

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

48 APRIL 1961

B 7357 F KOSTENLOSE ABGABE AN BETRIEBSANGEHÖRIGE





MWM



48

APRIL 1961

Unser Titelbild

Diese beiden Fahrgastschiffe im Hafen von Istanbul sind mit unseren MWM-Dieselmotoren ausgerüstet. — Mehr über die malerische Stadt am Bosphorus erfahren Sie auf Seite 10.

INHALT:

- 4 Herzlich Willkommen unserem kleinsten Konzernwerk
- 5 Mit MWM in Utrecht und München
- 6 Betriebliche Umstellungen bei KB-Volmarstein
- 8 Auf den Spuren unserer Arbeit
- 11 Technik — ein Schrittmacher des „Sozialismus“
- 12 Richt- und Einweihungsfeier bei den MWM
- 14 Unsere Jubilare
- 16 Tagung der Betriebsräte in München

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kastner & Callway
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon 448307

Es gibt Männerberufe, bei denen das Risiko, in Ausübung des Dienstes die Gesundheit, ja, das Leben zu verlieren, wesentlich größer ist als bei anderen. In der vordersten Front der Gefährdeten stehen die Seeleute und die Bergleute. Dann folgen die Polizisten, die Feuerwehrmänner, Rennfahrer, Artisten und natürlich auch die Soldaten. Sie alle sind mehr als andere Männer mitten im Leben vom Tod umgeben, aber sie wissen auch, daß sie gefährlich leben. Sie tragen in vollem Bewußtsein das Risiko ihres Berufes, ihres harten Berufes, den sie lieben und den sie nicht mit einem weniger gefährlichen vertauschen möchten. Wenn der Fischer oder der Kumpel bei seiner Arbeit vom Tode überrascht wird, dann unterliegt er zumeist in dem nie aufgehörenden Kampf mit den übermächtigen Naturkräften: Wasser und Feuer, und sein Fall selbst ist so etwas wie ein Naturereignis. Wenn aber der Angehörige eines Berufes, der im allgemeinen ohne Gefahr für den Körper ausgeübt werden kann, an seinem Arbeitsplatz — also an der Maschine oder einer Apparatur — durch ein Unglück vom Tode überrascht wird, dann ist sein Fall von besonderer Tragik. Wir meinen hier den plötzlichen Tod eines unserer Arbeitskameraden in Berlin: Er war ein gewissenhafter, bedächtiger Mann, erfahren in seinem Metier, wohlvertraut mit allen Handgriffen, und doch traf ihn der Tod gerade bei dieser gewohnten alltäglichen Arbeit. Das macht seinen Tod für uns alle, die wir in den Werken der Knorr-Bremse schaffen und ähnliche Arbeiten verrichten, so erschütternd. Wir werden durch diesen tragischen Unglücksfall daran erinnert, daß jeder Mensch seine Maschine nur bis zu einem gewissen Grad beherrschen kann. Der Mensch ist keine Maschine, und die Maschine ist kein lebendiges Wesen. Beim Menschen fehlt die Exaktheit und der seelenlose Mechanismus der Maschine, die auf Handgriffe reagiert. Vergißt man, sie einmal abzustellen, dann ist die Maschine durchaus in der Lage, sich und das Fundament, auf dem sie steht, in sinnlosem Leerlauf selbst zu zerstören. Die Maschine kann nicht denken und nicht fühlen — das muß der Mensch für sie tun. Und diese Stärke des Menschen gegenüber seiner Maschine ist gleichzeitig auch seine Schwäche. Beherrscht er sie einen Augenblick lang nicht wie ein Herrscher seinen Sklaven, dann macht sich der Sklave selbständig und erhebt sich gegen seinen Herrn. Im Verhältnis des Menschen zur Maschine, ja, zur Technik überhaupt, schwingt also stets auch etwas verborgen Gefährliches mit. Das beweisen die großen und kleinen Betriebsunfälle, die sich trotz der Vorsicht der Arbeitenden und trotz mannigfacher Sicherheitsvorrichtungen leider immer wieder ereignen. Unser aller Bemühen muß deshalb auch in Zukunft der Verringerung des Risikos bei der Arbeit im Betrieb gelten. Dieses kann aber nur gelingen, wenn sich jedermann, an welchem Platz er auch steht, klarmacht, daß auch seine Arbeit nie ganz ungefährlich ist, und wenn er dieses Bewußtsein während seiner Arbeit stets in sich wach hält.

Guter Auftragsbestand bei der Knorr-Bremse

Am 28. Februar 1961 fanden die Gesellschafterversammlungen der Knorr-Bremse KG und der Knorr-Bremse GmbH statt. Bei der KB-GmbH waren die Jahresabschlüsse von 1957–1959 zu verabschieden, bei der KB-KG wurde nach vollzogener Umwandlung die Eröffnungsbilanz zum 1. 12. 1959 vorgelegt.

Es lag an einer länger andauernden steuerlichen Betriebsprüfung, daß bei der KB-GmbH gleich 3 Jahre auf einmal zu verabschieden waren. Wir haben über diese Geschäftsjahre schon früher berichtet, so daß wir hier nur eine kurze Zusammenfassung geben wollen.

Insgesamt sind wir in unseren Umsätzen noch nicht wieder an das Jahr 1956 herangekommen, das einen gewissen Höhepunkt darstellte. Es bestehen begründete Aussichten, dies vielleicht im Jahre 1961 zu schaffen. In den vergangenen Jahren war die Bundesbahn auf Grund eines stark eingeschränkten Einkaufsetats noch genötigt, ihre Bestellungen zu drosseln. Im Jahre 1960 bahnte sich hier ein Umschwung an; infolge der allgemein länger gewordenen Lieferzeiten ging nunmehr auch die Bundesbahn, die ja unser Hauptabnehmer ist, dazu über, längerfristig zu disponieren; sie plant jetzt auf ein Jahr und noch länger vor. Diese dadurch stark erhöhten Bestellungen führten zu einem außerordentlich hohen Auftragsbestand im Inlandsgeschäft.

Auch im Kfz-Bremsen-Sektor, der zeitweilig unter der Ungewißheit der Lkw-Maße zu leiden hatte, setzte 1959 eine Belebung ein, die zu einer beachtlichen Ausweitung des Geschäftes führte.

Der Auslandsumsatz hat 1960 seinen bisher höchsten Stand erreicht. Rund ein Viertel unserer Lieferungen gehen in 67 Länder in der ganzen Welt. In der letzten Zeit sind als spezielle Kunden verschiedene Erzbahnen mit besonderen Bremsansprüchen hinzugekommen. — Über den Abschluß von Lizenzverträgen mit Ungarn und Ostberlin haben wir schon vor einiger Zeit berichtet.



Auf dem Gebiete der Druckluftsteuerung, insbesondere für industrielle Zwecke, scheint sich nach kleinerem Anfang eine gute Entwicklung abzuzeichnen.

In Vorbereitung ist eine automatische Kupplung; wir hoffen, daß sie international eingeführt wird.

Das Stahlwerk Volmarstein ist nach Besserung der Konjunkturlage ausgezeichnet beschäftigt und weist einen hohen Auftragsbestand auf. Um qualitätsmäßig mit den Konkurrenzfirmen mithalten zu können, wurde die Stahlgußzeugung vom Bessemer- auf das Elektroverfahren umgestellt. Die Tempergießerei wurde aus rationalen Erwägungen eingestellt. Die Graugußherstellung geht zufriedenstellend vor sich.

Die Geschäftsjahre 1957–1959 schließen mit Gewinn ab, wenn auch infolge des zeitweise zurückgebliebenen Umsatzes die Nutzenspannen geringer waren.

Dem Unterstützungsverein für die Belegschaft des Werkes Volmarstein wurden in den drei Berichtsjahren 820 000 DM zugeführt.

Die freiwilligen sozialen Aufwendungen betragen 2,1 Millionen DM.

In der Gesellschafterversammlung der KB-KG wurde die Eröffnungsbilanz zum 1. 12. 1959 vorgelegt. Es handelt sich dabei praktisch um die gemäß den Erfordernissen einer Personengesellschaft umgeänderte Umwandlungsbilanz. Der nächste Jahresabschluss wird den Zeitraum vom 1. 12. 1959–31. 12. 1960 umfassen. Die Tätigkeit der KB-KG ist vor allem auf die Beratung der Konzerngesellschaften gerichtet.

Bei einem Vortrag über die Geschäftsanlage des Konzerns ergaben sich folgende interessante Gesichtspunkte:

Der Umsatz des Konzerns nach außen betrug 1960 rund 207 Millionen DM, das sind 4,9% mehr als im Jahre 1959 mit 189 Millionen DM. Gegenüber dem Höchststand im Jahre 1957 mit 210 Millionen DM sind wir um rund 1,5% zurückgeblieben.

Der Auftragsbestand des Konzerns hat Ende 1960 seinen bisher höchsten Stand erreicht. Er beträgt rund 133 Millionen DM und liegt damit mit 12,3% über dem bisherigen Höchststand im Jahre 1956 mit 118 Millionen DM. Diese Aufträge sind natürlich nicht sofort fällig, sie verteilen sich vielmehr, bedingt durch längerfristige Planungen der Kunden, auf einen längeren Zeitraum, zum Teil über ein Jahr hinausgehend.

Die im Jahre 1960 durchgeführten Investitionen entsprechen etwa der Vorjahreshöhe. Besondere Beachtung verdient ferner der Erwerb einer in Berlin-Rudow gelegenen kleineren Gummifabrik mit rund 90 Beschäftigten durch das Gummiwerk Kübler.

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats der beiden Firmen ist wie folgt:

KB-KG

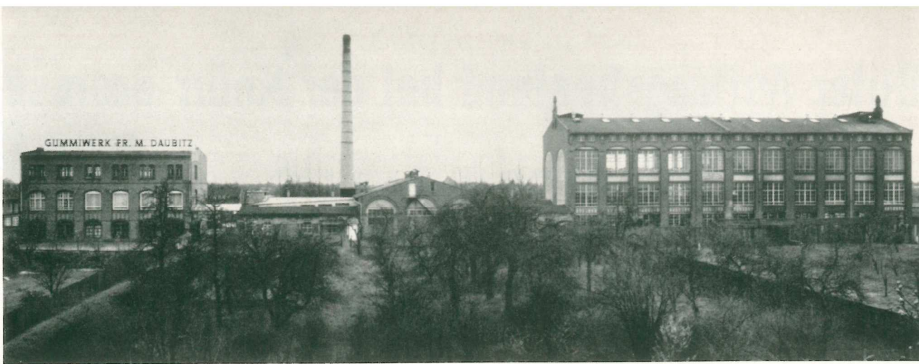
Fritz Gröning, Vorsitzter
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vorsitzter
Frau Liselotte von Bandemer
Dr. H. G. Böker
Herbert Waldschmidt

KB-GmbH.

Fritz Gröning, Vorsitzter
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vorsitzter
Frau Liselotte von Bandemer
Wilhelm Enge (AN)
Karl Vohmann (AN)
Dr. Otto Waldschmidt

Die Herren Vohmann und Enge waren in den letzten Wahlen durch die Belegschaft der KB-GmbH wiedergewählt worden.

Das Vorstandsmitglied der Südd. Bremsen AG, Herr Dir. Herbert Waldschmidt, wurde gleichzeitig zum Geschäftsführer der KB-GmbH. bestellt. ZV/Sch.



Unser Gummibaum in Tseelin wächst und breitet sich aus

HERZLICH WILLKOMMEN DEM KLEINSTEN KONZERNWERK

Nach längeren Verhandlungen wurde im Dezember 1960 das Gummiwerk Daubitz in Berlin-Rudow mit 90 Belegschaftsangehörigen vom Gummiwerk Kübler GmbH. erworben. Es dient der Ergänzung des Fabrikations- und Verkaufsprogramms und wurde unter der Bezeichnung „Gummiwerk Kübler GmbH., Werk II“ dem Konzern eingegliedert.

Die kleine Fabrik in Berlin-Rudow blickt auf ein fast 100jähriges Bestehen zurück. Schon 1868 gründete Frau Maria Daubitz zusammen mit ihren drei Söhnen die Firma und begann mit der Fertigung von chirurgischen Gummiartikeln aus Patentgummi. Selbstverständlich arbeitete man damals, kurz vor Anbruch der großen Industrialisierung, noch ohne Maschinen. Die Erzeugnisse waren also reine Handarbeit. Da die Nachfrage nach Gummiartikeln aller Art immer stärker wurde, konnte der Betrieb der Frau Daubitz einen stetigen Aufstieg verzeichnen. Um die Jahrhundertwende schließlich verzog die kleine Fabrik nach Rudow im Südosten Berlins, um sich bedeutend zu vergrößern.

Man begann mit dem Ausbau der Fabrikation und des Herstellungsprogramms, durchstand den ersten Weltkrieg und erwarb sich die ersten größeren Erfolge auch im Ausland.

1938 ging die Geschäftsführung auf Herrn Franz Daubitz jun. über. Weitere Geschäftsführer waren Herr Otto Weber und Dipl.-Chemiker Herr Dr. Richard Riebl. In diese Zeit fiel die Entwicklung metrologischer Gummiballone aus Synthese-Kautschuk, die bahnbrechend für diesen Fertigungs-zweig werden sollte.

Dann aber kam das Ende des Krieges und mit ihm die Schrecken der Besatzungszeit und der Demontage. Das kleine Werk erlitt das Schicksal fast sämtlicher Berliner Unternehmen: es wurde völlig demontiert. Doch schon bald darauf gingen Gesellschafter und Belegschaft mit Fleiß und Ausdauer an die Arbeit des Wiederaufbaus. Bald hatte die Fa. Daubitz wieder Hallen, Maschinen – und eine Fabrikation.

Im Jahre 1952 verstarb Franz Daubitz jun. Die Leitung der Firma verblieb in den Händen von Otto Weber und Dr. Riebl. Eigene Erfindungen und viel Initiative verhalfen der kleinen Fabrik zu immer größerem Ansehen. Ein moderner Maschinenpark und weitgehende Rationalisierung gingen Hand in Hand. Das Produktionsprogramm umfaßte bei der Übernahme durch unser Konzernwerk Kübler neben nahtlosen Gummierzeugnissen, vor allem Industriehandschuhen, auch transparente Bluttransfusions-schläuche und andere einschlägige Gummiwaren. Der vor einigen Jahren in die Fertigung aufgenommene Fußbodenbelag aus PVC-Kunststoff, „Daubilit“ genannt, läßt sich so gut verkaufen, daß nun fast die halbe Kapazität des Betriebs davon in Anspruch genommen wird.

Während Herr Otto Weber aus der Geschäftsführung abschied, wurde Herr Dr. Richard Riebl als Geschäftsführer der Gummiwerk Kübler GmbH. übernommen. Mit ihm begrüßen wir 80 Arbeiter und 10 Angestellte als neue Kollegen in der Familie der Knorr-Bremser und wünschen dem kleinen Betrieb dicht an der Berliner Zonengrenze alles Gute und Erfolg!

Mit MWM auf der BAUMA in München

Wer am 18. März dieses Jahres von der Plattform der Bavaria aus auf die „Wies'n“ hinunterschaute, der blickte auf Münchens größte Baustelle ... die BAUMA. 450 in- und ausländische Firmen präsentierten dem Besucher auf einem Ausstellungsgelände von 180 000 qm rund 4000 Baumaschinen und Geräte.

Die „Männer vom Bau“, für die diese alljährlich stattfindende Deutsche Baumaschinenmesse in München in erster Linie gedacht ist, nahmen sich zwischen den Turm-drehkränen und Gerüstbauten wie kleine verlorene Wesen aus. Betonmischmaschinen und Planiertraufen, Bagger und Straßenbaumaschinen in Mengen drängten sich auf den Messe-Strassen, die eine Gesamtlänge von fünf Kilometern aufwies. Es war ein buntes Bild, das sich in diesen Märztagen bot – denn es muß nicht alles grau sein, was mit dem Bau zu tun hat! Und weder Regen noch Schnee

konnten das Interesse der Unternehmer und Baufachleute an den Geräten, von denen viele das erste Mal vorgestellt wurden, abkühlen.

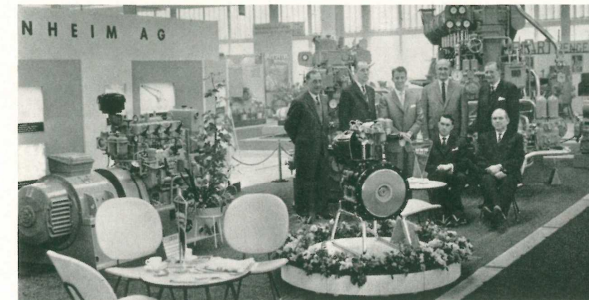
Unter den Neubauten beispielsweise war jener Bagger interessant, der – von einer schwedischen Firma entwickelt – im Tunnelbau auf engstem Raum eingesetzt werden kann. Oder das Kruppsche Riesenzelt, das den Winterbau erleichtern soll: es ist eine Halle aus Nylonstoff, die ohne mechanische Stützen nur durch einen geringen Überdruck der Innenluft getragen wird und Raum für die Errichtung ganzer Wohnblöcke in ihrem Innern – unbeeinflusst von Schnee und Frost – bietet ...

Die BAUMA ist keine Ausstellung des Massenbesuches. Sie ist eine reine Fachmesse, bei der – im Gegensatz zu den großen Industrie-Messen – die Baumaschinen-Hersteller, -Händler und -Importeure mit den Fachbesuchern und Einkäufern weitgehend „unter sich“ sein dürfen.

MWM AUF DER INTERNATIONALEN TECHNISCHEN FRÜHJAHRSMESSE 1961 IN UTRECHT

MWM auf der Internationalen Technischen Frühjahrsmesse 1961 in Utrecht
Einen sehr guten Eindruck hinterließ der Messestand der niederländischen MWM-Vertretung auf der 76. internationalen Messe in Utrecht, die in der Zeit vom 13. bis 22. März dieses Jahres stattfand. Trotz reger Beteiligung namhafter Dieselmotoren-Hersteller aus mehreren europäischen Ländern, darunter die besonders starke holländische, englische und deutsche Konkurrenz, gelang es der Firma N.V. v/h J.H.G. GOSAU, dem Besucher einen besonders repräsentativen Messestand von über 100 qm zu zeigen. Es besteht kein Zweifel, daß die Beteiligung an dieser Ausstellung viel Mühe und Aufwand erforderte. So wurde von der MWM-Vertretung in jeder Hinsicht alles getan, um dem guten Ruf unseres Werkes auf dem holländischen Markt gerecht zu werden.

Im Mittelpunkt des MWM-Standes bewegte sich inmitten von Blumen ein durch einen Elektro-Motor angetriebenes Schnittmodell der Bauart AKD 412 Z im Zeitlupentempo, das effektiv die Funktion eines in Betrieb befindlichen Viertakt-Dieselmotors zeigte. Daneben waren eine Reihe von Aggregaten und Schiffsdieselmotoren aufgestellt, die das Interesse der Besucher fanden; insbesondere ein in Holland erstmals eingeführter Motor der Bauart RS 18/22 (V-Form), der für Aggregatsbetrieb auf großen Schiffen und Bagger-Anlagen eine Zukunft haben dürfte. Dem Interessenten wurde auf dieser Ausstellung, an der MWM das erste Mal teilnahm, Gelegenheit gegeben, sich durch die beachtliche Anzahl gezeigter Motortypen ein Bild über unser umfangreiches Fabrikations-Programm zu machen und sich von der Leistungsfähigkeit einer der ältesten Dieselmotorenfabriken zu überzeugen.



v. r. n. l.: Die Herren Gosau, Mann, Evenhuis, Keizer, Lange; davor van Laar und Weinschenk

Natürlich fehlte es nicht an der notwendigen Unterstützung durch das Stammhaus, und so war es selbstverständlich, daß es sich unsere Herren Direktoren **Mann** und **Wiederhold** sowie der für diesen Markt zuständige Referent unserer Auslands-Verkaufsabteilung, Herr **Weinschenk**, nicht nehmen ließen, zeitweise auf dem Stand anwesend zu sein, um mit unseren holländischen Kunden in engerem Kontakt zu bleiben.

Der große Erfolg, den MWM dank vorbildlicher Leistung und Organisation der holländischen Vertretung auf dieser Messe für sich verbuchen konnte, rechtfertigte Kosten und Mühe in jeder Weise.

MWM/Ga 3



MWM zeigte die Baureihe AKD 10, luftgekühlt, in Zwei-, Drei- und Vierzylinderausführung; die Baureihe AKD 412, luftgekühlt, in Ein- bis Achtzylinderausführung; einen Achtzylindermotor der Baureihe RHS 518 in Spezialausführung für Baggereinbau und zwei wassergekühlte Motoren der Baureihe KD 412

BETRIEBLICHE UMSTELLUNGEN BEI KB-VOLMARSTEIN

Abschied von der Bessemererei und der Temperei

Das Jahr 1961 wird für unser Stahlwerk Volmarstein eine Zeitspanne sein, zu der es in der Werks Geschichte der Knorr-Bremse später vielleicht heißen wird:

Rentabilitäts-Überlegungen und Arbeitskräftemangel führten zu der Stilllegung der Tempergießerei am 3. 3. 1961.

Am 6. 3. 1961 erfolgte die Umsetzung der Belegschaft in die Stahlgießerei und, damit verbunden, die Einführung des 2-Schichtbetriebes in der Maschinenformerei Stahlguß.

Anfang Juli wurde mit der Inbetriebnahme des zweiten 6-to-Lichtbogenofens die Bessemererei stillgelegt; die Stahlerzeugung erfolgte nunmehr ausschließlich durch Elektro-Ofen.

Die Schmelzerei Stahlguß hatte durchgehenden 3-Schichtbetrieb.

Diese im Chronistenstil niedergeschriebenen Sätze sagen jedoch natürlich nichts aus über die schwierige Zeit der Umstellung für die betroffenen Arbeiter und Angestellten. Auf sie warteten neue und ungewohnte Arbeiten ... Der letzte Abstich am 3. 3. 1961 aus dem Temperguß-Kupolofen zog den Schlußstrich unter eine Entwicklung, deren Beendigung der Gesamtheit des Werkes in Volmarstein nur zum Vorteil gereichen wird ...

Die Herstellung von weißem Temperguß geht in Deutschland immer mehr zugunsten des schwarzen Tempergusses zurück. Der Grund dafür liegt vor allem in der besseren Bearbeitbarkeit dieses Gusses. Die Produktion von schwarzem Temperguß aber hätte für unser Werk bedeutet:

- a) Einsatz von Induktions-Ofen
- b) Bau einer Gastemperanlage

Die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt und die wirtschaftliche Entwicklung auf dem Stahlgußsektor führten deshalb zu dem Entschluß, die Kapazität der Stahlgießerei um den bisherigen monatlichen Tempergußausstoß von etwa 100 t durch Einführung einer zweiten Schicht bei Einsatz der Belegschaft des Tempergußbetriebes im Sektor Stahlguß zu erhöhen.

Der Schwerpunkt der Investierung für 1961/62 richtet sich somit in verstärktem Maße auf Formerei, Schmelzerei und Putzerei der Abteilung Stahlguß.

Anfang Juli wird ein weiterer 6-t-Lichtbogenofen in Betrieb genommen; die Putzerei erhält eine moderne Putzanlage und die Fertigung am Rollband wird weiter modernisiert; ihr wird durch technische Hilfsmittel zu höherer Kapazität verholfen.

Der Ruf, den unsere Stahlgießerei in der Herstellung von dünnwandigem Guß besitzt, wird durch diese Maßnahmen weiter gefestigt und Güte und Leistungsfähigkeit weiter gesteigert werden.

Wenn im Juli dann auch die Konverter das letzte Mal zum Blasen von Stahl aufgerichtet werden, haben die beiden ältesten Anlagen zur Herstellung von Eisen und Stahl ihren Betrieb eingestellt. Sie werden dann nurmehr im Bild betrachtet werden können und im Archiv der KBV Zeugnis ablegen von der Entwicklung des Werkes.

Den Abguß von Temperguß und darunter den Abstich von Bessemerstahl aus der Birne haben wir noch einmal für unsere Leser im Bild festgehalten:

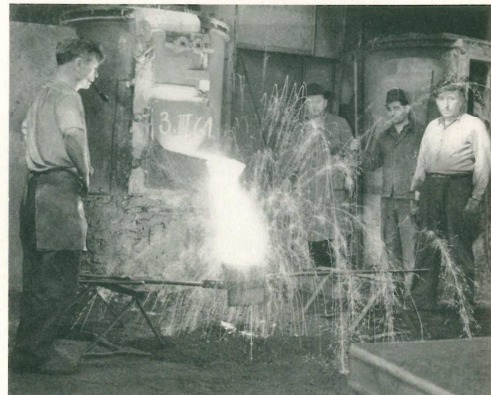
In der kommenden Zeit aber wird sich dem Besucher das Bild einprägen, das den Abguß von E-Stahl mit modernen Stopfenfannen zeigt.

Der Belegschaft der aufgelösten Betriebsabteilung Temperguß wünschen wir für ihre neuen Aufgaben ein herzliches Glückauf!

R. Weber, Volmarstein



Letzter Arbeitstag im Temperguß-Betrieb



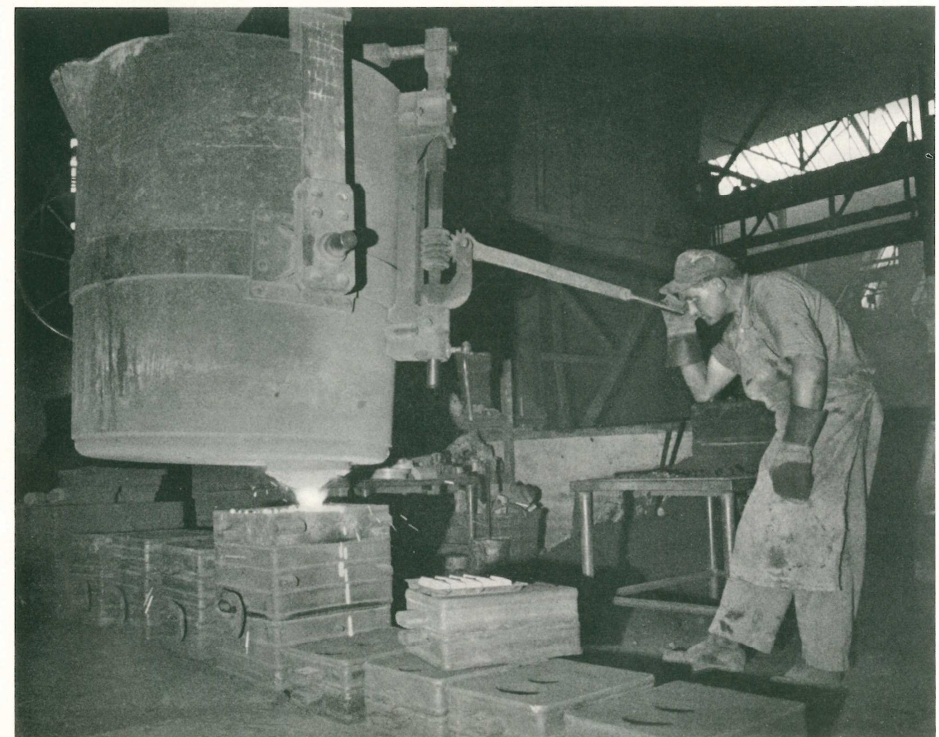
Letzter Abstich

Abguß vom Temperguß



Abstich von Bessemer-Stahl aus der Birne

Abguß von E-Stahl mit modernen Stopfenfannen



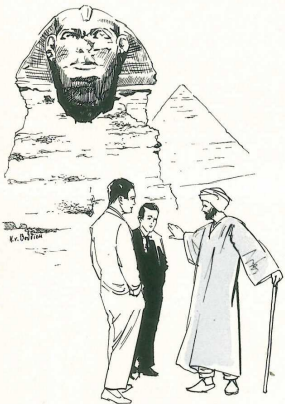


KAIRO

Erst in den letzten Jahren erbaut wurde das imposante Hilton-Hotel in KAIRO. Wie schon das Berliner Hilton am grünen Strand der Spree erhielt auch das Hilton am Nil – übrigens mit über 600 Kilometern zweitlängster Strom der Welt – ein Notstrom-Aggregat mit MWM-Viertakt-Dieselmotor TRHS 526 A, 490 PS bei 1000 U/Min., 390 kVa. Wie jedes einzelne dieser weltberühmten Hotels bietet auch das Hilton in Kairo dem Reisenden jeden nur denkbaren Komfort. Das Restaurant trägt dem Geschmack der vorwiegend europäischen Besucher Rechnung: es führt eine französische Küche. Wer jedoch auf dem Standpunkt steht, daß man in der Fremde unbedingt die einheimischen Spezialitäten kosten sollte, dem seien die vielen ausgezeichneten arabischen Restaurants in der ägyptischen Hauptstadt empfohlen. Der freundliche, dunkelhäutige Kellner wird wahrscheinlich folgendes Menü vorschlagen: als Vorspeise gesalzene Pistazien, gebratenes Hammelfleisch und frische Salate, und danach den höchst schmackhaften Kebab, auf der Glut gebratener Hammel. Oder auch einen delikaten Taubenbraten. In jedem Falle aber wird den Abschluß der Mahlzeit ein köstlicher Mandelkuchen (Konafa) bilden...

Also gestärkt und angetan von den Speisen des Landes wird man sodann ein Taxi besteigen, um den Pharaonen, den Pyramiden und der Sphinx von Gizeh einen Besuch abzustatten.

Das Taxi rollt durch das Dorf Gizeh die alte Wüstenstraße hinaus. Der Anblick, der sich dem Touristen nach kurzer Fahrzeit bietet, ist einzigartig, unvergleichlich und unvergeßlich: 100 000 Menschen erbauen die drei ebenmäßigen Berge, die Pyramiden, aus 6 cbm Gestein in 30jähriger Fronarbeit! Zu ihren Füßen richtet die große Sphinx seit fünf Jahrtausenden den rätselhaften Blick über die weite Wüstenlandschaft...



Hier hat die Zeit ein anderes Maß, in diesem Land, das nicht Jahrhunderte, sondern Jahrtausende der Zivilisation hinter sich gebracht hat. „Bukkra“ sagt man in Kairo, was soviel bedeutet wie „morgen“ oder „demnächst“ oder vielleicht auch nur – „vielleicht“. Herr Rosenow, der sich um den sachgemäßen Einbau der Knorr-Bremsen bei der ägyptischen Staatsbahn gekümmert hat, kann ein Lied davon erzählen. Das Arbeitstempo der ägyptischen Arbeiter stellt die Geduld des deutschen Besuchers auf eine harte Probe. Man sollte die Uhr vergessen und eins werden mit dem Zeitlupentempo – dann kann Kairo die faszinierendste Stadt der Welt sein.

Herr Rosenow berichtete von der Mohamed-Ali-Moschee, die zu der die Stadt beherrschenden Zitadelle gehört: die Wände aus schneeweißem Marmor, der Boden über und über mit Teppichen bedeckt, ist diese Moschee weltberühmt. – Nicht minder sehenswert als die Moscheen, Museen und Königsgräber ist der Musky, die arabische Geschäftsstraße mit ihrem unentwirrbaren Labyrinth von schattigen Höfen und überdachten Gassen, in denen Knaben im Alter von 10 Jahren und darunter mit ungeheurer viel Geschick die allerfeinsten handwerklichen Arbeiten vor den Augen der Fremden anfertigen. Alles aber durchziehen die eindringlichen Düfte von Zimt und Safran, Leder, Rosen und „Lukhum“... Hier handelt und feilscht man, weil es Freude macht, während Scharen von halbnackten braunen Kindern ihre schmutzigen Händchen nach einem Bakschisch ausstrecken. Handarbeiten aus Leder, Silber oder Elfenbein werden mit großem Redeschwall angeboten, und nach dem Einkauf der Souvenirs fühlte sich schon mancher „übers Ohr gehauen“ – nicht nur unser Herr Rosenow.

BUENOS AIRES



Das große Schlachthaus bei BUENOS AIRES, in das dieses arme Rindvieh gerade getrieben wird, hat von MWM eine Kraftzentrale und Kompressor-Anlage mit jeweils 2 MWM-Viertakt-Dieselmotoren RH 348 S, je 525 PS, erhalten.

Es ist nur eines von den vielen argentinischen Schlachthäusern, in denen insgesamt 30 000 Arbeitskräfte jährlich 5 Millionen Ochsen, 6 Millionen Hammel und 1 Million Schweine verarbeiten, sozusagen „mit Haut und Haaren“, denn „vom Tier wird alles verwendet bis auf seine Stimme...“, wie einer der Leiter der *Frigoríficos* einmal stolz erklärte. Das Land und seine 20 Millionen Einwohner leben ja neben der Ausfuhr von Mais und Weizen hauptsächlich von der Viehzucht und deren Ausfuhr. Und die



Herden von Rindern, Schafen, Pferden, Maultieren und Schweinen, die die ausgedehnten Pampas vor den Toren der Hauptstadt bevölkern, erreichen die 100-Millionengrenzlinie Argentinien ist das größte Exportland für Rindfleisch und Leder.

Ist es da verwunderlich, daß die Bewohner von Buenos Aires im Durchschnitt ein Pfund Fleisch täglich essen? Herr Huber, der für die Knorr-Bremse nach Argentinien reiste und als guter Bayer an stattliche Fleischportionen gewöhnt ist, wird immer mit Wehmut an die argentinischen Fleischtöpfe zurückdenken und ganz besonders an den „asado“, den zartesten Ochsenbraten der Welt. Diese berühmte argentinische Spezialität wird in den unzähligen Rostbratereien am Spieß oder eben auf dem Rost, dem Gast sichtbar, zubereitet. „Baby Beef“ heißt dort ein unverhältnismäßig großes Beefsteak, und „Bife Bismarck“ ist hier kein Hering, sondern eine deutsche Frikadelle.

Die Begeisterung für solch ein opulentes Mahl wird allerdings etwas getrübt durch die Höhe des Trinkgeldes. 20 bis 24% Bedienungszuschlag und zusätzlich 5–10% Trinkgeld des Totalbetrages sind üblich! Erst der starke und aromatische „cafecito“, der nach jeder Mahlzeit obligatorisch ist, versöhnt den Gast wieder etwas.

Cafecitos werden zu allen Tageszeiten und bei allen Gelegenheiten getrunken. So kommt es auch, daß Buenos Aires nicht nur die breiteste Straße der Welt (Avenida 9 de Julio) und die längste (calle Rivadavia, 20 km lang, 20 000 Hausnummern!), nicht nur 10 Bahnhöfe, 5 U-Bahn-Linien und 100 Zeitungen für seine 5 Millionen Einwohner hat, sondern auch unzählige Cafés. Die typisch argentinischen unter ihnen haben ihre Sonderabteilung „para familias“, d. h. nur für Damen oder Damen in Herrenbegleitung. Nur selten wird es ein Mann alleine wagen, sich in diese Räume zu setzen – es wäre sehr anstößig! Und noch etwas tut ein Herr niemals: im Sommer ohne Sakko durch die Straßen gehen! Das Tragen von Shorts gar oder etwa bayerischen Krachledern aber würde die Polizei auf den Plan rufen! Dabei sind die Argentinier sportliche Menschen. Im Leben dieser Weltstadt spielt der Sport eine große Rolle. Am beliebtesten ist natürlich der Fußball. Aber auch Boxen ist recht populär. Fast ein Volkssport ist Polo und „Pato“, eine Kombination von Polo und Korbball: jede Mannschaft wird aus vier berittenen Mitspielern gebildet, die mit einem Schläger den Ball in einen Korb zu befördern versuchen. Die Kämpfe können recht gefährlich werden, und deshalb war auch Pato für einige Zeit verboten. Die Begeisterung für das Pato-Spiel hat Herr Huber nicht mitgebracht – wohl aber eine unvergeßliche Erinnerung an die Stadt der „guten Winde“, seine gastfreundlichen Bewohner und wohlgeschmeckenden Rindviecher.



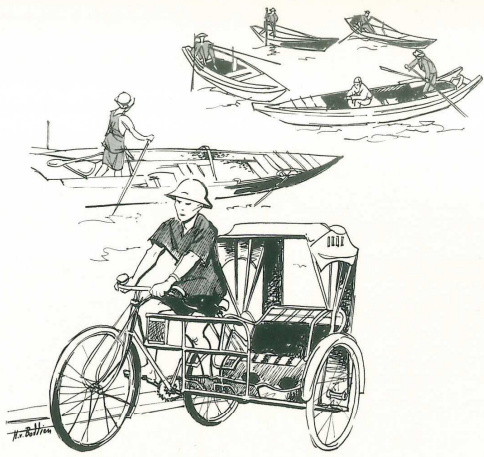
Singapur

Auch dieser moderne Hotelpalast bekam eine vollautomatische Notstrom-Anlage 200 kVa aus Mannheim. Er steht in dem Staat Singapur, dem größten Hafen- und Handelszentrum Südostasiens. Für das billigste Zimmer (mit Frühstück) muß der Tourist in diesem Hotel DM 40.– pro Nacht und Bett auf den Tisch des Hauses legen. Ein einzelstehender Berufstätiger muß in dieser fürwahr nicht billigen Stadt mit mindestens DM 1100.– als minimale Lebenskosten rechnen...

Der Malaiische Bund, von dem Singapur gewissermaßen der denkende Kopf ist, besteht aus neun Sultanaten mit über 6,6 Millionen Einwohnern: 3 Mill. Malaien, 2,5 Mill. Chinesen, 800 000 Indern und Pakistani. Wer diese Zahlen betrachtet, der wird auch gleich über das Kardinalproblem dieses Staatenbundes stolpern: die große chinesische Minderheit und ihr Verhältnis zu den Malaien.

Die Chinesen halten in den Städten Singapur, Kuala Lumpur (Hauptstadt und Regierungssitz), Penang, Ipoh und Malakka – um nur die Städte über 10 000 Einwohner zu nennen – die Fäden von Handel und Wirtschaft in der Hand. Vier Zehntel aller Zinngruben und 35 Prozent der Gummipflanzungen, die den Reichtum dieses Landes ausmachen, werden von den fleißigen und ehrgeizigen Chinesen beherrscht. Die Malaien sind ein liebenswürdiges, friedliches und geduldiges Völkchen, das vorwiegend auf dem Lande lebt und dort in Ruhe die Früchte des von allen Göttern sichtbar gesegneten Bodens erntet. Zum Glück für den Frieden dieses Staates sind die Chinesen, die übrigens während der Kolonialherrschaft der Briten als Arbeitskräfte ins Land geholt wurden, vorläufig noch mehr am Malaya-Dollar als an der hohen Politik interessiert. Aber die Augen des Großen Bruders der Volksrepublik China wachen auch über diesen Auslands-Chinesen, und sie könnten eines Tages das junge chinesische Proletariat in den Städten Malayas hypnotisieren. Im Augenblick allerdings bilden die natürlichen Reichtümer des Landes, sein Wohlstand und nicht zuletzt die Persönlichkeit des auf Ausgleich zwischen den Nationalitäten weise bedachten Ministerpräsidenten Tunku Abdul Rahman einen einigermaßen dichten und festen Abwehrschirm gegen die gefährlichen Blicke der roten Augen von Peking.

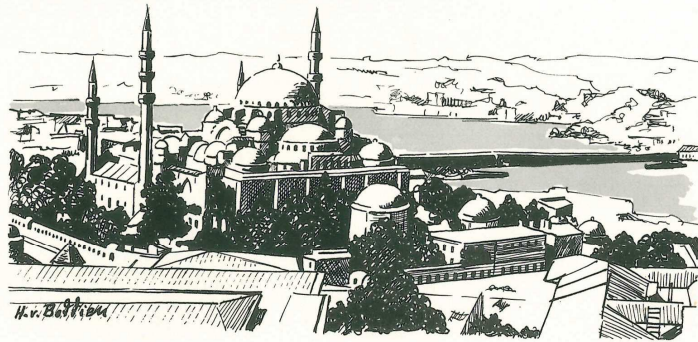
Auch die oft gewünschte Wiedervereinigung von Singapur, das ein autonomer Staat des Commonwealth ist, mit dem malaiischen Hinterland, bildet ein ziemlich schwieriges



Problem. Singapur – auch oft das „Versandhaus des Orients“ genannt – besitzt nämlich eine Bevölkerung von insgesamt 1,5 Millionen Einwohner, von denen der größte Teil Chinesen sind, und zwar solche, die brüderliche Liebe und Triebe für Rotchina empfinden. Bei einer eventuellen Wiedervereinigung von Singapur mit dem Malaiischen Bund würde sich dort das Zahlenverhältnis klar zu ungünstigen der Malaien verschieben. Also dürfte wohl vorläufig alles beim alten bleiben . . .

Der kleine Bericht über Malaya wäre unvollständig, wollte man die ehemaligen Kolonialherren, die Briten, vergessen. Sie haben dem Land 1957 seine Selbständigkeit gegeben, aber eine einwandfrei arbeitende Verwaltung, tadellose Straßen und Eisenbahnlinien, moderne Fabriken, Schulen und Krankenhäuser – kurz, den Rahmen, in dem sich ein junger Staat entwickeln kann, hinterlassen. Solcher Erbschaft dürfen sich leider nicht alle jungen Völker, die aus der Oberherrschaft der alten Kolonialmächte entlassen wurden, rühmen.

istanbul



Die Schiffe im Hafen von ISTANBUL – unser Titelbild! – wurden mit jeweils zwei MWM-Viertakt-Dieselmotoren RHS 518 A, zusammen 400 PS, ausgerüstet. Schon viele Reisende, die es in diese malerische Stadt mit ihren 500 Moscheen zog, konnten sich bei einer Fahrt durch des Bosphorus an den flinken Booten mit ihrem starken Motor aus Mannheim erfreuen. Und die Tatsache, daß Istanbul die einzige Stadt der Welt ist, die zugleich auf

zwei Kontinenten liegt, macht eine Motorbootfahrt immer wieder zu einer besonderen Attraktion für die Touristen: Man durchquert von Istanbul aus die 31,7 km lange Meerstraße, den Bosphorus, der Europa von Asien trennt, und befindet sich wenig später in dem asiatischen Stadtteil Üsküdar – der Blick zurück auf Europa, auf die silbrigen Kuppeln und Minaretts, hat seinen ganz eigenen Reiz und nimmt selbst den abgebrühtesten Weltenbummler gefangen!

Ein anderes Beförderungsmittel, weniger beeindruckend, dafür aber origineller, sind die vielen Gemeinschaftstaxis. In der Millionenstadt gibt es rund 20 000 Taxis, von denen jedes eine bestimmte Route fährt. Allerdings fährt es erst ab, wenn es voll besetzt ist, d. h. wenn sich sechs Personen eingefunden haben. Oder vier Personen und ein großer Korb mit Hühnern oder eine magere Ziege . . . Solch ein Taxi, Dolmus genannt, beförderte auch unseren Herrn Stolz, Münchner Knorr-Bremser, bei seinem kürzlichen Besuch in Istanbul des öfteren durch die Stadt.

Herrn Stolz nun hatte es der Große Bazar angetan, allwo er einige Souvenirs wie Meerschampeifen und einen Leuchter aus zisiliertem Messing erwarb. Dieser „Große Bazar“ ist mit seinen 92 überwölbten Gassen und seinen 5000 Läden fast eine kleine Stadt für sich . . . Die einzelnen Gewerbe haben ihre eigenen Viertel. So gibt es Straßen von Goldschmieden, Juwelieren, Möbel- und Teppichhändlern. (Ein echter Gebetsteppich kann dort schon für 50 Mark erworben werden!) In anderen Gassen werden Messing- und Kupfergegenstände jeder Art, alte Schwerter usw. zum Verkauf geboten.

Doch nicht nur die große handwerkliche Kunst, für die nur die primitivsten Werkzeuge zur Hand sind, ringen dem Fremden Lob und Bewunderung ab – auch die türkische Küche wird gelobt und gepriesen. (Selbstverständlich ist der Türke der festen Überzeugung, daß nur die Speisen seines Landes die einzig genießbaren überhaupt sind!) Man ißt gut und abwechslungsreich. Hammelfleisch, auf köstlichste Art zubereitet, ist das Nationalessen. Noch heute läuft Herr Stolz das Wasser im Munde zusammen, wenn er an „Döner Kebak“ denkt: auf einem etwa $\frac{3}{4}$ m senkrechten Spieß wird besonders zartes Fleisch auf appetitliche Weise abwechselnd mit Speck übereinander aufgeschichtet. Vor der Glut eines offenen, halbrunden Holzkohlenfeuers dreht sich dieser Riesenspieß langsam, wobei Dünste von Knoblauch und vielen aromatischen Kräutern dem Gast um die Nase streichen. Als Nachtisch ver-

speiste Herr Stolz einen „Frauennabel“ – einen goldenen Pfannkuchen mit einer runden Öffnung in der Mitte, durchtränkt mit dickem Zuckerguß und mit fettem, süßem Rahm übergossen . . . „Baklava“ (Blätterteig mit Nüssen) ist eine andere Nachspeise oder „Lukhum“, mit Rosen- oder Zitronenparfum. – Jeder, der einmal in Istanbul gegessen hat, wird verstehen, warum türkische Kochkunst in aller Welt berühmt ist!

TECHNIK

verbindet die Menschen —
überwindet die Grenzen —
ein Schrittmacher des „Sozialismus“

Es ist ein großer Irrtum zu glauben, die Technik sei nur eine Domäne der Ingenieure; die Technik wird von der Gesamtheit der Menschen getragen. Mögen Ingenieure auch die unmittelbaren Gestalter oder Bediener von Maschinen und Einrichtungen sein – Technik ist mehr! Sie begann vielleicht mit dem ersten Steinwurf eines Menschen oder mit der Verwendung des Stockes als verlängertem Arm, und sie dokumentiert sich heute in Industrien, in denen der Ingenieur nur ein Teil des ganzen Getriebes ist. Die Technik herrscht im Haushalt ebenso wie in der Landwirtschaft; sie ist das allgemeine Mittel zu einer gesteigerten Lebensform des Menschen.

Allen Kleinmütigen, die in der Technisierung unserer Umwelt nur eine Entseelung und Materialisierung des Menschen sehen und die immer gern die rhetorische Frage stellen, ob die Technik uns innerlich „reicher und glücklicher“ gemacht hat, sei gesagt: dies ist nicht die Aufgabe der Technik, sondern es ist unsere Aufgabe, uns mit Hilfe der Technik reicher und glücklicher zu machen. Die Technik ist kein Wesen, das mit uns etwas anstellen kann, die Technik ist ein Mittel, mit dem wir etwas tun können; Gutes und Böses, und beides um so intensiver, je höher die Technik entwickelt ist. Bei uns allein liegt die Initiative!

Der einzelne Mensch konnte nie isoliert leben; er kann wohl mit dem geistigen Kapital, das er von Kindesbeinen an aus seiner Umgebung gesogen hat, eine Zeitlang in die Einsamkeit gehen und sich selbst leben, um etwa wiederzukehren in die Gemeinschaft als ein Gestärkter. Beides aber, das Sammeln des geistigen Kapitals und das Ausstrahlen des glückhaft Vermehrten setzt die Verbindung zu den Mitmenschen voraus. Ohne sie ist der einzelne steril und bleibt es. Je inniger und vielfältiger diese Verbindung ist, um so vielgestaltiger und durchdringender ist dieser glücklichmachende Prozeß des Nehmens, Verarbeitens, Vermehrens und Gebens.

Es ist die Technik, die hierfür in ständig wachsendem Maße die Voraussetzungen des Verbindens schafft; es ist die Eisenbahn, es ist das Auto, das Flugzeug – ja es waren und sind die Schuhe, alle jene „leiblichen Verkehrsmittel“, die bis ins kleinste ihre Entstehung, ihren Betrieb, ihre Rohstoffe der Technik verdanken. Es sind auch jene „unleiblichen Verkehrsmittel“, das Telefon, das Radio, das Fernsehen; und es sind auch jene „geistigen Verkehrsmittel“, das Theater, das Kino, die Kirche, die Schule, das Buch. Alles aber aufgebaut und betrieben mit Hilfe der Technik; angefangen vom Backstein, vom Eisen, über die Drucker-schwärze bis zum künstlichen Licht. Bei uns liegt auch die Entscheidung, was wir sehen, lesen und hören wollen: Zersetzendes oder Aufbauendes. „Sehen“ können wir in zunehmendem Maße mit dem Fernrohr, Mikroskop oder Radar, „hören“ das Ausbrechen des Elektrons aus dem Atomverband bis zum Donner der Atombombe, von der Flöte bis zur Symphonie. Wir sind es, die die Auswahl haben; die Technik ermöglicht zusehends mehr. Sie öffnet uns den interstellaren Raum, den „Himmel“ in allen Dimensionen. Wie wir uns in ihm benehmen, was er uns sein kann, das liegt an uns – Himmelfahrt oder Höllensturz.

So überwindet die Technik die Grenzen des Raumes, sie erhöht die Kraft unserer Arme, unsere knappe Schrittlänge, sie vervollkommenet unsere Augen und Ohren. Sie steigert mit elektronischen Speichern und Rechenmaschinen Kapazität und Beweglichkeit unseres Hirns, sie beseitigt die Zäune zwischen Mensch und Mensch, die geistigen, die weltlichen und auch die politischen.

Die Technik und ihre Sprache sind so international, daß Du

mit einer KE-Bremse den Eisernen Vorhang an jeder Stelle durchschreiten kannst. Ich ging nach Bukarest und sprach vor und mit 200 Rumänen ungehindert stundenlang über die Bremse, ich sprach zu 200 Menschen in Sofia – als ein technischer Freund begrüßt –, und ich tat dasselbe vor kurzem in der Ostzone bei den getrennten Brüdern. Kaum ein anderes Thema als ein technisches und vor allem aus dem völkerverbindenden Verkehr hätte dieses intensive „Miteinander-Verkehren“ so leicht gemacht, kein anderes Thema (vielleicht noch eines der Kunst) hätte die Grenzen so unpolitisch geöffnet.

Die Politik kann sich der Technik bedienen, aber die Technik selbst macht keine Politik. Die Technik vermag jedoch etwas, was die Politik allein nicht kann: sie schafft und vertieft laufend den „Sozialismus“ – so seltsam politisch das klingt. Sozialismus heißt nämlich im tiefsten Sinne: jedem Menschen den Zugang zu den Quellen und Kräften der materiellen und geistigen Werte zu ermöglichen. Ob der Betreffende dann sogleich durstig oder auch erst nach kleiner Aufmunterung von ihnen trinkt, ist seine persönliche Sache. Heute fließen jedem, der willens ist, dieselben Quellen: Königen und Diktatoren, Direktoren und Dirigierten, Geistigen und Werkenden, Besitzsammelnden und Verbrauchenden – ja sogar den Schwachen und von der Allgemeinheit Betretenen. Dasselbe elektrische Licht, dasselbe Wasser, dasselbe Programm in Radio und Fernsehen, dieselben Romane und Wissenschaften. Nur die Art der Gefäße und die Großzügigkeit des Verbrauches unterscheiden sich wie broschürierte und ledergebundene Bücher, wie Brause und Badewanne. Daß es für den einen noch eine Sehnsucht nach Sekt oder für den anderen nach einem Logenplatz im Welttheater gibt, wollen wir nur dankbar registrieren; dadurch bleiben doch jedem von uns irgendwo noch erstrebenswerte Nuancen an Hoffnungen, Sehnsüchten oder Süchten. In Wirklichkeit fahren wir aber alle in derselben Eisenbahn, jetzt schon in beiden Klassen gepolstert, mit derselben Geschwindigkeit, von derselben Bremse geschützt. Und in Freiheit können wir uns das Ziel wählen – uns bleibt nur zu unserem Glück die Wahl des Zieles und die Selbstverantwortung, in den richtigen Zug zu steigen. Wir können alle im Auto fahren, – manche zu mehreren, manche allein – und unterliegen alle denselben Gesetzen für die Technik dieses Verkehrs.

Wohin sind die Zeiten der Pharaonen, in deren Händen sich die Güter der Welt türmten, die um sich allein die Wissenschaftler, Künstler und Priester scharten? Wir sind alle schon sehr „fürstlich“ geworden und haben teil. Der äußere Purpur ist jedem erreichbar, wenn er seine Fähigkeiten entwickelt und durch Arbeit vermehrt; und die Lichter des Geistes kann jeder sehen, der sich darum bemüht. Mehr noch – die Errungenschaften unseres technischen Zeitalters steigern das Verlangen nach ihnen in den fernsten und ärmsten Ländern der Erde und zwingen uns, sie ihnen – wieder mit Hilfe der Technik, die das Verlangen intensiviert – zu geben; sie zwingen uns geradezu zu sozialem Denken und Handeln.

Die sozialisierende, d. h. niveauehebende und ausgleichende Wirkung der Technik ist primär etwas völlig Unpolitisches. Mit ihrer Hilfe arbeiten wir an der Vervollkommenung von uns selbst, ob formend, unternehmend, organisierend, einkaufend, verkaufend, betreuend, ob als Kaufleute, Juristen, Arbeiter oder Angestellte – oder sogar als Ingenieure. Freilich, auch die Technik kann wie jede andere Lebensäußerung der Menschen zu einem Politikum gemacht werden. Hüten wir uns deshalb dabei vor einem Mißbrauch!

Dr. E. Möller, München



Werkhalle an der Max-Joseph-Straße, Ansicht vom Werksgelände

RICHT- UND EINWEIHUNGSFEIER

BEI DEN MOTOREN-WERKEN MANNHEIM

Mit der Verlegung der letzten Stahlbeton-Kassettenplatte für das Dach einer neuen Werkhalle war für die Bauabteilung der MWM der Tag gekommen, an dem die Neubauten der Jahre 1959-60 dem Betrieb durch eine Richt- und Einweihungsfeier übergeben werden konnten.

Der Wiederaufbau der MWM, deren Gebäude der Krieg zum größten Teil stark zerstört hatte, wurde in den Jahren von 1945-1958 vollzogen. Es waren Jahre mühevoller Arbeit, deren Ergebnis jedoch für immer eine erinnerungswürdige Leistung bleiben wird; in diesen Jahren wurden rund 20 000 qm Halle wiederaufgebaut, das stark beschädigte Verwaltungsgebäude instandgesetzt und die Versorgungseinrichtungen so installiert, daß wenigstens der dringende Bedarf an Energie gedeckt werden konnte. Unter welch schwierigen Umständen diese Arbeiten seinerzeit geleistet wurden, ist heute kaum noch darzustellen. Rationalisierung, Arbeitskräftemangel und Konkurrenzdruck verlangen ja gerade in unserer Branche verbesserte Produktionsmittel und umfangreiche technische Planungen, um die Erzeugnisse preisgünstig und wettbewerbsfähig auf den Markt zu bringen. So wurde die Bauabteilung gemeinsam mit der Betriebsdirektion, der Maschinenplanung und anderen Abteilungen des Werkes beauftragt, eine Neuordnung der KD- und RH-Motorenreihenfertigung unter Berücksichtigung einer weitgehenden Verbesserung des Arbeitsablaufes vorzunehmen.

Diese Planung wurde nach folgenden Richtlinien durchgeführt:

1. Eingehende Analyse aller betrieblichen und außerbetrieblichen Faktoren, die für die Neuplanung von Bedeutung sind.
2. Neuordnung aller dieser Faktoren in bezug auf die technische Funktion, die Kosten und die etappenweise Einordnung nach deren Wichtigkeit.

Der Generalbebauungsplan, aufgestellt von der MWM-Bauabteilung, sah folgende Projekte vor:
den Neubau von ca. 4500 qm Produktionsfläche
den Neubau von ca. 4500 qm Lagerfläche
den Neubau der notwendigen Versorgungseinrichtungen
den Neubau der Versuchsanlagen.

Nachstehend soll ein kurzer Überblick über die bautechnischen Besonderheiten dieser Neubauten gegeben werden:

Die Produktionsfläche ist in einer Halle eingerichtet, die mit 40 m freier Spannweite und 107 m Länge ohne Zwischenstützen die Voraussetzung dafür bietet, daß jedes mögliche Produktionsmittel darin eingerichtet werden kann. Diese Halle ist in ihrer technischen und konstruktiven Ausbildung nicht nur als Schutz gegen Wärme, Kälte, Feuchtigkeit geplant, sondern ist Teil der Produktionsmittel. Trotz der großen Spannweite ermöglicht die verwendete Stahlbetonverbundbauweise „System Silberkuhl“ die Anbringung von Kranbahnen, Stetigförderanlagen und Versorgungsleitungen bis zu 10 t pro Feld. Damit ist die Voraussetzung vorhanden, sämtliche Transportbewegungen in die zweite Ebene zu verlegen, so daß die teure und wichtige Produktionsebene voll für die Produktion zur Verfügung steht.

Die für die Produktion notwendige Materialbereitstellungs- und Lagerfläche liegt im Untergeschoß der Halle, so daß auch hier kürzeste Transporte gesichert sind. Der Späne-

Werkhalle an der Max-Joseph-Straße, Teilsicht von der Straßenseite



transport geschieht nach Fertigstellung der Einrichtung vollautomatisch in den dafür vorgesehenen Kanälen unterhalb des Untergeschoßfußbodens. Damit ist diese lohnintensive Nebenarbeit gänzlich beseitigt und auch platzmäßig nicht mehr innerhalb der teuren Produktions- und Lagerflächen vorgesehen. Die Versorgung mit Strom, Gas, Wasser und Luft geschieht durch unterirdische Kanäle, die jederzeit ohne Ausschachtungs- und Stemmarbeiten eine Reparatur bzw. Erweiterung oder Veränderung der Zuleitungen möglich machen.



Architekt Nestler während seiner Richtansprache

Das neue Versorgungszentrum ist zur Aufnahme der zentralen Heizung, der Hauptschaltstation, der Kompressorenanlage und der Notstromanlage bestimmt. Nach endgültiger Fertigstellung wird es im Werk nur noch diese Heizung geben, die wesentliche Einsparungen mit sich bringt. Die Anlagen sind vollautomatisch eingerichtet und entsprechen in jeder Hinsicht dem derzeitigen, technisch vollkommensten Stand.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Motore ist durch den Neubau einer zentralen Versuchsanlage geschaffen worden. Ohne Übertreibung kann von dieser Anlage gesagt werden, daß hier die Möglichkeiten vorhanden sind, alle Motortypen auf „Herz und Nieren“ zu erproben. Fachleute sind der Ansicht, daß damit MWM eine der modernsten Anlagen dieser Art in Deutschland besitzt.

Sämtliche Neubauten wurden von der Bauabteilung der MWM geplant, die auch deren Durchführung überwachte. Der Abschluß des größten Teils dieser Arbeiten, die Inbetriebnahme des Versorgungszentrums und der Versuchsprüfstände sowie die Verlegung der letzten Dachplatte der Halle wurde deshalb am 17. März 1961 gefeiert. An diesem schönen Frühlingstage versammelten sich des Nachmittags die am Bau beteiligten Firmen. Man wollte nicht nur das Richtfest im üblichen Sinne begehen und die Tradition wahren, sondern darüber hinaus rückblickend noch einmal die Entwicklung des Werkes verfolgen...

Ein Lastzug der MWM brachte den Richtkranz gemeinsam mit einer Blaskapelle. Trampeten schmetterten, als die letzte der 270 Stahlbetonkassettenplatten vom Kran in das Dach eingefahren und von Bauarbeitern der Fa. A. Sauer, Mannheim, befestigt wurde. Sodann erhob der Maurerpolier ein Glas voll Sekt und weihte das Bauwerk mit einigen lustigen Versen ein. Der Leiter der Bauabteilung der MWM, Herr Architekt Nestler, sprach die Begrüßungsworte. Und es waren viele Gäste zu begrüßen: der Vertreter der Stadt Mannheim, Herr Bürgermeister Dr. Fehsenbecker, die Herren der Bauverwaltung der Stadt Mannheim, der Generalbevollmächtigte der Knorr-Bremse und Vorstandsmitglied der MWM, Herr Dir. Goerz, Herr Dir. Mann vom Vorstand der MWM und einige leitende Herren

des Werks sowie Herr Prof. Dr.-Ing Fritz von der Technischen Hochschule, der die statische Prüfung durchführte. Auch die Leiter der am Bau eingesetzten Ingenieurbüros wurden herzlich begrüßt und die italienischen Gastarbeiter, die mitgeholfen hatten. Für sie fand Architekt Nestler herzliche Worte, die ein italienischer Kollege gleich in die Landessprache übersetzte. Nach einem Überblick über die Leistungen der Firmen, die am Bau beteiligt waren, und einem Hoch auf die Bauherrschaft war der Weg frei für einige nette, unterhaltsame Stunden.

Im Untergeschoß der Halle waren lange, weißgedeckte Tische aufgebaut und bald erfüllte Trubel und Lachen und Musik den Raum. Die Blaskapelle spielte auf zum Richtschmaus, und bald ergriff Herr. Dir. Goerz das Wort. In humorvoller Weise beleuchtete er die Vorgeschichte dieser Bauten, und insbesondere die Bauabteilung mußte dabei einige Haare lassen. Aber gerade dieser Spaß war Auftakt zu vielen Versen, die Frl. Weißschuh und Herr Körner vortrugen. Wer wurde da nicht kräftig auf die Schippe genommen? Bauherr oder Bauabteilung, alle bekamen ihren Teil ab. Die Schlußverse aber waren Ausgleich dafür:

„Sicher gibt es Für und Wider.
Sicher gibt es Auf und Nieder.
Vergessen Ärger und Verdruß
ist nun an des Baues Schluß,
Richtfest wollen wir begehen!
Laßt die bunten Bänder wehen!
Drum laßt uns das Glas erheben,
manch frohes Richtfest zu erleben.
Ganz zum Schluß ein Glückwunsch noch:
alle sollen leben
Hoch“

Auch die Baufirma, A. Sauer, Mannheim, hatte einiges an Versen und Sticheleien bereit und verteilte Orden und überdimensionale Geräte an die Bauherrschaft, die Bauabteilung und den Prüfingenieur. Herr Dir. Goerz wurde besonders ausgezeichnet mit einer Ziehharmonika aus Beton als Sinnbild für die Länge der Bauzeit. Noch viele Stunden blieben die Bauhandwerker beisammen. Sie konnten bei zünftigen Liedern, Bier und Versen nach getaner Arbeit das Fest lustig begehen.

MWM-Bauabteilung

Dir. Goerz während der „Ordensverleihung“



unsere jubilarer

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein Motoren-Werke Mannheim AG



KARL KUNHENN
Farmer, 24. 3. 61



PHILIPP NAGEL
Werkmeister, 14. 4. 61



HANS LANG
Kontrollmeister, 10. 3. 61



WILHELM SCHAMBECK
Obermeister, 21. 3. 61



JAKOB REGER
Werkmeister, 22. 4. 61

Südd. Bremsen AG, München



Am 1. April dieses Jahres konnte HERR DIREKTOR HERBERT WALDSCHMIDT

auf eine 40jährige Tätigkeit im Konzern der Knorr-Bremse zurückblicken.

Am 11. August 1897 in Berlin als Sohn des langjährigen Aufsichtsratsvorsitzenden der Knorr-Bremse AG, Justizrat Dr. Walther Waldschmidt geboren, begann Herbert Waldschmidt seinen beruflichen Werdegang bei dieser Gesellschaft. Den Hauptteil seiner Lebensarbeit aber widmete Herr Waldschmidt der Süddeutschen Bremsen AG, die 1920 durch Kauf der Aktienmehrheit in den Verband des Knorr-Bremse-Konzerns kam.

Im November 1922 übersiedelte er von Berlin nach München, das seine zweite Heimat werden sollte. Hier wurde er, nachdem er 1928 Procura erhalten hatte, 1934 Vorstandsmitglied. Seit

diesem Zeitpunkt leitet er die Geschicke der Südbremse; bis 1958 gemeinsam mit den Herren Direktoren Memmler und Holzhäuser, ab diesem Zeitpunkt jedoch allein. Nach 40jährigem Dienst kann Herr Waldschmidt stolz auf den beachtlichen Aufstieg „seiner Südbremse“ zurückblicken. Ehrenamtlich ist der Jubilar seit vielen Jahren als Vorstandsmitglied des Vereins Deutscher Maschinenbau-Anstalten, Landesgruppe Bayern sowie der Bezirksgruppe Oberbayern des Vereins der Bayerischen Metallindustrie tätig. Wir wünschen Herrn Dir. Waldschmidt auch für die kommenden Jahre Gesundheit und Erfolg!

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



GUSTAV KÖLPMANN
Schmelzofen-Arb., 5. 3. 61



WILHELM BORGGRÄFE
Stahlputzer 10. 3. 61



KARL KRATO
Kernmchr.-Meist., 10. 3. 61



GUSTAV KUNSTMANN
Transportarb., 18. 3. 61

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



KARL SPICKERMANN
Fräser, 24. 3. 61



WALTER FELDMANN
Versandmeister, 25. 3. 61



HEINZ DEGENER
Vorarbeiter, 20. 4. 61



KARL ILBERG
Dreher, 20. 4. 61

Motoren-Werke Mannheim AG



KARL KUCHELMEISTER
Bohrer, 11. 3. 61



MICHAEL HANF
Vorarbeiter, 14. 4. 61



ADOLF WEHE
Zimmermann, 17. 4. 61



KURT GÄNGER
Meister-Stellv., 20. 4. 61

Motoren-Werke Mannheim AG



HANS KÖRNER
techn. Angest., 20. 4. 61



ERWIN RÜGLER
techn. Angest., 20. 4. 61



KARL SCHNEIDER
Konstrukteur, 20. 4. 61



ADAM MARTIN
Schlosser, 24. 4. 61

Knorr-Bremse GmbH, München



JOHANN GOBLEIER
Monteur, 6. 4. 61



MAX JAHRSTORFER
Einkäufer, 1. 4. 61



MARKUS BERNHARD
Dreher, 6. 4. 61



JOS. WILMERDINGER
Fertigungspl., 6. 4. 61

Carl Hasse und Wrede GmbH, Berlin



KURT KIETZMANN
Dreher, 16. 1. 61



GÜNTER LEUSCHNER
Masch.-Schlosser, 24. 1. 61



WILLY MALEK
L. d. Arbts.-Vorbereitg., 1. 3. 61



HANS-GEORG GAEBEL
Masch.-Schlosser, 1. 4. 61

Im Werk Rudow der Gummiwerk Kühler GmbH, Berlin, erfolgte am 9. März 1961 aus bisher unerklärten Gründen eine Explosion, bei der einer der zuverlässigsten Mitarbeiter des Werkes Rudow ums Leben gekommen ist. Fritz Jeschke wurde am 16. März in Berlin beigesetzt. Die Explosion ereignete sich in einem Kreiselmischer für die Herstellung von Gummilösungen zur Tauchfertigung, der im Januar dieses Jahres in Betrieb genommen wurde. Trotz angestrengter Nachforschungen mehrerer aus Fachleuten bestehender Kommissionen konnte die Ursache dieses Unglücksfalles bisher nicht eindeutig festgestellt werden. Einige hundert Maschinen verwandten Typs wurden in den letzten Jahrzehnten in verschiedenen Fabriken zum gleichen Zweck in der Produktion eingesetzt, und auch im Werk Rudow arbeitete man mit diesen Kreiselmischern bereits während des Krieges mehrere Jahre, ohne daß bisher ähnliche tragische Unglücksfälle bekannt geworden sind. Fehler bei der Montage oder der Bedienung der Anlage liegen, wie nach den bisherigen Untersuchungen bestätigt wurde, nicht vor. Der Verunglückte war mit der Bedienung der Maschine bestens vertraut und seit Jahren ausschließlich mit der Herstellung von Gummi-Lösungen beschäftigt. Das Feuer, das unmittelbar nach der Explosion ausbrach, konnte durch das schnelle und tatkräftige Eingreifen der Betriebsangehörigen in wenigen Minuten gelöscht werden.

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter sämtlicher Konzernwerke

vom 22. bis 24. März in München

Die Leitung der Tagung lag in den Händen des Vorsitzenden des Dreierausschusses, des Kollegen Scherer.

Anwesend waren die Kollegen

Kurz und Unangst (Motoren-Werke Mannheim)
Scherer und Edenhofer (Südd. Bremsen AG, München)
Vohmann und Flottmann (KB-Volmarstein)
Eckert und Lobe (KB-München)
Borsdorf und Pollacek (Hasse & Wrede, Berlin)
Wald und Wächter (Kübler GmbH., Berlin)
Albrecht (KB-Berlin)

Stolzenburg (KB-München), in Sachen „Kinderheim“

zeitweilig: Herr Direktor Vielmetter.

Die vom Dreierausschuß aufgestellte Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

1. Soziale Fragen
2. Bericht des Herrn Dir. Vielmetter über die Lage des Konzerns
3. Stellungnahme zum Protokoll der Tagung in Berlin vom 12.–14. Oktober 1960
4. Bericht des Dreierausschusses über seine Tätigkeit
5. Bericht der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke
6. Betriebsratswahlen 1961
7. Verschiedenes.

Zum Punkt 1 „Soziale Fragen“, wurden Probleme betreffend Kinderheim, Verschickung erholungsbedürftiger Werksangehöriger und evtl. Einführung eines echten Urlaubsgeldes auf Konzernebene angeschnitten und diskutiert.

Kurz darauf traf Herr Dir. Vielmetter ein.

Nach der Begrüßung durch den Kollegen Scherer wurde Herr Vielmetter gebeten, zu uns über die Geschäftslage des Konzerns zu sprechen. – An Hand eines Lageberichtes in Zahlen hörten wir Erläuterungen über die Geschäftslage der zweiten Hälfte des Jahres 1960.

Es war erfreulich zu hören, daß die Auftragsbestände im gesamten Konzern außerordentlich gut und in dieser Hinsicht keine Sorgen für 1961 zu befürchten sind. Auch die Umsätze gegenüber 1959 sind bedeutend angestiegen.

Die Konzernbelegschaft ist durch den Erwerb eines zweiten Gummiwerks in Berlin-Rudow auf 7845 Mitarbeiter angewachsen.

Herr Vielmetter deutete an, daß man einen erstklassigen technischen Fachmann für den Vorstand des Mannheimer Werkes gewinnen konnte. – Die Nachteile der D-Mark-Aufwertung wirken sich gerade bei dem Mannheimer Werk nachteilig aus, und es werde Mühe und Anstrengungen kosten, um weiterhin konkurrenzfähig bleiben zu können.

Das Stahlwerk Volmarstein wird einen zweiten Elektroofen erhalten, wodurch die Produktion von Elektroguß weiterhin ansteigen wird.

Die Südbremse München hat nach wie vor mit Terminschwierigkeiten zu kämpfen, die sobald wohl nicht beseitigt werden können, da das Werk für dieses ganze Jahr in der Fertigung voll ausgelastet ist.

Bei der Knorr-Bremse GmbH. ist die Lage sehr zufriedenstellend. Die umfangreichen Investitionen der Bundesbahn wirken sich natürlich auch zugunsten der Knorr-Bremse aus. Die Bundesbahn hat bereits den Bedarf des ganzen Jahres bei uns in Auftrag gegeben. – Ebenso konnte über das Auslandsgeschäft und über den Sektor Kraftfahrzeugbremsen nur Positives berichtet werden.

Hasse & Wrede sowie das Gummiwerk Kübler konnten ihre Umsätze und Auftragsbestände steigern.

Kollege Scherer dankte Herrn Dir. Vielmetter für seinen ausführlichen Bericht und gab der Hoffnung Ausdruck, daß auch bei der nächsten Zusammenkunft im Herbst dieses Jahres wiederum so viel Erfreuliches zu hören sein möge! Nun folgten die weiteren Punkte der Tagesordnung, u. a. die Berichte der einzelnen Betriebsratsvorsitzenden, die übereinstimmend von einer guten Beschäftigungslage

sprachen und sich mit den Ausführungen von Herrn Vielmetter deckten.

Schließlich wurde noch auf die bevorstehenden Betriebsratswahlen hingewiesen und einige gewerkschaftliche Fragen diskutiert.

Unter dem Eindruck eines regen und wertvollen Gedankenaustausches konnte die Tagung beendet werden. – Die nächste Tagung findet vom 16.–20. Oktober 1961 in Volmarstein statt.

Am Mittwoch, den 22. März, um 11 Uhr vormittags, waren die Tagungsteilnehmer zu einer kurzen Aussprache von dem Oberbürgermeister der Stadt München, Herrn Dr. Hans-Jochen Vogel, ins Ratsstüberl eingeladen worden. Das Stadtoberhaupt begrüßte die Teilnehmer und hieß besonders die Gäste aus Berlin, Mannheim und Volmarstein herzlich willkommen.



Münchens Stadtoberhaupt Dr. Hans-Jochen Vogel bei der Begrüßung im Ratsstüberl

Dr. Vogel freute sich, unserem Wunsch entsprechen und uns die Möglichkeit einer Besichtigung der einzigartigen Anlage der Wasserversorgung Münchens geben zu können. Auf die schwierigen Verkehrsprobleme der Stadt München eingehend, prophezeite Herr Dr. Vogel, daß unsere Gäste bei der termingemäßen Tagung in zwei Jahren in München eine Großbaustelle am Bahnhofplatz vorfinden werden; sie wird die Verlegung der schienengebundenen Fahrzeuge unter die Erde an den verkehrsreichsten Punkten Münchens im ersten Bauabschnitt zeigen. Mit den besten Wünschen für einen guten Abschluß unserer Tagung verabschiedete sich der Oberbürgermeister von uns.

Unter der Führung von Herrn Oberwirtschaftsrat Henle besichtigten wir am Nachmittag die Anlagen der Wasserversorgung unserer Stadt, die ihren Bewohnern das billigste Wasser im Bundesgebiet liefert! Diese Anlage liegt im Quellgebiet der Mangfall zwischen Isar und Inn.

Das interessanteste Bauwerk und gleichzeitig das Schaulustobjekt der Münchner Wasserversorgung stellt der große Wasserspeicher bei Kreuzpullach dar. Er hat ein Fassungsvermögen von 100 000 cbm und wurde nach den Plänen des verstorbenen Baudirektors Henle erstellt. – Ein zweiter Speicherbehälter bei Deisenhofen ist diesem ersten mit einem Fassungsvermögen von 73 000 cbm angeschlossen.

Nach einem stärkenden Imbiß im Autobahn-Rasthaus Irschenberg ging die Fahrt über die Autobahn wieder heim nach München und dieser schöne, in bayerischer Winterlandschaft verbrachte Nachmittag zu Ende. – Die Besichtigung dieses interessanten Meisterwerks der Technik hinterließ bei uns allen einen großen Eindruck.

Mit dem Gedanken und der Hoffnung, durch diese Tagung bei gemeinsamer Arbeit für das Wohl der gesamten Werke und ihrer Beschäftigten etwas getan zu haben, kehrten die Kollegen an ihre Arbeitsstätten zurück.

Eckert, Schriftführer