senj geboren, heirate in Rijeka und sterbe in Triest – doch auch diese sterbende Bora besaß noch ziemlich viel Puste. ...

So fegte sie uns denn vom Hafen fort und drückte uns tiefer hinein in die Stadt. Dort fielen wir prompt einem Triestino in die Hände, der aus den Tiefen seiner Taschen eine Armbanduhr herausholte und uns, mit Händen und Füßen gestikulierend, beschwor, diese zu kaufen: „Prima primissima Ware! Geschmuggelt aus der Schweiz! Da – da steht es, „Swiss made“ und garantiert 21 Steine! Außerdem zeigt sie das Datum, hat Sekundenzeiger, ist antimagnetisch und waterprotected! Nur 50 DM, prego, Signore!“ Wir wollten keine Uhr kaufen, aber als er auf 30 DM herunterging, wurden wir weich und kauften. War ja wirklich preiswert, vielleicht konnten wir dafür in Jugo-

slawien einen bunten Teppich eintauschen? Als wir nach Verschwinden des „Schmugglers“ die Uhr eingehender betrachteten, lasen wir wohl 21, aber 21 Medals und auch Swiss, aber Swiss-Type und nicht made – also hatte uns der Enrico wahrscheinlich übers Ohr gehauen. ... Diese geschäftstüchtigen Italiener! Aber jedenfalls hatten wir nun ein Souvenir aus Triest.

Übrigens, damit Sie sich kein falsches Bild von Triest machen: die Triestinos verkaufen nicht nur Uhren, sondern auch andere Kleinigkeiten, z. B. Schiffe. Aber nicht unter der Hand, sondern offiziell. Herr Clescovich in Venedig hatte uns erzählt, daß erst kürzlich auf einer Triestiner Werft zwei Schlepper für Pakistan gebaut wurden. Und mit denen stimmte natürlich alles, denn sie trugen in ihren stattlichen Leibern Dieselmotoren made in Mannheim – und die arbeiten ja bekanntlich genau so zuverlässig wie das Uhrwerk in einer echten Schweizer Markenuhr. ...

Von Triest aus rollten wir über die jugo-

slawische Grenze und dann weiter nach Zagreb. Dort fand gerade die Frühjahrsmesse statt, weshalb die Hotels bis zu den Badewannen belegt waren. Wir trafen jedoch einen Hotelbesitzer, den Väterchen Staat enteignet hatte (ohne Entschädigung, versteht sich) und der nun in einem seiner ehemaligen Häuser als Mieter wohnte (als zahlender, versteht sich). Seine Wohnung sah aus wie ein Feldlager: überall Betten, auf dem Flur und in sämtlichen Räumen. Hier fand sich auch noch ein Kämmerchen für uns. Wir tranken mit dem gastfreundlichen Kroaten den ersten Slivovic des Jahres und wanderten dann zum Trg Republike, dem Platz der Republik und dem Verkehrsmittelpunkt der Stadt, um die Trambahn zu besichtigen. Die Wagen der Linie 11, die modernsten von Zagreb und wahrscheinlich von ganz Jugoslawien, sind nämlich mit unseren deutschen Knorr-Bremsen ausgerüstet. Kein Wunder also, daß wir uns diese Sehenswürdigkeit von Zagreb-Agram nicht entgehen ließen.



Im übrigen stellten wir fest, daß sich die Zahl der Autos seit unserem ersten Besuch vor vier Jahren bedeutend erhöht hat. Vor allem kleine Fiats, aber auch viele Volks- und Mercedeswagen. Auch die Kleidung der Bevölkerung ist hier in Zagreb besser geworden. Die Preise in Jugoslawien jedoch haben leider empfindlich angezogen. Die grö-



Mostar, die heißeste Stadt Jugoslawiens

VW-Reparatur-Werkstätte ist über 300 km weit! Wir konnten leider nicht aus-

helfen. Später besichtigten wir die Katakomben von Jajce, eine unterirdische Felsenkirche aus dem 15. Jahrhundert und den neu entdeckten Mithras-Tempel. In diesen christlichen Katakomben hat – die Weltgeschichte liebt solche Witzchen! – Tito schön sicher gegessen, als deutsche Flugzeuge im Kriege Jajce bombardierten.

Weiter ging es durch das frühling-grüne Bosnien, immer am tosenden Wildwasser des Vrbas und später der Rama entlang. Überall in den Dörfern bezaubernd freundliche Kinder, die uns zuwinkten. Wir hatten für diese Gelegenheit mehrere Pfund Bonbons von Woolworth mitgenommen. So hielten wir öfters an und verteilten diese. Rührend, wie die Kleinen unsere Bonbons ganz ungläubig entgegennahmen und sie erst dann verzehrten – wir sahen es im Rückspiegel – wenn wir schon abgefahren waren. Es waren fast

beren Hotels entblöden sich nicht, ungefähr die gleichen Preise wie im westlichen Ausland zu nehmen und bieten dabei aber lange nicht den gleichen Komfort und Service. Die Koffer zum Beispiel muß sich in den meisten Fällen der Gast selber aufs Zimmer schleppen und natürlich auch seine Schuhe selber putzen. Warmes Wasser gibt es nur wenige Stunden am Tage – und dann witzigerweise gerade um die Mittagszeit. Wie gut, daß wir unseren Spirituskocher und den Wassersack mitgenommen hatten, denn auch Kaffee und Tee ließen oft sehr zu wünschen übrig! Man muß nach wie vor gut ausgerüstet sein, wenn man nach Jugoslawien fährt und sich nicht ärgern will. Wir waren es und fuhren deshalb froh und munter weiter ins Innere.

Die große Autobahn Zagreb-Belgrad ist in Ordnung, nur muß man sich daran gewöhnen, daß lediglich alle 100 bis 200 km Benzinpumpen vorhanden sind. Doch wer seinen Ersatzkanister stets gefüllt mit sich führt, braucht sich keine Sorgen zu machen. Längs der Autoput tummeln sich Massen von schwarzen kleinen Schweinen und flie-

beren Schwärme von Störchen. Auch die drei Vrbas-Schluchten, die wir bei strömendem Regen durchqueren, sind romantisch – besonders, wenn man seinen heißen Tee im Wagen trinken kann.

Gegen Abend erreichten wir Jajce, das sehr malerisch am Wasserfall der Pliva liegt. Der finster blickende Portier im „Hotel Turist“ stieß wie ein Habicht auf uns zu: „Die Pässe!“ Ein frostiger Empfang, aber das Hotel war gottlob jetzt Anfang Mai noch geheizt. Wir sagten freundlich: „Einen schönen guten Abend wünschen wir Ihnen, Gospodin“, und besahen uns ungerührt erst einmal das Zimmer. Er bekam einen roten Kopf und wurde höflicher. Auf einen groben Klotz gehört ein grober Keil. Indessen – der Oberkellner war bezaubernd. Er besorgte uns eine Riesenfelle aus der Pliva... Seltensam, daß man in Jugoslawien so oft die Kombination trifft: ruppiger Hotelmannager – charmanter Oberkellner! An unseren Tisch kam ein jugoslawischer VW-Fahrer. Er jammerte Stein und Bein und brauchte irgendwelche kleinen Ersatzteile. Doch, o Schande, die nächste



Im türkischen Haus

überall hübsche und aufgeweckte Kinder – schade, daß sie einige Jahre später in den grauen groben Wolluniformen gar nicht mehr so nett wirken. ... In der Herzegovina änderte sich das Bild der Landschaft. Das Smaragdgrün der bewaldeten Berge wich allmählich dem grauen Karstfelsen mit spärlicher Vegetation. Die Gegend wurde wilder. Wir erinnerten uns dabei an das Schild im Schaufenster des Putnik in Jajce: „Hier werden Vorbestellungen für Bärenjagden, die wir veranstalten, entgegengenommen!“ – Kein Wunder bei dieser Wildnis! In Mostar, der heißesten Stadt Jugoslawiens, hatten wir Pech. Ein Milizmann hielt uns an und schrie: „Diese Straße – nein!“ Er wiederholte es dreimal und wir kamen endlich drauf, daß wir in der Dämmenung ein schlecht angebrachtes Schild überfahren hatten. Wir entschuldigten uns, aber der Mann war 150%ig, und wir zahlten 300 Dinar Strafe. Hübscher Empfang – na ja, die heißeste Stadt Jugoslawiens! Die zweite Überraschung

in Mostar: es gab kein Hotelzimmer mehr. Ein Kongreß tagte nämlich ausgerechnet hier. Viele Neger und andere Ausländer. Wie gut, daß wir Schlafplätze im Wagen hatten!

Am nächsten Tag große Stadtbesichtigung. Ein mohammedanischer Student führte uns. Wir sahen uns die Moscheen und den türkischen Friedhof an und landeten zuletzt in einem Privathaus, wo wir uns unbedingt in original türkische Gewänder hüllen und türkischen Kaffee trinken mußten. Herrlicher Blick auf die türkisfarbene Neretva! Wir gingen dann noch in die Wohnung des Studenten, wo wir lange Gespräche über den Islam führten und türkischen Honig schleckten. Dort fühlten wir uns um Hunderte von Jahren zurückversetzt. ... Ja, in Bosnien und der Herzegovina ist man heute türkischer als in der Türkei. Etwa 500 Jahre herrschten die Herren vom Halbmond. Wir feilschten echt orientalisches türkisches Zinngeschirr und handgeknüpfte Teppiche. Wie peinlich, der Student wollte unbe-

NIEDERLÄNDISCHE IMPRESSIONEN

SEIN SINNBILD: ROTTERDAM

Ich liebe dieses in seiner Eigenart reizvolle Land mit seiner Beschaulichkeit, die dem Ferienhungrigen an der weiten See oder an einem der vielen Wasserläufe Ruhe und wirkliche Erholung von der Unrast des Alltags bringt. Und ich freue mich auch immer wieder – wenn ich viele Male jährlich in Holland bin – einen uns so vertraut berührenden Lebensstil zu erkennen, der vom Aufbauwillen, Fleiß und von gemütvoller Haltung zeugt und seinen Ausdruck schon rein äußerlich in den schmucken, sauberen Häusern findet. Darüber hinaus aber ist Holland einer unserer bedeutendsten nachbarlichen Wirtschaftspartner. – Gern folge ich daher der Aufforderung unserer Werkzeitung, über dieses Land zu berichten.

Das Wasser – Anfang und Ende der Dinge

Am Wasser ist dieses Land geboren. Im Kampf mit den Urkräften des Meeres ist es erstarbt. Im Nutzen der Wasserwege formten sich die Menschen zu ihrer besonderen Wesensart. – Erst in den letzten Jahren haben auch die deutschen Urlaubsreisenden Holland entdeckt. Ihre Fahrzeuge bewegen sich auf modernen Autobahnen über Arnheim und Utrecht nach Amsterdam, Rotterdam, zum Haag, auf guten Staatsstraßen bis zum Hoek van Holland oder nordwärts bis Alkmaar und Den Helder. Idyllisch ist das Weide-, Blumen- und Gemüseland zwischen Nordsee und Zuidersee. Schnurgerade begleiten gepflegte Asphalt- oder Kleinklinkerstraßen die von Kanälen umgrenzten Landgebiete. Überall Windmühlen, vom frischen Seewind angetrieben, und saubere, breit ausladend gebaute Gehöfte. Kein romantisches Zubehör des schönen Landschaftsbildes, sondern Erwerbsstätten eines regsamen Volkes. Schöne Trachten, nicht nur auf der (nunmehrigen Halb-) Insel Marken, künden von der Seßhaftigkeit und von viel natürlichem Schönheitssinn.

Die hohe Wohnkultur

der holländischen Familien ist ein Kapitel für sich. Geschmackvoll eingerichtet sind die meist gemütlich kleinen Stuben. Handgefertigte Möbelstücke, geschnitzte Truhen, kunstvolle Gobelins an den Wänden und teppichartige Tischdecken vermitteln ein hohes Maß an natürlicher Behaglichkeit. Und dann – überall Blumen, wie könnte es im Blumenland auch anders sein, sorgen für die freundliche Atmosphäre, in der man sich beim bekannt guten Koppje Koffie wohl fühlt.

Die Städte wirken ebenso freundlich einladend. Amsterdam, Rotterdam, den Haag, Haarlem, Leiden, Utrecht, Dordrecht, Delft und Gouda – um nur einige zu nennen – tragen den Stempel der Geschichte. Antike, wohlhaltene Rathäuser, viele Museen mit herrlichen Kunstwerken niederländischer Meister führen die Kultur von Geschlecht zu Geschlecht. Das geistige Gleichgewicht, die innere Harmonie im Volke gab und gibt den Boden zu dieser Kulturbildung ab. Und doch ist der Lebenssinn nicht rückblickend, sondern überall

dem Fortschritt zugewandt.

Beginnen wir beim existentiellen Grundelement, dem Wasser. Eines der gigantischsten Werke im Kampf mit dem Wasser und schließlich seiner Nutzung ist der 30 km lange Abschlußdamm zwischen Nordsee und Ysselmeer. Großbauten wasserbaulicher Technik sind auch die Polder überall im Land. Durch das Eindeichen von Gebieten, die tiefer als der Meeresspiegel liegen, schenken sie der Bevölkerung Quadratkilometer um Quadratkilometer neugewonnes Land. Selbst die tiefen, für Seeschiffe befahrbaren Großkanäle vermochte man mit breiten, mehrbahnigen Autostraßen zu untertunneln. Bekannt sind hier besonders der Tunnel bei Velsen unter dem Nordseekanal und als größter der Maastunnel in Rotterdam.

Damit sind wir in jener Stadt angekommen, der wir uns heute als einem Sinnbild holländischen Lebens und betriebssamer Wirtschaft zuwenden wollen:

Rotterdam

Auch diese Stadt ist am Wasser geboren, am Fluß und an den Häfen hat sie sich entwickelt, bis sie zu einem Tor Europas wurde. Die Schifffahrt und der Handel haben von

jeher das Leben dieser Dreiviertelmillionenstadt bestimmt. Und nicht nur das – auch ihr Gesicht. Alt ist die Stadt nach ihrer Geschichte; bis ins 13. Jahrhundert reichen ihre Stadtrechte zurück. Und doch gibt es keinen Rotterdammer, der auf diesen Ursprung noch besonders stolz wäre. Für ihn ist Rotterdam erst nach 1945 aus der Asche des Krieges entstanden und bedeutet ihm – dem Bürger einer ausgesprochen gegenwartsempfindenden Zeit – eine wundervolle Neuschöpfung. In dieser neuen Stadt sieht er auch die eigene Zukunft.

Doch auch 1960 hat die Stadt noch feste Bande mit der Vergangenheit. Ohne den Zugang zum Meer, den der Ingenieur Pieter Caland Ende des 19. Jahrhunderts schuf, wäre die großartige Entfaltung Rotterdams nie möglich gewesen. Die Maas, dann Waal und Lek als Mündungsarme des Rheins, die Yssel, der Nieuwe Waterweg und eine Fülle von Verbindungsgarnen bilden einen riesigen Hafen für die See- und die Binnenschifffahrt. So hatte Rotterdams Bürgermeister schon recht, als er sagte:



Der Maashafen

„Ein Hafen mit einer Stadt“

In Delfshaven, dem heutigen Wohnviertel, liegt die Urzelle des Welthafens Rotterdam. Hierhin ist Admiral Piet Hein nach seinen Kämpfen mit der konkurrierenden Seemacht Spanien schon heimsegelnd. An den „Boompjes“ und in den alten Binnenhäfen gingen die Galeonen, die Barken und Handelsbriggs vor Anker. Man sieht sie noch auf den Gemälden im Historischen Museum. Im Wandel der Jahrhunderte änderte sich wohl manches; aber das geschäftige Treiben im Hafen blieb erhalten. Die buntbehüteten Lastträger, derer ich mich noch aus dem Beginn der zwanziger Jahre erinnere, haben pneumatischen Elevatoren, riesigen Kranen und in ihren Ausmaßen fast schreckenregenden Verladebrücken Platz machen müssen. Die Technik hat dem Menschen die Arbeit aus den Händen genommen.

dingt unsere Uhr eintauschen, das echte Schweizer Stück aus Triest. Aber wir wollten den Liebhaber deutscher Literatur nicht übers Ohr hauen und bezahlten lieber in Dinare.

Weiter ging es nun nach Stolac, einer kleinen Ansiedlung, die durch die höchst merkwürdigen Bogomilen-Gräber bekannt wurde. Wir schliefen unmittelbar neben den recht geheimnisvoll im silbernen Mondlicht stehenden



hohen Grabsteinen im Auto und träumten von der Bogomilen-Sekte, die sich Ende des 12. Jahrhunderts über Bosnien

ausbreitete und von der offiziellen Kirche als ketzerisch mit Feuer und Schwert verfolgt wurde. Im Radio brachte der Sender Graz Weaner Stimmungsmusi – ach, wie stimmungsvoll! Das nächste Ziel war Dubrovnik. Wir machten auf dem Stadtwall einen sehr empfehlenswerten 1½stündigen Spaziergang, aber ansonsten betrachteten wir die Perle der Adria diesmal nicht länger, denn die Schiffe luden Horden von Touristen aus, und das rheinische Platt trieb uns aus der Stadt – in die Einsamkeit.

An dem Ruheplatz der Adria-Kapitäne a. D., dem Dörfchen Orebic auf der 70 km langen Halbinsel Peljesac, wollten wir uns niederlassen. Große Überraschung – die Touropa war wie ein Heuschreckenschwarm über das von uns gewählte Hotel hergefallen. . . Mit dem Touropa-Fernexpress und Knorr-Bremsen selbstverständlich fuhren sie bis nach Rijeka und von dort mit dem Schiff hierher. Diese deutsche Invasion hatte aber auch ihre guten Seiten: das Essen wurde nun für deutsche Mägen gekocht. Außerdem verlieben sich die

Touristen hier. Es gab für jeden eine eigene Badebuch oder eine Insel, auf der er fischen konnte. Vier Münchener fingen an einem Tage sage und schreibe 56 Fische und brieten sie sich auf einem Feuerchen a la Fischer-Vroni auf der Wiesen. Weitere Überraschung in Orebic: ein bezaubernd freundlicher Hotelmanager und lebenswürdige Kellner. Es geschehen noch Zeichen und Wunder. Fürwahr, wie schon ein Dichter sagte: Viele Gesichter hat Jugoslawien! Wir blieben eine Woche in Orebic und bestiegen den nicht weit hinter dem Hotel hochaufragenden Sveti Ilija (1000 m) oder auch Monte Vipera, Berg der Vipern, genannt. An klaren Tagen sieht man von dort aus Italien. . . Auch fuhren wir mit dem Boot nach der malerischen Insel Korcula, 20 Minuten entfernt.

Dieser Geburtsort des Chinareisenden Marco Polo, der mit seinen Bauten aus dem 14. und 15. Jahrhundert wie ein einziges gut erhaltenes Denkmal wirkt, beherbergt auch einen Silberschmied, bei dem wir viele Stunden verbrachten. Nur schwer konnten wir uns von einer

Das weltbekannte Löwentor der Kathedrale von Tragor, das von allen dalmatinischen Städten seinen mittelalterlichen Charakter am meisten bewahrt hat. Allein dieses kleine Städtchen Tragor lohnt eine ganze Jugoslawienreise.



Die Insel Korcula

Beim Silberschmied



kleinen Moschee in Silberfiligran trennen. Sie kostete 200 Mark, eigentlich in Anbetracht der mühsamen Handarbeit ein geringer Preis. . .

An einem anderen Tage kletterten wir durch Zypressen- und Föhrenwälder zum alten Franziskanerkloster oberhalb Orebic. Der Abt sprach gut deutsch und lud uns in die Kirche ein. Er ging an die Orgel. Einige Sekunden später brauste gewaltig das Deutschland-Lied durch die Kirche. Wir waren einigermaßen gerührt. . .

Es ließe sich so vieles schreiben über das meterklare Adriawasser oder über den honiggelben Krk-Wein (Liter zwei Mark) oder den bräunlich süßen und sehr schweren Prosek oder den schwarzen Dingac, der an den Berghängen von Peljesac gedeiht, auch über die hundertjährigen Palmen und Zypressen von Orebic – aber der Platz reicht nicht aus, um alles Schöne zu schildern. Jeder Urlaub geht einmal zu Ende, und so rollen wir langsam heimwärts, d. h. wir badeten uns die ganze lange Küste entlang. Unvergeßliche Eindrücke, wenn man irgendwo an dieser wahrschein-

lich schönsten, längsten, einsamsten und romantischsten Küste Europas (jede Stunde ein Auto!) auf einem Felsen über dem Meer kumpiert: Blumenduft und salziger Hauch vom Meer, im rosig überglänzten Wasser tummeln sich Delfine, gar nicht weit entfernt hört man sie prusten – und dann kommt plötzlich die Nacht, und man schläft unter dem freien Sternenhimmel ein. . .

Mitten in der Nacht wachten wir auf. Der Wagen war in blendende Helligkeit getaucht. Es waren Fischer mit ihren Lampen, die unter uns dicht an der Küste auf Fang ausgingen. . . Wir erwachten mit der ersten Morgensonne – und weil sich einige Hirtenmädchen lächernd ihre Nasen an den Wagenscheiben plattdrückten! Camping ist im Süden Jugoslawiens noch vielfach unbekannt, und die Einheimischen betrachten den Fremden, der draußen abkocht, wie ein Zirkustier. Die Neugier ist verständlich: die Leute kommen ja niemals aus ihren Bergnestern heraus, sie sehen keine Filme und keine Illustrierten. Sie wollen alles genau betrachten, was solch ein merkwürdiger

Ausländer tut. Es kann natürlich lästig sein, wenn man sich unter den Augen dreier emsig im Stehen spinnenden Frauen waschen und anziehen soll, aber schließlich hilft noch immer eine hinwegscheuende Handbewegung. Sie sind ja gutmütig und ohne Falsch, wie die Kinder – und das ist auch der Grund, weshalb man sie, die Jugoslawen, schließlich und endlich doch gern haben muß und beim letzten Blick auf die winkenden, nicht ganz sauberen Händchen der Kinder wiederum gelobt: Dovidjenja – das heißt „Auf Wiedersehen!“



Aber auch die ganze Bevölkerung wandelte sich im Zeitenumsturz. Früher hieß es: „Wer in Rotterdam ohne Schiff ist, hat nichts zu melden!“ Unsere Generation konnte mit dieser Anschauung und Entwicklung nicht Schritt halten, die aus der kleingewerblichen Binnenschifffahrt hinaus in die Größenordnungen des weltweiten Seeverkehrs führte.



Die Maas

Waal- und Maashafen

Rotterdams Seehafen, mit seinen kilometerlangen Piers, mit den hochaufragenden Seeschiffen, die dort übersehbar weit ankern, gibt einem einen Begriff von der Weltbedeutung dieses europäischen Tors zur Welt. Mit Herrn Keizer von der holländischen MWM-Vertretung Gosau bin ich dort hinaus gefahren—zu Fuß würde man viele Tage benötigen, um an den langen Wasserfronten alles zu sehen. Ich konnte seinen Stolz verstehen, dem Gast aus dem immerhin bekannten Binnenhafen Mannheim die Parade der Seegiganten zu zeigen. Hier wehen die Flaggen aller Nationen von den hohen Masten der 20 000-Tönnern, hier geben sich die Elemente des Welthandels ein eindrucksvolles Stelldichein. Unvergänglich ist dieser Eindruck und es ist schon begreiflich, daß die

Stadtrundfahrt

hinter solchen besonderen Impressionen etwas zurückblieb. Aber zu schauen an Neuem, an Besonderem, Neuzeitlichem und vor allem an städtebaulicher Gestaltungskunst, getragen von regsamem Aufbauwillen, gab es genug. Der neue Hauptbahnhof, der Euromast, der Tiergarten in Blijdorp — und daneben als Symbol des kirchlichen und geistigen Lebens der Turm von St. Laurens und das Standbild von Erasmus vermitteln schon ein Gesamtbild vom Wesen einer Stadt, in der man sich wohlfühlen kann. Man begreift, wie es mir auch Herr Gosau sagte, daß der Rotterdamer am liebsten in einer Stadt wohnt und er nicht, wie der Haager, die Kiefern von Wassenaar braucht, um sich glücklich zu fühlen. Und eines würde ihm ohnehin fehlen,—das Wasser.

Das Haus in der Van Vollenhofen-Straat 21

Da ist MWM in Holland zu Hause. Seit rund 30 Jahren ist J.H.G. Gosau für die MWM-Dieselmotoren tätig. Von hier aus nimmt MWM am Lebenselement Hollands, der Schifffahrt, teil. Beachtliche Motorenansätze in der Küsten- und Binnenschifffahrt machten die MWM und ihre Generalvertretung Gosau bekannt. Die Steigerung der MWM-Gel-

tung in diesem Lande kommt nicht allein dadurch zum Ausdruck, daß Holland zu den umsatzstärksten Abnahmeländern unserer MWM gehört, sondern auch äußerlich durch die Erweiterung der Vertretung von 7 auf nunmehr 52 Beschäftigte seit dem Zweiten Weltkrieg. Betriebsamkeit und Ordnung herrschen in allen Stockwerken, sei es in den kaufmännischen Büros, im technischen Sektor der Motoreninstitute oder auch in dem riesigen und doch so übersichtlichen Ersatzteillager, auf das Fräulein Kleijn mit Recht stolz ist, weil es eine der Grundlagen des Kundendienstes bildet.

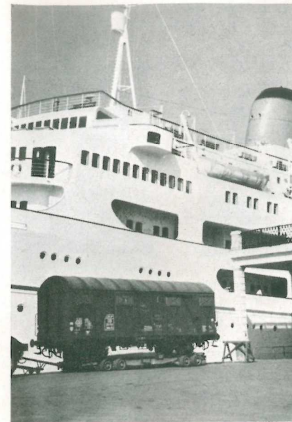


Natürlich liegt das Bürohaus nicht weit vom Wasser entfernt; aber eben für die enge Bindung zum Kunden, der Schifffahrt, genügt das Herrn Gosau noch nicht. Man muß mitten unter dem Volk am Wasser sein, wenn man ihm dienen und mit ihm wirtschaften will. So kennt man die zu schneller Hilfe immer bereite Reparaturwerkstatt von MWM-Gosau in Capelle an der Yssel. Der Anlegekai dort wird zur Zeit erweitert, und im Frühjahr 1961 soll auf diesem Gelände die neue, noch größere Werkstatt in Betrieb genommen werden. Am Anlegekai können all die vielen Schiffe ankern, die mit ihrem MWM-Wimpel am Bug der Schifffahrt in Rotterdam zeigen, daß ein MWM-Dieselmotor in ihnen wohnt und wirkt.

Damit sind wir wieder — eigentlich immer noch, wie könnte es in Rotterdam anders sein, — am Wasser. So endet diese Skizze da, wo sie anfang: an der „Waterkant“.

Auch der Holländer kennt diese Bezeichnung, wenn er an der Leuve-Schleuse auf Carossas silberleuchtendes Monument für die Kauffahrtei blickt, den „Bug“. Ein Symbol dieser Stadt des Welthandels, wenn man so will. Aber glücklicherweise nicht ein allumfassendes Zeichen für diese schöne Stadt voll geistigen Lebens, die man auch die „Stadt der Verträglichkeit“ nennt, weil sie alle Elemente des Daseins harmonisch zu vereinigen versteht. Das spricht nicht zuletzt für ihre Menschen. So eine Stadt und darüber hinaus solch ein Land kann man schon lieben; und wer es möglich machen kann, der sollte es selbst erleben.

J. H. Bergmann, Mannheim



Diese Fotos brachte Herr Dr. Möller von seinem letzten Urlaub mit. Er kam gerade dazu, als im Hafen von Genua ein Schiff Fracht für Übersee nahm. Sie wurde von einem Europ.-Wagen der DBB mit KE-Bremse auf einem Straßenroller der Ferro Vie dello Stato „rimorchio Roma 5503“ auf dem Kai



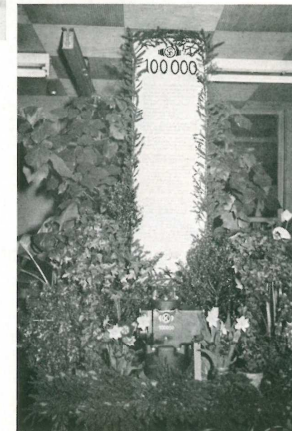
bis an die Ladeluke gebracht. Die Aufschriften am Wagen verraten seine letzten Wege: Mit „Kalidünger — Erntebringer“ nach Paris und weiter mit neuer Fracht für Übersee nach Genua.

Für die Sicherheit auf allen diesen Wegen sorgt unsere KE-Bremse.

KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE · KE



Eine kleine Feierstunde! Herr Direktor Waldschmidt übergibt Herrn Direktor Vielmeffer und der KNORR-BREMSE GmbH das 100 000ste in der Südbremse gefertigte KE-Ventil. Die gesamte Belegschaft erhielt aus diesem Anlaß eine „Brotzeit“. Zusammen mit unseren Lizenznehmern haben wir bisher über 120 000 KE-Ventile geliefert. Ein schöner Erfolg, wenn man sich vorstellt, daß die auf dem internationalen Markt vorhandenen 3 Konkurrenzfirmen gemeinsam nur einen Bruchteil unseres Ausstoßes erreicht haben. Eine weitere gute Entwicklung ist zu erwarten, weil innerhalb der nächsten zehn Jahre die noch vorhandenen europäischen Leitungswagen auch eine Druckluftbremse erhalten müssen.



In der Kürze liegt die Würze!

Für alle Steno-Schreiber und die, die es werden wollen

Handwritten text in a cursive script, likely a testimonial or advertisement for Steno typewriters.

Handwritten text in a cursive script, continuing the testimonial or advertisement.

Handwritten text in a cursive script, continuing the testimonial or advertisement.

Handwritten text in a cursive script, continuing the testimonial or advertisement.

(„Das Beste aus Reader's Digest“)

Aus Platzgründen mußten wir diesmal auf die instruktive Wacke-Veröffentlichung „Gute Ordnung — halbe Arbeit“ leider verzichten. Wir bringen statt dessen Berichte aus fremden Ländern, von denen wir glauben, daß sie unsere Leser gerade jetzt zur Haupturlaubszeit besonders interessieren.

UNSERE JUBILARE



40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH.
Volmarstein



GUSTAV EMDE
6.5.60 Versandarbeiter

Motoren-Werke
Mannheim AG.



HERMANN JUNG
14.6.60 Werkmeister

Südd.Bremsen AG.
München



FRIEDR. WEININGER
20.6.60 Vorkalkulator

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



ROBERT BRANDT
4.6.60 Kernmacher

Südd. Bremsen AG. München



JOSEF CHORUS
1.5.60 Prokurist



OTTO KERN
13.5.60 Sattler



MAX WÖRNER
30.6.60 Kontrollleur

Motoren-Werke Mannheim AG



HEINR. DILLMANN
1.5.60 H.B.



KURT LIVRAGHI
6.5.60 Kontrollleur



ANTON WUNSCH
8.5.60 Vorarbeiter



ALFRED EHRLE
13.5.60 Dreher



FRIEDR. FALKENSTEIN
13.5.60 Dreher



GEORG MÜLLER
17.5.60 Terminbearb.



THEODOR MÜLLER
3.6.60 Schlosser



ADOLF VOGELSGESANG
7.6.60 Anreißer



J. SCHWEIGHOFFER
13.6.60 Werkzeugschl.



FRIEDR. BALSCHBACH
16.6.60 Schlosser



LEOPOLD PETRY
17.6.60 Kontrollleur



AUGUST LEICHT
22.6.60 Schlosser



FRIEDR. WALDENBERGER
24.6.60 Kontrollleur



EUGEN SUSSMANN
4.6.60 Dreher



BERTA RUPP
7.5.60 Gummiarbeiterin

Hasse & Wrede GmbH. Berlin

Gummiwerk Kübler GmbH.

