

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

53 FEBRUAR 1962

B 7357 F KOSTENLOSE ABGABE
AN BETRIEBSENGEHÖRIGE



H. v. Bortlen



MWM



53

FEBRUAR 1962

UNSER TITELBLIND

zeigt Innsbruck. Die abgebildeten Gebäude sind: oben die Hofburg; darunter v. l. n. r. Goldenes Dachl, Helblinghaus, Annasäule, Hofkirche, Altes Landhaus; darunter Universität, Triumphfontäne; darunter Basilika Wilten, Stift Wilten, Schloß Abrams.

INHALT:

- 4 Stärkstes Schubboot auf dem Rhein mit MWM-Diesel
- 5 ...und KNORR ist wieder mit dabei!
- 9 Hundertjähriges Sorgenkind Verkehr
- 11 Die menschlichen Kontakte
Festliche Ereignisse am Jahresende
- 16 Unsere Jubilare.

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 & Callwey
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon 44807



Vor Monaten las ich in einer seriösen Tageszeitung einen Artikel mit der Überschrift „Das Nasobem hat doch gelebt!“ Nanu, dachte ich, nanu — das Nasobem ist doch ein Phantasieprodukt des Dichters Morgenstern: „Auf seinen Nasen schreitet einher das Nasobem, von seinem Kind begleitet. Es steht noch nicht im Brehm. Es steht noch nicht im Meyer, und auch im Brockhaus nicht. Es trat aus meiner Leier zum erstenmal ans Licht ...“

Indessen, es handelte sich um die Besprechung eines wissenschaftlichen Werkes: „Bau und Leben der Rhinogradentia.“ Als dessen Herausgeber zeichnete der Heidelberger Zoologe Prof. Gerolf Steiner. Kurz und rund: Auf den Hi-Lay-Inseln in der Südsee wurde ein bis dato völlig unbekanntes Säugetier entdeckt. Ein spitzmausähnliches Tierchen, das auf seiner beweglichen Nase saß bzw. ging. Auch Vielnasige gab es, die auf ihren vielen Nasen spazierten. Und dann welche, die mit ihren Nasen, die sie nach Art von Posaunen verkürzten oder verlängerten, eine laute Balzmusik vollführten. Ein gefangenes Exemplar sollte nach der Dressur Bauchsche Orgelfugen fast fehlerfrei wiedergeben haben. — An dieser Stelle angekommen vergewisserte ich mich über den Verfasser des Werkes. Wieder ein echter Professor namens Dr. Harald Stümpke. Die Sache mit dem Nasobem hatte also Hand und Fuß! Stümpke, der Entdecker des Nasobems, war leider mitsamt seiner Insel und den Nasenläufern bzw. -sängern anlässlich einer Atomexplosion im Pazifik durch eine Flutwelle umgekommen. Hätte ich von der erfolgreichen Entwicklung eines Eisenbahnzuges ohne Dampf, ohne Elektrizität und ohne Bremsen gelesen, ich wäre nicht erstaunt gewesen. Dinge gibt es, dachte ich, Dinge ...

Monate später fand ich im „Spiegel“ eine Enthüllung über den „Schneuzenden Schniefing“. Die ganze Sache stellte sich nun als ein wohlgeleitender Professoren-Ulk heraus. Der Zoologe Steiner hatte die Geschichte frei erfunden, als hochwissenschaftliche Veröffentlichung herausgegeben, und viele Professoren und Redakteure waren tatsächlich darauf reingefallen. Sogar in der Ostzone schrieb ein Blättchen: „Die abenteuerlich-seltene Tierwelt der Hi-Lay-Inseln wäre erhalten geblieben, wenn es uns, den friedliebenden Kräften, bereits gelungen wäre, die allgemeine Abrüstung und das Verbot der Herstellung und Erprobung von Kernwaffen durchzusetzen.“

Weshalb ich das Morgenstern-Steinersche-Nasentierchen den Lesern unserer Zeitschrift auf der Nase herumtanzen lasse, hat seinen Grund. Ich finde es umwerfend komisch, daß ein ehrsam deutscher Professor soviel Humor entwickelt. Paßt dieser Spaß nicht direkt in unsere Faschingszeit? Ja, ist er eigentlich nicht viel köstlicher als das ganze, keineswegs mehr sonderlich witzige — weil von Geschäftsleuten künstlich erzeugte und am Leben erhaltene — Narrentreiben in Köln, München und anderswo? Ein ernsthafter deutscher Professor nimmt sich selbst und sein Spezialgebiet auf die Schippe! Der Mann hat wirklichen Humor, wie jener Schuster Voigt, der als Hauptmann von Köpenick das Rathaus besetzte und den Bürgermeister verhaftete, und dem alle gehorsam folgten, nur weil er eine Uniform und Achselstücke trug. — Der Nasenläufer-Professor aus Heidelberg schlägt manchen ausländischen Humoristen um viele Nasenlängen. Wie wär's, wenn wir alle von diesem Humor ab und zu eine Prise nehmen würden? Auch im Betrieb kann manche wichtige Angelegenheit ein angenehmeres Gesicht bekommen, wenn man sich und seine Autorität nicht ganz so tierisch ernst nimmt. Echte Würde und Autorität strahlt wie ein hoher Orden — aber sie hängt weder am Halse noch draußen an der Brust, sondern sie strahlt von innen heraus.

Lachen und lächeln, sagt Morgenstern, der eine Vater des Nasobems, sind Tor und Pforte, durch die viel Gutes in den Menschen hineinhuschen kann. In diesem Sinne rege ich an, die obige Zeichnung zu vergrößern und allerorts über Schreibfischen und Drehbänken gut sichtbar anzubringen. Die Prämie für diesen betrieblichen Verbesserungsvorschlag will ich gern der Werksbibliothek übergeben, damit sie das Buch vom „Bau und Leben der Rhinogradentia“ erwerbe.

Ihre Schriftleitung



Aufsichtsrats-Mitglieder unserer Konzernwerke

Knorr-Bremse K.G.
Fritz Gröning, Vorsitz
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Reinhard Burkhardt
Dr. Helmut Petri
Herbert Waldschmidt

Knorr-Bremse GmbH.
Fritz Gröning, Vorsitz
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Dr. Otto Waldschmidt
Carl Vohmann
Wilhelm Enge

Motoren-Werke Mannheim AG.
Philipp Frank, Vorsitz
Joachim Vielmetter, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Helmut Goerz
Prof. Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich
Herbert Waldschmidt
Fritz Kurz
Heinz Unangst
Prof. Dr. H. G. Schachtschabel

Süddeutsche Bremsen AG.
Heinz Osterwind, Vorsitz
Joachim Vielmetter, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer

Dr. H. G. Bäder († 16. 6. 1961)
Helmut Goerz
Dr. Otto Waldschmidt
Eduard Scherer
Ferdinand Edenhofer
Fritz Kempter
Hasse & Wrede GmbH.
Joachim Vielmetter, Vorsitz
Friedrich Hansel
Prof. Dr. Leibrock

MWM Motoren Diesel S/A, Sao Paulo
Francis Spencer Hampshire
Dr. Hans Otto Schultz
Dr. Philipp Wieland

Direktoren, Prokuristen und Handlungsbevollmächtigte unserer Konzernwerke

Knorr-Bremse K.G., München und Berlin

Komplementär:
Joachim Vielmetter, München
Generalbevollmächtigter:
Helmut Goerz, München

Prokuristen:
Friedrich Hansel, Berlin
Paul Stanowsky, Mannheim
Hans Weinmann, München
Handlungsbevollmächtigte:
Carl Albrecht, Berlin
Peter Dohrmann, Berlin
Erich Schloßbauer, München

Direktoren:
Dietrich von Guske, Bonn
Prof. Dr. Fr. Otto Leibrock, Berlin

Knorr-Bremse GmbH., München und Volmarstein

Geschäftsführer:
Dr. Joachim Vielmetter, München
Dir. Reinhard Burkhardt, München
Dir. William F. Hardy, München
Dir. Herbert Waldschmidt, München
Abteilungs-Direktoren:
Dir. Dieter von Bandemer, München
Dir. Artur Hofeditz, Volmarstein
Dir. Friedrich Hansel, Berlin
Dir. Dr. Ernst Möller, München
Dir. Otto Neuhaus, München
Dir. Dr. Erich Willmes, Volmarstein

Prokuristen:
Dr. Alexander Bodey, München
Eugen Gruber, München
Walter Hauer, München
Heinz Lischke, München
Erich Müller, Volmarstein
Carl Neumann, Volmarstein
Hans Reßmann, Volmarstein
Joachim Schultz-Neumann, München
Albert Suedß, München
Alexander Uebel, München
Hans Weinmann, München
Max Zimmermann, München

Handlungsbevollmächtigte:
Wilhelm Bruhn, München
Kurt Eiwing, München
Hans Jessen, München

Alfons Esterhammer, München
Ludwig Kosenbach, München
Erich Kroll, München
Gerhard Kubath, München
Erich Schloßbauer, München
Dr. Herbert Schneider, München
Paul Stanowsky, Mannheim
Elfriede Weiß, München
Erich Zotzmann, Berlin

Motoren-Werke Mannheim AG.

Vorstandsmitglieder:
Dir. Carl Kux
Dir. Wilhelm Stark
Dir. Dr. Hans Kremer (stellv.)

Abteilungsleiter:
Dr. Joseph Bischof
Dir. Dr. Willi F. Johr
Dir. Bernhard Kutschbach
Dir. Herbert Oesterheld
Dir. Paul Roegler
Dir. Otto Wiederhold

Prokuristen:
Otto Hirsch
Dr. Kurt Willner
Carl Würth

Handlungsbevollmächtigte:

Willy Aspenleiter
Alfred Asser
Walter Beck
Friedrich Belzer
J. Heinrich Bergmann
Heinrich Dittmann
Franz Gerber
Fritz Glowinski
Wilhelm Hochgürtel
Kurt Iwen
Hans Linnenkohl
Hans Loos
Rudolf May
Anton Pflieger
Georg Schneider
Paul Stanowsky
Karlheinz Thamm

Süddeutsche Bremsen AG., München

Vorstandsmitglieder:
Dir. Herbert Waldschmidt
Dir. Reinhard Burkhardt
Dir. William F. Hardy

Abteilungs-Direktoren:
Dir. Walter Hinkel
Dir. Josef Oberpriller
Prokuristen:
Dr. Rudolf Hängner
Hermann Mettig
Johann Reiser
Walter Schade
Hans-Martin Scharlach

Handlungsbevollmächtigte:

Max Amann
Hans Amend
Oskar Englhard
Augustin Höhler
Max Höring
Max Jahrsdörfer
Marianne Leiner
Kurt Mohr
Willy Müllerlein
Josef Schinner
Karl Schüler
Josef Wallner

Carl Hasse & Wrede GmbH., Berlin

Geschäftsführer:
Dir. Kurt Rohde
Dir. Ernst Studinger

Prokuristen:

Johann Wiest
Bernhard Zurhold
Handlungsbevollmächtigte:
Helmut Sternkopf
Robert Luedtke
Heinz-Günter Lehmann
Klaus Schelle

Gummiwerk Kübler GmbH., Berlin

Geschäftsführer:
Dir. Erich Zoltmann
Dir. Dr. Richard Riebl
Handlungsbevollmächtigte:
Erich Krüll
Herbert Krug
Horst Woest

MWM Motoren Diesel S/A, Sao Paulo

Vorstandsmitglieder:
Dir. Albrecht von Sydow (Direktor Presidente)
Dir. Arnold Günther
Dir. Harald von Sydow
Dir. Karl Geiger

BERLINER WERKE GUT BESCHAFTIGT

Bedingt durch schwierige Bewertungsfragen im Zusammenhang mit einigen Ende 1960 vorgenommenen Transaktionen konnte erst jetzt, d. h. im Januar 1962, der formale Schlußpunkt unter die Abschlüsse der Hasse & Wrede GmbH und der Gummiwerk Kübler GmbH für das Geschäftsjahr 1960 gesetzt werden. Wir wollen diese Gelegenheit benutzen, um die Entwicklung der beiden Werke kurz zu streifen:

Hasse & Wrede:

Der Geschäftsverlauf 1960 ist recht zufriedenstellend gewesen. Es wurde aus erhöhten Umsätzen ein angemessener Gewinn erzielt, der zur teilweisen Tilgung aus Verlusten in früheren Jahren verwendet wurde. Die Beteiligte der Berliner Industriebank in Höhe von nom. 2 Mill. DM wurde, zum Teil durch Umwandlung in längerfristigen Kredit, im Berichtsjahr zurückgekauft. Das Stammkapital beträgt unverändert 9,5 Mill. DM. Die günstige Geschäftsentwicklung hielt 1961 an. Der Umsatz konnte weiter gesteigert werden. Sehr gut beschäftigt ist der Werkzeugmaschinenbau und die Abteilung Holzet-Dreheschwingungsdämpfer; in der Zahnradfertigung war die Kapazität nicht ganz ausgenutzt. Bemerkenswerte Aufträge liegen aus dem Ausland vor, insbesondere aus England und Japan. Der Exportanteil, gemessen am Gesamtumsatz, liegt bei rund 6%.

Der recht hohe Auftragsbestand, der 15% Aufträge aus dem Konzern aufweist, läßt gute Aussichten auch für 1962 erwarten. Es werden zur Zeit 287 Arbeiter und 84 Angestellte, zusammen 371 Personen, beschäftigt.

Kübler:

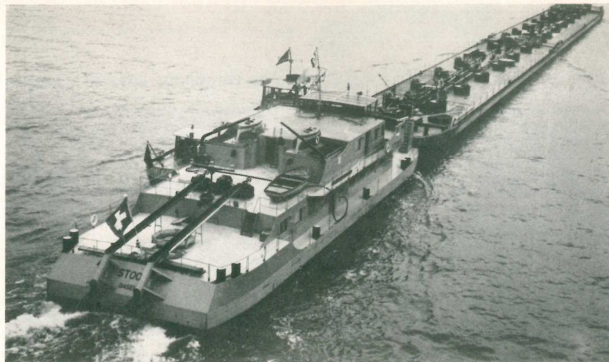
Das Geschäftsvolumen hat sich 1960 und 1961 stark vergrößert. Im Jahre 1961 kam zusätzlich die Fertigungskapazität des früheren Gummiwerkes Daubitz — jetzt Kübler Werk II — hinzu. Den stärksten Anteil am Umsatz hat der PVC-Fußboden, danach folgen die Gummischläuche und sonstige technische Gummiartikel, sowie in geringerem Umfange natlase Gummihandschuhe. Der Exportanteil liegt ebenfalls bei rund 6%. Der Auftragsbestand, der zu 45% aus Konzernaufträgen besteht (Schläuche, Dichtungen usw.), hat sich nach den hohen Umsätzen der letzten Zeit etwas verringert. Anders als im Maschinenbau sind hier auch die Durchlaufzeiten und die Bestellfristen sehr viel kleiner. Belegschaftsstand: 355 Personen, davon 307 Arbeiter und 48 Angestellte. Das Stammkapital beträgt DM 1,4 Mill. DM. Wie bei Hasse & Wrede wurde auch bei Kübler die Beteiligung der Berliner Industriebank Ende 1960 zurückgekauft.

Beide Werke waren personalmäßig durch die Abschneidung von Ostberlin im August 1961 betroffen worden. Es fielen auf einen Schlag 7% der Belegschaft aus. Die Folgen des Ausfalles konnten durch innerbetriebliche Umstellung zwischenzeitlich weitgehend überwunden werden. ZV/Sch.

MWM

Interessantes Objekt für Schaulustige und Fotografen:

Stärkstes Schubboot auf dem Rhein mit MWM-Diesel



Auf seiner künftigen Routenstrecke Rotterdam-Basel hat das mit 2400 PS ausgerüstete Schubboot „Stoos“ zusammen mit zwei Tanklechtern seine erste Reise störungsfrei absolviert. Es ist das derzeit stärkste Schubfahrzeug auf dem Rhein, wurde auf der Rheinwerft Mainz-Mombach nach dem Entwurf der Basler Rheinschiffahrt AG (BRAG) erbaut und von der Motorenwerke Mannheim AG mit sämtlichen Haupt- und Hilfsmaschinen ausgerüstet.

Dieses erste unter Schweizer Flagge fahrende Schubboot wird im Verband mit vier Tanklechtern zum Transport von Mineralölen der Gefahrenklasse K 1 bis K 3 eingesetzt. Es ist für eine kontinuierliche Fahrt im Langstreckenverkehr gebaut und dementsprechend mit Decca-Radaranlage, Wendezieger, Rheinfunk-Telefon und Bordsprechanlage sowie Wohnräumen für doppelte Besatzung ausgestattet.

Mit Rücksicht auf die in der Gebirgsstrecke und auf dem Oberrhein vorhandenen schwierigen Strompartien und auch aus Sicherheitsgründen für die gefährliche Ladung wurden an die Manövrierfähigkeit des kompletten Schubverbandes und an die Betriebssicherheit der Antriebsanlagen besondere Anforderungen gestellt. Demgemäß hat das 35,50 m lange und 10,53 m breite Schubboot eine hydraulisch betätigte Achtfächern-Ruderanlage erhalten, unterteilt in je vier Flanken- und Achterruder. Auf die beiden Propeller mit je 1,70 m Durchmesser wirken zwei MWM-Hauptantriebsmotoren des Typs TbRH 348 AU, umsteuerbare Achtzylindermaschinen mit Aufladung. Ihre Drehzahl von 375 U/min stimmt mit der Propellerdrehzahl überein. Die Umsteuerung erfolgt pneumatisch von der Brücke aus. Die Hauptmotoren werden im Normalbetrieb gleichfalls von der Brücke aus gefahren, können jedoch auch vom Maschinenraum aus betätigt werden.

Das Bordnetz ist für 220/380 Volt ausgelegt und wird abwechselnd aus zwei Dieselaggregaten gespeist. Die AEG-Generatoren werden durch luftgekühlte

MWM-Diesel des Typs AKD 412 AV angetrieben, die bei 1500 U/min eine Leistung von 70 PS abgeben und 57 kVA in das Bordnetz schicken. Ein weiteres „Hafenaggregat“ gibt während der Liegezeit 20 kVA für Heiz- und Beleuchtungs zwecke in die Wohnungen ab.

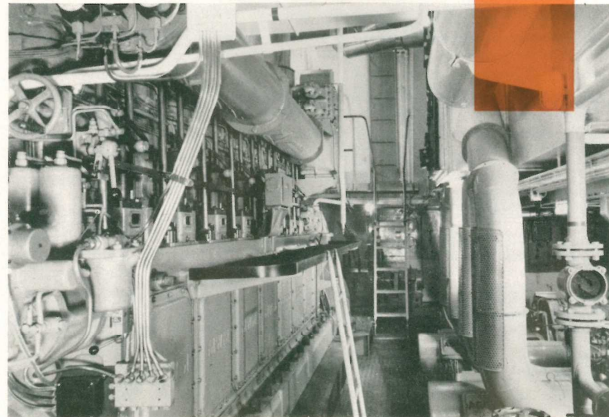
Auf Grund der Erfahrungen mit den schon bis zum Oberrhein verkehrenden anderen Schubbooten wurden die vier, bei de Biesbosch in Holland gebauten, jeweils 1700 t fassenden Tanklechter mit einem eigenen, schwenkbaren Bugpropeller versehen, der eine ausgezeichnete Navigationshilfe in windungsreichen Stromabschnitten ist und außerdem als zusätzlicher Antrieb auf der Strecke dient. Er ermöglicht schließlich auch das selbständige Verholen und Manövrieren der einzelnen Leichter in den Häfen und beim Zusammenstellen des Verbandes.

Diese nautische Hilfe gibt dem gesamten Schubverband in den Stromkrümmungen eine größere Beweglichkeit, erlaubt das Kurshalten „auf der Tangente“, so daß der immerhin 180 Meter lange Konvoi für die übrige Schifffahrt keine Behinderung mehr verursacht.

Auch in starker Gegenströmung und beim Passieren enger Stellen bieten die zwei bis vier Bugpropeller zusätzliche Kraft. Ihr Antrieb erfolgt durch schnelllaufende MWM-Achtzylinder-Viertakt-Dieselmotoren RHS 518 A mit 232 PS bei 1500 U/min.

Für den Verkehr zum Oberrhein ist die Beschränkung des Tiefgangs bei vollgetanktem Schubboot mit 1,55 m sehr wertvoll. Die mit 1700 t voll abgeladenen, 72 m x 11 m messenden Leichter – durch Mittellängs- und Querschotts in sechs Laderäume aufgeteilt – gehen 2,60 m tief. Die Leichter motoren dienen wahlweise zum Antrieb der Bugpropeller oder der Lade-Löschpumpen.

Mit dem Bau dieses Schubverbandes vollzog die Binnenschifffahrt zugleich einen entscheidenden Schritt zur Anpassung an die durch Schiene und Pipeline wesentlich verschärften Wettbewerbsbedingungen. Als zukunftsweisend sind hierbei die Pläne der BRAG Tank-schiffahrt AG., Basel, zu erwähnen, nach Fertigstellung der an den Rheinfürfern entstehenden Raffinerien deren Fertigprodukte auch im Kurzstreckenverkehr zu übernehmen. MWM/GW



Blick von der Olympia-Sprungchanze auf Innsbruck mit Hafelekar



ANS ALTE TOR ZUM SÜDEN POCHT DIE NEUE ZEIT...

... und KNORR ist wieder mit dabei!

Manche Alpenstraßen sind auch für den männlichen Autofahrer ein Alpdruck. Kurven, die er ansonsten im Leben ja nicht ungern sieht, werden hier seinem Auge zur Qual... wir sprechen von den Kurven der Brennerstraße, die wir mit deutscher Gründlichkeit abfahren. Jede der über 90 Kurven führte uns Italien näher. Ins Land der Kurvenköniginnen Sofia Loren und Gina Lollobrigida führt sinnigerweise eine fürwahr kurvenreiche Straße! Indessen, bald werden wir sagen müssen: führte, denn die großen Tage der alten Brennerstraße sind gezählt. Ihre Kurven brechen ihr das Genick. Zuviel Kurven sind der Straßen Tod, denn dann sieht der Autofahrer rot! Doch Scherz beiseite. Wir brauchten für die 38 km vom Stadtrand Innsbrucks bis zur Grenzstation 45 Minuten – wegen der Steigung, aber vor allem wegen der vielen Kurven. Und wir glitten auf diesen Kurven nicht während der Hauptsaison (la bella Italia näher, sondern im Herbst. Im Herbst bzw. im Frühjahr plagten sich pro Tag immer nur rund 6000 Fahrzeuge über den Brenner. Im Sommer dagegen sind es sage und schreibe etwa 24 000 am Tage, die dort nach Italien kurven.

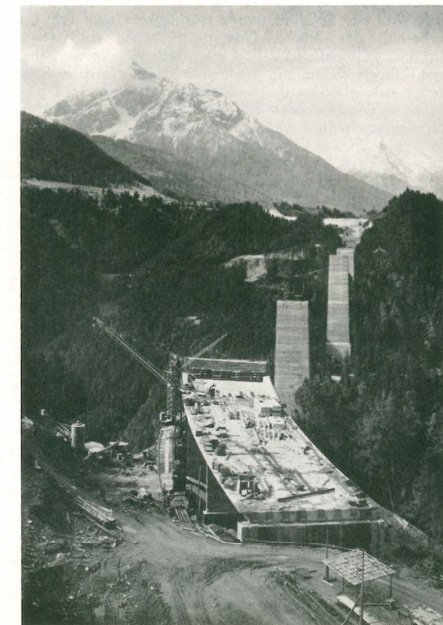
Weil die bisherige Straße den Anforderungen des ständig wachsenden Verkehrs nicht mehr genügt – der Brenner ist mit 1372 m der niedrigste Alpenpaß und zugleich die kürzeste wintersichere Verbindung zwischen dem deutschen Lebensraum nördlich des Alpenhauptkammes mit dem italienischen im Süden –, entschied man sich in Österreich für einen autobahnmäßigen vierspurigen Ausbau. Am 25. April 1959 tat Dr. Fritz Bock, der österreichische Bundesminister für Handel und Wiederaufbau, den ersten Spatenstich für den Bau des österreichischen Teilstücks der Brenner-Autobahn. Die Italiener ihrerseits wollen eine 300 km lange Autobahn von Modena bis zum Brenner bauen, die dann den Paß mit der Autostrada del Sole verbindet. Über 230 Brücken, etwa 20 Viadukte und 24 Galerien sind von den Italienern geplant. Sehr wahrscheinlich aber werden sich die geschäftstüchtigen Südländer nicht so großzügig verhalten wie die Österreicher und von den Autotouristen die ach so beliebten Benutzungsgebühren für Autostradas erheben. Nun ja, die italienischen Kurven stehen ja seit eh und jeh – vielleicht, weil sie raffinierter ausgebaut sind – höher im Kurs als andere...

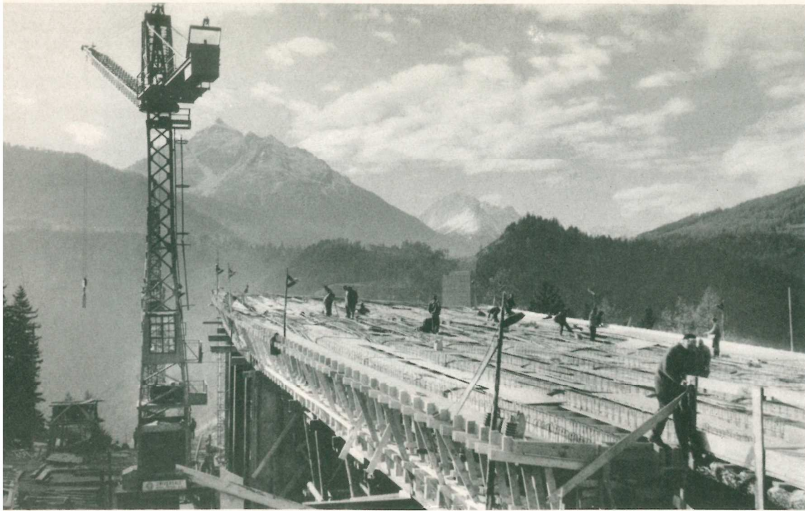
Die Europa-Brücke bei Innsbruck

Das interessanteste und wichtigste Projekt auf der österreichischen Brennerseite ist die Europa-Brücke. Durch diese

Brücke über das Sill-Tal wird ein Großteil der Kurven abgeschnitten und der Weg erheblich verkürzt. Wenn sie im Sommer 1963 fertig ist, wird das kleine Österreich in ihr nicht nur die höchste und modernste Brücke Europas, sondern auch das höchste europäische Bauwerk besitzen. Die Höhe der Brücke beträgt 190 m (Ulmer Münster: 161 m), die Gesamtlänge 820 m, die Breite 22 m, das Stahlgewicht 5500 t und die Baukosten 90 Millionen österreichische Schillinge!

Gesamtübersicht gegen Stubaital: Vorlandbrücke, Pfeiler II, III, IV und V, Widerlager Schönberg/Stubai



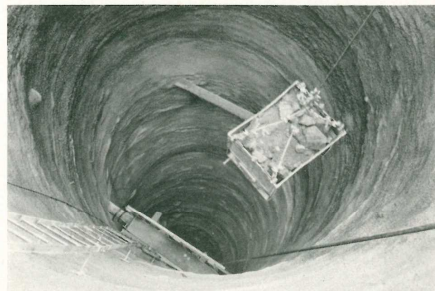


Die höchste und modernste Brücke Europas entsteht in einer grandiosen Alpenlandschaft

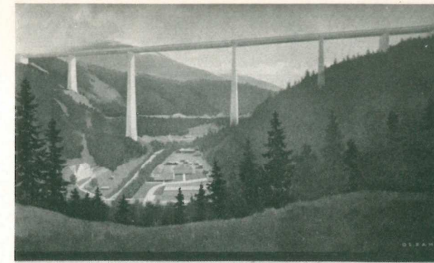
Pfeiler II ist mit seinen 147 m der höchste Pfeiler. Das Fundament ist 37 m tief

Das Stahltragwerk der Brücke ruht auf fünf z. T. wolkenkratzerhohen Pfeilern mit dreizelligem Stahlbeton-Hohlquerschnitt. Die Schäfte der gigantischen Pfeiler sind – wie unsere Aufnahme zeigt – fest in brunntiefen Schächten verankert. Bei Pfeiler Nr. 2 beispielsweise ist das Fundament 34 m tief, während der Pfeilerschaft 147 m hoch ist. Mit diesen Glanzstücken österreichischer Ingenieursarbeit, den Pfeilerriesen aus Stahl und Beton, geht's dem Betrachter ähnlich wie mit den Baumriesen im Tiroler Hochwald. Was sein Auge sieht, ist immer nur ein Teil. Die Wurzeln, die den mächtigen Stamm mit der weitausladenden Krone halten, sind unsichtbar, aber sie reichen weit hinein in die Erde. Auf der Solidität dieser mächtigen Pfeiler ruht die Sicherheit der Brücke. Eine gute Brücke muß etwas organisch Gewachsenes und also auch fest Verwurzeltes sein. Übrigens sind die Riesentürme von Menschenhand genau den gleichen Gefahren ausgesetzt wie die Baumriesen in der Nachbarschaft der Brücke: der Sonne, dem Wind, dem Wetter und dem Erdbeben. Ja, Erdbeben – denn die Brücke liegt immerhin in einer Zone mit der Bebenstärke 8. In Agadir erlebte man vor zwei Jahren Stärke 10... Und was die Windgeschwindigkeiten betrifft, so stellte man an der Baustelle Höchstwerte von 135 km/std fest! Von den Windböen im Sill-Tal werden die Autofahrer aber nicht von der Brücke geweht werden. Die besonders konstruierten Wandgeländer von 1,20m Höhe dürften ihnen genügend Schutz bieten.

Aushub für die Pfeilerschäfte von Pfeiler IV (Fundament)



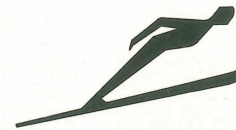
Wir besichtigten die Baustelle, um nach dem Anteil der Knorr-Bremse bei der Errichtung der Europa-Brücke, die unter den weitgespannten, vollwandigen stählernen Balkenbrücken der Welt an dritter Stelle steht, zu forschen: der Feldbahn aus den Jenbacher Werken mit ihrer Hardy-Knorr-Bremse aus Wien konnten wir leider nicht mehr „Grüß Gott“ sagen. Sie hatte ihre Aufgabe, das beim Stollenbau gesprengte Gestein in ihren Kipploren abzu-



EUROPABRÜCKE LÄNGE DER BRÜCKE 820 m
HÖHE ÜBER TAL 190 m
GRÖSSTE SPANNWEITE 198 m

So soll die Europa-Brücke einmal aussehen

transportieren, bereits erfüllt. Welch wichtige Rolle gerade bei solch schwerbeladenen Lorenzügen, die im schwierigsten Baugelände verkehren, die Bremsen spielen, liegt auf der Hand. An Stelle der braven alten Jenbacher Lok trafen wir auf funkelagelneue Lkw's der Steyr-Werke. Sie schleppten auf ihren breiten Rücken die ausgehobenen Erdmassen fort. Zur Verblüffung der Fahrer beschnuffelten wir wie Detektive ihre Wagen und zeigten uns erst befriedigt, als wir die Knorr-Druckluft-Bremsen gefunden hatten. Des weiteren fiel uns auch noch ein Autoschütter mit Allachs-Lenkung und luftgekühltem MWM-Vierzylinder-Viertakt-Dieselmotor in die von der Sucharbeit nicht mehr ganz sauberen Hände. Um von den reporterermüden Arbeitern und Ingenieuren nicht am Ende noch in einen Beton-Mischer geworfen zu werden, verließen wir schließlich fluchtartig den Bauplatz im Sill-Tal.



Die Olympia-Schanze auf dem Berg Isel

Der nächste Besuch auf unserer Forschungsfahrt galt natürlich – dazu fühlten wir uns als glückliche Mitbewohner der Skifahrerstadt München verpflichtet – dem Bauplatz der Sprungschanze. Ihr kritischer Punkt liegt bei 81 m, sie läßt Sprünge bis zu 90 m zu. Wir erklimmen die Schanze und sahen etwas bekümmert auf die tief unter uns liegende Zuschauerarena. Wenn wir dort abspringen müßten – was wir gottlob nie im Leben beabsichtigen –, hätten wir stets das grausliche Gefühl, direkt auf dem Rokokoturm der Basilika Wilten zu landen. Glücklicherweise darf sich der schätzen, der nur den Ausblick vom Schanzentisch auf die Stadt und die hinter ihr liegende grandiose Alpenkulisse mit dem Hafelekar genießen will und, statt im finnischen Stil durch die Lüfte zu segeln, brav wieder zu Fuß absteigen kann. Auch die Zuschauer, die zu Füßen der Schanze sitzen, haben's gut. Laß andere Kriege führen, du aber, glückliches Österreich, heiratet heißt ein hierzulande wohlbekanntes Sprüchlein. Laß andere Skispringen, du aber, glücklicher Zuschauer, sieh zu, wie sie purzeln! möchten wir die Devise abwandeln. Nun, die ersten sind bereits gestürzt – bei der Vier-Schanzen-Tournee im Dezember! Und dabei hat sich leider herausgestellt, daß die Schanze nichts für Weitenjäger ist. Die Frankfurter Allgemeine schrieb: „Wer nur weitspringt und die Luftfahrt nicht 100%ig beherrscht, wird auf dieser Anlage großen Kummer haben.“ Da wir die Luftfahrt nur als Flugzeugpassagiere und da nicht 100%ig beherrschen, macht uns die Berg-Isel-Schanze keinen Kummer. Wir erfreuen uns, wie viele andere ehrsame Fußgänger, an der architektonisch wohl gelungenen Anlage des griechisch-

römischen Amphitheaters, das Platz für 60 000 Zuschauer bietet. Außerdem erfreuten wir uns natürlich an dem wohlvertrauten Anblick eines Universal-Baggers der Firma Liebherr, weil der mit einem wassergekühlten MWM-Achtzylinder-Viertakt-Dieselmotor ausgerüstet war. Der Bursche fraß sich mit knirschenden Backenknochen einen Gang durch die Erde und räumte so manchen Stein des Anstoßes aus der Bahn. Wanderer, kommst du zur Berg-Isel-Schanze, so denke daran, daß diese ihr glattes, schönes und junges Gesicht auch Mannheimer Qualitätsarbeit verdankt!

Universal-Bagger der Fa. Liebherr, mit KNORR-Dieselmotoren ausgerüstet



Der Hofer-Berg und die Kaiserjäger

Nachdem wir nun das höchste Bauwerk Europas und die schönste Sprungschanze der Welt besichtigt hatten, statten wir – sensationslüstern wie Abendzeitungsreporter – dem Denkmal des gestürzten ehemaligen Statthalters von Tirol, Andreas Hofer, einen Besuch ab. Der Anderl selbst stand allerdings nicht auf seinem Sockel, sondern lag schwer lädiert in der Werkstatt eines Gießbermeisters. Ein ehemaliger Kaiserjäger sprach von den „ruchlosen Buben“, die das Denkmal gesprengt hätten. Auf unsere Frage nach den Tätern wies er mit seinem Knotenstock in die Gegend, in der die Europa-Brücke entstand, und meinte vielsagend: „Dort arbeiteten zur Tatzeit eine Menge Ausländer!“



Die Beschließerin im Kaiserjäger-Museum, das wir als ordentliche Reichsdeutsche ebenfalls besichtigten, sagte: „Der Anderl fiel am 1. 10. 1961 früh gegen 4 Uhr vom Podest. Die Explosionen rissen uns alle aus dem Schlaf. Es waren drei Zeitünderbomben. Bei den Uhrwerken handelte es sich weder um deutsche noch um österreichische. Deutschsprachige Menschen können solch argen Frevel nit

vollbracht haben!“ Hm, wir verstanden, ehrlich gesagt, anfangs nicht ganz, wieso die einfache Volksseele über den Denkmalsturz so kochte, aber ein Besuch im alten Kaiserjäger-Museum neben dem Hofer-Denkmal ließ uns doch nachdenklich werden. In diesem Museum befindet sich nämlich unter anderem auch eine Kapelle mit Muttergottesbild und eine Ehrenhalle für die vielen gefallenen Kaiserjäger ...

Die Tiroler Kaiserjäger führen ihren Namen seit 1816 und sind – wenn man bedenkt, daß es zur Zeit der großen österreichischen Monarchie Regimente mit einer 300jährigen Tradition gab – nicht die älteste, wohl aber die tapferste, treueste und volkstümlichste militärische Elite-Einheit dieses Landes. Die Kaiserjäger kämpften gegen die aufständischen Italiener 1848 in Mailand, gegen die rebellierenden Ungarn 1849 bei Raab und Komorn, 1859 bei Magenta und Solferino gegen die Franzosen; sie waren mit bei der Eroberung Bosniens und der Herzogowina im Jahre 1878 und standen im ersten Weltkrieg in schweren und verlustreichen Kämpfen in Rußland und Italien ihren Mann. Vor allem sind sie bekannt als die Verteidiger Tiroler Grenzen am Isonzo und in den Dolomiten.

In den Dolomiten gibt es sogar drei Kaiserjägerberge: den Pasubio, den Monte Piano und den Col di Lana, dessen Gipfel von den Italienern mitsamt seiner sich hartnäckig verteidigenden Besatzung von Kaiserjägern in die Luft gesprengt wurde.

Und um den Berg Isel selbst, mit dem Kaiserjäger-Museum, der Olympia-Schanze und nicht weit davon der modernen Europa-Brücke, wurde 1809 heiß gekämpft. Die drei Berg-Isel-Schlachten der schlechtausgerüsteten Tiroler Bauern gegen die damals beste Armee der Welt, die Napoleons und seines bayerischen Kollegen, sind in die Geschichte des Freiheitskampfes eines kleinen heimatliebenden Volkes gegen fremde Eroberer eingegangen. Es ist typisch für dieses Volk von Tirol, daß sein populärster Held ein einfacher Gastwirt war. Vor seinem Grab in der Hofkirche zu Innsbruck liegen auch heute noch täglich frische Blumen.



Innsbrucker Schmankerl

Etwas müde von der anstrengenden Historie begaben wir uns in das Hotel „Zur goldenen Rose“. Aber man kann in Innsbruck keinen Schritt tun, ohne daß man der Geschichte begegnet. Das kunstvoll geschmiedete Wirtshausschild trägt die Jahreszahl 1678 – aber bereits 40 Jahre vor der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus hatten die Innsbrucker Honoratioren die „Goldene Rose“ als Stammlokal entdeckt.

Wer ein Lokal im behaglich-gediegenen Stil sucht, mit Originalgemälden Tiroler Bauernmalerei, dem wird es dort gefallen. Die Innsbrucker Selchplatte und der Tiroler Rötel sind dort genauso echt wie das Mobiliar, die Preise durchaus erträglich. Wer festlich speisen möchte – vielleicht geräucherte Froschschenkel, Wachteleier oder Schnecken von einer Farm auf dem Berg Isel – der gehe ins „Alte Haus Delevo“. Der Name und die bescheidene Vorderfront täuschen. Dieses Restaurant kann es mit den neuesten Häusern in Paris und anderswo aufnehmen. Die Speisekarte mit ihren über hundert Gerichten ist ein Buch, das man immer wieder gern liest und eine Sehenswürdigkeit für sich, obwohl dieses Haus mit seinen interessanten Kreuzgewölben, seinen Nischen, Pfeilern und Stufen, seinen Kupfergefäßen und Schnitzwerken fürwahr überreich an Dingen ist, die das Auge erfreuen. Eine besondere Delevo-Spezialität ist „Dschingis Khans brennendes Schwert“. Und dann die Bedienung! Wer die armen geplagten, grantelnden Serverinnen in Münchens Abseiselokalen gewohnt ist, der wird entzückt sein, daß sich ihm bei „Delevo“ allein zwei bis drei dienstbare Geister widmen. O glückliches Österreich, wo man noch wirklich bedient wird!



INNSBRUCK, Hölblinghaus

Nur einige Schritte weiter, ebenfalls auf Innsbrucks berühmter Maria-Theresien-Straße, liegt auch sein größtes und typischstes Kaffeehaus, das Café „Schindler“. Dort soll man in Ruhe jausen. Der „Einspänner“ (Kaffee mit einem Klecks Schlagsahne) und die Esterhazy-Schnitte, die uns der alte würdige Herr Oberkellner mit dem silbergrauen Adelshaar serviert, sind von rühmenswerter Güte. Die Preise weniger, aber man zahlt ja für den alt-österreichischen Scharm des Herrn Franz, der seit 37 Jahren ununterbrochen im Dienste des Etablissements Schindler steht, mit. Doch wir wollen hier nicht nur von Essen und Trinken sprechen – obwohl eigentlich auch das Café „Katzung“ in den Lauben, einen Steinwurf weit vom Goldenen Dachl, wegen seiner Rumtörtchen ein Lob verdient – und uns mit vollem Magen zur Hungerburg aufmachen. Nebenbei, der Name trägt. Auch dort läßt sich trefflich speisen ...

INNSBRUCK, Maria-Theresien-Straße mit Annasäule und Nordkette

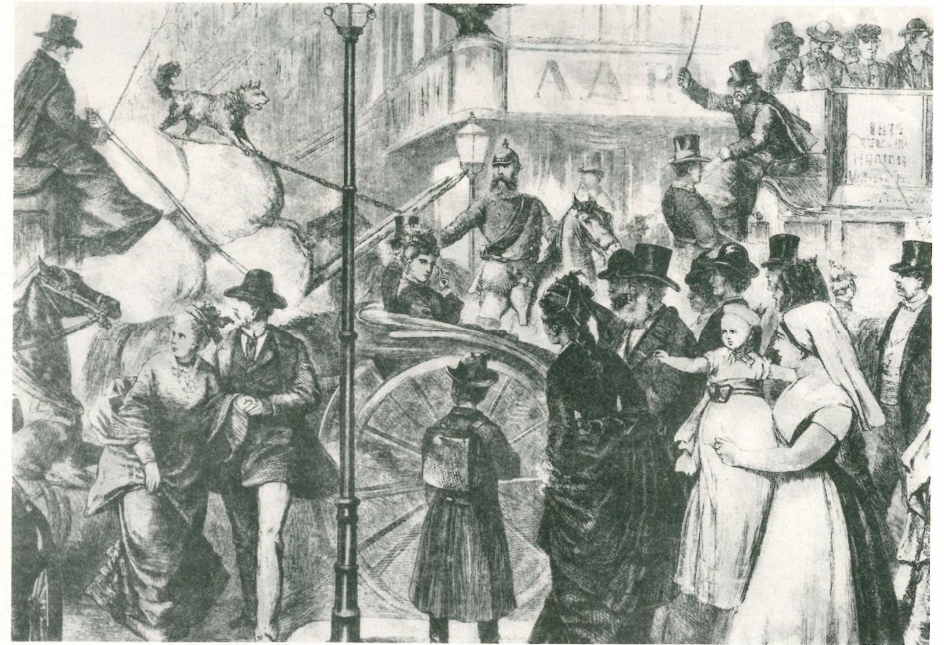


Nun aber die Innsbrucker Messer und Gabeln endgültig niedergelegt! Zum letztenmal schauen wir uns mit offenen Augen in dieser gastlichen Stadt nach Spuren der Knorr-Bremse um. Wer in Innsbruck ist, der muß natürlich mindestens einmal hinaus zum 2334 hohen Hafelekar, dem dortigen Hausberg mit großartigem Ausblick. Der Weg führt vom Inn aufwärts mit der Hungerburg-Bahn und von dort noch weiter mit einer Seilschwebebahn. Wir fahren mit der Zahnradbahn hinauf und nehmen oben inmitten von Skisportlern zünftigen Abschied von der tief unter uns liegenden Stadt der Skifahrer, die wir spätestens bei der Winter-

Olympiade im Januar 1964 wiedersehen werden. Dann gleiten wir auf das Goldene Dachl und die vielen hundert schrägen Dächer zu. Dicht bei den grünen Fluten des Flusses hält die Bahn, und hinter uns schließen sich die Türen mit einem leicht pfeifenden Laut. Damit sind wir abgeschlossen und entlassen – doch das zarte Pfeifgeräusch der Hungerburgzahnradbahntüren stößt uns nicht ab – im Gegenteil, es stimmt uns heiter und freundlich, denn diese Druckluft-Türschließvorrichtungen stammen ja, wie so vieles in und um Innsbruck, aus den Werken der Knorr-Bremse bzw. von unseren Wiener „Verwandten“ Hardy.

Hundertjähriges Sorgenkind Berkehr

Der Verkehrskummer, der uns bedrückt, ist nicht so neu, wie er uns erscheint, und er kam auch nicht erst mit den Kraftfahrzeugen auf die Straße. Die vielgerühmte „gute alte Zeit“, nach deren angeblicher Postkutschenromantik sich heute manch einer gelegentlich sehnt, kannte auch bereits ihre Verkehrsnöte, und sie waren in vielem schlimmer als die unsrigen.



Text und Bilder: Rudolf Winkler

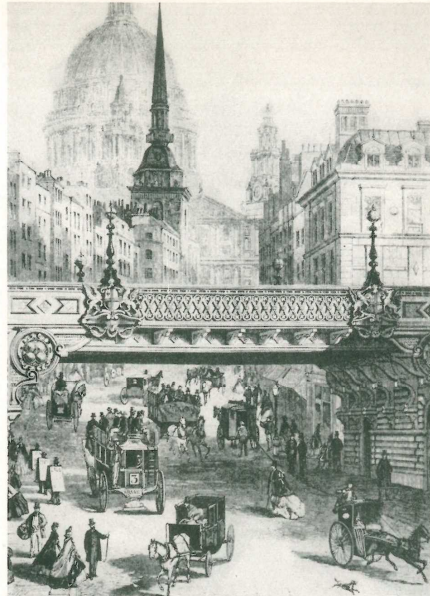
Im Berlin des Jahres 1875 war es ein lebensgefährliches Wagnis, in der Hauptverkehrszeit das Wagengewirr an der Kreuzung Leipziger- und Friedrichstraße durchqueren zu wollen; wem es glückte, der kam sich vor wie der Hölle entstiegen, und Mutlose warteten hier oft viertelstundenlang auf die Chance zum Sprung nach der anderen Straßenseite.

Vor hundert Jahren schon begannen die Straßen der Städte für den schwellenden Verkehr zu eng zu werden, und es waren nach unseren Begriffen miserable Straßen: über Kopfsteinpflaster rasselten und polterten Eisenreifen, Pferdehufe klapperten, und Peitschengeknall

gab dem infernalischen, an die Mauern der Häuser brandenden Lärm eine mißtönende Würze. Bei trockenem Wetter wirbelte hier der Staub in Wolken, bei nassem spritzte der Dreck meterweit aus Tausenden großer und kleiner Pfützen.

Als die Damen in anmutig gerundeten Krinolinen über die Straßen wippen, wandelten sie am Rande eines chaotischen Gebrodels, das dem Fußgänger keine Chance gab. Frei von allen hemmenden Regeln wälzte sich der Fuhrwerksstrom dahin. Es gab kein Verkehrsrecht außer dem Faustrecht des Stärkeren, der sich rechts, links oder in der Mitte die Bahn suchte, die er für frei hielt. Kaum je griff die ordnende Hand eines Polizisten an Kreuzungen oder Übergängen ein, und Vorfahrt hatte, wer sie sich nahm. Spärlich sind die Zahlen der damals noch nirgends systematisch geführten Verkehrsstatistik, aber was sie aus-sagen, genügt: auf einem der berühmtesten Engpässe des europäischen Großstadtverkehrs, der London Bridge in der britischen Hauptstadt, zählte man bereits um 1860 täglich rund 30 000 Fuhrwerke in beiden Richtungen, und in Berlin ermittelte man auf der Leipziger Straße an der Kreuzung mit der Friedrichstraße in den siebziger Jahren Verkehrsspitzen von mehr als 1500 Fahrzeugen stündlich. Fußgänger warteten dort oft viertelstundenlang, bis sich eine Gelegenheit zum Durchschlüpfen bot. Damals sahen viele das Ende jedes Großstadtverkehrs nahe. Erste Hilfe kam von der verbesserten Straßenbau-technik; auf den vor 80 Jahren immer mehr in Gebrauch kommenden Asphaltdecken entwirrte sich der nun zügiger rollende Verkehr wieder, und die unumgänglich werdende Verkehrsgesetzgebung brachte nach und nach Ordnung hinein. Und so berechtigt die Klagen von heute auch sind und so sehr bange Gemüter wieder einmal fürchten, bald müsse alles ins Stocken geraten –, mit unseren Verkehrs-ampeln, Zebrastrifen, Einbahnstraßen und all den vielen sonstigen regelnden Raffinessen fahren wir in des Wortes wörtlichster Bedeutung besser als unsere Urgroßeltern in der sogenannten „guten alten Zeit“.

Was heute in Paris den Kraftfahrzeugen vorgeworfen wird, daß sie dicht an dicht auf den Verkehr zum Erliegen bringen, das schafften vor 100 Jahren die Droschken und anderen Fuhrwerke auf den breiten Boulevards auch schon. Schon unsere Urgroßeltern erlebten die Verkehrsangst wie einen Alpdruck.



Unter der Eisenbahnbrücke von Ludgate Hill in London 1865 – das war damals normaler Straßenverkehr! Eine kaum lösbare Denksportaufgabe für den an Verkehrs-ampeln und Zebrastrifen gewohnten Fußgänger von heute: an welchem Punkt kann man diese Straße ohne Angst und unmittelbare Lebensgefahr überqueren?



DIE MENSCHLICHEN KONTAKTE

FESTLICHE EREIGNISSE AM JAHRESENDE

Gerade in unserer Zeit höchster Beanspruchung aller Schaffenden bedarf es der Pflege menschlicher Kontakte. Sie bieten sich insbesondere in den festlich gestimmten Wochen um Weihnachten und den Jahreswechsel herum an. In dieser Zeit kommen Geschäftsleitung und Angehörige verschiedenster Belegschaftsgruppen zusammen.

280 Knorr-Bremser beim Tanz um den Weihnachtsbaum

Der große Festsaal des Regina-Hotels, eine vollständig versammelte Direktion und frohe Gesichter, wohin man schaut – das ist der äußere Rahmen der Weihnachtsfeier der KB-München. Die Begrüßungsrede von Herrn Direktor Vielmetter an seine Mitarbeiter, die Dankesworte von Herrn Eckert (Betriebsrat) an die Direktion, und Leckerbissen für Leib und Seele – das ist ihr Programm. Ja, man hält auf Tradition bei Knorr, und man will es auch gar nicht anders arrangiert haben: zwischen Kaffee und Festmenü zwei besinnliche Stunden, und dann der Tanz um den Weihnachtsbaum bis spät nach Mitternacht.

Herrn Eckert obliegt es seit einigen Jahren, ein kleines Programm zusammenzustellen, was für ihn fast noch

schwieriger ist als die diffizilste Betriebsratsarbeit, denn die Münchner Knorr-Bremser sind ein ganz besonderer Schlag. Hier wird nicht mit Talenten hochgestapelt, hier behält jeder hübsch bescheiden für sich, wenn er etwas kann, was andere nicht können ... Die rühmliche Ausnahme war in diesem Jahr Herr Beck von T1, der eine weihnachtliche Bergsteigergeschichte vortrug und damit bei seinen Zuhörern großes Interesse fand. Der Zauberer Teddy Zaboy holte zur Verblüffung der Zuschauer pausenlos brennende Weihnachtskerzen aus der Westentasche und die seltsamsten Utensilien aus seinem Jacketärmel. Der Clou des Abends aber war – wie schon so oft – die Ansprache von Herrn Dir. Goertz/Zentralverwaltung. Unsere Knorriener wissen längst, daß diese Betrachtungen von höchster Ebene nicht mehr zu den Festreden gehören, sondern bereits zu den Darbietungen. In diesem Jahr wurde allen Untergebenen aus Direktionsmund das Geheimnis zuteil, wie man am schnellsten eine Abteilung gründet und auf diese Weise zum leitenden Angestellten aufrückt ... ein Erfolgsrezept, das noch Stunden später Anlaß zur Heiterkeit gab. Und dann suchte die Kapelle Artmeier die flotten Noten heraus, und der große Run aufs Parkett begann. Die folgenden Stunden stellten an die kör-



„Geschäftsführerbesprechung“. V. l. n. r.: Dr. Jens v. Bandemer, die Direktoren Burkhardt, Waldschmidt und Hardy
Herr Dir. Goertz im Kreise seiner Mitarbeiter



perliche Verfassung der Damen die größten Anforderungen, denn – wie angenehm – auf drei Männer bei KB-München kommt eine Frau! Mauernblümchen gab es keine. Es wurde gelacht, getrunken und die so oft zitierten zwischenmenschlichen Beziehungen vertieft ... Und die Musi spielt dazu!

„Mitarbeitergespräche“. Links: Herr Dir. Vielmetter



Südbremser-Jubilare trafen sich im „Spatenhaus“

Einmal im Jahr versammelt sich ein kleiner Kreis von Südbremsern auf Einladung der Direktion zu einem gemütlichen Abend. Es sind die treuesten Mitarbeiter, denen zu Ehren dieses geselligen Beisammenseins stattfindet.

Am Abend des 17. November vergangenen Jahres traf man sich, wie schon all die Jahre vorher, im Münchner „Spatenhaus“. Selbstverständlich kannte jeder jeden unter den rund 100 Gästen – ist es doch fast stets derselbe Kreis von langjährigen, verdienten Südbremsern, der von Herrn Dir. Waldschmidt eingeladen wird.

Die kleinen Tische in den behaglichen Räumen waren auf das sorgfältigste gedeckt und die Speisefolge mit Liebe für jeden Geschmack ausgesucht, so

daß sich bald eine fröhliche, unbeschwertere Stimmung verbreitete. Erstmals nahmen die Herren Vielmetter, Burkhardt und Hardy von der Direktion an diesem Abend teil, wobei Herrn Burkhardt noch die besonders ehrenvolle Aufgabe zufiel, im Rahmen der an diesem Abend üblichen Jubilarerhöhung seinem Vorstandskollegen, Herrn Waldschmidt, einige herzliche Worte zu sagen. (Wie erinnerlich, beging Herr Dir. Waldschmidt im April des vergangenen Jahres sein 40jähriges Dienstjubiläum.)

Es waren fröhliche harmonische Stunden an jenem Abend im „Spatenhaus“, bei denen die Südbremser unter sich einmal nicht nur fachsimpelten, sondern die Kontakte von Mensch zu Mensch pflegten.





Der Elternabend mit der MWM-Werksjugend

Der schon zur Tradition gewordene Gemeinschaftsabend sämtlicher an der Ausbildung und Erziehung des Berufsnachwuchses Mitwirkenden versammelt Betrieb, Elternhaus und Berufsschule zusammen mit den jungen Menschen aus Werkstatt, Büro und Zeichensälen. Vorstandsmitglied Direktor **Stark** begrüßte – zugleich im Namen seiner Vorstandskollegen Direktor **Kux** und Direktor **Dr. Kremser** – die Elternschaft, Vertreter des Aufsichtsrats, der Ingenieurschule, der Gewerbeschulen, Handelschulen, der Industrie- und Handelskammer, der Gewerkschaften, der Berufsberatung des Arbeitsamts, der mit MWM befreundeten Mannheimer Firmen und der Presse.

Die vorweihnachtliche Feierstunde und danach ein buntes Programm standen unter dem Blickpunkt der Erziehungsarbeit. Die Darbietungen der Lehrlinge ließen erkennen, daß sich ihr Streben nicht nur auf rein fachliches Wissen erstreckt, sondern das Begreifen von Werten zu verspüren ist, die betrieblich in den Vordergrund gehören: das eigentliche Menschsein, kollegiales Verhalten bei der freiwilligen Einfügung in die betriebliche Ordnung und gute charakterliche Haltung. Die Jugend fühlt sich in den Kreis der MWM-Familie einbezogen. Sie weiß auch, daß sie die leitende Hand und Verständnis braucht. In diesem Sinne sprach Direktor **Stark** den Dank an unsere in der Erziehungsarbeit stehenden Kräfte aus, an Ausbildungsleiter **Schellhammer**, die Personalleitung und die an der Ausbildung beteiligten Abteilungsleiter und Sachbearbeiter, die dem zum Fachkönnen strebenden Kollegen der jungen Generation Kenntnisse vermitteln und menschlichen Halt in unserer Gemeinschaft geben. Er dankte auch den Jugendbetreuern des Betriebsrats und sagte: „Eine Ausbildung ist keine Sache, die man erwerben oder schlechthin kaufen kann, sondern das Produkt von Geduld, Können, Willen, Fleiß, Intelligenz, Achtung, Anerkennung und Liebe – so wie auch die Jugend selbst kein Geschenk ist, das man verspielen kann, sondern vielmehr ein Besitz, den es zu verteidigen gilt.“

Die Lehre steht oft im Gegensatz zu speziellen Anlernberufen. Daraus können sich Spannungen ergeben; der Zweck muß aber zunächst auf die Ermittlung von Grundkenntnissen, Grundfertigkeiten und existenzsicherndem Leistenkönnen ausgerichtet sein. Unser durch eine Lehre ausgebildeter Berufsnachwuchs will ja nicht zeit seines Lebens auf der Grundstufe stehenbleiben. Strebsamkeit und das geweckte Pflichtbewußtsein lassen ihn die Notwendig-

keit erkennen, mit Talenten und beruflichen Anlagen zu wuchern, um die Chance guter Grundausbildung weiterzuentwickeln. Die moderne Wirtschaftsauffassung erleichtert dies: Planung und Durchführung der Arbeit werden voneinander getrennt, wobei die Verfahrenstechnik eine große Rolle spielt. Neben größter berufsfachlicher Befähigung aber bleiben die menschlichen Werte mitausschlaggebend.

Die Lehrabschlußprüfung beendet die Berufsausbildung nicht. Der junge Mensch tritt erst danach in unmittelbare Beziehung zur Wirtschaft, die sein Urteilsvermögen, Persönlichkeits- und Leistungswerte immer neuen Belastungsproben aussetzt. Aus allen durch Erziehung, Ausbildung, Haltung und Leistung bestimmten Faktoren fügt sich das Bild der beruflichen Fachkraft und des freiheitsbewußten Bürgers unserer Zeit.

MWM glaubt, in dieser Auffassung den richtigen Weg zu gehen und darf auf hervorragende Leistungen bei den Abschlußprüfungen stolz sein, nachdem

Mannheim. Hans Frank und Siegfried Riegger haben sich diese besondere Ausgangsbasis, ihr Berufsniveau zu erhöhen, verdient. Allen jungen Menschen in unserer Werksgemeinschaft gab Direktor **Stark** ein Wort von **Angelus Silesius** auf den weiteren Lebensweg: „Mensch, so du etwas bist, so bleibe doch ja nicht stehn. Man muß von einem Licht fort in das andre gehn.“

Betriebsratsvorsitzer **Fritz Kurz** sprach von der Verbundenheit mit solcher „Werksjugend von gesundem Kern“. Es erfreue die Eltern- und Kollegenschaft, daß sich junge Menschen bemühen, über den Schaffensalltag hinaus anderen Freude zu bereiten. Das Programmzeugt von der immerwährenden Sehnsucht der jungen Generation nach Frieden, einem Wort, das bei vielen Menschen in der besinnlichen Zeit um die Jahreswende ein Versprechen bleibt, von der Jugend als Wegbereiterin für die Pflege zwischenmenschlicher Beziehungen aber unbedingt eingelöst werden will.

Verdiente Anerkennung für Lehrlingsfleiß



im praktischen Teil eine Durchschnittsnote von 2,1 und im theoretischen eine von 2,3 erreicht worden ist. Von 298 Prüflingen im Bereich der IHK Mannheim konnte in nur fünf Fällen die Note „sehr gut“ gegeben werden; zwei dieser Lehrlinge sind aus der MWM-Lehrwerkstatt. Besonders erfreulich: Der MWM-Berufsnachwuchs ist auch durch anständige Haltung angenehm aufgefallen.

Als Anerkennung erhielt eine große Anzahl Lehrlinge Buchpreise. Für die besten Leistungen gibt MWM auch in diesem Jahr wieder zwei Stipendien für ein Studium an der Ingenieurschule

Wie in allen Vorjahren, so standen die Darbietungen auf hohem Niveau. Das MWM-Doppelquartett unter **F. Belzer**, die humorvollen und dabei von tiefer Erkenntnis zeugenden Reime des **Nikolaus (F. Körner)**, die Leistungen der Akkordeongruppe unter **Willi Krefß**, des Lehrlingsorchesters unter **Emil Biundo**, die Einzeldarbietungen musikalischer und darstellender Kunst (Laienspielgruppe) wurden dem festlichen Charakter des Abends ebenso gerecht wie dem Ziel, mit einem abwechslungsreichen, geradezu farbigen Programm den rund tausend Menschen im Musensaal des Rosengartens Freude zu bereiten.



Das Tanzbein der Jubilare ist nach nicht eingeroastet

25
50
40

Dank für treues Dienen

Das Wort „Dienen“ scheint etwas aus der Mode gekommen zu sein. Der Mensch unserer Tage kennt den Wert der Leistung, die Gewissenhaftigkeit und den Fleiß, um sein Pensum an Arbeit zu erledigen. Die Verbundenheit und das Zugehörigkeitsgefühl zu einem Unternehmen hingegen sind nicht mehr so ausgeprägt wie in früheren Generationen, als dieses Dienen für ein Leben lang am gleichen Platz bis zum Patriarchalischen ging. Und doch trägt die Verallgemeinerung, wenn das Wandern gewisser „ewiger Pendler“ von Betrieb zu Betrieb zu beobachten ist, um aus dem Wechsel Vorteile zu erlangen. Die im Mozartsaal des Rosengartens versammelten Jubilare der MWM strafen jedenfalls den Anschein Lügen. Wie schon im Vorjahr, bekundeten wieder

um viele Betriebsangehörige – 1961 waren es 27 Jubilare aus Büro und Betrieb – die Verbundenheit eines ganzen Lebenswegs mit dem gleichen Unternehmen, die bewußte Verknüpfung des persönlichen Schicksals mit dem der Firma. In guten und weniger guten Zeiten haben sie zu MWM gestanden, z. T. 25, auch 40 oder gar 50 Jahre lang. Sie haben in ihrem Wirken und Schaffen – wie es Vorstandsmitglied **Direktor Stark** in seinem und seiner Vorstandskollegen Namen ausdrückte – im Dienen für die Gemeinschaft eines Unternehmens ihre Lebensaufgabe gesehen und gefunden. Es ist Treue und Anhänglichkeit, die Schätzung und Würdigung verdienen. Gerade die ununterbrochene Ermittlung von Erfahrungen und Leistungen stellen jene Grundlage dar, ohne die ein Un-

ternehmen zur Stetigkeit seiner Entwicklung nicht bestehen kann. Als äußeres Zeichen der Treue kündigt nun die silberne oder goldene MWM-Nadel von der Verbundenheit mit Firma und Arbeitsplatz. Die Namen der Treuesten der Treuen mit 50 Dienstjahren seien genannt: Montageinspektor **Karl Hanemann**, die Werkmeister **Oskar Knittel** und **Karl Söbber**; die goldene Jubiläumsnadel und für zwei von ihnen das Bundesverdienstkreuz würdigen die Verdienste um die Firma und die Wirtschaft schlechthin.

Die Beständigkeit eines großen Teils unserer Belegschaft darf uns froh stimmen, wenn wir feststellen können, daß von einer Belegschaftszahl um rund 3000 etwa die Hälfte mehr als 10 Jahre bei MWM beschäftigt ist, davon 159 Mitarbeiter mit mehr als 25 Jahren und 19 mit mehr als 40 Jahren Betriebszugehörigkeit. – Es wurde kein großes Fest gefeiert. Das Zusammensein war vom Gedanken der Gemeinschaft bestimmt, mit Kollegen, die ein Menschenalter und mehr miteinander schaffen, mit der Geschäftsführung und auch Familienangehörigen ein paar frohe Stunden zusammen zu sein.

Verbundenheit mit den MWM-Pensionären



Das Schöppchen mundet den Alten nach

Neben den Altgewordenen pflegt MWM seit Jahrzehnten die Beibehaltung der menschlichen Kontakte mit den nach erfülltem Arbeitsleben Altgewordenen, mit Pensionären und Pensionärinnen. Sieben von ihnen waren mehr als 50, 43 mehr als 40 und 150 mehr als 25 Jahre bei MWM tätig. Alle fühlen sich mit dem ehemaligen Wirkungskreis noch verbunden; sie möchten wissen: „Was gibts Neues bei MWM?“ Diesen Wissensdurst befriedigt die Geschäftsleitung gern. **Direktor Stark** machte den Kreis der Alten mit dem neuen Vorstand bekannt, er gab Aufschluß über die Konzeption für die Unternehmensführung, über den Stand der Konstruktion, des Versuchs und der Ent-

wicklung und ging schließlich auf die Marktlage ein, um in jedem das Gefühl lebendig zu erhalten, noch ein anteilnehmender Bestandteil der Gemeinschaft zu sein, der man früher gedient hatte.

Betriebsratsvorsitzender **Kurz** sprach von den Problemen sozialpolitischer Art, die die MWM-Belegschaft bewegen. Zwar gäbe es darunter auch „harte Nüsse“, aber man sei voller Hoffnung, alle Aufgaben in Harmonie zu lösen. Der Leitgedanke sei bei Geschäftsleitung und Belegschaft der gleiche: Wenn es dem Werk gut geht, dann soll es auch seinen Menschen gut gehen. Die Belegschaft freue sich über die bemerkenswerte Rüstigkeit vieler

Pensionäre. Für langjährige Pionierarbeit, um gute MWM-Erzeugnisse in alle Welt zu liefern, gebühre den Altgewordenen der Dank der jetzt noch Schaffenden. Beim guten Glas Wein und frohmstimmenden Gesprächen lebten vergangene Jahre wieder auf: „Weißt du noch wie's damals war?“ Neue Bekann-

schaften wurden geschlossen mit Nachfolgern und Mitarbeitern aus der ehemaligen Abteilung, und schließlich sorgte ein buntes Programm dafür, vom Chor und der Musikgruppe MWM dargeboten, daß es auch unterhaltsam für die Altgewordenen wurde; Stunden, von denen sie noch lange zehren werden. –

In allen Veranstaltungen mit der Begleichung hat sich das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit ausgedrückt, getragen von menschlichen Kontakten, die das Leistenmüssen, Leistenkönnen und den Arbeitsablauf schlechthin in ihrer Bedeutung übersteigen und unser Erwerbsleben überhaupt lebenswert machen. JHB, Mannheim



Lehrlingsfreisprechung bei KB-Volmarstein

In den letzten 3 Jahren sind die kleinen Feiern für die ins Berufsleben eintretenden Jungen und Mädchen durch den Umstand gekennzeichnet, daß bei etwa gleichbleibender Zahl der Prüflinge die noch in der Ausbildung stehenden Lehrlinge immer weniger werden. Der Ersatz ausscheidender Altersjubilare durch bei uns ausgebildete junge Leute ist seit längerem nicht mehr möglich. Im 1. Lehrjahr zum Beispiel ist kein Junge zu finden, der den Beruf eines Formers ausüben will – ein Beruf, der in der Zeit der Automation immer noch die Möglichkeit gibt, neben einem ausgezeichneten Verdienst eine selbständige und abwechslungsreiche Arbeit

zu vollbringen, deren Gelingen man täglich selbst kontrollieren kann. Zur diesjährigen Ehrung waren 11 Prüflinge erschienen. 1 Modellschlosser, 1 Modelltischler, 1 Werkzeugmacher, 3 Dreher, 2 Betriebsschlosser, 2 Elektriker, 1 Former. In Anwesenheit der gesamten Werkleitung dankte Herr Dir. Hofeditz zunächst den Ausbildern für ihre Arbeit und legte den ins Berufsleben eintretenden 11 Prüflingen ans Herz, immer weiter an sich zu arbeiten, ihre Kenntnisse zu vervollkommen und so in den folgenden Jahren in die große Familie der KBV hineinzuwachsen. Herr Dir. Hofeditz führte weiter aus, daß unsere Zeit wache, selbständige und verantwortungsbewußte Mitarbeiter verlangte und niemand zu alt sei, um Neues aufzugreifen zu können, niemand zu jung sei, um nicht mit größeren neuen Aufgaben betraut zu werden. Die große Zahl der Jubilare mit 25 und 40 Arbeitsjahren zeigte, daß das Wort

„Betriebstreue“ gerade in Volmarstein nicht nur auf dem Papier steht. Herr Obering. Brinkmann überreichte anschließend als Anerkennung für die z. T. sehr guten Noten kleine Geschenke, und der Betriebsratsvorsitzende, Herr Vohmann – ebenfalls in diesem Jahr 40jähriger Arbeitsjubilare –, beglückwünschte unsere jungen Knorriane zu dem guten Abschneiden. Ein kleines Abendessen, Getränke und musikalische Unterhaltung für den schon zur Tradition gewordenen Tanz von jung und alt schloß sich an. Nachdem einige kleine Helle die Zunge lockerten, traten die Vortragskünstler der jungen Generation auf; der Beifall konnte auf einem Jazz-Festival nicht stärker sein. Gegen 20 Uhr war mit dem Dankwort eines jungen Facharbeiters der Abend zu Ehren der jungen Generation zu Ende gegangen; den 11 Prüflingen wünschen wir nochmals ein herzliches Glückauf.

Treffen der Altersjubilare am 8. 12. 1961

Erstmals veranstaltete die Knorr-Bremse Volmarstein ein Treffen der im Ruhestand befindlichen Altersjubilare mit den Jubilaren 1961 zu einem Abend bei „Kriegeskorte“, einem gemütlichen Lokal in Werksnähe. Hierzu eine kleine Statistik:
Gesamtzahl der Jubilare 235
davon Jahr 1961 26
im Ruhestand 64
Fast 20% der Belegschaft unseres Werkes in Volmarstein sind also Altersjubilare mit 25 oder 40 Jahren Betriebszugehörigkeit. Herr Dir. Hofeditz gedachte zunächst der Toten und dankte dann den 25 Jubilaren für ihre Werkstreue. Ohne weiteren offiziellen Teil ging man in medias res: dem Wiedersehen mit alten Arbeitskollegen und weiter entfernt wohnenden guten Freunden. Man sah manchen alten Meister wieder, der einem die ersten guten Tips mit auf den Weg gab und sah die



Begrüßung der Jubilare 1961 durch Herrn Dir. Hofeditz



Ganz alte „Knorriane“

Freude auf den Gesichtern unserer alten ausgeschiedenen Mitarbeiter, daß sie nicht vergessen wurden und noch einmal in Gesprächen die alten Zeiten aufleben lassen konnten. In den Trinkpausen sorgten ein Allein-Unterhalter für gute Laune und eine Akkordeon-Spielerin für den nötigen Schwung bei Gesang und Schunkeln.

Gegen 22 Uhr war der gemütliche Abend offiziell beendet, was jedoch nicht ausschloß, daß einige trinkfeste Veteranen noch ausprobieren wollten, ob der Biervorrat des Wirtes wirklich genügt. Er war ausreichend – aber die Wege nach Hause schienen plötzlich seltsam kurvenreich geworden zu sein. R. Weber, Volmarstein

Die Weihnachtsfeier unserer jüngsten Südbremser ...

Die Vorbereitungen für das große Ereignis begannen bereits Ende Oktober, als sich die Reihen der Lehrlinge an Werkzeugmaschinen, Drehbänken und Schreibmaschinen leuchteten – wohl sehr zum Verdruß ihrer Ausbilder, die auf Grund der 40stündigen Arbeitswoche schon ohnehin für die ordentliche Ausbildung der Jungen fürchten ... Der Lehrlinge wollten die Lehrlinge wieder einmal beweisen, daß ihre Talente in keiner Weise begrenzt sind.

Was unser Ausbildungsleiter Herr Issmayer, diesmal als „Oberspielleiter“, von uns allen verlangte, konnte nur gelingen, weil alle Beteiligten mit seltener Begeisterung bei der Sache waren. Wenn auch unserem Chorleiter, Herrn Lehrer Rieder, mehr als einmal die Haare zu Berge standen bei dem Versuch, mit uns fünf wunderschöne Weihnachtschöre in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit einzustudieren und selbst noch für die begleitenden Instrumente die Musik zu komponieren ... wenn auch unser Herr Jessel mehr als einmal davonlaufen wollte, weil bei den Spielproben wieder mal gar nichts klappen wollte ... wenn auch unseren Herrn Issmayer bei der Einstudierung eines Hans-Sachs-Spiels sechs Wochen vor dem Fest oftmals die Verzweiflung packte, – so änderte das alles nichts an der Begeisterung der SB-Jugend für ihr künstlerisches Wir-

ken. Und plötzlich war der Tag da, dem unser ganzes Streben galt. Unsere zahlreichen Gäste füllten den ganzen nun schon so gewohnten Saal des Augustiner-Kellers. Sämtliche Vorbereitungen zum guten Gelingen waren getroffen. Eine Begrüßungsrede sollte die Feier einleiten, doch von unserem roh gezimmerten Rednerpult aus zu sprechen wäre selbst dem besten Redner schwergefallen. Unser Ausbildungsleiter aber verhalf uns ohne Mühe zu einer festlichen Verkleidung: schnell wurden die Inlett-Bestände seiner verehrten Gattin geplündert, und sein zukünftiges neues Bett zierte unser Pult ...

Nun konnte Lehrling Mayr unsere Gäste begrüßen und sie mit der Spielregel der Feier vertraut machen: ein Auge zuzudrücken, wenn etwas daneben ginge, denn jeder würde sich bemühen, sein Bestes zu geben. Haydn's „Londoner Trio“, gespielt von Schülern der städtischen Orchesterschule, eröffnete die Feier und trug die erwünschte Weihnachtsstimmung in den Saal. Alle Hast und vorweihnachtliche Geschäftigkeit waren vergessen, als der gemischte Lehrlingschor in stimmungsvollem Wechsel mit dem Bläser-Trio und einigen gut einstudierten Gedichten zum Höhepunkt des Programms überleiteten: dem „Verhör der Hirten“. Aufregung und Lampenfieber unserer Spielgruppe stiegen, als sich endlich

der Vorhang hob. Geriet auch eine Szene völlig in Vergessenheit – die geradezu verblüffende Gelassenheit der Schauspieler überbrückte sie elegant. Dem Weihnachtsspruch, von einem Lehrmädchen vorgetragen, folgte das gemeinsame Lied „Stille Nacht“, das den ersten Teil der Feierstunde beschloß.

In der nun folgenden Pause erwarteten auch die bisher weniger teilnahmsvollen Lehrlinge, denn jetzt begann die schon so lange ersehnte Bescherung, die von Herrn Dir. Waldschmidt vorgenommen wurde.

Nach dem Festmahl leitete Lehrling Hofbauer mit der Ballade Nr. 1 von Chopin den zweiten, frohen Teil des Abends ein. Sodann folgte das Lustspiel „Die Teufelsfrau“ von Hans Sachs. Das allgemeine Durcheinander in dem viel zu kleinen Bühnenraum, in dem sich nur noch mit Mühe manches Requisit fand, gab öfter Anlaß zu Heiterkeit und munterte sowohl Spieler als auch Zuschauer auf. Zum Erfolg der Aufführung aber trug besonders die kleine Balletttruppe bei, die, besonders zierlich, unser ausgeprägtes Teufelchen spielte.

Mit dieser Aufführung endete die Feier. Den Lehrlingen blieb nur noch zu hoffen, daß es auch den sehr verehrten Gästen gefallen hat. Dank sei der SB-Direktion ausgesprochen für ihre Großzügigkeit, die es den Lehrlingen ermöglichte, die Weihnachtsfeier so zu gestalten, wie man sie sich schon immer vorgestellt hatte.

Günther Bauer, München

... und unserer griechischen Arbeitskollegen

Fern von der Heimat – aber nicht ohne Freunde und Freude – feierten unsere tüchtigen griechischen Arbeitskameraden am 23. Dezember in der festlich geschmückten Kantine ihr Weihnachtsfest. Ein griechisch-orthodoxer Geistlicher, das Oberhaupt der hiesigen Gemeinde, brachte in prächtigem Ornat seinen Landsleuten die frohe Weihnachtsbotschaft. Dann wurden die zahlreich geladenen Ehrengäste, an ihrer Spitze Herr Dir. Hinkel, Frau Erlacher, Betriebsleiter Herr Meier, Prokurist Schlarach und Betriebsrat Scherer sowie der Direktor der griechischen Arbeitsvermittlung, Dr. Kussis, begrüßt. Die Festansprache hielt der Sprecher der Griechen bei der SB, Herr Plakidas. Er bedankte sich im Namen seiner Kollegen für die gute Behandlung und das menschliche Entgegenkommen von seiten der Geschäftsleitung der Südbremse.

Dann erklangen heimatische Weisen von den Inseln unter dem ewigblauen Himmel. Zwei griechische Musikanten, die tagsüber als Arbeiter an der Drehbank stehen, spielten auf ihren originalgriechischen Instrumenten zu Volkstänzen auf. Da unsere griechischen Kollegen auch zum größten Teil griechische Freundinnen mitgebracht hat-

ten, herrschte bald eine vertraut-heimatische Stimmung wie in einer der vielen Tavernen in Piräus. Allerdings, der gute herzhaftige griechische Wein, der Rezia, mag manchem unserer schwarzhaarigen Freunde gefehlt haben ... Statt dessen gab es für jeden von ihnen Münchner Bier und Wiener Würstchen. Ihren Ehrengästen aber setzten die für ihre Gastfreundschaft und Liebenswürdigkeit in aller Welt

bekanntem Griechen natürlich Champagner vor. Um den Gast zu ehren, ist dem echten Griechen kein Opfer zu groß. So verlief die Feier zwischen Veranstalter und Gästen in schönster Harmonie, und zu vorgerückter Stunde hörte man alle gemeinsam das sehnsuchtsvolle Lied – in griechisch, in hochdeutsch und in bayrisch – singen: „Ein Schiff wird kommen ...“

Ein Prosit der Gemütlichkeit!



40 DIENSTJAHRE

UNSERE JUBILARE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



KARL HELLHAMMER
Rep.-Schlosser, 2. 1. 62

Südd. Bremsen AG, München



GEORG THÄTTER
Bürovorstand, 20. 1. 62



WILHELM ASCHENBRENNER
Lackierer, 24. 2. 62

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



ERNST HILDEBRANDT
Sandstrahlbläser, 8. 1. 62



JAKOB MEISTER
Stahlputzer, 8. 1. 62



FRITZ KEINE
Elektriker, 20. 1. 62



KARL SCHNEIDER
Vorarbeiter, 23. 1. 62

OSKAR KRUSE
kfm. Angestellter, 22. 2. 62



ERNST HINKELMANN
Gußschleifer, 8. 2. 62



WALTER GROTE
Dreher, 10. 2. 62



WILHELM GRÄFER
Bohrer, 15. 2. 62



HUGO BERGER
Hilfsarbeiter, 18. 2. 62

Motoren-Werke Mannheim AG



FRANZ EPEL
Kupferschmied, 14. 1. 62



ALFRED BOHNSACK
kfm. Angestellter, 16. 1. 62



JOSEF EGLEDER
Vorarbeiter, 19. 2. 62



LUDWIG OST
Schlosser, 19. 2. 62

Carl Hasse & Wrede GmbH, Berlin



WOLFGANG GRZYBOWSKI
Meister, 1. 2. 62



LISELOTTE ALBERT
Telefonistin, 6. 1. 62

Südd. Bremsen AG, München



KARL RISCHART
Monteur, 8. 2. 62



GEORG MAYER
El.-Wagenfahrer, 10. 2. 62