

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse





Unser Titelbild

macht Sie bekannt mit der größten Baustelle Europas: An der Südküste Hollands, in der Nähe von Rotterdam, entsteht nicht nur der größte Hafen der Welt – man ist auch dabei, den „Delta-Plan“ zu verwirklichen. Lesen Sie bitte unsere „Fahrt zu Wundern Hollands“, an denen unsere MWM-Motoren einen erheblichen Anteil haben.

INHALT:

- 4 Die Trambahnlok von Prien nach Stock
- 6 Prof. Hans G. Schachtschabels Buch „Automation“
- 7 Umfangreiche Investitionen im Stahlwerk Volmarstein
- 8 Tagebuch einer Fahrt zu den Wundern Hollands
- 13 Lehrlinge unterwegs
- 14 Das Wandern ist der Bremser Lust – im Bayerischen Wald
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Zum 50. Heft: Ein Blumenstrauß von Leserwünschen

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

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

DRUCK:

Kasner & Callwey
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon 448307

Im August 1953 schrieben wir in Heft Nr. 2 über die Rheinfahrt einer Landratte unter dem blau-weißen MWM-Wimpel. Heute, in der 50. Nummer unserer Werkzeitschrift, berichten wir über Rotterdam, den Haupthafen der Rheinschiffahrt. Damals schrieben wir über ein einziges einfaches Frachtmotorschiff mit MWM-Motor und gaben uns zufrieden mit diesem kleinen journalistischen Happen. Jetzt, im zweitgrößten Hafen der Welt, hatten wir Mühe, den uns buchstäblich zuströmenden Stoff in Gestalt von Schnellbooten und Küstenschiffen, Fischereifahrzeugen und Kränen, Waljägern und Schleppbooten, Schwimmbaggern und Löffelbaggern – alle mit MWM-Motoren ausgerüstet – zu bewältigen! In den acht Jahren zwischen dem Erscheinen unseres ersten und fünfzigsten Heftes ist viel Wasser den Rhein von Mannheim nach Rotterdam hinuntergeflossen. Das Beispiel von MWM steht symbolisch für das gesamte Unternehmen...

In unserer Zeitschrift spiegelt sich diese Entwicklung wider; wir brauchen nur einmal den Stoß der 50 Hefte durchzublätern und uns einige Themen herausgreifen: wir berichteten über die Lastenschräglaufzüge im Tauernkraftwerk Kaprun, die Renault-Traktoren in Le Mans und ihre Arbeit bei der Reisernte im Rhone-Delta, die Lösch- und Rettungswagen der Münchner Feuerwehr, den Touropa-Ferienexpress und die Fahrt von Schnelltankwagen zur ungarischen Grenze, die flinken Hafenboote von Venedig, die moderne Trambahn von Zagreb, die Fendt-Dieselmotoren und ihren Einsatz bei der Hopfenerte in der Hallertau, die Zollkreuzer der Wasserschutzpolizei vom Bodensee, die Grubenbahn im 600 m tiefen Steinkohlenbergwerk von Kamp-Lintfort – und viele andere Fahrzeuge mit Knorr-Bremsen oder MWM-Diesel-Motoren...

Wir berichteten darüber, um unseren Lesern zu zeigen, was alles aus der Arbeit ihrer Hände und Köpfe wurde, wie, wo und wem die Produkte ihres Schaffens dienen, denn der Dreher und die Stenotypistin, der technische Zeichner und der Gießer, der Buchhalter und der Ingenieur sehen ja tagaus, tagein immer nur ihren eigenen Arbeitsplatz und ihre speziellen Aufgaben.

Nun gibt es natürlich Menschen, die sagen: woran wir arbeiten, ist uns ziemlich Wurst, Hauptsache, der Job ist nicht zu schweißtreibend und die Kohlen stimmen! Genauso sicher aber ist es, daß die meisten Menschen mehr von ihrer Arbeit erwarten. Sie wissen zwar, daß sie eines von tausend Rädchen sind, aber sie möchten doch nicht nur Rädchen im Leerlauf, sondern Rad, das antreibt, mit anderen zusammen etwas vorwärtstreibt, sein. Es gab beim alten Kommiß wohl nichts Schlimmeres als jene Beschäftigungen, mit denen lediglich die Zeit ausgefüllt und totgeschlagen wurde: Zum Beispiel eine Grube auszuheben und sie gleich darauf wieder zuzuschütten oder einen Sandberg von einer Ecke des Kasernenhofes in die andere zu karren und dann wieder an die erste Stelle zurück. Die Sinnlosigkeit solcher Arbeiten zerstört den Menschen schneller und sicherer, als Hunger und Durst es vermögen. Menschen müssen das Gefühl haben, an einer Sache, die größer ist als sie selbst, erfolgreich mitzuschaffen. Sie brauchen dieses Gefühl genauso notwendig zum Leben wie das tägliche Brot.

Wenn wir mit den 50 Heften unserer Zeitschrift – in denen wir zeigten, „wie alles sich zum Ganzen webt, eins in dem andern wirkt und lebt“ – ein wenig dazu beigetragen haben, dieses Gefühl zu stärken und zu festigen, dann war auch unsere eigene Arbeit nützlich und sinnvoll.

Den Unternehmen der Wirtschaft geht es im Wirtschaftsleben wie den Menschen im Menschenleben. Sie werden geboren, durchlaufen verschiedene Stufen der Entwicklung und altern eines Tages... Ein großes Unternehmen aber lebt das Leben vieler Menschen.

Es stirbt erst dann, wenn all die Quellen, aus denen es sich immer wieder stärkt und verjüngt, versiegt sind. Diese Quellen sind die Reife und Erfahrung der Männer an der Spitze; diese Quellen aber sind auch die Begeisterung und das Streben seiner jungen Männer.

Wenn in einem Unternehmen die Älteren mit den Jüngeren in einer Atmosphäre des Vertrauens und der gegenseitigen Achtung zusammenarbeiten, dann wird dieses Unternehmen lebendig bleiben und wachsen – aus der Kraft der vielen Leben, die sich unter seinem Zeichen zu gemeinsamer Arbeit gefunden haben.

Wir von den Werken der Knorr-Bremse möchten die neuen Herren vom Vorstand der Motoren-Werke Mannheim AG, sowie den neuen kaufmännischen Geschäftsführer unseres Stahlwerks Volmarstein recht herzlich begrüßen und ihnen Glück und Erfolg für ihre neuen Aufgaben wünschen. – Möge die Zusammenarbeit mit Kollegen und Konzernleitung eine gedeihliche sein und mögen sie sich die Achtung und Zuneigung ihrer Mitarbeiter erwerben!

Neue Herren im Vorstand der MWM



KARL KUX



WILHELM STARK



DR. KREMSE

Herr Dipl.-Kfm. **Carl Kux**, seit Mai 1959 kaufmännischer Direktor der Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein und unseren Lesern bekannt, übernahm auf Wunsch der Konzernleitung am 1. 7. 1961 die Stellung des kaufmännischen Vorstandsmitglieds der Motoren-Werke Mannheim AG.

Diese Position war neu zu besetzen, nachdem Herr Dir. Mann wegen Erreichung der Altersgrenze nach achtjähriger Vorstandszugehörigkeit ausschied.

Mit Wirkung vom 1.7.1961 ist Herr Ing. **Wilhelm Stark**, zum technischen Vorstandsmitglied der Motoren-Werke

Mannheim AG. berufen worden. Konzernleitung und Belegschaft werden es begrüßen, daß damit eine Persönlichkeit an die Spitze des Werkes getreten ist, die mit den Belangen einer großen Motorenfabrik und der Produktion von Dieselmotoren absolut vertraut ist.

Herr Stark, zuletzt Betriebsdirektor dreier Werke der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, konnte sich im Laufe einer langjährigen Praxis ein reiches und wohl fundiertes Wissen erwerben. Firmen mit so bekannten Namen wie Maybach, Bosch und Junkers zählen zu den Stationen seines beruflichen Werdeganges. Er lernte den Motorenbau

von Grund auf kennen, und Lehrlinge, Arbeiter, Meister und Ingenieure werden in ihm einen Vorgesetzten finden, der Verständnis für ihre Sorgen und Nöte hat, weil er sie aus eigenem Erleben heraus kennt.

Herr Dir. **Goertz**, der dem Aufsichtsrat der MWM angehört, hat gleichzeitig seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied niedergelegt, die er am 1. 1. 1961 vorübergehend aufgenommen hatte. – Herr Goertz trat wieder in den Aufsichtsrat zurück.

Zum neuen stellv. Vorstandsmitglied der Motoren-Werke Mannheim AG. wurde Herr **Dr. Kremser** bestellt.

Herr Dr. Kremser besuchte die Technische Hochschule in Graz und promovierte zum Dr.-Ing. Schon früh widmete er sein ganzes Interesse der Konstruktion von Dieselmotoren. Wie auch Herr Stark war Herr Dr. Kremser lange Jahre als Oberingenieur und Prokurist bei Klöckner-Humboldt-Deutz tätig. Nach Kriegsende kehrte er in seine österreichische Heimat zurück. Dort leitete er mit Erfolg ein eigenes Konstruktionsbüro, bis er einem Ruf von Hanomag, Hannover, folgte und die Stellung eines Direktors der Motorenentwicklung einnahm.

Herr Dr. Kremser hat in der einschlägigen Fachliteratur einen Namen: er verfaßte zwei Bücher über Verbrennungsmaschinen.

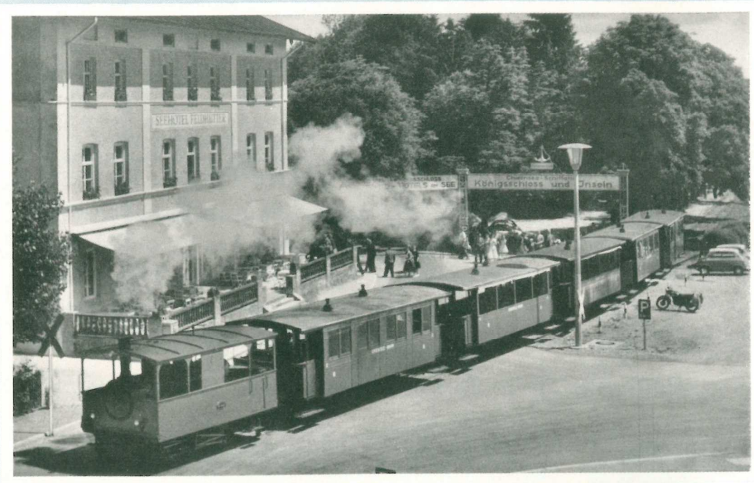
Die kaufmännische Leitung des Stahlwerks Volmarstein

übernahm am 1. 7. 1961 Herr **Dr. Erich Willmes**, nachdem Herr Dir. Carl Kux zum kfm. Vorstandsmitglied der MWM berufen wurde.

Herr Dr. Willmes, der an der Universität Köln das Studium der Wirtschaftswissenschaften absolvierte, war zunächst im Revisions- und Treuhandfach tätig. Später ging er zu den Reichswerken, wo er sich als langjähriger Leiter des Finanz- und Rechnungswesens von Hüttenwerken mit den kauf-

männischen Problemen der metallgewinnenden Industrie beschäftigte. Zuletzt oblag Herrn Dr. Willmes die kfm. Leitung von Unternehmen des Maschinenbaues und der Gießerei, und wir freuen uns, in ihm als neuen Direktor unseres Stahlwerks Volmarstein eine Persönlichkeit begrüßen zu dürfen, die nicht nur profunde kaufmännische Kenntnisse, sondern auch die Erfahrungen einer langjährigen Tätigkeit in ähnlichen Unternehmen mitbringt.





Die Trambahnlok von Prien nach Stock Kleine Reise in die Vergangenheit

Fast genau zwischen München und Salzburg liegt das „Bayerische Meer“, der 85 qkm große Chiemsee. Die Namen der idyllischen Dörfer am Rande der Alpen rund um den See werden bei vielen von unseren Lesern Erinnerungen an sonnige Urlaubstage wecken: Gstadt, Gollenshausen, Seebruck, Chieming – und natürlich Prien, die größte der Ortschaften an den Ufern des Chiemsees. Alle Urlauber werden sich an die Fraueninsel mit dem Kloster Seeon und seiner Spezialität, den Klosterlikör, erinnern, und allen wird das Prunkschloß Ludwig II., Herrenchiemsee, auf der Herreninsel unvergeßlich bleiben. Und doch haben alle jene, die niemals mit der kleinen Lokalbahn von Prien nach Stock, dem Hafendes Ortes, gefahren sind, eine Attraktion versäumt...

Dieser idyllischen Bahn (Spurweite 1000 mm) galt kürzlich das besondere Interesse unserer Knorr-Ingenieure: Herr Fessler, Besitzer der Bahn, erhielt eines Tages von höherer Stelle die Auflage, den Erfordernissen des modernen Verkehrs Rechnung zu tragen und den Einbau einer zeitgemäßen Eisenbahnbremse zu veranlassen, andernfalls man ihm die Lizenz für eine Personenbeförderung auf eben jener Privatbahn entziehen müßte... Herr Fessler war betroffen. Nicht nur von dem Gedanken an die bevorstehenden Kosten – die Chiemsee-Bahn war für den Inhaber der Chiemsee-Dampfschiffahrt schon von seither ein Hobby, das mehr Geld verschlang als es einbrachte – sondern noch mehr davon, daß er an seiner kleinen Bahn, die sein Vater im Jahre 1887 von „Krauß & Comp.“, München, bauen ließ und die bis dato unverändert und zuverlässig ihren Dienst getan hat, einen solchen Eingriff vornehmen lassen sollte. Aber was halfs? Die Zeiten änderten sich, und die Handhebelbremse, die vor fast 75 Jahren den Vorschriften vollauf Genüge getan hat, tut dies heute absolut nicht mehr!

So kam es, daß sich Ingenieure von Krauss-Maffei und der Knorr-Bremse zusammensetzten und nach langer Tüftlei

der Lokalbahn eine Knorr-Druckluftbremse mit einlösigem Ventilen verordneten. Meister Dettler wurde auf den Weg nach Prien geschickt, und nach kurzer Besprechung baute sein Kollege Reiter, Mitarbeiter von Herrn Fessler, die Bremse sach- und fachgerecht ein.

Bei der Abnahme durch Beamte der Bundesbahn nur wenig später zeigte das Zügli, was in ihm steckte, und was es dank der neuen Bremse nun auch zeigen durfte: während früher die Geschwindigkeit auf 15 km/Std. von den Behörden festgelegt worden war, ging es nun schon gleich hinter dem Bahnhof Prien mit 60 PS und erhöhter Geschwindigkeit in die Kurve, überkreuzte pfeifend und läutend die viel befahrene Seestraße und steigerte dann das Tempo auf der geraden Strecke auf 25 Stundenkilometer, daß dem Lokführer das Herz im Leibe lachte und die Bundesbahnbeamten in dem Erster-Klasse-Abteil auf den roten Samtpolstern unter den goldumrandeten Spiegeln nur so schaukelten! Natürlich hätten die hohen Herren die Notbremse ziehen können – aber sie vertrauten wohl dem Zugführer, der in den Sommermonaten täglich 20mal seine Lok mit den acht schmucken, zweiachsigen Wagen diese 2 km lange Strecke fahren läßt. Ein trauriges Gesicht an diesem Tage machte allein der Bremser; er, der seit Jahrzehnten im letzten Wagen mitgefahren und an der Handbremse seinen Dienst getan hat, wurde arbeitslos...

Die Festgesellschaft aber begab sich nach der rasanten Eisenbahnfahrt auf eines der 11 Schiffe der Chiemsee-Flottille, deren Besitzer Herr Fessler ist, um hinüberzufahren zum

Schloß Herrenchiemsee

Auf dieser größeren der beiden Inseln lebten fast ein Jahrtausend lang Benediktinermonche, bis der Grund und Boden im Jahre 1803 infolge der Säkularisation in private

Hände fiel und schließlich von dem beliebtesten aller Bayernkönige, Ludwig II., erworben wurde. Hier begann 1878 der Märchenkönig mit dem Bau seines driften phantastischen Schlosses. Im Gegensatz zu Linderhof und Neuschwanstein wurde es niemals ganz fertig; es blieb bis heute ein Schloßtorso.

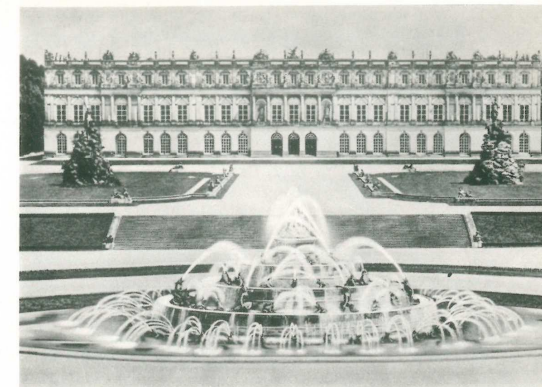
Das Schloß ist äußerlich ein bayerisches Versailles – ein glatter Abklatsch des französischen Vorbildes – bis auf die Flügelbauten, die zwar geplant, aber nie vollendet wurden. So blieb es auf den Mitteltrakt beschränkt. Dichte Waldhecken geben erst zuletzt den Blick auf das Prunkschloß frei, das von 300 Arbeitern erbaut wurde und trotz Tag- und Nachtschichten bei Fackelbeleuchtung oder im Mondlicht doch erst nach Jahren soweit fertig gestellt war. Hinter der 103 m langen Fassade mit ihren 23 Bogenfenstern erwarten den Besucher Prunk und Pomp in einem Ausmaß, wie es ihn in der Welt wohl nur einmal gibt! Unter den rund 20 Gemächern des Schlosses befinden sich die kostbarsten, die der phantastische und weltfremde Bayernkönig je geschaffen hat: das Schlafzimmer und der große Spiegelsaal. Hier hat die Verschwendung geradezu unerhörte Ausmaße angenommen; aller Luxus, alle Pracht, strotzendes Gold, wohin das Auge schaut, und die reichste Stickerie an Möbeln und Vorhängen stürzen auf den Betrachter ein. In Ludwigs Schlafzimmer hat besonders die Stickerie Triumphe gefeiert: allein an dem Prunkbett hat eine berühmte Stickerin mit ihren 20 Gehilfinnen 7 volle Jahre gearbeitet!



Die Frauen-Insel im Chiemsee

Noch weit übertroffen an Raumausmaß und Häufung der Effekte wird das Schlafzimmer von dem großen Spiegelsaal. Man stelle sich einen 100 m langen Saal vor, an dessen einer Seite 17 hohe Bogenfenster den Blick auf Park, See und Alpenketten freigeben, und an der gegenüberliegenden Seite ebensoviele Spiegel, die das Licht auffangen und es reflektieren... Ein ungeheures Blitzen und Gefunkeln ist in diesem Saal, das noch durch die 2188 Wachskerzen in den prunkvollen Kronleuchtern gesteigert werden kann! Die unbezähmbare Verschwendung Ludwig II. fand hier ihre Krönung. Aber alle Pracht, aller Pomp waren allein für ihn selbst geschaffen, denn fast niemals sah Herrenchiemsee Gäste des Königs. Ja, zumeist stand es leer und vergessen, denn sogar Ludwig bewohnte es überhaupt nur alljährlich zehn Tage im September! Hier schritt er einsam durch die Räume und flüchtete sich nach wenigen Tagen auf seine anderen Schlösser und Besitzungen.

Seiner unsteten Lebensweise entsprach es auch, daß er – gerade unterwegs und auf dem Wege von einem Jagdhaus zum anderen – seinen Kabinettschef und den Hof-



Prunkschloß Herrenchiemsee

sekretär zum Vortrag auf einer grünen Waldwiese am Fuße eines Berges empfing. Einige Male wickelten sich zur Sommerzeit die Staatsgeschäfte vor dem Forsthaus in Altach am Walchensee ab. Die zeitgenössische Literatur berichtet darüber:

„Der Förster hatte Haus und Flur von unten bis oben scheuern lassen, Stühle und Tische in eine Wiese gestellt, eine rote Wolldecke darüber gedeckt mit einem riesigen Blumenstrauß darauf, seine Dachshunde in die Hundehütte verbannt, und ehrerbietig wartete dann der Förster der Dinge, die nun kommen sollten. Da sprengte der König mit seinem Pferd- und Wagentross daher. Eisenhart, der Kabinettschef, erschien mit seinem Portefeuille, und der Vortrag fand im Freien statt. Die Szenerie war eigentümlich. Im Hintergrund der Wiese lagerten die Reitknechte. Der König setzte sich, die schottische Mütze auf dem Kopfe, im Reisekostüm, an den Tisch; rückwärts von ihm, stramm aufrecht zwei Lakaien; vor ihm stand sein Kabinettschef im schwarzen Frack, den Claquehut unter dem Arm und berichtete mit lauter Stimme über die von den verschiedenen Ministerien eingesandten Anträge und Vorschläge; dann und wann mischte sich das Tönen einer Kuhglocke darein oder das Gekläffe der über ihre Haft erbosten Hunde. Nachdem der König die letzte Entscheidung getroffen und die Unterschriften gefertigt hatte, verabschiedete er leutselig seinen Sekretär, gab ein Zeichen, und wie durch eine Zauberformel verschwand die ganze Gesellschaft. Stumm blieb der Förster noch geraume Zeit vor seinem Hause stehen. Hatte er geträumt, oder war es Wirklichkeit gewesen?“

Das zunehmende Einsamkeitsbedürfnis Ludwig II. konnte als Anzeichen einer geistigen Erkrankung genommen werden. Immer schneller wechselten seine Launen und seine Freundschaften. Die Überzeugung von der „Heiligkeit der Majestät“ (Ludwig vertraute sich Zeit seines Lebens keinem Arzt an, er war grundsätzlich abgeneigt, irgendeinen chirurgischen Eingriff an sich vornehmen zu lassen – nicht einmal dem Zahnarzt gestattete er die kleinste Operation!) nahm Formen an, die mit dem Romantiker von einst nichts mehr gemeinsam hatte... sein Geist verwirrte sich mehr und mehr. Nach 22 Regierungsjahren schließlich, im Alter von 40 Jahren, beschloß das Kabinett, seinen König zu entmündigen und die Regierungsgeschäfte seinem Onkel, Prinz Luitpold, zu übertragen.

Am 9. Juni 1886 traf eine Kommission auf Schloß Neuschwanstein ein, wohin sich der Kranke zurückgezogen hatte, und brachte ihn am 12. Juni nach Schloß Berg am Starnbergersee in ärztliche Obhut. Niemand konnte ahnen, daß sich schon einen Tag später das Schicksal Ludwigs erfüllen sollte. Am 13. Juni 1886 meldete ein Extra-Blatt der „Neuen freien Volks-Zeitung“: „König Ludwig II. ist tot!“ Und darunter:

„War schon die Trauer im ganzen Lande eine große, als man mit Gewißheit die Kunde erfuhr, daß unser lieber König an schwerer Geisteskrankheit leide und ihm deshalb die Regentschaft abgenommen werden müsse, so wirkte es wie ein Blitzschlag auf jedes Bayernherz, als man Montag Früh an allen Straßenecken der Residenzstadt ein großes Plakat angeschlagen fand.“

Nachdem Seine Majestät der König seit der Ankunft in Schloß Berg den ärztlichen Ratsschlägen ruhige Folge geleistet hatten, machten Allerhöchstdieselben gestern Abends 6¼ Uhr in Begleitung des Obermedicinalrathes Dr. von Gudden einen Spaziergang in den Park, von dem Allerhöchstdieselben und Dr. von Gudden längere Zeit nicht zurückgekehrt sind. Nach Durchsichtung des Parkes und des Seufers wurden Seine Majestät mit dem Obermedicinalrath Dr. von Gudden im See gefunden. — Seine Majestät gaben gleichwie Dr. von Gudden anfangs noch schwache Lebenszeichen. Die von Dr. Müller vorgenommenen Wiederbelebungsversuche waren jedoch vergeblich. Um 12 Uhr Nachts wurde der Tod Seiner Majestät konstatiert. Gleiches war bei Dr. von Gudden der Fall.

Königliche Polizeidirektion.“

Die genauen Umstände, die zum Tode Ludwigs II. führten, konnten niemals geklärt werden — für das Volk aber blieb er noch lange Zeit der schöne, einsame, rätselhafte König.



„Automation in Wirtschaft und Gesellschaft“, erschienen in der Reihe „Rowohlt's deutsche Enzyklopädie“, von Prof. Hans G. Schachtschabel, Mitglied des Aufsichtsrates der MWM. 174 S. DM 2,20.

Die in Rowohlt's deutscher Enzyklopädie erscheinenden Bücher stellen sich die Aufgabe, auf den verschiedensten Gebieten der Wissenschaft dem interessierten Leser durch einen autorisierten Vertreter einen dem neuesten Stand entsprechenden Überblick über dieses Wissensgebiet zu geben. So auch der Band Nr. 124 „Automation in Wirtschaft und Gesellschaft“.

Herr Prof. Schachtschabel weist darauf hin, daß die Automation eine aktuelle Erscheinung und unabwendbar ist, mit deren Bedeutung in Wirtschaft und Gesellschaft man sich ernsthaft

auseinandersetzen muß. Erfreulich, daß der Verfasser schon im Vorwort darauf hinweist, daß die zum Teil spektakulären Publikationen wie „Die Roboter sind unter uns“, „Der Aufstand der Maschinen“, „Die menschenlose Fabrik“ usw. für eine sachliche Betrachtung wenig bzw. gar keinen Wert besitzen.

Herr Prof. Schachtschabel zerlegt den umfangreichen und komplizierten Stoff in drei große Abschnitte, und zwar: das Wesen der Automation, die wirtschaftliche Problematik der Automation, und die soziale Problematik der Automation. Es sollte dabei der Versuch unternommen werden — und man kann mit Recht sagen, daß dies auch voll gelungen ist — einen Überblick über die Automation in ihrer Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft zu erarbeiten. Entscheidend war dem Verfasser dabei, die Automation in ihrem Wesen als das herauszustellen, was sie primär ist, nämlich ein technisches Verfahren, das jedoch naturgemäß in seiner praktischen Anwendung und Verwirklichung in mehrfacher und unterschiedlicher Weise im wirtschaftlichen und sozialen Leben gehandhabt wird.

Bei der Darstellung des Wesens der Automation hat der Verfasser bewußt die „Kybernetik“ (die Lehre von der Regelung oder Steuerung) in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen gestellt. Die Anfänge dieser Lehre wurden erst in unserem Jahrhundert durch den Mathematiker Norbert Wiener erarbeitet und in letzter Zeit von vielen Wissenschaftlern fortgeführt und weiterentwickelt. Von diesen Gedankengängen ausgehend wird die Automation in der vorliegenden Schrift als „eine prinzipiell neuartige und eigenständige Erscheinung auf dem Gebiet der Technik, der Wirtschaft und der Gesellschaft“ bezeichnet. Die Entwicklung der modernen Automation zeigt zusammengefaßt drei Stufen auf:

- a) die Konstruktion von Fertigungsstraßen durch den Einbau von Transfervorrichtungen
- b) die Anwendung der automatischen Regelung, Steuerung und Kontrolle von ganzen Produktionsabläufen
- c) die elektronische Datenverarbeitung in der Verwaltung.

Im zweiten Teil des vorliegenden Buches wird hervorgehoben, daß die technische Seite der Automation heute prinzipiell als gelöst betrachtet werden kann; ihre Anwendung in der Wirtschaft jedoch noch mancherlei organisatorische,

finanzielle und soziale Probleme aufwirft. Viele Kreise erwarten bei einer allgemeinen Verbreitung der Automation keine ernsthaften Störungen, andere dagegen warnen vor den unübersehbaren Folgen.

Herr Prof. Schachtschabel bringt viele interessante Beispiele über die bisher bekannten Anwendungsbereiche, u. a. in der industriellen Produktion, im Handel und in der Verwaltung. Er untersucht im weiteren Verlauf seiner Darstellung die Bedeutung der Automation für die Wirtschaft; ein der Praxis entnommenes Beispiel zeigt besonders, daß bei der Automation nicht nur an das Produkt zu denken ist, sondern vor allem auch an den Absatz, den Markt und die Preise. Hier findet auch der interessierte Leser Antwort auf die Fragen, die die Automation im Zusammenhang mit dem zukünftigen Bevölkerungszuwachs und dem industriellen Aufbau in den Entwicklungsländern aufwirft.

Im dritten Teil schließlich untersucht der Verfasser die Problematik der Automation im sozialen Bereich. Hier steht im Mittelpunkt die bange Frage: „Wird die Automation eine trostlose Musterwelt bloßer, materieller Substanz mit allen entsprechenden Folgen hervorrufen, oder wird sie in der Weise der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung dienen, indem sie den Menschen emanzipiert und ihm Raum und Zeit gibt für die Pflege und Förderung ethischer und kultureller Werte?“ Gefahr und Chance sind also gleichermaßen gegeben (der Mensch kann und muß sich entscheiden). Selbstverständlich werden auch die Probleme behandelt, die sich durch Einsparung der menschlichen Arbeitskraft infolge automatisierter Arbeitsabläufe ergeben.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß es Herrn Prof. Schachtschabel gelungen ist, durch sorgfältige und systematische Darstellung den großen Fragenkomplex, der sich hinter dem Begriff „Automation“ verbirgt, aufzuhellen und dem Leser näherzubringen. Jeder im Leben stehende Mensch muß sich früher oder später mit diesen Problemen auseinandersetzen. Die vorliegende Schrift wird ihm dabei sehr gute Dienste erweisen.

Darüber hinaus zeigen die zahlreichen Literaturangaben dem Wissendurstigen noch weitere Möglichkeiten zur Weiterbildung auf dem Gebiet der „Automation in Wirtschaft und Gesellschaft“. G. Wacke, München

Umfangreiche Investitionen im Stahlwerk Volmarstein

Im April dieses Jahres berichtete Herr Ing. Rolf Weber aus Volmarstein über die betrieblichen Veränderungen, die dort vor sich gingen und prophezeite, daß Anfang Juli mit der Inbetriebnahme des zweiten 6-to-Lichtbogenofens die Besemerei stillgelegt werden würde; die Stahlerzeugung erfolge sodann ausschließlich durch Elektro-Ofen... Nun, Herr Weber hatte nicht zuviel versprochen, und seine Informationen waren zutreffend: die Besemerei ist tot — es lebe der Elektro-Stahl!

Seit dem 3. Juli ist die jetzt vollständig eingerichtete neue Schmelzhalle erfüllt von dem tiefen Brummen der beiden 6-to-Ofen. Herr Weber schreibt uns dazu: „In drei Schichten, von 4 Uhr früh bis 22 Uhr abends, wird in der Schmelzhalle gearbeitet, denn schließlich hat man den beiden Ofen ein Leistungssoll von arbeitstäglich 12 Chargen auferlegt... Die Abstiche — ein Bild, das jeden Besucher stark beeindruckt — bringen jedesmal fast hektische Betriebsamkeit in den Arbeitsablauf, und den Männern, die ihn überwachen, gehen die vielfältigsten Fragen durch den Kopf:

Sind die Stopfenpfannen für den Abguß bereit?

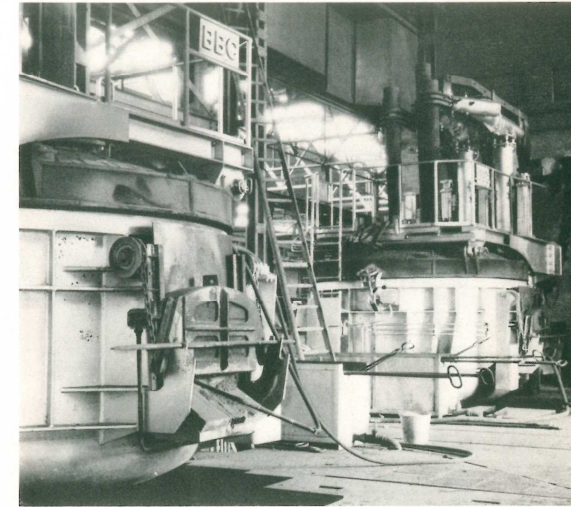
Ist die Analyse richtig eingestellt?

Wo überall muß diese Qualität vergossen werden?

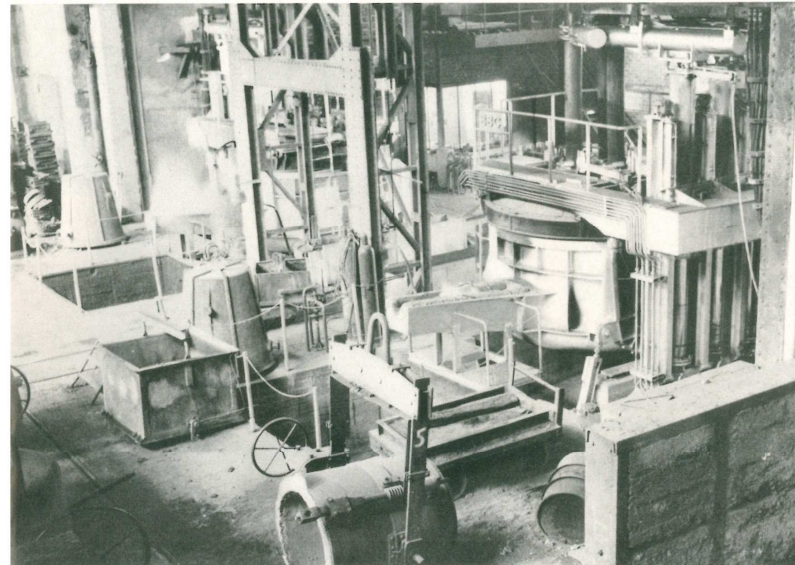
Ist die Abstichtemperatur erreicht?

Hält der Pfannenverschluß die manchmal erforderlichen 120 Öffnungen aus?

Geht die täglich wechselnde, durch das Stückgewicht bedingte Formkapazität mit dem Stahlangebot konform?



Volmarsteins Stahlerzeugung erfolgt seit zwei Monaten nur noch durch Elektro-Ofen



Nun, die ersten Tage verliefen zufriedenstellend, wenn man die kleinen Störungen als das ansieht, was sie für den Gießler sind: das Salz in der Suppe der täglichen Arbeit. Doch damit nicht genug. Es ist auch noch über die

Aufstellung eines 4-to-Induktionsofens

zu berichten. Die ständige Nachfrage auf dem Sektor Sphäroguß machte schließlich noch in der Graugießerei eine größere Investition erforderlich: Mitte nächsten

Jahres wird ein dritter Elektro-Ofen in Betrieb gehen — und zwar ein Induktionsofen. Er wird das Stahlwerk Volmarstein in die Lage versetzen, die gestiegenen Qualitätsforderungen in der Erzeugung des Werkstoffes Sphäroguß voll zu erfüllen.

Im Gegensatz zu den Lichtbogenöfen für Stahl wird hier der Einsatz über Spulen induktiv erwärmt und geschmolzen. Dieser Ofentyp gestattet so eine unseren Erfordernissen angepaßte Abnahme.“

...und KNORR ist wieder mit dabei!

Unter dieser Schlagzeile wollen wir laufend von technischen Pioniertaten berichten, zu deren Gelingen auch Erzeugnisse aus den Werken der Knorr-Bremse beitragen. Besonders möchten wir dabei jene Leistungen würdigen, die das Zusammenwachsen der europäischen Länder zu einem großen Ganzen beschleunigen helfen. Knorr dient dem Verkehr zu Wasser und zu Lande – deshalb ist die Arbeit von Knorr auch eine Mitarbeit am Bau des Europas von Morgen, dessen Länder durch den Verkehr enger miteinander verbunden und verflochten werden sollen.

Tagebuch einer Fahrt zu den Wundern Hollands



Amsterdam, den 22. Mai.

Es nieselt. Der typische niederträchtige niederländische Regen durchnässt einen langsam bis auf die Haut. Nur schnell unters schützende Dach!

In dem Puppen-Hotel hinter der Börse liegt eine Katze auf dem Tisch. Genauso wie im vorigen Jahr. Und die Wirtsleute sitzen bei einem kopje koffie. Auch genau wie im vorigen Jahr. In Amsterdam steht die Zeit still. Eine gemütliche Stadt – man muß sie lieben wie eine alte gute Großmutter. Eine Stadt voll der guten alten Wunder Hollands. A wie alt und Amsterdam ... Und wie die alten Niederländer im Rijksmuseum. Die „Nachtwache“ von Rembrandt in einem Saal ganz für sich! Darauf einen alten Genever. Wasserklar, gleich dem Meer, aus dem dieses Land kommt. Tut gut nach dem kühlen Regentag. Und gleich darauf noch einen Advocaat. Gleich einem Eierkremppudding. Muß ihn mit dem Löffel essen. Schlagsahne drauf? Nein danke – die schlanke Linie ... Jetzt bin ich in Form fürs Abendessen. Natürlich indonesisch. Also auf ins Tai-Ton in der Vijzelstraat.

A wie ausgebreitete Reistafel. Über 30 Nöpfchen, eine Puppenmahlzeit, serviert von Märchenprinzen aus Insulinde. Alles sehr delikat, aber höllisch scharf. Vom Soja-Salat bis zur gebackenen Banane. Man verbrennt sich den Mund. Die Märchenprinzen lächeln holdselig und bringen, aha, das gute Amstelbier. Die Niederländer sind wackere Biertrinker. Ihre Nachbarn, die Belgier, sind ja auch der Welt Bierkonsumenten Nr. 1. Wahrscheinlich macht der Anblick des Meeres durstiger als der des Gebirges ...



Die Prinzen mit dem Ebenholzhaar, den Rehaugen und der mondgelbgefönten Haut bringen jetzt Alkmaar-Käse zum Dessert. Der Käsemarkt dort gehört auch zu den alten Wundern Hollands. Genauso wie die Tulpenfelder zwischen Leiden und Haarlem, die Windmühlen von Kinderdijk, das Porzellan von Delft, die Blumenschau vom Keukenhof, der schier endlose weiße Sandstrand der langen Küste mit den Perlen Scheveningen und Zandvoort und last not least das traditionelle holländische Frühstück mit Schinken, Käse, Wurst, Eiern, Honig und Marmelade.

Ja, man ißt gern gut und reichlich hier. Ein wunderbares Land – bis auf die Betten. Die sind mitunter zu niedlich. Passen wahrscheinlich sonst nicht in die Puppenstuben vom Hotel. Und die Wände sind hier fast so dünn wie in japanischen Häusern. Man hört die lieben Kleinen von nebenan. Drei Kinder hat die holländische Durchschnittsfamilie. Kinderreichtum ist auch ein altes Wunder Hollands. Aber ein zweischneidiges, denn Holland ist der am dichtesten besiedelte Staat Europas. Täglich 400 Geburten! Das wird selbst den Holländern langsam unheimlich. Die höchste Geburtenziffer der Welt und die niedrigste Sterblichkeitsziffer ... Kein Wunder bei der guten salzhaltigen Seeluft, die ständig übers Land weht. Liegt drei Meter unterm Meeresspiegel. Ein gesundes Land, man hört's am Kreischen der Kinder. So kreischen nur kerngesunde. – Was die hier nicht alles für ihre Kinder tun! Sogar in der Toilette gibts extra niedrige Thronchen für die kleinen Niederländer. In der Garderobe extra niedrige Haken für die Mäntelchen. Und was die Kinder in den Lokalen betrifft ...!



Der Müntzturm in Amsterdam

Mich bombardierte solch ein kleiner Rubens mit Zuckerstücken. Die Eltern amüsierten sich köstlich. Als er mich dann mit Worcestersauce beträufelte, tippte ich ihm auf die Patschhand. Um ein Haar hätte man mich gelyncht. Kinder sind hierzulande Könige. Genau wie die Radfahrer. Die genießen hier Narrenfreiheit. Man hüte sich in Holland vor einer Beschädigung von Deichen, Kindern und Radfahrern. Da hört die bekannte Gemütlichkeit nämlich auf.

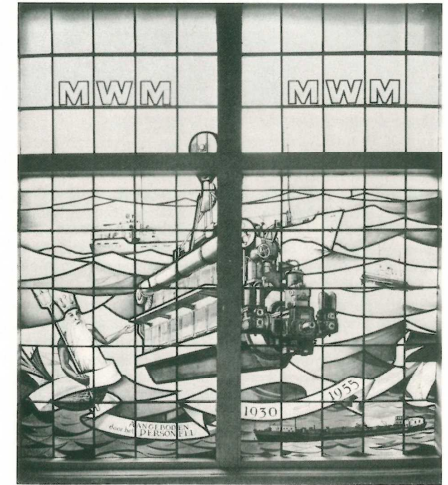


Der älteste Kanal in der Altstadt von Amsterdam

Aber ansonsten ist es ganz wundervoll gemütlich. Durch mein offenes Fenster dringt die Musik einiger großer Amsterdamer Drehorgeln. „Die Welt ist schön, Mylord.“ Und alle Viertelstündchen tönt vom Turm der Kirche das Glockenspiel silberhell dazwischen. Nicht nur einige kurze Takte lang, sondern gleich immer ganze Choralstrophen. Schlaf? Nicht daran zu denken! Aber ansonsten ist es ganz wundervoll im alten Amsterdam.

Rotterdam, den 23. Mai.

Der Ernst des Lebens beginnt wieder. Stattete der Firma Gosau, MWM Alleenverkoop voor Nederland, Antrittsbesuch ab. Ein Steinwurf weit vom Hafen, Van Vollenhovenstraat 21. Einfaches Haus aus roten Ziegeln mit puppigem weißem Erkerchen. Verglichen mit manchen Büropalästen daheim sehr schlicht. Aber was für Umsätze hinter der einfachen Fassade! Die Gosau-Leute verkaufen die meisten MWM-Diesel in Europa. Klar, vom Meer umgeben, lange Küste, unzählige Kanäle, den Rhein und die Maas und dann noch das Ruhrgebiet im Rücken ... MWM-Rotterdam



Glasfenster im Geschäftshaus der Firma Gosau (Rotterdam)

sitzt goldrichtig. Mitten im Herzen der Handels- und Schiffbauerschaft, am Tor zur weiten Welt. Das unauffällige Haus, in dem sich viel tut, ist auch wieder typisch niederländisch. Mehr sein als scheinen. Wie das ganze tüchtige kleine Volk. Klein, aber oho. Indonesien verloren und trotzdem Wirtschaftswunder. Ganz aus eigener Kraft und ohne Dollars. Respekt!

Denkmal „Die zerstörte Stadt“



Herr Evenhuis von MWM-Gosau zeigt uns Rotterdam. Führt uns zuerst vor das Denkmal „Die zerstörte Stadt“. Völlig richtig. Davor muß jeder stehen, der das Wunder von Rotterdam begreifen will. Vor dem zerfetzten Menschen, der die Arme in den Himmel streckt, die Bomben abwehrt oder die Fallschirmspringer. Alt-Rotterdam wurde ausradiert. Nach Warschau die zweite Station auf dem Weg zum totalen Krieg. Nicht vergessen! schreit das Denkmal ... Daneben die Wolkenkratzer der neuen City. Wie Phönix aus der Asche.



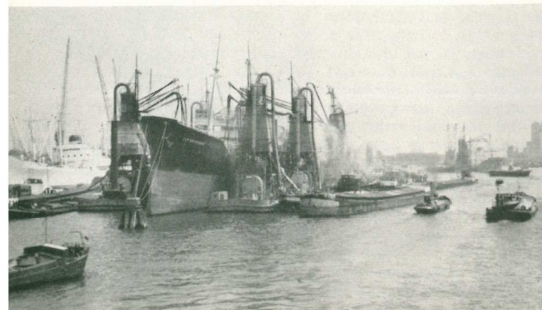
Lijnbaan – das moderne Einkaufszentrum – nur für Fußgänger

Wir streifen kurz durchs Zentrum. Lijnbaan – wohl das interessanteste Shopping-Viertel Europas. Alles überdacht, dort kann man trockenen Fußes dem Schaufensterbummel frönen. Oder konditorisch gehen, denn überall gibt es Lokale. Paradies der Damen von Zola auf modern. Das große Warenhaus ganz ohne Fenster heißt Bijenkorf. Alles unter einem Dach. Es brummt und summt von Menschen wie in einem Bienenkorb.

Dann absolvieren wir die traditionelle Hafenrundfahrt. Dauer 1½ Stunden. Kein Wunder, denn Rotterdam ist nach New York der größte Hafen. Durch den 30 km langen Nieuwen Waterweg mit dem Meer verbunden. Für den enormen Kohlen- und Erzumschlag steht im Waalhaven das größte gebaute Hafenbecken der Erde zur Verfügung. Außerdem größter europäischer Mineralölhafen. Die Ölanlagen sind durch eine Pipeline direkt mit dem Ruhrgebiet verbunden. Außerdem größter kontinentaler Getreidehafen. Und dann natürlich der Haupthafen der Rheinschiffahrt. Wird jährlich von mehr als 200.000 Rhein- und Binnenschiffen angelaufen. Tauschen im Hafen dann ihre Ladung mit über 23.000 Seeschiffen aus ...

Schiffe über Schiffe gleiten vorüber. Viele sind mit MWM-Motoren ausgerüstet. Herr Evenhuis erkennt seine Kinder sofort wieder. „Sehen Sie doch!“ er wird ganz aufgeregt. Eine Attraktion! Das erste Schiff, das in diesem Frühjahr mit Hering einläuft – der „Heringskönig“ M. S. „KW 73“ – natürlich ausgerüstet mit einem MWM-Motor RH 335 SU. Klar, daß er damit das Rennen um den ersten Hering machte! Schon seit zwei Jahren stellen Schiffe mit MWM-Motoren den Heringskönig. Beim nächsten Heringsessen also nicht MWM vergessen, liebe Leute! Ja, gut und zuverlässig, ein königlicher Schiffsmotor. Herr Evenhuis reibt sich die Hände, als sei er gerade Heringskönig geworden. Und schnell ... Die Rotterdammer Polizei hat Schnellboote im Bau. Werden mit MWM-Motoren vom Typ TRHS 518 A ausgerüstet.

Rotterdam, der zweitgrößte Hafen der Welt



Vor uns liegt ein Ungetüm von einem Schiff. Eine schwimmende Fabrik, „Willem Barendsz“, der große Wal-Fänger. Fährt jedes Jahr für sechs Monate ins Südpolargebiet. Wird von flinken Jägern begleitet. Auch diese Boote natürlich mit MWM-Motoren. Ob kleine Fische oder große, ob Heringsfischer oder Waljäger, bei MWM-Gosau beißen alle an!

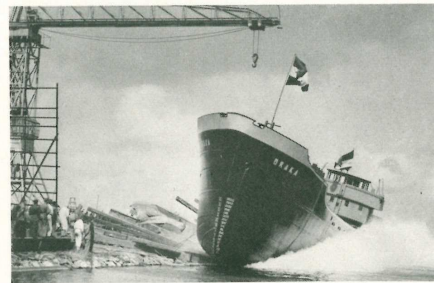
Und nicht nur Heringskönige, sogar ganz echte Majestäten! Zum Beispiel der Prinz Tungi von Tonga, irgendwo in der Nähe der Fidji-Inseln beheimatet, ließ das Staatsschiff der Königin-Mutter mit MWM-Motoren von Gosau ausrüsten. Ein Monteur mußte für drei Jahre nach Tonga. Sachen gibt es, Sachen ...



Die „Pieter Winsemius“ mit MWM-Motoren im Hafen von Rotterdam Links der Euromast

MWM-Motoren haben auch die „Barbara Meentzen“...

... und die „Draka“, die hier gerade vom Stapel läuft

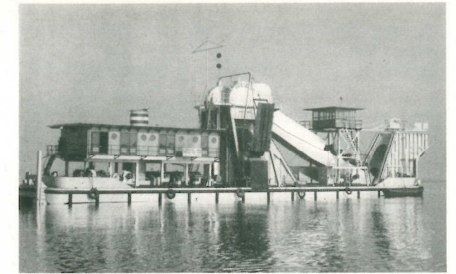


Wir gleiten mit unserem Schiff an der Einfahrt vom Maas-tunnel vorüber. Viele Unterwassertunnels sind noch geplant, da Brücken die Schifffahrt behindern. Nicht weit vom Tunnel steht der schlanke Euromast, 100 m hoch, das neue Wahrzeichen von Rotterdam. Die Aussichtskanzel sieht aus wie die Kommandobrücke eines Schiffes. Der Lift ist der schnellsten einer. Oben ist ein Restaurant. Aber Herr Evenhuis winkt ab. „Für Touristen – ich habe was Typischeres.“ Wir landen im „Atlantic“. Aha – nur männliches Publikum. Wo Geschäftsleute essen, dort laß dich ruhig nieder. Die essen gut, weil auf Spesen. Hier ist das Allerheiligste der Schiffsmakler. Mit weißen Servietten vor der umfangreichen Brust speisen sie die dicke holländische Zigarren ins Gesicht. Frauen, die sich in dieses Paradies kauender und rauchender Männer verirren, werden mißbilligend angesehen. Man läßt sich nicht gern bei der Arbeit stören.

Europoort – Tor Europas

Am Nachmittag stößt Herr Keizer von MWM-Gosau zu uns. Auf gehts per Wagen zum Europoort-Gelände. Dort entsteht der größte Hafen der Welt. Liegt an der Spitze der Insel Rozenburg, südlich von Hoek van Holland, 20 km westlich von Rotterdam. Wozu der neue Wunderhafen? Der alte Hafen platzt bereits aus allen Nähten. Europas Wirtschaft und Industrie sind mächtig gewachsen. Sie schlucken Öl und nochmals Öl und fressen Erz und nochmals Erz. Durch den Neuen Wasserweg können aber nur Schiffe bis 47.000 t Nutzlast laufen. Das reicht nicht für die großen Pötte, die Tankerriesen und Erztransporter. Den bisherigen Wasserweg vertiefen? Will man nicht. Der Wasserlauf bis Rotterdam würde total versalzen. Außerdem fehlt im alten Hafengebiet der Platz für die großen neuen Ölraffinerien, Tankanlagen, Erz- und Kohlelager. Und auch für das projektierte Hüttenwerk und die Stahlfabrik. Man möchte möglichst alles an einem Ort zusammen haben und einiges auch gleich dort verarbeiten. Das Erz sofort von dem Frachter in den Hochofen. Spart viel Zeit und Geld. Praktische, nüchtern denkende Leute, diese Niederländer! Die routiniertesten Hafenbauer der Welt. Ob in Afrika, Ostasien oder Amerika – die Holländer bauen Häfen. Gelernt ist gelernt. Wenn sie diesen erst fertig haben, dann können Schiffe mit 15 Meter Tiefgang und 100.000 t Nutzlast hier anlegen und Ladung lösen. Ohne Schleusen, in direkter offener Verbindung mit der Nordsee. Rotterdam liegt dann am Meer.

Wir fahren durch ein nahezu wüstes Gebiet. Aufschüttungen von grau-schwarzem Schlamm. Dünen von gelbem Sand. Keine Menschensee weit und breit. Am Wasserweg die großen Radartürme, die die Schiffe leiten. Die dicken schwarzen Rohre der Ölpipeline kriechen gleich Schlangen über die Erde. Erde aus dem Wasser. Irgendwo tuckert ein Schwimmbagger, frißt sich in den Boden durch den



Holländische Spezialbagger mit MWM-Motoren haben in der Welt einen guten Namen und arbeiten an vielen Plätzen der Erde

Sand ins Gestein, saugt alles in Röhren und speit es meter- oder kilometerweit entfernt wieder aus. Schafft künstliche Inseln. Auch Schwimmbagger mit MWM-Motoren arbeiten hier. Zum Beispiel die „Port Harcourt“. Leider können wir sie nicht besichtigen, ist schon wieder auf dem Weg nach Nigeria. Holländische Spezialbagger sind überall begehrt, am Suez- wie auch am Panamakanal.

Auf der Rückfahrt vorbei am Botlek- und Pernis-Gebiet, dem Reich von Shell, Caltex, Esso, BP. Auf überschlanken eleganten hohen Schornsteinen tanzen rote Flämmchen im Sommerwind. Unten am Boden ihre plumpen Brüder, die silbernen Tankzylinder. Zu mächtigen Rudeln zusammengeballt hocken sie dort. Satt und selbstbewußt, als wenn sie um die Kostbarkeit des Stoffes in ihren Bäuchen wußten. Des Stoffes, der die Maschinen antreibt und die Räder rollen läßt – überall auf der Welt.

Hellevoetsluis, 24. Mai, Delta-Plan

Heute besichtigen wir das jüngste und größte Wunder, das sich gegenwärtig in den Niederlanden vollzieht. Man nennt es kurz und bündig „Delta-Plan“. Nach dem Ort der Handlung, dem Delta von Rhein und Maas. Doch zuvor ein Blick zurück: Die Niederlande sind zum großen Teil Schöpfung aus zweiter Hand, aus Menschenhand. Gott schuf die Welt, die Niederlande aber der Mensch. Er entriß sie dem Meer. Nicht unbedingt gern und freiwillig, sondern der Not gehorchend. Da das Land weit unter dem Meeresspiegel liegt, ist es ständig in Gefahr, überflutet zu werden. (Das Privathaus von Herrn Gosau in Rotterdam liegt 16–18 m tief unter dem Meeresspiegel. Der absolut tiefste Punkt Hollands!) Dünen und Deiche in einer Gesamtlänge von insgesamt 1800 km müssen das Land schützen, vor dem Meer und vor den Flüssen. Einen großen Fortschritt bedeutet die Trockenlegung der Zuidersee. Von dort kam die Flut oft über Utrecht hinaus und überschwemmte das Land. Heute scheidet ein 32 km langer und 90 m breiter befahrbarer Deich die Zuidersee vom Meer ab. Das bedeutet nicht nur Schutz, sondern auch Neuland. Man hofft auf 220.000 Hektar ... Doch nun zur Südküste.

Die vielen Buchten dort bieten dem Wasser eine ideale Angriffsfläche. Bei Flut preßt das Meer sein Wasser in das Rhein- und Maas-Delta und überschwemmt das Land bis Dordrecht. Herr Evenhuis, der dort wohnt, watete schon oft im Wasser. Aber nicht nur das. Das Salzwasser vernichtete die mühsam angelegten Kulturen im weiten Umkreis. Für Jahrzehnte konnte dort nichts mehr gedeihen. Aber nicht nur das. Der Rhein ist das einzige große Trinkwasserreservoir der Niederlande. Dies wird ständig vom Meerwasser bedroht. Aber noch viel schlimmer: 1421 und 1953 brachen an der Südküste die Deiche. Die großen Inseln wurden überflutet. Tausende ertranken, -zigtausende retteten nur das nackte Leben. Die letzte Katastrophe ereignete sich am 1. Februar 1953. Bereits am 21. 2. setzte die Regierung die Delta-Kommission ein. Die Holländer gingen sofort von der Verteidigung zum Angriff über.



Wohin das Auge schaut: Sand und Wasser, Bagger und Rohre



– noch ist Europoort nichts als ein riesiger Bauplatz



Durch den Delta-Plan wird die Küstenlinie im Süden um 700 km verkürzt. Durch mächtige Dämme werden – wie das Titelblatt zeigt – die Inseln miteinander verbunden und die vier breiten Meeresarme von der Nordsee abgetrennt. Gewissermaßen amputiert. Eine gigantische Operation von Riesenarmen. Sie wird 25 Jahre dauern und für das kleine Holland ein Aderlaß von Milliarden Gulden bedeuten. Aber sie ist lebensnotwendig, damit der Körper, das feste Land, unversehr erhalten bleibt. Die großen Chirurgen sind seit 1955 am Werk... Wir fahren mit dem keizerlichen Wagen zuerst nach Hellevoetsluis. Immer auf oder neben den Deichen entlang. Immer also dicht am Wasser. Verlieren nie die Tuchfühlung mit ihm. Können uns vorstellen, wie hier eine Sturmflut wirken mußte... Die Häuser hinter den Deichen tragen fast allesamt Risse. Große Stahlklammern halten sie zusammen. Andenken an die letzte Überschwemmung. Die Bauern auf den Dächern, das Vieh ertrunken im Wasser, oder alle miteinander ertrunken, denn die Flutwelle kam in Minuten. Jetzt scheint die Sonne, und alles

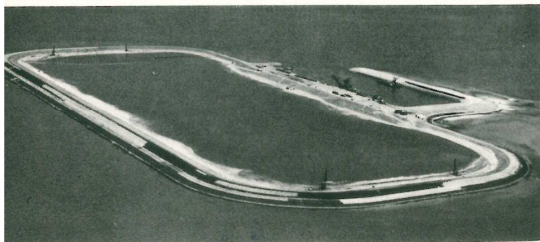
sieht gut und friedlich aus. Aber die Natur ist weder gut noch böse, sie ist jenseits davon, eben Natur. In Hellevoetsluis besichtigen wir im Pavillon des Delta-Werks Fotos, Modelle und Skizzen über das Werk. Mit uns Schulklassen. Man führt sie hierher, damit sie das Werk sehen, das ihnen und ihren Kindern Sicherheit bringt. Nach 20 Minuten Fahrzeit setzte uns das Schiff im Haringvliet ab. Eine künstliche Insel mitten im Meer. Aufgeschüttet von gewaltigen Baggern. Auch hierbei waren Schleppboote, Schwimmbagger, Löffelbagger und Kräne mit MWM dabei! Wir wandern auf dem Ringwall ein Stück um die Insel. In ihrer Mitte befindet sich eine riesige Baugrube. 15–17 m tief unter dem Meeresspiegel. Rund 2000 Pumpen arbeiten Tag und Nacht. Würden sie streiken, müßte die Grube ersaufen. Jetzt wachsen dort schon die Betonwände einer mächtigen Schleuse empor. Als Abzug für das Eis und das Hochwasser, das Rhein und Maas ins Haringvliet preßt. Das Land, auf dem wir jetzt stehen, wird wieder verschwinden. Es dient nur kurz als Ausgangsposition zum Schleusenbau. Ist die fertig, wird links und rechts von ihr



Die einzelnen Phasen der Baugrube ...



Bauarbeiten am Zandkreekdamm



... mit den zukünftigen Schleusen im Haringvliet



der große Abschlußdamm aufgeschüttet. Das soll bis 1968 geschehen.

Wir verlassen die künstliche Insel wieder. Selbst, wenn wir es wollten, hier könnten wir nie wieder stehen. Diese Erde wird ja bald wieder ins Meer zurückgeworfen. Komisches Gefühl. Die Schulkinder machen einen tollen Lärm. Tanzen und singen. Natürlich begreifen sie nicht, was hier vor sich geht. Eigentlich schade, aber man begreift ja in der Schule noch nichts. Kann noch nichts begreifen. Kann die Worte des alten Faust, die man hundertmal liest, noch nicht verstehen. Jammerschade, denn vom Sinn dieser Worte ist das große Menschenwerk an Hollands Küste ganz durchdrungen:

Wie das Geklirr der Spaten mich ergötzt!
Es ist die Menge, die mir frönet,
Die Erde mit sich selbst versöhnet,
Den Wellen ihre Grenze setzt,
Das Meer mit strengem Band umzieht.
Da rase draußen Flut bis auf zum Rand!
Und wie sie nascht, gewaltsam einzuschließen,
Gemeindrang eilt, die Lücke zu verschließen.
Ja! diesem Sinne bin ich ganz ergeben,
Das ist der Weisheit letzter Schluß:
Nur der verdient sich Freiheit wie das Leben,
Der täglich sie erobern muß!



Rot ist die Kant'
grün ist das Land
weiß ist der Strand
das sind die Farben von Helgoland!

Die alljährlich stattfindenden Lehrlingsfahrten der Knorr-Bremse Volmarstein zeichnen sich stets durch sorgsame Auswahl der Reiseziele und hervorragende Organisation aus, und so waren unsere Jungens und Mädchen sehr gespannt, wohin die Reise vom 14.–16. 6. gehen sollte... Das diesjährige Ziel – die Insel Helgoland – war für alle Teilnehmer Neuland. Diese rote Felseninsel, die dem Festland 50 km vorgelagert ist und seit 1890 zu Deutschland gehört, schon früher als Seebad viel besucht wurde, am Ende des Krieges durch Bomben schwer zerstört und seit 1952 wieder aufgebaut wurde, hinterließ bei unseren jungen Touristen einen unvergesslichen Eindruck. Ebenso eindrucksvoll aber war auch schon die Schiffsreise dorthin mit

der „Bremerhaven“ – wir respektieren den Wunsch der jungen und alten Seefahrer, die über den Verlauf der Überfahrt den Mantel des Schweigens gebreitet haben möchten. (Aus ästhetischen Gründen können wir leider hier keine Dokumentaraufnahme bringen.) Nach über dreistündiger Fahrt wurde Helgoland gegen 12 Uhr erreicht, und auf einem Spaziergang rund um die 1/2 qkm große Insel konnten die an viel Staub gewöhnten Westfalen ihre Lungen tüchtig voll Ozon pumpen. Manch einer hätte gern eine Tüte voll Wind mit nach Hause genommen! Am Kolombuskai in Bremerhaven endete gegen 20 Uhr die Reise gen Norden. Hier hatten unsere Lehrlinge das Glück, eines der größten Passagierschiffe der Welt, die „United States“, bewundern zu können. Die Rückfahrt am 16. 6. fand ihren Abschluß im Hagener Stadtwaldrestaurant „Kursbrink“ mit Musik, Gesang, Tanz und den von jüngeren Jahrgängen einstudierten Vorträgen. Einhellige Meinung: es war die schönste Lehrlingsfahrt, die je unternommen wurde!

R. Weber, Volmarstein

Ein alter Brauch im Konzern:

Lehrlinge besichtigen die Schwesterwerke

Das eben erwähnte Lokal „Kursbrink“ in Hagen-Haspe ist auch den Mannheimer Lehrlingen wohl bekannt; bereits zweimal konnten wir hier unsere jungen Freunde von MWM begrüßen – oder richtiger gesagt: verabschieden. Ziel der „Mannemer“ war ja die wegen ihrer herrlichen



Tropfsteingebilde bekannte „Dechenhöhle“, und die Knorr-Bremse Volmarstein möchte mit der Veröffentlichung des Erinnerungsfotos noch einmal die schönen Stunden mit ihren Gästen wachrufen. Im übrigen: wir sind auch für einen dritten Besuch gerüstet.



Das Wandern ist der Bremser Lust — im Bayerischen Wald!

Schon oft berichteten wir von Eging, dem Urlaubsort der Südbremser im Bayerischen Wald. Und dies mit gutem Grund: Eging, dieses saubere gepflegte Dörfchen, 14 km nördlich von Vilshofen, mit seinen rund 3000 Seelen ist im Laufe von sieben Jahren bei vielen SB-Kollegen zu einem Begriff für erholsame Stille und ländliche Abgeschiedenheit geworden. Seit 1954 nämlich ermöglicht es die Direktion der Süddeutschen Bremen AG, jeweils acht Betriebsangehörigen mit ihren Ehefrauen, in den Sommermonaten dort einen Gratis-Urlaub zu verbringen.

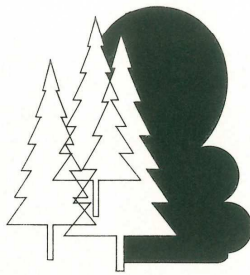
Hauptquartier unserer Urlauber ist die freundliche Pension Wagner, und das Ehepaar Wagner nebst Minna, Fini, Maria und Ottilie haben es sich zur Aufgabe gemacht, ihre Gäste aufs Beste zu bekehren und zu verwöhnen — womit die Beliebtheit Eging's bei unseren Bremsenbauern genügend erklärt wäre ...

Eging — das sind Felder, Wiesen und Wälder. Das sind schöne Wanderwege unter schattigen alten Bäumen und einsame Ruhebänke mit herrlichen Ausblicken. Viele Ausflüge bietet die nähere Umgebung: Besichtigung des Steinbruchs mit Besuch der Waldschänke, einen Waldspaziergang zum „Einzendobel“ in einem einsamen Waldtal mit Forellenschloß und, etwas weiter entfernt, die drei Burgen Für-

stenstein, Engelsburg und Saldenburg. Sodann eine Fahrt zum Arber, zum Brotjackelriegel, nach Passau, Vilshofen und Deggendorf mit den Klöstern Metten und Niederaltaich. Ehrfurchtsvoll steht man hier vor Gräbern bayerischer Herzöge, die vor rund 1000 Jahren gelebt haben.

Als Besonderheit gilt eine kombinierte Bus-Schiffsreise von Eging nach Linz. Die Donaufahrt ist sehr reizvoll, und interessant ist die Jochenstein-Staustufe mit 12 m Schleusenwasserstand. In Linz selbst erwartete uns in einem Bus am Landungssteg ein Fremdenführer zur Stadtrundfahrt. Auf dem Pöstlingsberg, von dem man einen wunderschönen Blick auf Stadt und Donau hat, muß man unbedingt die Märchengrotte besichtigen, und ebenso ist der Besuch des Doms und der Martinsklause empfehlenswert. Wenn nach 14 Tagen der Erholung der Abschiedsabend naht und man sich nach einer „langen Nacht“ mit Unterhaltung und Tanz zur Heimreise rüstet, möchte man den Wunsch aussprechen, daß noch recht vielen Kolleginnen und Kollegen solch ein schöner Urlaub vergönnt sein möge. Dem Betriebsrat gebührt Dank für die individuelle Zusammenstellung der Reisegruppe und besonders unserer Direktion für diese soziale Leistung, die von allen anerkannt und gewürdigt wird. H. Rothmund, München

Der Bayerische Wald —
urwüchsig, einsam und romantisch



Von Eging aus ...



... führen viele schöne Wanderwege ...



... zu interessanten Zielen (Steinbruch).



UNSERE JUBILARE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



FRITZ RAMBAU
Former 19. 7. 61



WILHELM RISSPETER
Former 21. 7. 61



FRITZ HOWAHR
Vorarbeiter 10. 8. 61

Knorr-Bremse GmbH, München



KURT ANDRECK
Meister 24. 8. 61



ALFRED JAKOB
Vorarbeiter 6. 7. 61



JAKOB DEMBROWSKI
techn. Angest. 10. 7. 61

Motoren-Werke Mannheim AG

40 DIENSTJAHRE

Südd. Bremsen AG,
München



JOSEF SCHNITZLER
Lagerhalter 1. 7. 61

Knorr-Bremse GmbH,
Volmarstein



WILHELM KNOOP
Modelltschler 15. 8. 61



OTTO KARCHER
kfz. Angest. 11. 7. 61



WILHELM SCHNURR
Vorarbeiter 28. 7. 61



KURT PAUL
techn. Angest. 24. 8. 61

Motoren-Werke Mannheim AG



MAX WOLF
Normen-Ing. 1. 7. 61



ADOLF GRÄF
Einsteller 23. 7. 61



WALTER VOGEL
Leit. d. Einstellbüros 19. 8. 61

Südd. Bremsen AG, München

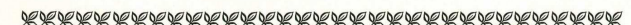


Sein 65. Lebensjahr vollendete am 31. August 1961 das langjährige Vorstandsmitglied der Motoren-Werke Mannheim AG.

HERR GEORG MANN

dem wir zu diesem Tage unsere besten Wünsche aussprechen möchten. Herr Mann, der nun mit der Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand tritt, entstammt einer alteingesessenen Berliner Fabrikantenfamilie. Im väterlichen Unternehmen eignete er sich das technisch-praktische Rüstzeug für seine Lehr- und Wanderjahre an, die ihn schon früh an kaufmännische Führungsaufgaben heranbrachten. Schon bald erwarb er sich die Fähigkeit, selbständige Entscheidungen aus dem Abwägen

aller betriebs- und marktpraktischen Gegebenheiten zu treffen und nicht zuletzt überall die Persönlichkeitswerte zu entfalten, die für die zwischenmenschlichen Beziehungen in der Wirtschaft oft wesentlich und ausschlaggebend sind. Der Jubilar hat seit 1953 die Position des kaufmännischen Vorstandsmitglieds bei den MWM inne, nachdem er in den Jahrzehnten zuvor Vorstandsmitglied der Chemiewerke Hamburg AG in Frankfurt — einer Tochtergesellschaft der damaligen IG-Farben-Industrie AG — war. In der langen Dauer dieses reich erfüllten Berufslebens sind die Kräfte der Toleranz, des menschlichen Ausgleichs, verbunden mit den dadurch bestimmten Gaben des Verhandlungsgeschicks, im weitesten Vertriebsraum der Mannheimer Dieselmotoren lebendig geblieben. JHB



ZUM 50. HEFT



Ein bunter Blumenstrauß von Leserwünschen

Liebe Frau Renate! Schon oft wurde im Kollegenkreis die Frage diskutiert, ob nicht wenigstens eine kleine Seite in unserer Werkzeitschrift der „Frau im Betrieb“ reserviert sein sollte. Auf dieser Seite könnten dann alle jene Probleme behandelt werden, die uns tagsüber so sehr beschäftigen. Beispielsweise die Garderobe der weiblichen Angestellten! Ist es unpassend, ein Nerzcape (imitiert) an kühlen Herbsttagen im Büro (Nordseite) zu tragen? Halten Sie den Blusen-ausschnitt wichtig bei der Reglung von Gehaltsfragen? Soll Chanel Nr. 5 nur zur Weihnachtsfeier angelegt werden? Marilyn Monroe trägt nur Pullover, die ihr zwei Nummern zu klein sind – hätte dies in unserem Falle einen günstigen Einfluß auf das Betriebsklima? Fräulein T. er-



scheint an Hochsommertagen stets mit nacktem Bein, versilberten Fußnägeln und einem goldenen Kettchen um den linken Knöchel –, ich finde das anstößig. Was meinen Sie? Es gäbe wirklich unzählige Probleme, die einer umfassenden Erörterung auf Betriebsebene bedürften ...

... Sinn und Zweck der Werkzeitschrift ist es doch wohl unter anderem auch, die zwischenmenschlichen Beziehungen im Betrieb zu fördern und die Belegschaftsangehörigen einander näherzubringen. Wir schlagen deshalb eine regelmäßige Rubrik vor unter dem Titel „Wer mit wem?“. Hier endlich könnte man den Lesern in Wort und Bild die jungen Paare aus unserer weitverzweigten Knorr-Familie offiziell vorstellen.



Sie täten damit diesen jungen Leuten einen großen Dienst: die schwere Bürde der Geheimhaltung ihrer Beziehungen wäre von ihnen genommen, und sie dürften endlich in aller Öffentlichkeit Aug' in Auge ihre Kantinensuppe löffeln und Hand in Hand die Sonne auf der Hofbank genießen!



... Schon seit Jahren berichte ich meiner Gattin am häuslichen Abendbrotstisch begeistert von den köstlichen Suppen, die wir mittags in der Kantine auslöpfeln dürfen. Wir beide – ja, unser ganzer Bekanntenkreis – würde nun zu gerne die genauen Rezepte dieser leckeren Vorspeisen erfahren. Ich bitte Sie des-



halb heute herzlich: Versuchen Sie, den Kantine-Köchen in den einzelnen Werken ihr ängstlich-gehütetes Geheimnis zu entreißen, damit meine Kollegen und ich auch während des arbeitsfreien Wochenendes am heimlichen Herd in den Genuss der delikaten Mehlsuppen kommen!

Werte Kollegin, bei Durchsicht der letzten Werkzeitschriften fällt mir auf, daß die Abbildungen unserer verehrten Arbeitsjubilare, zumeist auf Seite 15, wirklich untragbar sind. Es sollte doch möglich sein, die Fotos durch Retuschen oder sonstige technische Neuerungen so zu verändern, daß sie dem landläufigen Schönheitsideal wenigstens annähernd entsprechen. Kollegen mit Stirnglatze beispielsweise ist doch sicher leicht zu



helfen – schließlich können sie ja nichts dafür, daß sie im Laufe ihrer langen Dienstzeit so viele Haare lassen mußten. Das gleiche gilt auch für Krähenfüße und schläfrigen Gesichtsausdruck ...



Sehr geehrte Schriftleitung! Als ständiger Leser unserer Werkzeitschrift möchte ich Sie auf eine Unterlassungssünde aufmerksam machen: für unsere lieben Kleinen ist so gar nichts dabei! Ich trete deshalb heute mit dem Vorschlag an Sie heran, doch regelmäßig sogenannte „Comic strips“ zu bringen, die lehrreich und erzieherisch zugleich wirken sollten.



Unser Fritzchen zum Beispiel (11 Jahre) hat die letzten drei Klassen der Volksschule mit Erfolg absolviert, und wir würden ihn gern Direktor lernen lassen. Zu diesem Zweck wären besagte „Comic strips“, etwa 5–8 Bilder, die den Büroalltag eines Vorstandsmitglieds demonstrieren, sehr lehrreich ...