

# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

66 APRIL 1964





66

APRIL 1964

## Unser Titelbild

zeigt einen von den rund 500 brasilianischen Mitarbeitern in unserm Tochterunternehmen MWM Motores Diesel S/A São Paulo.

## INHALT

- 3 Damit das Berliner Tempo bleibe ...
- 6 MWM bei den Olympischen Winterspielen in Innsbruck
- 6 Moderner Schmelzofen für Volmarstein
- 8 Und weiter wächst das Werk – die Südbremse
- 9 Saarländische Soziologen bei MWM
- 9 Ein neuer Weg
- 11 100 000. MWM-Motor für französischen Schlepperbau
- 11 Moderne Telex-Durchwählanlage bei MWM
- 12 Treffpunkt: „Berliner Kindl“ am Kurfürstendamm
- 14 Unsere Jubilare
- 15 Die Werkzeitschrift in eigener Sache

## HERAUSGEBER:

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

## SCHRIFTFLEITUNG:

Renate Stäpf  
München 13, Moosacher Straße 80  
Telefon: 35051

## GRAPHIK:

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

## DRUCK:

Kastner & Callway  
München 8, Weihenstephaner Straße 27  
Telefon: 448307

Einst schrieb ein amerikanischer Vater an seinen Sohn: „Ich kenne mich selbst – diese Kenntnis ist nicht gewöhnlich, versichere ich dir. Ich weiß, was ich kann und was ich nicht kann, und daher auch, was ich tun sollte.“ Kürzlich schrieb ein anderer Amerikaner, der Dramatiker Arthur Miller, nach seinem Besuch des Frankfurter Auschwitz-Prozesses: „Bisher hat noch keiner der Angeklagten auch nur die Möglichkeit eingeräumt, er habe Unrecht getan. Es fehlt jegliches Zeichen von Reue.“

Bei den Aussagen beider geht es um die Selbsterkenntnis oder Einsicht, die nur auf dem Nährboden der Intelligenz gedeiht. Die oben erwähnte Persönlichkeit besaß sie, während sie den letzteren fehlt.

Genauso fehlt übrigens die Selbsterkenntnis beim Geisteskranken völlig. Beim kleinen Kind ist sie noch nicht entwickelt. Unter den „Normal-Erwachsenen“ gibt es viele, die sich selbst durchaus richtig sehen und beurteilen können. Mit solchen Zeitgenossen läßt sich gut leben und arbeiten! Allerdings begegnen uns auch auf Schritt und Tritt jene, die sich fest im Besitz jener erstrebenswerten Einsicht fühlen, ohne sie zu haben. ... „In einer Untersuchung verschiedener Psychologie-Lehrgänge“ – berichtete Allport, Haupt der Persönlichkeitsforschung – „waren 96% der Studenten des Glaubens, daß sie eine durchschnittliche oder überdurchschnittliche Einsicht besäßen. Nur 4% gaben zu, daß ihre Einsicht möglicherweise mangelhaft sei. – Man denkt, daß der dauernde Umgang mit sich selbst zu einer gründlichen Bekanntheit führt. Aber diese Vertrautheit kann auch das Gegenteil hervorbringen! Sie kann unnachlässig machen gegenüber den Mängeln des Gedächtnisses und der Intelligenz und gegenüber der impulsiven Selbstrechtfertigung der Taten.“

Jede reife Persönlichkeit hat sich das Wissen von sich selbst, die Einsicht, unter Mühen erworben. Die reife Persönlichkeit kennt ihre Grenzen und weiß ziemlich genau über ihre Stärken und Schwächen Bescheid. In diesem Sinne waren zum Beispiel solche negativen Persönlichkeiten wie Hitler und Stalin – man erinnere sich nur an ihr Wirken als „Feldherren“! – zutiefst unreif. Sie hielten sich für unfehlbar –, und zwar auch dann noch, wenn handfeste Beweise ihres Irrtums vorlagen. Überhaupt ist Selbsterkenntnis – die Fähigkeit, sich selbst gewissermaßen perspektivisch zu betrachten – bei Politikern, vor allem Diktatoren, nicht eben häufig. Sie neigen besonders leicht zur Selbstüberschätzung und zum Selbstbetrug. Und dies um so mehr, je stärker sie von ihren Parteigängern kritiklos verehrt werden. Ähnliches kann natürlich genauso auf alle jene Personen zutreffen, die eine leitende Funktion in Staat, Kirche und Wirtschaft ausüben. Auch unter Werkmeistern, Bürochefs oder Direktoren gibt es Diktatoren im Westentaschenformat.

Hündisch gehorsame Untergebene oder Anhänger, die alles kritiklos hinnehmen, was von oben kommt – auch offensichtliche Fehlentscheidungen oder verbrecherische Befehle – sind zwar bequeme Zeitgenossen, leisten aber im Grunde genommen ihrem Oberen einen sehr schlechten Dienst. Sie bauen nämlich mit am Bilde seiner Unfehlbarkeit, seiner Gottähnlichkeit, das, wie jedes falsche Götzenbild, eines Tages zerbrechen muß.

Auf dem Wege zur Selbsterkenntnis liegen viele Fängeisen. Nur der, der sich regelmäßig im stillen Kämmerlein nüchtern Rechenschaft über sein Tun und Lassen abgibt und sich ehrlicher beurteilt als andere, wird sich selbst erwandern. Als Wegmotto gelte der Spruch, den uns der Dichter Robert John Halding aus Berlin zuruft:

„All Deinem Streben sei Ziel nur dies Eine: Lebe Dein Leben! Werde der Deine! Denn, daß Du hier, das ist ein Müßen – doch daß Du bei Dir, das ist Dein Wissen! Bald wirst Du sehen: Dich-selbst-erwandern ist weiteres Gehen oft, als Weg zu andern.“

## Damit das Berliner Tempo bleibe ...

## VOM VERKEHR IN DER MILLIONENSTADT

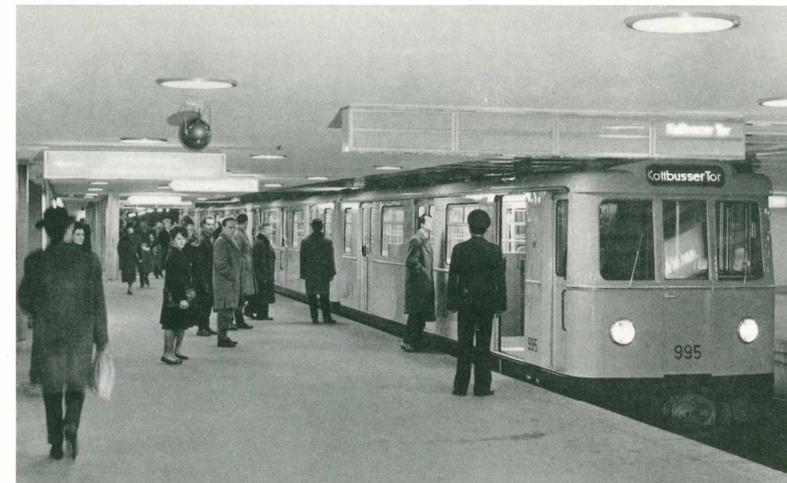
„Wenn ich gefragt werde, was ich von der Durchforschung dieser Stadt zurückbehalten habe, nenne ich sogleich Dinge, die man als abstrakt bezeichnen könnte: nämlich die Tatsache, daß die räumliche Struktur Berlins ganz außergewöhnlich ist, nicht nur äußerlich infolge der politischen Verhältnisse, auf die ich nicht eingehen will, sondern innerlich, weil die Struktur der Verkehrsmittel höchst sonderbar ist. Das System der inneren Verkehrsverbindungen – ich spreche von West-Berlin, wenn ich die ganze Stadt betrachte, wäre es noch wesentlich komplizierter – ist eines der zerklüftesten, das ich je in einer Großstadt kennengelernt habe. Das gibt dieser Stadt eine in den Geschwindigkeiten, in den Beziehungen der Stadtteile zueinander hervortretende Physiognomie, die höchst seltsam ist und die sich vollkommen von denen unterscheidet, die ich in Städten wie London, New York oder Paris kennengelernt habe.“

Michel Butor

Der französische Romancier, ein Vertreter des „Nouveau Roman“, sieht diese Stadt mit den Augen des Literaten – Beweis genug, daß die Verkehrsverhältnisse Berlins tatsächlich einer eingehenden Betrachtung wert sind. Daß in diesem Zusammenhang unsere Knorr-Bremse und ihre Erzeugnisse eine nicht unbedeutende Rolle spielen, mag uns, die wir mit ihr verbunden sind, mit Genugtuung erfüllen ... Die Stellung Berlins im Verkehr hat sich durch die folgenden schweren Ereignisse der Nachkriegszeit durchgreifend verändert. Aus einem der wichtigsten Verkehrsknoten-

punkte Europas wurde eine Insel, deren Verkehrsverbindungen Gegenstand beständiger Sorge sind. Die Lebensadern dieser Stadt aber sind die Verkehrswege.

Ob Sie mit der Eisenbahn, mit dem Auto oder mit dem Flugzeug nach Berlin reisen (die Anreise per Schiff auf der Elbe oder dem Mittellandkanal steht nur dem Güterverkehr zur Verfügung!): irgendwo werden Sie in dieser Weltstadt am Ziel sein – sei es am Bahnhof Zoo, sei es auf einem der beiden Flugplätze Tempelhof oder Tegel, sei es am neuen Autobahn-Stadtring. Sie werden auf jeden Fall aussteigen und die Stadt entdecken wollen. Und spätestens dann entdecken Sie auch den innerstädtischen Verkehr West-Berlins, in dieser Beziehung mit keiner anderen Großstadt vergleichbar. Warum? Nun, immer wird die Linienführung der Verkehrsmittel einer Stadt durch



Berliner U-Bahn und Knorr-Bremse gehören zusammen. Aber sämtliche Züge haben nicht nur unsere Druckluftbremsen und die dazu gehörenden Kompressoren, sondern auch die Türschließeinrichtungen von Knorr.

Auf der neuen Linie G (Foto links: Bahnhof Zoo) fahren die Züge im 35 Kilometertempo. Zur Hauptverkehrszeit kann ein 6-Wagen-Zug etwa 1200 Fahrgäste befördern. Im Foto oben sehen wir die U-Bahn als Hochbahn (Bahnhof Scharnweberstraße)



Berlins Stolz ist die Stadt-Autobahn. Viele der LKW's, die sie benutzen, fahren mit unserer lastabhängigen Bremse: Umladefahrzeuge für die Stadtreinigung, spezielle Tankfahrzeuge – und nicht zuletzt die Feuerwehr, die schnelle!

besichtigen sein, die Bedeutung der U-Bahn aber weiter zugenommen haben. 97 km Strecke, davon in West-Berlin 74,5 km, waren 1963 fertig. Zur Zeit wird an mehreren neuen Strecken bzw. Verlängerungen gebaut. 681 U-Bahnwagen stehen in West-Berlin zur Verfügung. Sie befördern täglich durchschnittlich 524 000 Personen.

Die Einweihung der neuen U-Bahnstrecke G am 2. September 1961 war ein festliches Ereignis für alle Berliner. Sechs Jahre wurde an diesem bisher größten Bauvorhaben der Stadt gearbeitet, rund 190 Millionen Mark kostete die sieben Kilometer lange Strecke... Als man 1949 noch von der Entrümmerung sprach, wälzten die Planer schon ihre Probleme zum Thema Großstadtverkehr. Mit dem Ende der Blockade 1949 begann zwar der Aufbau, doch die Motorisierung galt als Zukunftsproblem. Im Juni 1950 besaß jeder 54. Einwohner ein Kraftfahrzeug, jetzt hat jeder neunte Berliner seinen Wagen, und in absehbarer Zeit wird es jeder fünfte sein. Das ist dann die Zeit, in der ein Kraft-

Die Berliner lieben ihre Busse, die „Doppeldecker“, sie sind schnell, wendig und laufen besonders weich... ganz richtig, das macht die Knorr-Luffederung. Sie ist in fast allen der 1250 Omnibusse eingebaut



die Lage der City bestimmt, die als Mittelpunkt der Lebensbeziehungen gleichzeitig auch Verkehrsschwerpunkt ist. In ihrem Bereich befinden sich Arbeits-, Einkaufs- und Vergnügungszentren. In Berlin liegt nun aber die alte City, die sich etwa zwischen Brandenburger Tor und Alexanderplatz sowie Oranienburger Tor und Hallesches Tor befindet, größtenteils im Sowjetsektor. Durch eine weitgehende Verlagerung der Arbeits-, Einkaufs- und Vergnügungstätten aus der früheren Innenstadt in die zwölf Bezirke West-Berlins haben sich neue Schwerpunkte gebildet. Dieser Tatsache mußte auch in puncto Verkehr Rechnung getragen werden!

Berlins attraktivstes und beliebtestes Verkehrsmittel ist die U-Bahn. Sie ist vom Straßenverkehr unabhängig und daher besonders schnell und zuverlässig. Die erste Wagenkette der Berliner Hoch- und U-Bahn fuhr im Jahre 1902. Trotz Weltkrieg und Inflation ging der Ausbau des Netzes weiter. Ernst Reuter, damals noch Stadtrat in Berlin, schloß Ende der zwanziger Jahre die städtischen Verkehrsbetriebe zur BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft) zusammen. Schon in jener Zeit war die U-Bahn ein wichtiges Verkehrsmittel. Wenn der Aufbauplan Berlins durchgeführt ist, wird die Straßenbahn nur noch im Museum zu

fahrer, der es sehr eilig hat, den Rest des Weges zur Innenstadt viel schneller mit der U-Bahn zurücklegt. Wir hörten es bereits: der Berliner hat etwas gegen die Straßenbahn! Und er stellt mit Zufriedenheit fest, daß auch die Stadtväter nicht gewillt sind, das Verkehrsnetz der guten alten Straßenbahn zu erweitern. Ihre Argumente: schienenengebundene Verkehrsmittel lassen sich schlecht in fließenden Verkehr einordnen. Außerdem gehen kostbare Straßenflächen durch die Beibehaltung eines besonderen Bahnkörpers verloren. Während man also in manchen anderen Großstädten (z. B. in München) dem Verkehrshindernis „Straßenbahn“ weiterhin seine besondere Sympathie schenkt, ist man in der Weltstadt Berlin längst dabei, sie durch U-Bahn und die „Doppeldecker“, die zweistöckigen Busse, weitgehend zu ersetzen. Die Busse sind ja neben der U-Bahn das meist frequentierteste Verkehrsmittel, seit die West-Berliner Bevölkerung mit bewundernswürdiger Konsequenz auf die Benutzung der S-Bahn ver-

sitzen, Fahrspurmarkierungen, Randlinien, Leitplanken und Beleuchtung sorgen für größtmögliche Sicherheit bei Tag und Nacht. 6,8 Kilometer sind bereits befahrbar. 100 Kilometer sind geplant.

Die Spaltung Berlins und seine insulare Lage inmitten der sowjetischen Besatzungszone hat die Stadt vor viele Verkehrsprobleme gestellt, für die es keine Vergleiche gibt, und die dennoch gelöst werden müssen. Berlin faßt jedoch seine Aufgaben noch weiter: es will über alle zeitbedingten Schwierigkeiten hinaus wieder in seine frühere Funktion, die Hauptstadt Deutschlands zu sein, hineinwachsen und setzt alle Energie daran, seine früheren Aufgaben wieder zu übernehmen. Es übernimmt hiermit Lasten und Aufgaben, die sichtbar den gesamtdeutschen Interessen dienen. Die Hilfe, die Berlin von Seiten der Bundesrepublik gegeben wird, dient nicht nur der Abwehr eines Notstandes innerhalb von West-Berlin, sondern im gleichen Maße der Wiedervereinigung.



Die Straßenbahnen wünscht man sich an der Spree ins Museum. Trotz unserer Magnetschienensystemen, mit der der größte Teil der Fahrzeuge ausgerüstet ist, behindern sie das Berliner Tempo. (Foto: Hardenbergstraße)

zichteten. Diese Stadtbahn, einst neben der U-Bahn die tragende Säule des Verkehrs, steht unter sowjetzonaler Verwaltung. Da aber die West-Berliner nicht gewillt sind, ihre Gegner – in welcher Weise auch immer – finanziell zu unterstützen, wichen seit Errichtung der Mauer die ehemals 300 000 S-Bahn-Fahrgäste auf Bus und U-Bahn aus. Hieran konnten auch der verhältnismäßig billige, ohne wirtschaftliche Erwägungen erhobene Kampfpreis Ost-Berlins und Unbequemlichkeiten oder Fahrzeitverlängerungen nichts ändern...

Schließlich noch ein Wort über die private Motorisierung in Berlin. 300 000 Fahrzeuge tummeln sich zur Zeit auf den West-Berliner Straßen, jeder neunte Einwohner hat seinen „fahrbaren Untersatz“ – im Vergleich zu Hamburg oder München noch nicht so viel. Da aber Berlin gewohnt ist, großzügig und auf weite Sicht zu planen, werden bereits seit Jahren alle straßenbaulichen Neuanlagen auf einen Motorisierungsgrad von 1:5 abgestellt.

Besonders stolz ist Berlin auf seinen Autobahn-Stadtring. Er wurde gebaut, um zügige und sichere Verkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen zu schaffen und die Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt zu entlasten. Getrennte Richtungsfahrbahnen, die je drei Fahrspuren be-

Wir haben an den Anfang unseres Artikels Worte des Franzosen Michel Butor gestellt. Wir wollen ihn auch zum Schluß nochmals zu Wort kommen lassen:

„Ich stellte fest, daß diese Stadt ein außerordentlich empfindliches Wahrnehmungsinstrument ist. Ihre Lage macht aus ihr so etwas wie einen passionierenden Horchposten, und ihre Struktur, der Umstand, daß sie wie eine Membrane in eine außerordentlich empfindsame Grenze hineinreicht, macht aus ihr eine Art Mikrophon oder eine Art Trommel, auf der sich die geringsten Erschütterungen – man darf sagen das fernste Zittern – mit größter Deutlichkeit und Schärfe als Vibrationen abzeichnen. Die Stadt Berlin wird damit für mich ein höchst vollkommenes Instrument, das mir die Möglichkeit gibt, die verschiedensten Erschütterungen und die Risse und Sprünge der Welt wahrzunehmen und zu untersuchen.“

# MWM BEI DEN OLYMPISCHEN WINTERSPIELEN IN INNSBRUCK



MWM war dabei. Natürlich haben wir weder die Rennschlitten motorisiert, noch etwa die Schier mit Dieselantrieb versehen. MWM gehörte zu dem Kreis der organisatorischen Helfer, die an der technischen Sicherung des Ablaufs mitwirkten. Hier ging es um eine MWM-Sofortbereitschaftsanlage für das elektronische Rechenzentrum, damit dieses auch bei Ausfall des Netzstroms funktionsfähig bleibt.

Die Olympiatage von Innsbruck sind vorbei. Die MWM-Anlage hat sich bewährt; das Rechenzentrum hat auch bei mehrfachem Ausfall des Stromnetzes genau, richtig und gerecht die sportliche Leistung messen können, um in Sekundenschnelle das Ergebnis und die Placierung bekanntzugeben.

Elektronische Anlagen sind auf stetige elektrische Stromversorgung angewiesen. Das hochempfindliche Rechenzentrum für die Aufnahme, das Speichern und die Wiedergabe der Daten duldet nicht einmal die Unterbrechung

der Stromzufuhr von Bruchteilen einer Sekunde. Dies führte dazu, sich der MWM-Sofortbereitschaftsanlage zu bedienen.

Das Aggregat in geschützter Kurzbauart enthält eine ständig laufende Bereitschaftsgruppe, die von einem Elektromotor, einem Generator und einer Speicherschwungmasse gebildet wird. Der Elektromotor wird aus dem Ortsnetz gespeist, und der Generator versorgt das Rechenzentrum. Fällt das Ortsnetz aus, wird der startbereite MWM-Dieselmotor KD 1105 S an die Bereitschaftsgruppe angekuppelt und auf volle Drehzahl hochgerissen. Den kurzen Zeitraum bis zum vollen Einsatz des Dieselmotors überbrückt die Speicherschwungmasse. Bei diesem Vorgang und bei dem automatischen Rückschalten auf Netzbetrieb entsteht – was entscheidend ist – nur eine Frequenzabweichung von weniger als  $\pm 0,5$  Hz, die das Rechenzentrum nicht stört.

Das elektronische Rechenzentrum war in Innsbruck überall immer einsatzbereit. Es konnte mit den sportlichen Leistungen durch seine Schnelligkeit in der Datenermittlung und Information wetteifern. Hätte es bei den Winterspielen auch Medaillen für den gesamten organisatorischen Rahmen gegeben, dann gebührte gewiß auch der Sofortbereitschaftsanlage von MWM eine solche Auszeichnung für die Bewährung. JHB



# Qualitätsverbesserung und Kostensenkung

## DURCH MODERNEN SCHMELZOFEN IN DER ABTEILUNG SPHÄROGUSS

Wir möchten Sie heute mit einem neuen elektrischen Schmelzofen bekannt machen, der seit Anfang 1963 in der Graugießerei zur Erschmelzung von Sphäroguß eingesetzt ist und seine Bewährungsprobe mit sehr gutem Erfolg bestanden hat.

Die Umstellung auf den elektrischen Schmelzbetrieb hat die gleichen Gründe, die vor einigen Jahren in der Stahlgießerei zur Aufstellung von zwei Lichtbogenöfen führten: Qualitätsverbesserung und Kostensenkung.

Die Erzeugung von Sphäroguß im Kupolofen hat nämlich einige Nachteile:

1. Man muß teures Spezialroheisen setzen.
2. Die Gießtemperatur ist nach der Magnesiumbehandlung sehr niedrig.
3. Der Guß muß wegen des relativ hohen Mangangehaltes in jedem Fall gegläht werden.
4. Der Durchsatz von Sphäroguß im Kupolofen stört den laufenden Graugußbetrieb.

Für den elektrisch betriebenen Ofen sprechen folgende Punkte:

1. Man kann mit billigerem Einsatz arbeiten: Tiefziehleuchte – Kreislauf – Roheisen.
2. Die Gießtemperatur kann beliebig hoch eingestellt werden, bis etwa 1550° C.
3. Die Abnahme von Eisen aus dem Ofen richtet sich nach dem Bedarf; eine Ofenfüllung kann beliebig lange im Ofen verbleiben und warm gehalten werden.
4. Bei manganarmem Eisen können bestimmte Qualitäten im Gußzustand geliefert werden – ein Glühen entfällt.
5. Die Magnesiumbehandlung erfolgt hier durch Tauchen mittels einer Tauchglacke und ist wesentlich billiger als im Kupolofenbetrieb.

Der in unserem Werk Volmarstein eingesetzte Ofen ist ein BBC-3-t-Induktionsofen mit folgenden Daten:

Fassungsvermögen	3 t
Abgußtemperatur	1550° C max
Frequenz	50 Hz
Anschlußspannung	500 V
Leistung	735 kW
Grenzleistung	850 kW
Nennstrom	6750 A
Verbrauch	etwa 650–700 kWh/t
Schmelzleistung	etwa 1 t/h
Durchsatz	etwa 8–10 t/Tag

Bei der nun folgenden Beschreibung müssen wir Ihnen etwas technisch kommen:

Der Ofentiegel wird mit fein gemahltem schwedischem Quarzit ausgestampft und flüssig eingesintert. Die Haltbarkeit einer Zustellung liegt bei uns zwischen 700 und 1000 t. Die zum Schmelzen erforderliche Energie wird durch ein magnetisches Feld übertragen, die ein Spulensatz erzeugt, der außen um den zylindrischen Ofen liegt.

Lichte Ofenweite:	etwa 670 mm
Lichte Ofenhöhe:	etwa 1250 mm

Die Spulen sind wassergekühlt. Das magnetische Feld durchsetzt das Einsatzgut und induziert in der Ofenfüllung Spannungen. Durch diese Spannungen werden Stromflüsse hervorgerufen, die die Erwärmung bis zum Schmelzprozeß bewirken.

Die Ofenleistung ist mit jeweils 4% über den Transformator regelbar. Die benötigte magnetische Energie wird von einer Kondensatorbatterie leistungslos geliefert, so daß der Ofen mit einem  $\cos \varphi = 1$  gefahren werden kann und somit nur Wirkstrom entnommen wird.

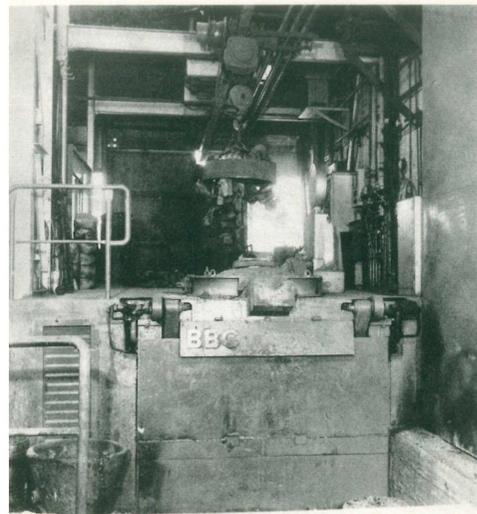


Bild 1

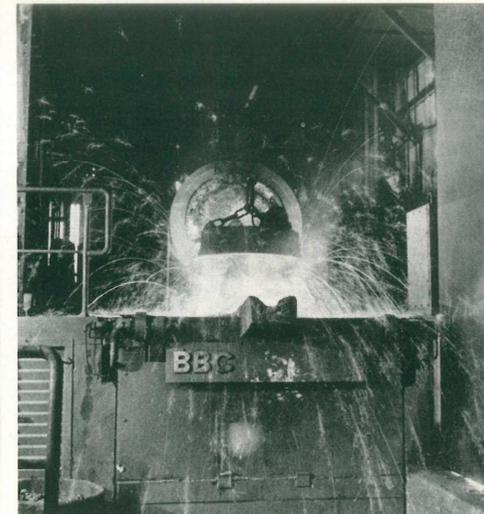


Bild 2

Unsere Aufnahmen sollen den Ablauf einer Charge erläutern.

**Bild 1:** Roheisen und Kreislaufeisen werden mit einem Magneten über eine Kranbahnwaage zum Ofen gefahren.

**Bild 2:** Der Deckel wird hydraulisch gehoben und der Einsatz eingebracht.

**Bild 3:** Nach Erhalt der chemischen Analyse und Regulierung auf Sollwerte durch den Schmelzer wird ein Teil (1,2 t) in eine Syphonpfanne durch Kippen des Ofens um eine vordere Achse entleert und anschließend in einer Behandlungskammer mit Magnesium versetzt, das durch Verringerung des Schwefels und eine gewisse Impfwirkung den Kohlenstoff zur kugelförmigen Ausbildung im Grundgefüge bringt.

Bild 3

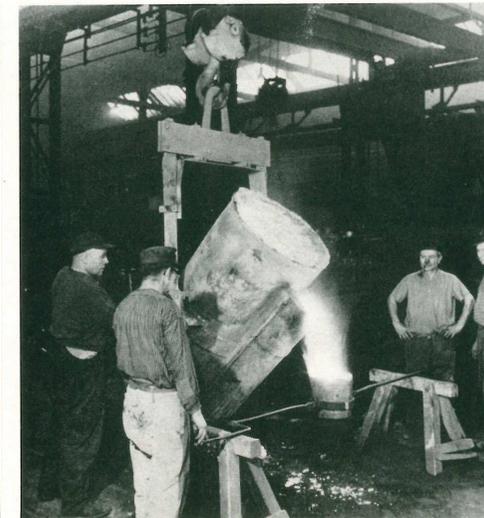
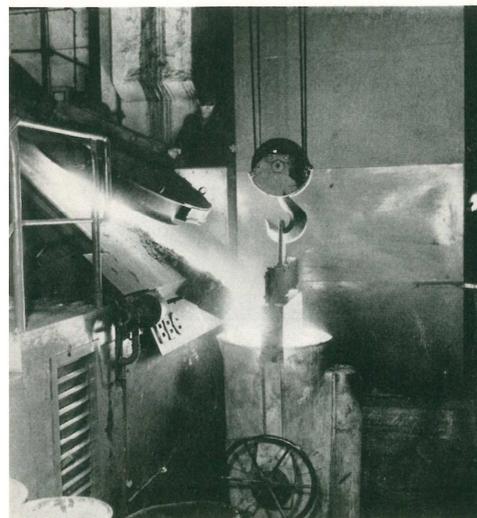


Bild 4

**Bild 4:** Durch den Syphon wird nun der Sphäroguß in Handpfannen gekippt, anschließend zu den Formkästen gebracht und vergossen.

Der Syphon an einer Pfanne hat die Aufgabe, nur reines und schlackenfreies Eisen vom Boden abzu ziehen.

Dem steigenden Bedarf an Sphäroguß in der Industrie ist Volmarstein rechtzeitig durch den Einsatz eines Induktionsofens für Sphäroguß begegnet.

Die anfangs relativ kleine Produktion hat sich im letzten Jahr zu einem beachtlichen Teil des Grauguß-Ausstoßes entwickelt. Etwa 60–80 t gute Ware verlassen monatlich unser Werk Volmarstein.

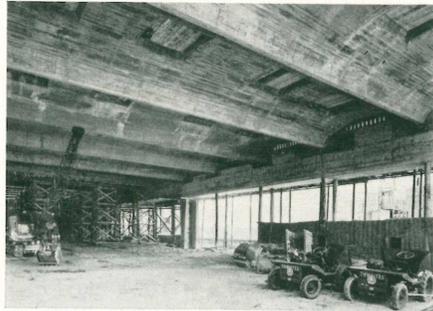
R. Weber, Volmarstein

Blick auf den Hallenneubau gegen Nordwesten



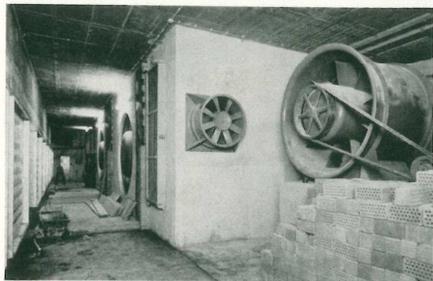
# UND WEITER WÄCHST DAS WERK...

Seit Monaten wird auf dem Gelände der Südbremser wieder einmal „gebuddelt“. Diesmal aber entsteht kein schlichter Hallenanbau, kein bescheidenes Bürohaus – nein, diesmal wächst eine neue Werkhalle aus dem Boden, die es tatsächlich „in sich hat“. In der Arbeitsvorbereitung ist diese neue Halle auf dem Papier bereits fertiggestellt und komplett eingerichtet – auf den Baustellen aber kreischen noch die Bagger, quietschen die Baukräne mißtönend in



Die neue Halle im Rohbau (Schalen-Untersicht)

Blick in die Luftheizungszone im Keller des neuen Sozialgebüdes



den warmen Frühlingwind. Unseren gottlob schwindelfreien Fotografen indessen schickten wir auf die höchsten Barrikaden, auf daß er uns ein anschauliches Bild liefere. Und wir glauben, es ist ihm gelungen!

Was man auf dem Foto sieht, ist der Rohbau der 5000 qm großen Halle – was man nicht sieht, ist das neu erstehende dreigeschossige „Sozialgebäude“: Umkleide-, Wasch- und Duschräume für rund 2000 SB-Angehörige, ein Stahl-Beton-Skelettbau in den Außenmaßen 106 m x 13 m. Die 400–500 Südbremsler, die im Herbst mit ihren Automaten und Halbautomaten aus den Abteilungen 6 und 7 in ihr neues Domizil umsiedeln, wird es sicher interessieren, daß es sich bei dem modernen Bau um eine Spannbetonhalle mit Tonnenschalen handelt, freitragend über jeweils 20 x 30 m. Die Stärke des Betons im Scheitelpunkt der Tonne beträgt 6 cm. Dank dieser Bauweise kann weitgehend auf Stützen verzichtet werden – ein Vorteil, den jeder, der mit der Aufstellung von Maschinen zu tun hat, wohl zu schätzen weiß.

Tageslicht erhält die Halle durch genau 165 Lichtkuppeln aus Plexiglas, von der jede 1,80 x 1,80 m mißt. Auch der Spänetransport entspricht der modernen Einrichtung: eine spezielle Transportanlage leitet dieses Abfallprodukt unsichtbar in dafür vorgesehenen Kanälen unterhalb des Fußbodens zu der Aufbereitungsanlage weiter.

Zur Heizung, zur Be- und Entlüftung schließlich hat sich das Münchner Architekturbüro Heese etwas ganz Besonderes einfallen lassen: die Halle ist teilklimatisiert. Feine Kanäle durchziehen den Fußboden, und durch etwa 4000 kleine Öffnungen strömt die klimatisierte Luft in den Raum – im Winter als Heizung, im Sommer zur Abkühlung, wobei die Luft auch noch befeuchtet werden kann. Abgesaugt wird sie unter der Decke durch die 5 m hohen Kastenträger, die auch die Dachkonstruktion halten. Nach Reinigung durch Riesensfilter von imposanten Außenmaßen kann dieselbe angewärmte Luft erneut durch die Halle geschickt werden.

Die in unserer neuen SB-Halle angewendete Luftheizung bzw. Luftkühlung geht buchstäblich neue Wege. Herkömmlich ist der entgegengesetzte Weg: die Luft tritt durch die Decke ein und wird in den Boden abgesaugt. Die Nachteile, die man dabei in Kauf nehmen muß, liegen auf der Hand: Verschmutzung des Fußbodens und der Düsen durch den Oldunst-Niederschlag, der sich durch die Automatenmaschinen zwangsläufig entwickelt. Wie es auch sei – der nächste Winter kommt bestimmt, und wir sind sicher, daß diejenigen Südbremsler, die ihn am angenehmsten überstehen werden, höchstwahrscheinlich im Neubau arbeiten! Weitere Annehmlichkeiten für die Neubewohner sollen auch noch kurz aufgezählt werden: Im Keller bzw. Erdgeschoß des Sozialgebüdes befindet sich nicht nur die Heiz- und Luftzentrale, nicht nur die Elektroabteilung, die damit in das Zentrum des Betriebes rückte, und nicht nur die Ladestation für Elektrofahrzeuge, sondern auch eine

eigene Werkzeugausgabe mit einer Werkzeugschleiferei. Bequemere werden hier die für die Arbeiten an den Automaten benötigten Werkzeuge schon vorbereitet und zusammengestellt, was ganz sicher Ärger und unnötige Laufereien erspart.

Denjenigen Südbremslern nun, die im Herbst des Jahres in die Halle „X“ umsiedeln werden und sich dort an die Arbeit von Serienteilen für unsere Motoren, die Autobremse und die Knorr-Apparate für die Bundesbahn machen, wünschen wir schon heute einen guten Start!

## SOZIALLEHRE ORIENTIERT SICH AN INDUSTRIELLER PRAXIS

### SAARLÄNDISCHE SOZIOLOGEN BEI MWM

Die wissenschaftliche Soziallehre unserer Zeit ist lebendiger. Sie orientiert sich insbesondere an den Formen und Gesetzen menschlichen Zusammenlebens in der industriellen Umwelt. Einer der Träger dieser Kontakte ist in der Bundesrepublik die Gesellschaft für angewandte Sozialforschung, Direktor Carl Kux, kaufmännischer Vorstand der MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG, ist Gründungs- und Kuratoriumsmitglied dieser Institution. Seiner Einladung zu einem Besuch Mannheims und der MWM folgte Professor Neuloh, Leiter des Soziologischen Instituts der Universität des Saarlandes, Saarbrücken, mit einer Gruppe von Doktoranden, Diplomanden und Studenten seines Seminars „Max Weber und die Soziologie heute“.

Bei der Werksbesichtigung waren die Gäste vordringlich an Einrichtungen und Arbeitsbedingungen interessiert, die vom Fortschritt sozialer Bestrebungen zeugen, an Arbeitsplatzgestaltung, Betriebshygiene, Maßnahmen der Gesundheitsvor- und -fürsorge, wie an Bemühungen um innerbetriebliche Rationalisierung. Unterhaltungen über leistungsgerechte Entlohnung, auch bezüglich der soziologischen Struktur der Belegschaft aus entwicklungsgeschichtlich-standortlichen Einflüssen klangen bereits auf.

Die Aussprache nachmittags auf der Heidelberger Molkenkur vertiefte das Suchen nach wissenschaftlichen Erkenntnissen aus den Aussagen des menschlichen Mit-, Für- oder auch Gegeneinander in der modernen Industriegesellschaft. Der Bogen spannte sich mit Fragen und Antworten vom Problembereich der analytischen Arbeitsplatzbewertung bis zum Inhalt des aktuellen „Sozialpakets“, von zweckgerechter Organisationsform eines Industrie-Großbetriebs mit lebhafter Diskussion der Vor- und Nachteile alleiniger bzw. gemischter Linien- oder Stabsabteilungs-Systeme bis zur intensiven Erörterung inner- und außer-

betrieblicher Ausbildung. Breiten Raum widmete man dem „Zweiten Bildungsweg“ mit der Vielfalt autodidaktischer Förderung in Berufs- und Allgemeinbildungskursen der Abendakademien, Volkshochschulen, der REFA und der Gewerkschaften.

Direktor Kux betonte die Notwendigkeit, soziologische Dinge nicht nur von den beiden Polen Wissenschaft und Wirtschaftswirklichkeit her zu sehen, sondern sich immer auch des Betrachtungswinkels entweder in die gesamte geographisch bestimmte Lebensgemeinschaft oder in nur ein einzelnes industrielles Unternehmen hinein bewußt zu sein. Das gilt z. B. wesentlich für die Beurteilung betrieblicher Sozialleistungen.

Die Zusammenfassung der Kontakt-ergebnisse regte Prof. Neuloh zu einem – man könnte sagen – „ad-hoc-Kolleg“ über die Entwicklung der Industrie-Soziologie seit Max Weber an. Schon anfangs dieses Jahrhunderts wurde angewandte Sozialforschung betrieben; vieles scheiterte indessen an den damals schmälere Wegen der Daten-

erfassung und -auswertung. Die elektronische Datenverarbeitung unserer Tage, wie sie auch im Industriebetrieb wirksam ist, hat – noch dazu mit der modernen Anwendung von aussagefähigen Repräsentativbefragungen – die Entwicklung der wissenschaftlichen Forschung außerordentlich gefördert.

Die Soziologie befaßt sich heute in starkem Maße mit den Einflüssen des Zusammenlebens von Menschen und Sachabläufen auf gedrängterem Raum. Sie nützt auch die Erkenntnisse aus dem Fortschritt in der Industriegesellschaft. Die Entwicklung des Verkehrs z. B. überbrückt Entfernungen, rafft die Zeit. Saarbrücken und Mannheim sind einander näher gerückt als in der Generation Max Webers oder gar Auguste Comtes, des Begründers der Soziologie.

Man will in Tuchfühlung bleiben. Ein Podiumsgespräch, zu dem Direktor Kux und der MWM-Betriebsratsvorsitzer und Mannheimer Stadtrat Werner Nagel eingeladen wurden, soll schon bald den fruchtbaren Gedankenaustausch fortsetzen. JHB



# ein neuer weg

## DER ZWEITE SCHRITT

### - EIN FORTSCHRITT

„Der größere gemeinsame Markt aus der Sicht einzelner Unternehmungen“

Vorstandsmitglied Direktor Kux befaßte sich mit diesem Problembereich. Es ist natürlich, daß die Teilnehmer kaum anders reagieren, als das, was unausweichlich auf uns zukommt, auf das eigene Unternehmen zu projizieren und in berufspraktische Vorstellungen umzumünzen.

Zur Begrüßung sagte Vorstandsmitglied Direktor Stark, es gelte, vom Informativen her die Brücke zur persönlichen Begegnung mit dem Ziel des Mannschaftsgeistes zu

Daß MWM mit dem Gedanken, ihre Führungskräfte zu freimütigen, das betriebliche Zusammengehörigkeitsgefühl fördernden Ausreden zu versammeln, „richtig liegt“, bewies die zweite Zusammenkunft. Hatte der erste Abend noch gewissemaßen „offiziellen“ Einführungscharakter in eine Neuerung, der mancher vorsichtig abwartend gegenüberstand, so belebte sich die Anteilnahme spürbar, als sich jetzt die Diskussion an einem wesentlich auch betriebsbezogenen Thema von aktueller Bedeutung entzünden konnte.

schlagen. In der Berührung der Sachgebiete kenne jeder fast jeden. Das bedeute aber noch nicht, daß jeder jedem so weit auch menschlich näherkomme, wie es das Zusammenscharen gegenüber ständig drohenden Gefährdungen in unserer dynamischen Wirtschaftsepoche gebietet. Gerade das Thema dieses Abends mache das Erfordernis deutlich, andersartig und in größeren Dimensionen zu denken, aus dem verfügbaren Stoff mit einem Höchstmaß an technischer Befähigung größere Ergebnisleistung herauszuholen und in gemeinsamer Arbeit ein existenzsicherndes Konzept zu finden. Auf die „Nasenlänge“, um die das anpassungsfähigere Werk mittlerer Größe sogar dem Mammutunternehmen voraus sein könnte, komme es mehr denn je an. Neues, Einschneidendes rüttelt an unserer Existenz. Wir können nicht ausweichen, müssen uns den Tatsachen stellen. Das geht **jeden** an!

#### Wirtschaftsraum Europa – geschichtlich verzögert, aber heute unvermeidlich

Direktor Kux erwähnte beiläufig, zugleich empfehlend, der Vorstand habe bisher die Themen selbst ausgewählt. Jeder könne natürlich – das wäre sogar zu begrüßen – Themen selbst vorschlagen oder vortragen, die er im Sinn dieser Zusammenkünfte für behandlungswert erachtet. Vom Gemeinsamen Markt werde viel gesprochen und geschrieben. Man müsse tiefer einsteigen, um das Wesen und die einschneidenden Folgerungen zu überschauen. Die „Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“ verwirklicht eine Idee des vorigen Jahrhunderts. Zollvereine zur Überbrückung partikularer Wirtschaftskleinräume stehen am Ausgangspunkt. Unsere Zeit hat den Grundgedanken aufgegriffen und ihn in die Größenordnungen transponiert, die dem heutigen Denken entsprechen: in Weltbereiche, in politische, wehr- und handelswirtschaftliche Großräume. Die europäische Wirtschaftsgemeinschaft geht vom geschichtlichen Zusammengehörigkeitsbewußtsein unseres Kontinents aus. Europa ist bereits auf dem Weg, als dritte Wirtschaftsmacht neben die USA und die UdSSR zu treten. Dabei begann die Entwicklung der EWG erst vor rund sieben Jahren. Die nüchterne Einsicht, aufeinander angewiesen zu sein, hat schon vieles an nationaler Eigenstüchtelei überwinden können. Natürlich verspricht man sich

#### Wohlfahrt für alle.

Jean Monnet drückte es so aus: „Der gemeinsame Markt bringt uns eine Multiplikation und nicht nur eine Addition der wirtschaftlichen Kräfte!“ Allerdings ist es noch lange nicht soweit. Zunächst verschieben sich innerhalb des EWG-Raums die bisher gültigen Maßstäbe für die Wettbewerbsfähigkeit, weil die unterschiedliche Kaufkraft der ungleichen Währungen, das Lohngefälle, die Bindung von Teilen des Volksvermögens an den Konsumbedarf für mehr oder weniger anspruchsvolle Lebenshaltung und auch der technische Stand der Erzeugungsstruktur entweder günstige oder nachteilige Startbedingungen geben. Es wird darauf ankommen, sich im gemeinsamen Erzeugungsgebiet zu behaupten und auf dem Außenmarkt konkurrenzfähig zu bleiben. Um die Produktion abzusetzen, braucht man die Entwicklungsländer. In diesen Acker muß zuvor etwas hineingesteckt werden. „Entwicklungshilfe“ fördert den Lebensstandard, steigert dadurch den Bedarf und kann für die an diesen Wirtschaftsbeziehungen Beteiligten zum Fundament künftiger Konjunkturfestigkeit werden.

#### EWG-Zielsetzung bedarf echter Partnerschaft

Wer sich abkapselt, hinter hohen Zollmauern verschanzt und auf Kosten anderer Vorteile herausheben will, stellt der Partnerschaft ein Bein und schädigt im Grundsatz die Idee der Gemeinsamkeit. Es versteht sich, daß Schwierigkeiten aus natürlich gewachsener Wirtschaftsstruktur zuvor überwunden werden müssen. Vor allem die Landwirtschaft und die Grundstoffindustrie sind fundamentale Tragepfeiler, deren Kräfte aufeinander abzustimmen sind. Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg und die Niederlande fanden sich daher aus diesem Zweckdenken zur Montan-Union zusammen. Der Erfolg ermutigte dazu, sich zu einem „Gemeinsamen

Markti“ zusammenzuschließen. Als man sich 1957 verpflichtete, die Zollgrenzen untereinander stufenweise abzubauen, auf eigene Zollhoheit zu verzichten und einen gemeinsamen Außenzolltarif zu erarbeiten, der den neuen Wirtschaftsraum abschließen wird, war die „Europäische Wirtschaftsgemeinschaft“ geboren. Zwangsläufig muß sie zur

#### gemeinsamen Wirtschafts- und Sozialpolitik

führen. Drängt z. B. Italien mit niedrigen Löhnen auf den Gemeinsamen Markt, so lassen sich die Löhne in den übrigen Mitgliedsstaaten nicht beliebig erhöhen. Ein freier, geeinter europäischer Markt bedarf der **Harmonisierung**, der gegenseitigen Angleichung. Es wäre falsch und wirklichkeitsfremd, in ihm einen „erweiterten nationalen Markt“ zu sehen. Ganz neue Relationen werden in das wirtschaftliche Geschehen eingeführt und verlangen, sich von traditionellen Erfahrungen zu lösen. Grundlegend haben wir die Einfügung der Staaten in das neue Wirtschaftsgebilde von dem zu unterscheiden, was an Neuem auf die Gesamtheit einer Industrie oder gar auf das **einzelne Unternehmen zukommt**. Auf der großen überstaatlichen Ebene besteht eine natürliche Artverschiedenheit als Ergebnis von zwei voneinander völlig unabhängigen Ursachen, die sich addieren oder einander entgegenwirken können: die in jedem Land verschiedenen Produktionsbedingungen und die bei Herstellern gleicher Erzeugnisse verschiedenartige Produktivität. Direktor Kux erläuterte an mehreren Zahlenbeispielen, bezogen auf die Kaufkraft, die makro-ökonomische Artverschiedenheit, kam aber zur Schlussfolgerung, daß die Harmonisierung des Gesamtwirtschaftsraums zu erwarten sei. Falsch hingegen wäre es, hieraus Beurteilungen für eine

#### Betrachtung von der mikro-ökonomischen Ebene des Einzelunternehmens aus

abzuleiten. Hier wird es entscheidend auf die **Anpassungsfähigkeit** ankommen. Alternativ kann davon erhöhter Wohlstand oder Verdrängtwerden vom Markt abhängen. Unterschiedliche Preisstrukturen ohne regulierende Zölle und ganz andere Kostengefüge treten auf. Auf der Unternehmensebene häufen sich die Artverschiedenheiten. Um nur einige praktische Beispiele zu nennen: die Kosten je Arbeitsstunde nach Industriezweigen und Gebieten, die Kosten für Rohstoffe und Zulieferungen, die Finanzierung und Abschreibung von Investitionsgütern, die gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen, die indirekten und direkten Steuerabgaben, die Unterschiede in der Produktivität, in der Größenordnung des Unternehmens nach Ausstoß und Rentabilität gegenüber dem konkurrierenden Erzeuger gleicher Ware.

Wir müssen zu der Überzeugung gelangen, daß die Zukunftsplanungen für die Unternehmungen nicht vom Primat der Harmonisierung ausgehen, sondern, daß gerade die **Unterschiede** in den Produktionsbedingungen ausschlaggebend für Gedeihen oder Schwierigkeiten sind. Auf Untersuchung dieser Unterschiede muß die **Vorbereitung** auf den gemeinsamen Markt ausgerichtet sein. Das ist Mikro-Harmonisierung. Das Schlüsselwort heißt „**Spezialisierung**“ unter Nützung besonders vorteilhafter Gegebenheiten, von besonderen Vorzügen entweder in der Fertigung, bei diesem oder jenen preisbestimmenden Faktor oder in der Qualität des Erzeugnisses selbst.

#### Gemeinsamer Markt – gemeinsames Planen und Schaffen

Die Ausführungen betreten dann den Bereich, der unmittelbar jeden der Versammlungsteilnehmer berührt: die **Situation für MWM**. Es wurde auch die Möglichkeit einbezogen, daß England mit seinen wettbewerbsstarken Dieselmotorenherzeugern der EWG beiträte. Von unseren Marktanteilen in den EWG-Ländern wurde gesprochen und von der Konkurrenz des **zweiten** Großwirtschaftsraumes in Europa, der EFTA, mit England, Dänemark, Norwegen, Schweden, Österreich, Portugal und der Schweiz als Mitgliedsstaaten.

In lebhafter Diskussion der Führungskräfte aus Einkauf, Verkauf, Konstruktion, Fertigung und Verwaltung wurden

Möglichkeiten erörtert, die sich unserem Unternehmen schon jetzt bieten, Artverschiedenheiten aus Materialbezugs- oder Produktionsbedingungen zu nützen, z. B. den Einkauf auf Ursprungsgebiete zu verlagern, die preisgünstig liegen, den in der Fertigung verarbeiteten Stoff zu Erzeugnissen von größerer technischer Leistung und damit höherem Verkaufswert zu „veredeln“. Die Aussprachezeit war zu kurz, um zu schlüssigen Ergebnissen zu gelangen. Immerhin wurde der Zweck erreicht, den Anstoß gegeben zu haben, sich weiterhin und vor allem untereinander mit den ersten Fragen richtiger Einstellung auf das neue wirtschaftliche Leitbild durch den gemeinsamen Markt zu beschäftigen.

### Vorleistung für den Gemeinsamen Markt

## 100000. MWM-MOTOR FÜR FRANZÖSISCHEN SCHLEPPERBAU

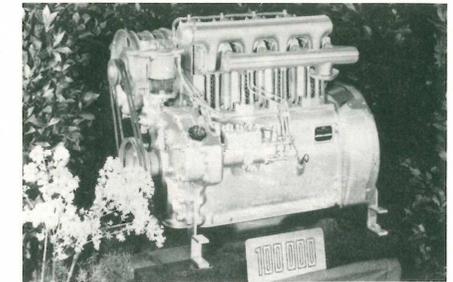
Die Motoren-Werke Mannheim AG lieferten in diesen Tagen ihren 100000. Dieselmotor an die RENAULT-Werke. Das ist, im Geschäftsverkehr mit einem Kunden aus dem weltweiten Abnehmerkreis der MWM, eine nicht alltägliche Größenordnung. Die gute Geschäftsverbindung des Mannheimer Unternehmens mit der Firma Renault darf zweifellos als eine bemerkenswerte Vorleistung für den Gemeinsamen Markt angesehen werden.

Der verstärkte Einsatz rationeller Arbeitsgeräte in der Landwirtschaft verhalf der Landmaschinenindustrie – und hier im besonderen der Fabrikation von Ackerschleppern – zur Weltgeltung. In der maschinellen Ausrüstung erreichten dabei die luftgekühlten Dieselmotoren immer weitere Verbreitung.

Bei der Auswahl geeigneter luftgekühlter Motoren eines Lieferwerks, das nach Bedeutung und qualitativem Ruf seiner Erzeugnisse den Vorstellungen des größten französischen Unternehmens für einen Geschäftspartner entsprach, fiel die Entscheidung auf die bewährten Einbaumotoren von MWM. In Le Mans besitzt Renault ein nach dem neuesten Stand der Technik eingerichtetes Landmaschinenwerk. Bei der wachsenden Nachfrage nach luftgekühlten Dieselmotoren steigerte sich der MWM-Anteil am Ausstoß von Renault-Traktoren.

Der französische Ackerschlepper mit dem zuverlässigen deutschen Dieselmotor aus Mannheim ist ein Erzeugnis, das aus gesamteuropäischem Denken heraus geboren ist. Auch hier liegt einer der spürbaren Impulse für den Fort-

Direktor Stark meinte: „Es ist immer erfrischend zu sehen, daß sich Männer auf einem gemeinsamen Weg finden. Vereinte Anstrengungen können die Leistung vervielfachen. Dann wird ein Unternehmen unserer Größe seinen Platz auch im Rahmen des Gemeinsamen Markts finden.“ Direktor Kux beschloß die Zusammenkunft mit der Feststellung, daß sich zum erstmaligen in der Geschichte nicht nur die Erzeugnisse und die Unternehmungen im Wettbewerb befinden, sondern auch die wirtschaftlichen Strukturen, die wirtschaftlichen Institutionen und die Wirtschaftspolitik. Das sei „ein Aufruf für uns von den MWM“, in dieser Abklärung von weltweit bedeutungsvollen Existenzfragen zusammenzustehen. JHB



schrift auf dem Weg zur wirtschaftlichen Integration Europas und für das Bewußtsein lebensnotwendiger Zusammengehörigkeit. JHB

### MODERNE TELEX-DURCHWAHLANLAGE BEI MWM

Hausanschlüsse von Firmen mit Fernsprechsammelnummern können seit einigen Jahren, ohne Vermittlung durch die Telefonistin in der Zentrale, direkt durchgewählt werden. Leicht ist man geneigt, diese schon zur Selbstverständlichkeit gewordene Einrichtung auch für den Fernschreibverkehr anzunehmen. Hier indessen gingen mehrjährige Erprobungen der Bundespost an fünf Fernschreib-Verteileranlagen im Bundesgebiet voraus. Sie sind abgeschlossen, und die erste Genehmigung im Bundesbereich wurde Anfang des Jahres von der OPD Karlsruhe der Motoren-Werke Mannheim AG erteilt. Aus den Bemühungen, im Zuge der Rationalisierung auch den Einsatz der Nachrichtenmittler wirtschaftlich zu machen, hatten die MWM schon vor zwei Jahren die Einrichtung des Telexverteilers beantragt. Der Vorteil der neuen Anlage liegt vor allem darin,

in den hauptsächlich fernschreibenden Abteilungen Nebenstellen zu erhalten, die ihre FS selbst hinaus schicken und von irgendeinem Punkt der Erde aus auch durch eine der Sammelnummer anzufügende Kennziffer unmittelbar angeschrieben werden können. Auf die zentrale, meist überlastete Fernschreibstelle mit zeitraubendem Zubringerdienst für die Manuskripte und auf mehrere Niederschrift der Texte ist man nicht mehr angewiesen.

Die Zentrale im größeren Unternehmen ist durchweg von den sie in Anspruch nehmenden Abteilungen, also dem Verkauf, Ersatzteilwesen und Kundendienst, dem Einkauf und vielen Büros der Verwaltung weit entfernt. Das verursacht für Eingang und Ausgang von Fernschreiben umständliche Botengänge, oft Rückfragen und – insbesondere am Spätnachmittag zu den Stoßzeiten – Verzögerungen von manchmal bis zu einem Arbeitstag, was sich im Geschäftsablauf sehr nachteilig auswirken kann. Vor allem wird die Grundaufgabe eines Fernschreibers, sofort und unmittelbar schriftlich mit

dem Partner zu verbinden, nicht erreicht.

Die neue Anlage erlaubt es den fernschreibenden Stellen, nicht nur ohne viel Schreibaufwand den Text in die bei ihr selbst aufgestellte Nebenanlage hineinzugeben, sondern auch direkt angeschrieben und unverzüglich erreicht zu werden. Die Nützung ist weniger kostenaufwendig als bislang und erleichtert erheblich den Geschäftsverkehr. Zudem sind die Stationen mit Empfangslochern und Lochstreifenendern ausgerüstet.

Bei den MWM heißt es also nicht mehr: „Nehmen Sie mal folgendes Fernschreiben ins Stenogramm, schreiben Sie mit x-Durchschlägen, legen es Herrn Sowieso vor und schaffen Sie es dann zur Fernschreibzentrale, wobei Sie darauf drängen müssen, daß das FS auch heute noch herausgeht...“, nein, jetzt schreibt die Stenotypistin von manchmal bis zu einem Arbeitstag, was sich im Geschäftsablauf sehr nachteilig auswirken kann. Vor allem wird die Grundaufgabe eines Fernschreibers, sofort und unmittelbar schriftlich mit

JHB, Mannheim

Sehr geehrter Herr Direktor Vielmetter!

Eine Gruppe ehemaliger, langjähriger Mitarbeiter der Knorr-Bremse AG zu Berlin-Prenzlauer Berg hat sich heute Abend zu einem Wiedersehen bei Kilians Bräuker versammelt und erinnert sich dabei vergangener froher und arbeitsreicher gemeinsamer verlebter Arbeitsjahre.

Bei dieser Gelegenheit ist es uns allen ein Bedürfnis, Ihnen und den nach München übergesiedelten Berliner Kollegen im freundlichen Gedanken herzliche Grüße zu senden, unserer Zuversicht, dass Sie weiterhin erfolgreich und glücklich leben, und Ihnen ein herzliches Willkommen zu wünschen, da Sie sich in München ein neues Leben aufgebaut haben und unsere Berliner Kollegen nicht hinter der grauen Mauer auf dieses Treffen verzichten sollten.

Mit guten Wünschen für Sie, sehr geehrter Herr Direktor Vielmetter, und für die gesamte Knorr-Bremse AG. grüßen

Margarete Schultz  
H. Ziegen  
F. Finndert  
G. Heyer  
Margarete Roese  
Johanna Meyer  
Janka Pacholik  
Agathe Hoffke  
Willy Wummel  
Anna Kramert  
Karl Schmidt-Schröder  
Käthe Schmidt-Schröder  
Ina Brink  
Käthe Brink  
Doro Jäger

# TREFFPUNKT:

Mit einer kleinen netten Geste fing es an, und es wurde ein wohlgelungener Abend daraus.

Eine Anzahl ehemaliger, langjähriger Mitarbeiter im Berliner Stammwerk der Knorr-Bremse hatte sich getroffen, um wieder einmal Erinnerungen aus den vergangenen schönen Zeiten aufzufrischen. Dabei kam jemand auf den Gedanken, Herrn Dir. Vielmetter eine Grußkarte nach München zu senden, auf der sich alle unterzeichneten. Das wurde zum Anlaß, eine Wiedersehensfeier mit diesem Kreis zu veranstalten. Herr Vielmetter, dem das Gelingen eines solchen Abends besonders am Herzen lag, hatte den richtigen Zeitpunkt gewählt: Am Nachmittag des 17. März fand in den Räumen der Knorr-Bremse im Grunewald ein kleiner Empfang zum 40jährigen Dienstjubiläum von Herrn Prof. Dr. Leibrock statt.

Hierzu hatte sich schon eine ganze Reihe „Ehemaliger“ eingefunden. Am Abend traf man sich dann mit den alten Berlinern, die den Kartengruß gesandt hatten, im schön geschmückten Saal des Berliner Kindls am Ku-Damm. Schon vor Beginn des Essens war eine lebhaftige Unterhaltung in Gang gekommen. Manche der Gäste hatten sich jahrelang nicht gesehen und freuten sich von Herzen, mit den alten Kollegen einmal wieder plaudern zu können. Ich hatte den Eindruck, daß Herr Vielmetter von der Verbundenheit und Verehrung, die ihm entgegen gebracht wurde, recht berührt wurde. Das kam auch in seiner Begrüßungsansprache zum Ausdruck. Seine liebenswürdige Gattin, so schien es mir, hat gespürt, daß der Name Vielmetter im Herzen der alten Knorriener einen besonderen Klang hat. Und für den Jubilar schließlich waren es sicherlich



# „BERLINER KINDL“ AM KURFÜRSTENDAMM

... und reden von alten Zeiten

Stunden schöner Erinnerungen, denn er hatte ja nach dem Kriege, unterstützt von Herrn Albrecht, den Kontakt zunächst mit den ehemaligen Mitarbeitern hergestellt. So wird er sich besonders gefreut haben, daß so viele der Alten, die er ja alle persönlich kennt, noch so rüstig und aufgeschlossen sind. Herr Dir. Goerz durfte natürlich bei diesem Treffen nicht fehlen, und es zeugt von einem guten Verhältnis zu allen, daß er gebeten wurde, ein von Herrn Findert verfaßtes Gedicht auf den Anlaß des Abends zu verlesen. Selbst das vorzügliche Essen ließ keine Unterbrechung der Unterhaltung aufkommen. Was hatte sich aber auch da für ein interessanter Querschnitt durch die alte KB zusammengefunden! Da waren zunächst einmal die beiden Senioren, beide gute Achtziger. Herr Agthe von VA, eine nicht nur allen Technikern wohlbekannte Größe, und der kleine, stets lustige und wendige Herr Findert von der Buchhaltung. Hier ist dann gleich Frau Roese zu nennen, die ebenfalls zur Buchhaltung gehörte. Damit verwandt ist die Betriebsbuchhaltung, die durch Herrn und Frau Dinslage vertreten war. Lieber Frau würden Sie sich lieber die Zunge abbeißen, als einen von Ihren „geheiligten“ Zuschlägen bekannt zu geben! Von den Buchhaltungen ist es nicht weit zur Kasse. Wer kannte nicht „unsere Margarete Schultz“? An diese Stelle paßt jetzt gut das Dreigestirn vom Bürobedarf: Herr Schmidt-Schröder, Fräulein Höhner, die jetzige Frau Schmidt-Schröder, und Fräulein Brink. „Sie haben in diesem Monat schon einen Bleistift, da können Sie keinen zweiten mehr haben!“ Das waren noch Zeiten! Wer kennt Frau Pacholik? Kein Mensch! Wer kennt denn die Gardzi?

Natürlich alle. Sie war doch lange Zeit die gute Seele der Werbe. Die Angehörigen des Einkaufs wohnen meistens jenseits der Mauer, daher ist die große Abteilung nur durch Frau Becker vertreten. Na, da gibt es auch viele, die da erst nachdenken müssen. Das war nämlich früher Fräulein Wurmstich. Nun ist alles klar, nicht wahr? Bei Herrn Eschricht ist nicht alles so klar. Er kann es sich aussuchen: Einkauf oder Kasse, beides ist richtig. Mir ist seine Tätigkeit an der Kasse sympathischer gewesen, denn wenn ich gereist bin, gab er mir immer den Reisevorschuß! Fräulein Lissmann, die Sekretärin von Herrn Dr. Hildebrand, saß schon im Olympos, und dort kam man nur selten hin. Frau Meys arbeitete bei ihrem Mann im Baubüro, das im Turm lag und sich somit ziemlich abseits befand. Fräulein Meyer traf man bei Herrn Trenn im Patentbüro. Ich habe zwar nie ein Patent besessen, aber im Patentbüro war ich trotzdem! Es ist noch nicht lange her, als ich in Volmarstein Herrn Fetchenhauer aufsuchte. Und auf wen, glauben Sie, kam unser Gespräch alsbald? Auf Frau Kühle und Fräulein Brinkmann! So klein ist die Knorr-Welt. Das KB IV pflegte gute und freundschaftliche Beziehungen zum KB II. Daher kenne ich die liebenswürdige Frau Häusler. – Herr Heyer ist sich treu geblieben. Er war seinerzeit im KB III und steht jetzt dem Verkaufsbüro Berlin vor, also unentwegt beim KFZ. Herrn Albrecht erwähnte ich schon. Damals konnte man fast neidisch auf ihn sein. Er unternahm die herrlichsten Auslandsreisen und erzählte stets so interessant. Wie heißt es doch in der Reklame? „Der Duft der großen weiten Welt“ war es, der ihn umgab.

Wenn ich jetzt nicht Fräulein Große nenne, bekomme ich Schläge. Aber ich habe sie bis zum Schluß aufgehoben, weil sie eben in der KB einmalig war. Als ich ihr zur Begrüßung die Hand gedrückt und mit ihr ein paar Worte gesprochen hatte, war es wieder wie damals. Die zwanzig Jahre, die wir uns nicht gesehen hatten, waren ausgelöscht. Agnes Große hat noch immer den Humor und die Schlagfertigkeit von damals. Fräulein Groth, Frau Adam, Herr Hennig, Herr Lange und Herr Wummel konnten leider zu unserem Treffen nicht kommen. Herr Wummel sandte auf die Einladung das folgende Gedicht:

„Ja, wenn man jung ist  
Und noch in Schwung ist  
Und sich noch des Lebens freut,  
Hätt' ich keine Müh' gescheut.  
Wärmer müßte es nur sein  
Und ein Frühlingsnonnenschein.  
Und ach, diese weiten Wege!  
Ist man auch noch geistig rege,  
Doch die Beine woll'n nicht mit,  
Nutz' nicht Salbe und kein Kitt.  
Deshalb muß ich bleiben fern,  
Käme ich auch noch so gern.  
Für die Einladung sag ich dank,  
Bin ich auch nicht mittenmang –  
So hört – wie dem auch sei –  
Im Herzen bin ich stets dabei.  
Ich wünsche allen beim Festesrummel  
Frohe Stimmung –

Ihr Willy Wummel.“  
Es bleibt nicht mehr viel zu berichten. Genauso, wie der Abend begonnen hatte, endete er auch im angeregtesten Geplauder. Herr Findert – wer würde es sonst tun? – sprach den Dank der Gäste aus. Nach Mitternacht schieden wir in bester Stimmung und in dem Bewußtsein, daß wir Knorriener eine große Familie sind.

Stolzenburg, München





## FUSSBALL-WANDERPOKAL DER GEWERBESCHULE AN MWM-LEHRLINGE

Die Jugend in der MWM-Belegschaft ist fußballbegeistert. Seit 8 Jahren beteiligt sich die Lehrwerkstatt an der Fußballmeisterschaft der Gewerbeschulen. Sechsmal stand MWM schon im Endspiel. 1961 erzielten sich die Jungens das erstmalig den Pokal gegen BBC. Das Endspiel 1963/1964 fand gegen die Lehrlinge von Bopp & Reuter statt, nachdem MWM mit Ergebnissen von 8:0, 6:0, 4:0, 2:0 und 4:1 sozusagen souverän die Endspieffeinnahme erlangt hatte.

Es war ein hartes Ringen aber erfreulich fair. Lautstarker Anhang beider Mannschaften gab Ansporn. Gewerbeschullehrer Heim leitete das Spiel, das auf dem schweren lehmigen Winterboden hohe Konditionsanforderungen stellte. In der zehnten Minute ging Günter Hirsch entschlossen in eine unklare Abwehraktion hinein und brachte das Leder zum 1:0 für MWM über die Torlinie. Der Ausgleich folgte fast unmittelbar darauf. Bis zum regulären Spielende änderte sich am Ergebnis von 1:1 nichts. Mit Rücksicht auf die Gesunderhaltung der jungen, ziemlich abgekämpften Spieler, stimmten die Begleiter einer höchstens zehnmündigen Verlängerung zu. MWM-Mittelstürmer Engelbert Bohlander war der Glückliche, dem das alles entscheidende Siegestor kurz vor dem Abpfiff glückte. Am Endspiel nahmen folgende Lehrlinge teil:

Högl  
Peres Breuner  
Köhler Heinz Wild Nehr  
Ulewicz Hirsch Bohlander Utz Klaus Wild



Lehrlingsbetreuer Schoch, Spieler und fußballrassischer Anhang waren glücklich über den verdienten Erfolg. Jetzt wird der Wanderpokal ein Jahr lang in der MWM-Lehrwerkstatt stehen

und daran mehnen, sich in der Freizeit durch fleißiges Trainieren darauf vorzubereiten, den Wanderpreis vom Sommer dieses Jahres an erfolgreich zu verteidigen.  
Werner Köhler, Lehrwerkstatt/MWM

## Weltausstellung des Verkehrs in München

### PROFESSOR DR. OEFTERING IM EHRENPRÄSIDIUM

Zum erstmalig in der Ausstellungsgeschichte wird im Jahre 1965 in der Bundesrepublik eine Weltausstellung stattfinden, gleichzeitig die erste „Weltausstellung des Verkehrs“ überhaupt. Sie wird im Hinblick auf die außerordentlich rasche technische Entwicklung des Verkehrs und dessen zunehmende Internationalisierung weit über den Rahmen der Deutschen Verkehrsausstellungen von 1925 und 1953 hinausgehen und der Bedeutung Rechnung tragen, die dem modernen Verkehr für die Menschen in aller Welt zukommt.

Darüber hinaus soll diese erste Weltausstellung des Verkehrs verdeutlichen, daß der Verkehr ein Element der Förderung globaler Zusammenarbeit und damit auch des friedlichen Zusammenlebens der Völker ist. Der Bedeutung dieser Ausstellung entsprechend, tritt an seine Spitze ein Ehrenpräsidium, in das der Erste Präsident der Deutschen Bundesbahn, Professor Dr. Heinz Maria Oeftering, berufen wurde. Professor Oeftering sagte, er komme dieser Aufforderung um so lieber nach, als sich die DB des Gewichtes und der Bedeutung dieser Ausstellung voll bewußt sei und auch ihrerseits außerordentliche Anstrengungen unternahme, um dem Schienenverkehr im Rahmen dieser weltweiten Ausstellung die gebotene Aufmerksamkeit zu sichern.

**Waagrecht:** 1. dritter Teil einer Messe, 5. Kalbsmilch, 9. franz. Artikel, 10. älteste lat. Bibelübersetzung, 12. franz. Artikel, 13. Laubbaum, 15. Gitterwerk aus Eisen, Mehrz., 16. Ausdruck im Boxsport, 18. Schicksal, 19. Neueste Lok- und Wagenkupplung, 20. rein, 21. Nachkomme, 22. Nadelbaum, 23. Meeressäuger, 24. griech. Buchstabe, 26. pers. Fürwort, 27. Weg, 31. Abk. für Techn. Hochschule, 32. Dienststelle der Post, 33. jap. Brettspiel, 35. Witwe des Aga Khan, 36. akad. Titel, 37. himmlisches Wesen, 38. Südwestdeutsches Bundesland.

**Senkrecht:** 1. Spaßmacher, 2. Skatausdruck, 3. Modeschöpfer, 4. Männername, 5. Körperflüssigkeit, 6. Vergeltung, 7. span. Artikel, 8. griech. Insel, 11. Teil vom Unicorn, 14. Maler 1804-1874, 16. Blechblasinstrument, 17. Begleiterscheinung bei Explosionen, 18. Nebenfluß der Aller, 23. Kinderbett, 25. Laubbaum, 27. Teil des Weinstockes, 28. Stadt in Rußland, 29. gehörlos, 30. Frauenname, 34. engl.: auf, 36. franz.: von.  
ch = ein Buchstabe

AUFLÖSUNG IN DIESEM HEFT

