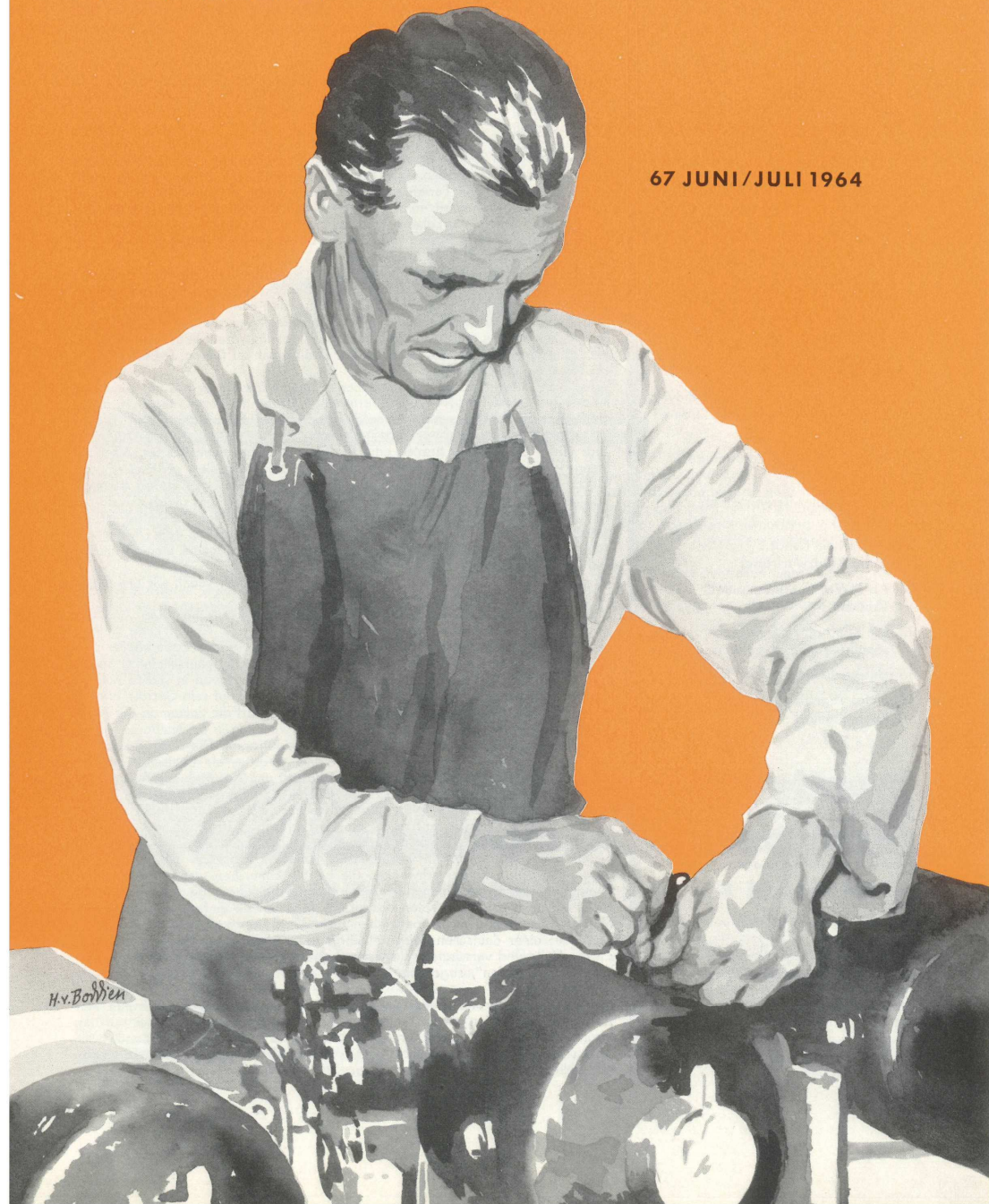


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

67 JUNI/JULI 1964





MWM



67

JUNI-JULI 1964

INHALT

- 3 Zur Geschäftslage
Pressekonferenz bei der
KB München
- 6 Mit Knorr in Genf und in Hannover
MWM auf den Meeren und Strömen
der Welt
- 8 Knorr-Cocktail im Schatten der
Pyramiden
- 9 Gummikübler Berlin meldet:
ERISTDA
- 10 Was ist ein Kunde?
Unser Kreuzworträtsel
- 11 Als MWM-Auslandsmonteur in
Thailand
- 13 Die Konferenz der Betriebsräte
sämtlicher Werke in Berlin
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Erstes Segelflugzeug mit
Knorr-Bremse!

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 35051

GRAPHIK:

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

DRUCK:

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

Nach den großen Sommerferien mußten wir stets einen Hausaufsatz über unsere Urlaubserlebnisse schreiben. Das fiel der Klasse nicht schwer, denn fast alle Dinge, die wir in den Ferien gesehen hatten, waren für uns Kinder neu und interessant. Inzwischen sitzen wir nicht mehr in der Grundschule, sondern absolvieren die Schule des Lebens. Was wir nun im Urlaub erleben, sehen wir mit Augen, die schon viele schöne und häßliche Dinge gesehen haben, und wir sehen die Welt, wie sie wirklich ist...

Jesolo Lido – am Morgen nach dem großen Sturm im Juni. Ein alter Mann feigt den von Muscheln und abgerissenen Algen bedeckten Strand. Ich prüfe gerade mit den Zähnen das Wasser, da höre ich den Alten etwas rufen. Es klingt nach „Madonna!“ Ich schaue hinüber. Zwei nackte Füße ragen aus dem seichten Meer. Die Wellen spielen mit ihnen. Plötzlich ist mir das lauwarme Wasser zu kalt. Ich bin froh, den festen Strand wieder unter den Sohlen zu fühlen. Drüben liegt ja ein Toter, ein Ertrunkener...

Sofort versammeln sich wie Schmeißfliegen neugierige Badegäste um ihn. Jeder möchte die Leiche betrachten. Der ferienfaule Strand hat seine Sensation, die er gierig einschlürft. Alles schnattert aufgeregt durcheinander. Mamma mia! Endlich nahe gemächlichen Schrittes zwei Polizisten. Gottlob, sie decken dem Toten ein Tuch übers Gesicht und breiten eine Plastikhülle über seinen Körper. Aber die Menge wankt und weicht nicht. Sie lärmst, glotzt, gestikuliert südländisch und raucht. Inzwischen brennt die Sonne auf den Toten. Aus den Hotels kommen fröhliche Badegäste und wollen das Morgenbad nehmen. Aber gleich mir stutzen sie und meiden vorläufig das Wasser. Auf ihren schönen Ferientag ist ein Schatten gefallen... Mir fallen einige Zeilen von Rilke ein, von dem Dichter, der einst nicht weit von diesem Strand im Schloß von Duino seine Elegien niederschrieb.

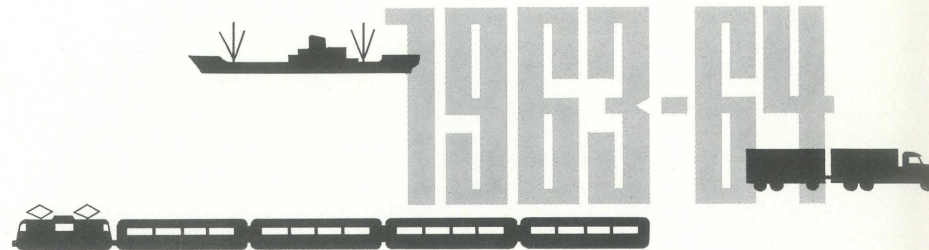
„Der Tod ist groß. Wir sind die Seinen lachenden Munds. Wenn wir uns mitten im Leben meinen, wagt er zu weinen, mitten in uns.“
Motorengeräusch. Ein weißer Wagen mit dem roten Kreuz hält. Der Arzt und zwei Helfer mit Bahre bahnen sich den Weg durch die schwatzende Menge. Es geht nun schon wie auf einem Jahrmakel zu. Sogar der Eisverkäufer vom Dienst fehlt nicht. Gelati von Motta! Vielleicht, ja, sehr wahrscheinlich sogar, hat der am Boden Liegende gestern noch ein Tütchen davon in seinen nun erstarrten Händen gehalten. Der Arzt wirft nur einen Blick auf sein Gesicht. Niente. Er kennt solche Gesichter zur Genüge. Schließlich dauert die Saison an der Adria jedes Jahr von Mai bis September... Der Tote wird nun in ein sauberes weißes Bettlaken geschlagen und mit der Bahre davongetragen. Die Menge zerstreut sich. Einige Gruppen besprechen das Ereignis: War es ein deutscher Tourist? Nein, ein italienischer Student, zwanzig Jahre alt und aus Padua. Zu weit rausgeschwommen, muß draußen etwas gegen den Kopf bekommen haben, einen treibenden Balken oder so was, hatte nämlich eine böse Kopfwunde. – Armer Kerl, so jung! „Aber Sie entschuldigen, Herr Nachbar, ich hab' noch nicht gefrühstückt.“ Der Strand wird für einen Augenblick leer. Aber schon nahen von hinten neue Badegäste. Sie wissen nichts von dem, was sich hier gerade abgespielt hat. Ihre Kinder schwenken die bunten Eimerchen und krähen fröhlich in den jungen Morgen. Niemand von den Neuankömmlingen beachtet die Plastikhülle, die noch eben den Toten abschirmte. Man hat sie einfach liegengelassen. Man ist hierzulande nicht übertrieben ordentlich. Da pirschen sich zwei junge Leute aus einer deutschen Reisegesellschaft heran. Mit spitzen Fingern ergreifen sie die Hülle und verscharren sie weiter entfernt in der Erde. „Damit die Kinder nicht damit spielen“, sagen sie gleichsam entschuldigend und etwas verlegen zu mir.

Nun gehört der Strand wieder den Lebenden. Sie ergreifen Besitz von ihm. Nur für den Eingeweihten ist die Schleifspur zu erkennen, die vom Wasser auf den Strand führt, und ein schwacher Abdruck von etwa 1,75 m Länge im Sand. Doch es dauert nicht mehr lange, bis auch diese letzten Spuren ausgeilgt sind. Gegen Mittag liegt an der Stelle ein Liebespaar...

ZUR GESCHÄFTSLAGE

Als erste Gesellschaft aus dem **Knorr-Bremse-Verband** verabschiedete die **Süddeutsche Bremsen AG** ihren Jahresabschluß für das Geschäftsjahr 1963. Er wurde am 8. Mai 1964 der Hauptversammlung vorgelegt. Von den wichtigsten Zahlen sei hier zu Ihrer Information ein kleiner Auszug gegeben.

Mit Umsatzerlösen in Höhe von 88,4 Millionen DM wurden die in den letzten Jahren erreichten hohen Umsätze (1962: 88,1 Millionen DM) noch um ein Geringes übertroffen. Während der Umsatz bei den Eisenbahngeräten im wesentlichen unverändert blieb, konnten die Lieferungen bei Diesel-Motoren, Kraftfahrzeugbremsen und Druckluftsteuerungen leicht gesteigert werden. Nicht zu vermeiden war ein weiteres progressives Ansteigen der Kosten, vor allem der Löhne und Gehälter, die auf Grund der Arbeitszeitverkürzung ab 1. 1. 1963 und der Tarifierhöhung im Mai 1963 um rund 8% zugenommen



haben. Beeinflusst wurden die Kosten auch durch die immer noch starke Fluktuation bei den neu eingestellten Kräften. Der durchschnittliche Belegschaftsstand lag 1963 bei 2726 Personen. An Löhnen und Gehältern wurden im Berichtsjahr 21,4 Millionen DM (i. Vj. 19,8 Millionen DM) gezahlt, für soziale Leistungen wurden 4,8 Millionen DM (i. Vj. 4,6 Millionen DM) aufgewendet.

Die Investitionen lagen mit 7,3 Millionen DM (i. Vj. 5,7 Millionen DM) bedeutend über den Abschreibungen in Höhe von 4,0 Millionen DM (i. Vj. 4,4 Millionen DM). Der gegenwärtige Auftragsbestand gewährleistet die Beschäftigung von 5½ Monaten. Die weitere Auftragsentwicklung wird günstig beurteilt.

Wenige Wochen vor der Hauptversammlung wurde bei der SB das 200.000ste KE-Steuerventil für Eisenbahnbremsen hergestellt; dieses Ventil wird seit 1953 eingebaut.

Der Reingewinn des Geschäftsjahres 1963 beträgt 1,26 Millionen DM (i. Vj. 1,25 Millionen DM). Von der Hauptversammlung wurde – wie im Vorjahr – die Ausschüttung einer Dividende von 11% auf das unveränderte Grundkapital von 10 Millionen DM beschlossen.

Ergänzend zu unseren Ausführungen in der Dezembernummer möchten wir Ihnen nun im folgenden einige **Gesamt-Daten** zur Geschäftsentwicklung der **Knorr-Bremse-Werke** geben:

Von den deutschen Gesellschaften wurden 1963 insgesamt 370 Millionen DM (i. Vj. 369 Millionen DM) umgesetzt. Läßt man die internen Lieferungen unberücksichtigt, so ergibt sich ein Fremdomsatz von 260 Millionen DM (i. Vj. 263 Millionen DM); der Rückgang ist auf leicht verringerte Bremsabrufe seitens der Bundesbahn (KB-München), auf die reduzierten Stahlglüblerungen (KB-Volmarstein) und auf das etwas schwankende KD-Motoren-Geschäft (MWM) zurückzuführen.

Der Exportanteil liegt bei rund 30%.

Der externe Auftragsbestand hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich geändert; mit 108 Millionen DM liegt er nur um 5% unter dem Vorjahresbestand von 114 Millionen DM. Die weiteren Aussichten werden günstig beurteilt.

Beschäftigt werden bei den deutschen Gesellschaften rund 8000 Personen (i. Vj. 8100).

Das brasilianische Fertigungswerk, die Motores Diesel S/A, beschäftigt rund 400 Personen und verfügt über einen guten Auftragsbestand. Die Verkaufslage ist trotz mancher Störungen zufriedenstellend. Der weiteren Entwicklung wird mit Zuversicht entgegengesehen. ZV/Sch.

Im Zwiegespräch mit der Öffentlichkeit

PRESSEKONFERENZ BEI DER KB MÜNCHEN

Das Herz der Bremse ist das Steuerventil. Als am 13. April dieses Jahres das 200.000ste dieses wichtigsten Bestandteils der Eisenbahnbremse das Montageband in unserem Münchener Werk verließ, fand man das Ereignis würdig genug, eine Pressekonferenz abzuhalten. Die größten Tageszeitungen und die renommiertesten Fachzeitschriften sandten ihre Korrespondenten, um über die Knorr-Bremse selbst und das Unternehmen, dem es ihren Namen gab, zu berichten. Und es wurde niemand enttäuscht: die Geschäftsführung durfte zahlreiche Gäste

bei sich begrüßen, und den Journalisten bot sich vielerlei Material zur Berichterstattung.

Der Initiator und Organisator der Veranstaltung, Geschäftsführer Dir. Burkhardt, hatte mit großer Sorgfalt zusammen mit der Werbeabteilung ein Programm ausgearbeitet, das die Presseleute weder verwirrt noch langweilte und das ihre Aufmerksamkeit nicht länger als eine gute Stunde in Anspruch nahm.

Als sich um 16 Uhr dieses 13. Apriltags der große Raum in Halle T füllte und die Herren der Geschäftsführung



Fertigungsstraße für KE-Steuerventile

nebst ihrer engsten Mitarbeiter die Besucher in Empfang nahmen, begann auch just die zweite Schicht der wackeren Südbremser mit der Arbeit ...

Die Begrüßung durch Herrn Dir. Burkhardt war nicht nur herzlich, sondern auch für die Presse interessant: Umsatzzahlen, Zahl der Beschäftigten, Exportanteil usw. waren ein guter Anfang für die Berichte in den Wirtschaftsteilen der Zeitungen. Sodann folgte ein Kurzvortrag von Dir. Dr. Möller über die „Grundlagenversuche und Forschungsaufgaben für die Bremsen der Zukunft“. Der Bremsexperte hatte sich alle Mühe gegeben, über sein Spezialgebiet, die Funktion der Bremse und ihrer Apparate, für Laien verständlich, ja amüsant zu referieren – ein schwieriges Unterfangen, das jedoch mit Bravour gemeistert wurde.

Damit war der theoretische Brems-Kurzlehrgang beendet, und man bat die Gäste, einen Blick in die Praxis zu werfen.

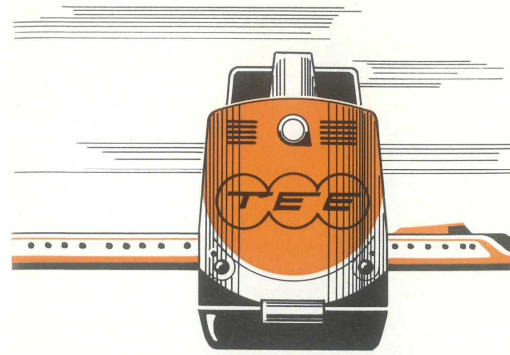
Zuerst der Großprüfstand für Druckluftbremsen – der größte des Kontinents – mit Erläuterungen von Herrn Dr. Bodey: Immer wieder setzt die riesige Anlage alle Werksbesucher in Erstaunen. Und es muß selbst die Gleichgültigen beeindruckend, wenn an diesem Prüfstand ein „Schnellzug abgebremst“ wird: Manometer schlagen aus, Lichter leuchten auf, und das Geräusch der entweichenden Druckluft, das jedem Reisenden so vertraut ist, erfüllt den Raum ...

Danach die KE-Fertigungsstraßen (Erläuterungen durch Dir. Hinkel). Unser Foto bietet einen guten Überblick über

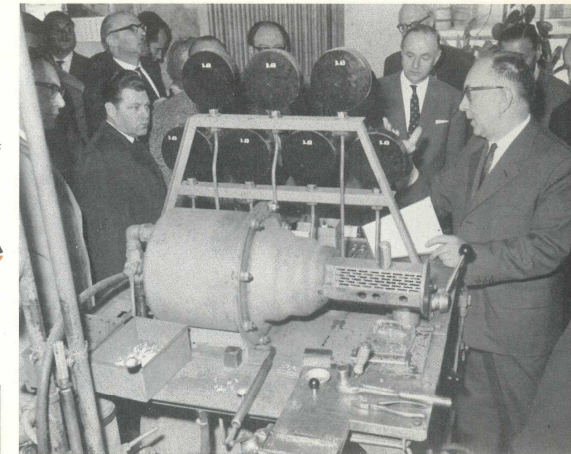
die Hauptmontagestraßen des KE-Ventils. Viele der fünf Fertigungsstraßen für die Hauptbaugruppen des Ventils sind mit Sondermaschinen unserer Schwesterfirma, der Carl Hasse & Wrede GmbH, Berlin, ausgestattet.

Schließlich die „Abnahme des 200 000sten KE-Steuerventils am Abnahmeprüfstand“ (Erläuterungen Betriebsingenieur Schulz): Hier wird das Ventil auf Herz und Nieren geprüft. Sämtliche in der Praxis vorkommenden Funktionen des Bremsens und LöSENS müssen erfüllt werden, und zwar so, wie sie für das KE-Ventil international festgelegt worden sind. Diese Funktionen werden automatisch auf ein Diagramm mit Druckkennlinien geschrieben und geprüft. Diese Druckkennlinien werden als Beweismittel für die Funktionsfähigkeit jedes einzelnen Ventils im Werk registriert. Das Diagramm ermittelt die Ventilnummer, die gleichzeitig vom Ventilprüfer in das Typenschild des Ventils eingeschlagen wird. – Es waren hübsche Augenblicke, als Herr Dir. Burkhardt der „Geburtsschein“ unseres 200 000sten Steuerventils, das Diagramm, überreicht wurde und sich anschließend die Ventilprüfmannschaft unter dem blumenbekränzten Star der Stunde zwecks Anfertigung eines Erinnerungsfotos zusammenfand ...

Zu diesen 200 000 in München gefertigten KE-Ventilen kommen noch 50 000 hinzu, die bei unseren Lizenz-Unternehmen in Ost-Berlin, Schweden, Ungarn und Frankreich fabriziert werden. Eine viertel Million KE-Ventile – für wahr eine imponierende Leistung!

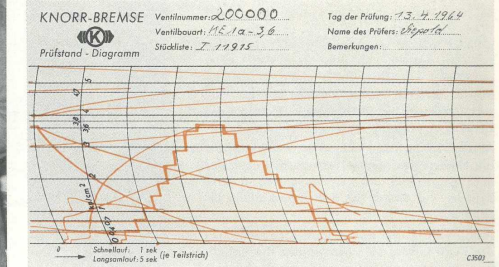


Herrn Dir. Burkhardt wird das Diagramm überreicht

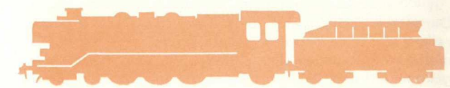


Herr Ing. Schulz bei der Erläuterung der Bremsvorgänge, die durch Schreiber auf einem Prüfstands-Diagramm festgehalten werden.

Jedes Steuerventil wird genau geprüft. Hier der „Geburtsschein“ des 200 000sten!



Fürs „Familienalbum“ fotografierten wir Herrn Dir. Hinkel (rechts), Meister Uhlein (links) und die KE-Ventil-Prüfer.



MIT KNORR IN GENF...

Vom 12. bis 22. März dieses Jahres fand in Genf der 34. Automobilsalon statt. Die Knorr-Bremse erschien hier zum erstenmal mit einem eigenen Ausstellungsstand, aber doch an der Seite ihrer Schweizer Vertretung, der AKSA AG, Würenlos bei Baden.

KB zeigte in erster Linie das System der Zweileitungs-Zweikreis-Bremse, wie sie das Schweizer Straßenverkehrsgesetz vorschreibt. Da in diesem Jahr die Messestände der Personwagen-, der Lastwagen- und der Zubehörfirmen im Gegensatz zur IAA in Frankfurt in einem Gebäudekomplex vereint waren, konnten AKSA und KNORR-BREMSE viele Interessenten auf ihrem Stand begrüßen.

Wenn sich auch der Genfer Automobilsalon in Umfang, Aufmachung, Ausstellerzahl und Ausstellungsfläche nicht mit der Frankfurter Automobil-Ausstellung messen kann, so imponiert doch immer wieder die Vielfalt des Angebots sowohl der Fahrzeug- als auch der Zubehörindustrie.

... UND IN HANNOVER

Hier drehte sich bei der KB München alles um die Druckluftsteuerung. Interessenten konnte ein nunmehr erweitertes und vervollständigtes Lieferprogramm vorgeführt werden.

Bei der Weiterentwicklung wurde besonderer Wert auf die Komplettierung des Mikro-Programms gelegt. Außerdem wurde ein neues Zylinderprogramm geschaffen, das als Baukastenprogramm anzusprechen ist und die verschiedensten Befestigungsmöglichkeiten aufweist. Die wichtigsten und bereits bewährten Elemente der Zylinder und Ventile wurden beibehalten.

An zwei Schalltischen konnten recht demonstrativ die Neuerungen vorgestellt werden. Dabei war auch gleichzeitig die Leichtigkeit unserer Zylinder auf Grund der K-Ring-Abdichtung ersichtlich.

Alles in allem: Mit dem ausgestellten Programm der Knorr-Bremse München wurden die bisherigen Lücken weitgehend geschlossen. Man verfügt damit über ein Druckluftsteuerungsprogramm, das allen Kundenwünschen gerecht wird.



Auch unser Feld ist die Welt

MWM AUF DEN MEEREN UND STRÖMEN DER WELT

Das stolze Wort der HAPAG „Mein Feld ist die Welt“ ist ein Zitat weltbezogenen Wirtschaftsdenkens. Wir glauben, ihm weder vom Erstgeburtsrecht noch etwas von seinem für die interkontinentale Seefahrt verdienten Nimbus zu nehmen, wenn wir auch in unserem Wirtschaftsbereich feststellen dürfen, wie weltweit die Verbreitung der MWM-Motoren aus den Lieferwerken Mannheim und München geworden ist.

Oft schon hat unsere Werkszeitung von den MWM-Kleindieselmotoren berichtet. Wir erfuhren von Neu- und Weiterentwicklungen, von Bewährungen in Ackerschleppern und anderen Landmaschinen, vom „x-tausendsten Trekkermotor an einen Großkunden“, von geeigneten Typen für die Forst- und Weinwirtschaft oder sonstwo auf dem Einbau-Sektor.

Der MWM-Großdieselmotor einschließlich derjenigen Baureihen, die in der Programmatik des Vorstands als „Mittelmotoren“ bezeichnet werden, ist dabei ein wenig zu kurz gekommen, obwohl der RH-Motor (Kurzform für „Rohöl-

Hochdruck“-Motor) älter ist und in seiner Entwicklung bis ins Jahr 1921 zurückgeht. Unser Bericht befaßt sich mit besonderen Verwendungsfällen unserer Großdiesel in der Schifffahrt. Von speziell Technischem möchten wir absehen, obwohl ein Großteil der Belegschaft damit vertraut ist. Das Schwergewicht soll — dem Charakter unserer Werkszeitung als Nachrichtenblatt für die Familien der Belegschaften im Knorr-Bremse-Konzern entsprechend — auf allgemein lesenswerten Dingen liegen, um eine Vorstellung zu vermitteln, mit welchen Erzeugnissen der Mann, der Vater oder Bruder in seiner Arbeit bei MWM und SB innerlich verbunden ist.

MWM-Antriebsmotoren in der Schubschiffahrt

Für die Beförderung nichtmotorisierter Verbände von Schiffen oder sogenannten „Leichtern“ in der Binnenschifffahrt ist das herkömmliche „Ziehen“ von Schleppzügen zum Teil dem „Schubverfahren“ gewichen. Am grünen Strand der Isar und an der Ruhr bei Volmarstein wird man kaum Gelegenheit haben, Schubverbände zu sehen. Aber in Mannheim auf dem Rheinstrom begegnen uns die dieselsegeschobenen Einheiten.

Entwicklungsgeschichtlich neu ist das Schubverfahren nicht. Es geht auf die Mississippi-Paketbootfahrt zurück. Ende des 19. Jahrhunderts waren wegen der Beschaffenheit der Fahrinnen ausschließlich Heckraddampfer in Betrieb, die eine Schlepptrasse nicht zuließen. Man ging daher mit zunehmendem Verkehr dazu über, Lastkähne nach Art des heutigen Schubsystems vor sich her zu schieben. Diese primitiven Schubverbände waren unwirtschaftlich, so daß es den konkurrierenden Eisenbahnen gelang, die Flußschifffahrt in den USA für mehrere Jahrzehnte aus dem Frachtenmarkt zu verdrängen. Mit Einführung des Dieselantriebs seit Mitte der dreißiger Jahre besserte sich die Wettbewerbsfähigkeit zusehends, und nach dem Zweiten Weltkrieg ging die amerikanische Binnenschifffahrt zur Schubschiffahrt über.

Wenig später folgte die Sowjetunion. In Mitteleuropa blieb man, bis etwa 1957, zögernd, weil die wichtigen Faktoren auf den mitteleuropäischen Wasserstraßen weniger günstig sind: die mittlere Transportentfernung, die zulässige Größe des Schubverbands, die Beschaffenheit der Fahrinnen (Gefälle, Wassertiefe, Breite) usw. Die Tragfähigkeit der US-Schubverbände beträgt durchschnittlich 25 000 t, während in Mitteleuropa wegen großer Verkehrsdichte nur etwa 6 000 t zulässig sind. Trotz dieser Benachteiligung läßt sich größere Wirtschaftlichkeit dadurch erreichen, daß die hochwertige Antriebsanlage durch Abkuppeln der Leichter am Bestimmungsort Tag und Nacht in Betrieb gehalten werden kann, so daß eine wesentlich höhere Verkehrsleistung in Tonnenkilometern pro Mann Besatzung zu erzielen ist.

Die Schubschiffahrt stellt besondere technische Anforderungen an räumlich kompakte und höhere Leistung und an Verbesserungen in der Bedienung der Antriebsmotoren vom Steuerhaus aus, z. B. die sichere, Bedienungsfehler ausschließende pneumatische Fernbedienung, wie sie die KNORR-BREMSE GmbH, München, liefert.

Für die Schubschiffahrt auf dem Rhein hat die BRAG-Tankschiffahrt-AG Basel, langjähriger MWM-Kunde, Pionierdienste geleistet. Unser Foto zeigt das BRAG-Schubschiff „Corviglia“ mit vier Tankleichtern, die zusammen 6 800 t Mineralöl fassen, vor dem „Haus Oberrhein“ in Mannheim. Sinnweisende Verbindung bringt das MWM-Zeichen auf diesem höchsten Bauwerk am Mannheimer Kai ins Bild.

Drei hochaufgeladene MWM-Großdiesel vom Typ Tb 16 RS 18/22 schaffen die Antriebsleistung von zusammen 3 690 PS, wobei jeder Motor auf eine Schiffschraube, durch ein Wendegetriebe 3,2:1 untersetzt, arbeitet. Für dieses Schubschiff und sein Vorgängerschiff, ebenso wie für die Leichter im Schubverband, sind auch Schiffhilfsmotoren für Stromerzeugung, den Antrieb der Ladelöschlampen usw. durch MWM-Erzeugnisse Mannheimer (AKD 412 AV bzw. AKD 112 D) und Münchner Bauart (RHS 518 A) geliefert worden. Die Synthese MWM/SB/KB im harmonischen Zusammenwirken der Konzernwerke ist bei diesen Verkaufsgeschäften erfreulich oft zu erkennen.

Die Erfahrungen in der organischen Motor- und Getriebeauslegung sind für Einzelfahrer genützt worden. Hier können die Umbauten TMS „Rheintank 7“ und „Rhenus 92“ der Fendel-Schiffahrts-AG Mannheim vor allem genannt werden, bei denen elastisch gelagerte Zwölfzylinder-MWM-Dieselmotoren des Typs Tb 12 RS 18/22 von 525 PS mit Unteretzungsgetrieben eingebaut worden sind. Bei Binnenschiffen, die Strecken mit stark herabzusetzender Geschwindigkeit befahren, wie z. B. den Mittellandkanal auf dem Weg zu unseren Konzernfreunden nach Berlin, bieten „Twinanlagen“ mit Verstellpropeller Vorteile, wie



Schubschiff „CORVIGLIA“

es die Erfahrungen mit der Doppelanlage RHS 518 A Münchner Bauart bestätigen, die die Bremen-Mindener Schiffsahrts-Ag von MWM bezog.

Auf der Donau zum Schwarzen Meer nach Südosteuropa Vom „Vater Rhein“ und seinen „Töchtern“ Neckar, Main, Mosel und Ruhr hinweg geht die Binnenschifffahrt schon in die europäische Weite. Unser Bild zeigt das Motorzug- und Schubschiff „Kiew“ der sowjetischen Donau-Dampfschiffahrt, die — in Verbindung mit der österreichischen Schiffswerft Korneuburg AG — MWM-Motoren in ihre Neuentwicklungen einer ganzen Baureihe einbezogen hat.



Schubschiff „KIEW“

Bei den Motorschiffen „Kiew“, „Minsk“, „Tblessi“, „Wena“, „Yalta“ und „Feodosia“, wie auch weiteren auf der niederösterreichischen Werft auf Grund von Staatsverträgen im Bau befindlichen Einheiten handelt es sich um Zweischraubenschiffe, die sämtlich mit MWM-Dieselmotoren vom Typ TRH 348 SU bzw. AU ausgerüstet sind, wobei die Gesamtleistung der Antriebsanlage bis zu 2130 PS beträgt. Erfahrung und Bewährung stehen gerade hinter diesem

Großdiesel-Motortyp. Er wird, ohne wesentliche Änderungen, seit rund 15 Jahren gebaut. Aus der Baureihe RH 348 wurde vor einem Jahr der tausendste Motor geliefert.

Wer aus unserem Leserkreis nicht gerade im Motorenbau tätig oder motortechnisch interessiert ist, wird sich kaum vorstellen können, welche Abmessungen diese Schiffsmotoren haben. Es sind schon „dicke Brummer“, die das Ausmaß einer einigermaßen geräumigen modernen Küche haben und bei diesen Größenordnungen mit feinmechanischer Präzision hergestellt sind.

Die Hauptmotoren werden pneumatisch vom zentralen Fahrstand im Ruderhaus aus angelenkt, bedient und überwacht. Um schwierige Schlepp-, Schub- oder Anlege-maßnahmen feinfühlig mit den Maschinen zu unterstützen, sind auf dem Oberdeck zwei Nebenfahrstände mit dem Hauptfahrstand mechanisch gekuppelt. Vom Brückenpult aus werden auch die Stromerzeuger, Dieseldgeneratoren,

mit den MWM-Motoren Münchner Bauart RHS 518 V bzw. Z, bedient.

Diese Schiffe haben auf der Donau schwerste Aufgaben erfüllt. Schubverbände mit 6 Kähnen von je 1000 t wurden einwandfrei bewältigt. Sogar im Eisernen Tor, dem „Binger Loch der Donau“, wo widrigste Verhältnisse, z. B. Wassergeschwindigkeiten von 18 km/h das Fahren im Zug- oder Schubverband von Zweier- und Dreier-Einheiten sehr erschweren, ergaben sich befriedigende erstmalige Leistungen.

Zwischen Regensburg oder Linz und den Schwarzmeerehäfen an der Donaumündung verkehren die aufs modernste mit Radar, Echosolot, Wechselsprech- und Telefonanlagen, mit allem auf einem schwimmenden Zuhause möglichen Komfort ausgerüsteten Schiffe. Sie tragen den Namen MWM auf weiten Fahrten tief in den Balkan hinein, bis zu den Grenzen Europas im Südosten.

JHB, Mannheim
(Fortsetzung folgt)



KNORR- Cocktail im Schatten der Pyramiden

Vom 21. 3. bis 2. 4. 1964 fand in Kairo die 4. Asiatische Eisenbahn-Konferenz statt. Tagungsort war die Alf Leila Hall des renommierten Hilton-Hotels, und für 12 Tage trafen hier Eisenbahnexperten aus Asien, dem Mittleren und Nahen Osten zusammen, um in Gesprächen über gemeinsame Schwierigkeiten zu beraten, technische Erfahrungen auszutauschen, neue Ideen vor-

zutragen – kurz, um der Entwicklung und dem Fortschritt des Eisenbahnwesens zu dienen.

Es war die 4. Konferenz dieser Art – nach zwei vorangegangenen in Japan (1958 und 1960) und der dritten 1961 in Indien –, und elf Nationen schickten Delegierte nach Kairo. Sie kamen aus Indien, Indonesien, dem Irak, Japan, dem Libanon, Pakistan, der Volksrepublik China, Syrien, Süd-Korea, Thailand und U.A.R. Daß auch Beobachter und Gäste zugelassen waren, kam der Knorr-Bremse zugute: sie schickte Herrn Jessen auf die Reise mit dem Auftrag, über interessante Einzelheiten aus den Vorträgen zu berichten und Kontakte mit den Teilnehmern herzustellen bzw. bestehende Verbindungen zu vertiefen.

Dieses gelang mit einem Schlag auf einer Cocktail-Party, zu der Herr Jess-

sen im Namen der Knorr-Bremse am letzten Märztag eingeladen hatte. Ihr war ein voller Erfolg beschieden: rund 50 Gäste fanden sich in der Empire Hall des Hotels Continental ein und der Zweck der Sache, mit allen Delegierten bekanntzuwerden, war erreicht. Und da es amüsante Stunden waren, die man zusammen verbrachte, bleibt zu erwarten, daß die Knorr-Bremse München im Sommer nächsten Jahres viele gute Freunde und neue Bekannte aus dem Orient bei sich begrüßen darf, die nun das Werk und seine Mitarbeiter kennenlernen möchten: wie wir wissen, findet ja vom Juni bis Oktober 1965 die erste Weltausstellung des Verkehrs in Bayerns Hauptstadt statt, und für einen Eisenbahner ist die Entfernung zwischen dem Deutschen Museum und der Moosacher Straße weniger als ein Katzen-sprung.



Aus der Handschuhproduktion in Berlin-Rudow

stop -
gummikübler berlin
meldet
freudiges ereignis - stop
+++ Er ist da!



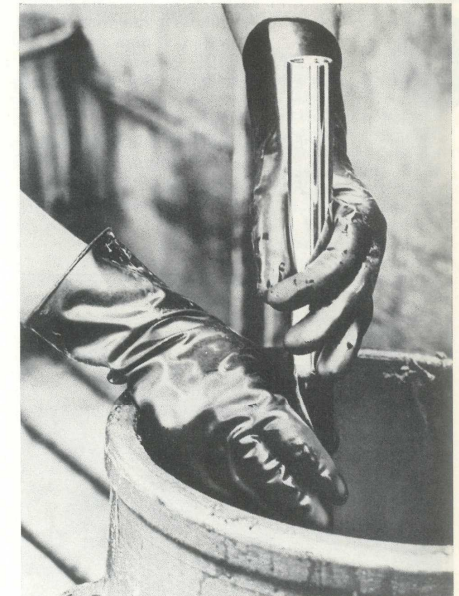
Ja, wer ist denn ER, dessen Ankniff Kübler meldet, werden sich alle mit Recht fragen ... Nun, wie wir schon oben andeuteten, lautet sein Name ERISTDA.

Doch wir wollen Sie, liebe Leser, nicht länger an der Arm nehmen, sondern lieber an der Hand. Denn es handelt sich um einen Handschuh. Allerdings um keinen alltäglichen, sondern um einen außergewöhnlichen: den Kübler-Gummihandschuh „ERISTDA“. Sie kennen doch sicher noch von Ihrer Schulzeit her das schöne Gedicht vom Handschuh, den die Dame in den Löwenzwinger wirft, damit ihn der edle Ritter heraushole und so seinen Mut und seine Liebe beweise. „Doch er wirft ihr den Handschuh ins Gesicht. Den Dank, Dame, begehre ich nicht! Und verläßt sie zur selbigen Stunde.“

Mit unserem neuen Kübler-Handsuh hat es eine ähnliche Bewandnis wie mit dem in der Ballade erwähnten. Jener fällt unter die blutdürstigen Bestien und wird dort aus ihrer Mitte unversehrt geborgen – mit diesem, unseren Handschuh kann man in nicht weniger gefährliche Säuren und Laugen tauchen und in heißen Dämpfen hantieren –, er bleibt unversehrt und schützt die menschliche Hand! Also trägt unser Handschuh aus gutem Grund einen Namen, der zugleich die erfreute Feststellung enthält: ERISTDA.

Indessen, nach dieser etwas feuilletonistischen Einleitung möchten wir doch unseren Lesern auch einige technische Daten über den hervorragend haltbaren und widerstandsfähigen Kübler-Handsuh mitteilen.

Der Rohstoff dafür – ein besonders hitze- und chemikalienbeständiger Synthesekautschuk – stammt aus den weltbekanntesten Laboratorien der Du Pont de Nemours aus den USA. Bei dem Kübler-Handsuh handelt es sich um eine wichtige Neuentwicklung, da andere Arten von Industriehandsuhen nur eine kurze Lebensdauer besitzen, wenn sie im Umgang mit Lösungsmitteln und korrosiven Chemikalien verwendet werden. Bisher war der Austausch abgenutzter und beschädigter Arbeitshandsuhe ein kostspieliges und lästiges Problem für die chemische Industrie und verwandte Industriezweige. Die neuen Handsuhe,



Handsuhe aus „Viton“ Fluorelastomer halten jahrelang – selbst beim Umgang mit Lösungsmitteln und korrosiven Chemikalien

die nach jahrelangen Laboratoriumsversuchen und Erprobungen in der Praxis entwickelt wurden, zeichnen sich durch ungewöhnliche Beständigkeit gegen Hitze und aggressive Flüssigkeiten aus.

Die Handschuhe, die selbst unter den schwierigsten Bedingungen jahrelang halten, sofern sie sorgsam behandelt und nicht mechanischen Befätigungen ausgesetzt werden, sind nahtlos, flexibel, fest und elastisch. Sie sind leicht und mühelos wie gewöhnliche Haushaltshandschuhe über die Hand zu ziehen und schützen gegen Verletzungen und Abschürfungen, Öle und Fette, Chemikalien und Hitze – gegen die meisten korrosiven Flüssigkeiten, Säuren, Dämpfe und Lösungsmittel. Bei niedrigen Temperaturen werden sie nicht hart oder rissig, in der Hitze werden sie nicht weich oder klebrig und bleiben formbeständig. Sie können in allen gängigen Größen für Männer und Frauen geliefert werden, sind schwarz, mit Rollrand, etwa 0,4 mm stark, mit einem ausgezeichneten Fingerspitzengefühl und können immer wieder gereinigt werden, entweder mit einer schwachen wäßrigen Seifenlösung oder auch mit Benzin, ohne Schaden zu nehmen.

Bei der Prüfung der Handschuhe auf Beständigkeit und Dauerhaftigkeit wurde nichts dem Zufall überlassen. Das beweisen eine Reihe von Tests, die das Material erfolgreich überstanden hat. Es befand sich noch nach insgesamt vier Jahren direkter Einwirkung von Sonnenlicht in Florida

in ausgezeichnetem Zustand. Ebenso hat das Material den Aufenthalt von über einem Jahr in einer Atmosphäre von 100 ppm Ozon ohne jegliche Rißbildung überstanden ...

Doch wir möchten unsere Leser nicht mit der Aufzählung des langen technischen Steckbriefes langweilen. Es wird Ihnen genügen zu wissen, daß „ERISTDA“ wirklich überall da ist, wo man ihn braucht: als Industriehandschuh im chemischen Großbetrieb, bei der Automobilindustrie, in Tankstellen usw., als Elektriker-Schutzhandschuh und als Laborhandschuh.

Wir glauben, daß Kübler mit diesem Erzeugnis – das seit etwa einem Jahr in vielen Ländern der Erde verkauft wird – eine Marktlücke geschlossen hat. Wir freuen uns besonders über diesen Erfolg, weil ihn ein Werk aus Berlin für sich buchen konnte! Und dieser Erfolg befriedigt uns um so mehr, da er in den Rahmen unserer Arbeit „Sicherheit im Verkehr durch Knorr-Bremsen“ paßt, ja, weil er den Rahmen eigentlich noch erweitert, denn ein Schutzhandschuh wie der von Kübler gewährt den Industriearbeitern eine weitaus größere Sicherheit als bisher. Ein Bravo deshalb dem famosen Handschuh aus Berlin, der so hart im Nehmen ist, und seinen Erfindern und Herstellern!

THE BRIDGE AM KWAI

Die Brücke am Kwai



ALS MWM AUSLANDSMONTEUR IN THAILAND

Wir Auslandsmontere sind die modernen Globetrotter der weltweiten industriellen Wirtschaft. Der MWM-Montagedienst setzt meine Kollegen und mich überall ein, wo MWM-Erzeugnisse aufgestellt, in Betrieb zu nehmen oder zu betreiben sind. Wir bekommen viel von der Welt zu sehen. Heute Südamerika, bald darauf Asien, dann Afrika, Südeuropa oder Vorderer Orient, so umqueren wir – meist mit schnellen Düsenflugzeugen – den Erdball. Mein letzter Montagesinsatz war in Thailand.

หนึ่งร้อยปี
แห่งมิตรภาพ
ไทย-เยอรมัน

Am River Kwai. Ich bin über diese Brücke gegangen und habe die weltbekannte Melodie gepfiffen. Unwillkürlich spitzten sich die Lippen. Es ist zwar nicht mehr die alte Brücke, um die schwere Kämpfe wegen ihrer Bedeutung als Eisenbahnverbindung von Thailand nach Burma geführt wurden. Die neue Stahlbrücke ähnelt im Stil aber der alten, für die Engländer, Schotten, Iren, Holländer, Malaien und Inder als Kriegsgefangene beim Brückenbau ihr Leben lassen mußten. Die Geschichte ist vom Film her bekannt. Ich war auch auf dem Heldenfriedhof, einem würdigen Mahmal, das jeden schweigsam werden läßt.

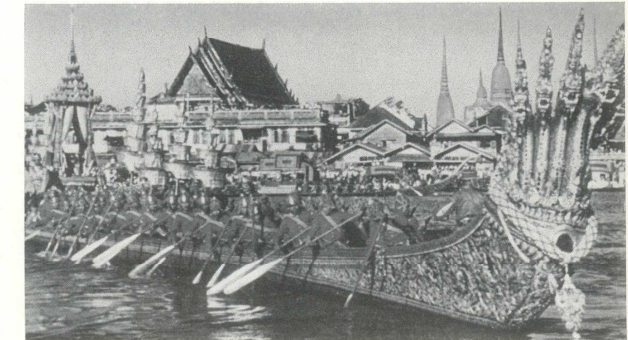
Thailand – Siam. Was wissen die meisten Mitteleuropäer von Thailand, das früher Siam hieß? Oft nicht einmal, wo es liegt. Wenn es zu den kleinen Staaten Asiens gerechnet wird, so nur im Verhältnis zu den gigantischen Größenordnungen Chinas und des asiatischen Rußlands. Immerhin ist der Staat mit 514 000 qkm doppelt so groß wie die Bundesrepublik, hat aber mit 25 000 000 nur halb so viele Einwohner. Der Staat, zwischen dem 10. und 20. Breitengrad, liegt etwa im gleichen subtropischen Klimabereich wie Äthiopien und Panama.

Fremd in einer für mich neuen Welt. In 18 Stunden – mit Zwischenlandungen in Kairo, Karachi und Kalkutta – mit

durchschnittlicher Flughöhe von 12 km, brachte mich die Lufthansa nach Bangkok, der thailändischen Hauptstadt. Empfindlich und für viele Menschen gesundheitlich kaum erträglich ist der Klimawechsel. Minus 8° C zeigte das Thermometer in Frankfurt. Bei fast 30° C im Schatten und 90% Luftfeuchtigkeit braucht man in Bangkok schon Tropenkleidung. Alles um mich herum ist fremdartig. Die Tünche westlicher Zivilisation im Hotelviertel auf der Ostseite des Menam-Flusses kann das fernöstliche

Gesicht nicht verdrängen. Den westlichen Stadtteil Tomhuri mit seinen vielen Kanälen und Dschunken hat man oft das „Venedig des Ostens“ genannt. Der Vergleich gibt nichts von der Eigenart der Menschen und ihrem Leben wieder. Der Glaube an Buddha bei den Thais und an Allah bei den Moslems mit allen Einflüssen auf die Lebensauffassung bestimmen das Dasein dieses sehr regen, für alles Neue aufgeschlossenen und vorbildlich gastfreundlichen Volkes. Die Thais sind geschickt, wovon die bewundernswerte

Die Königsbarke

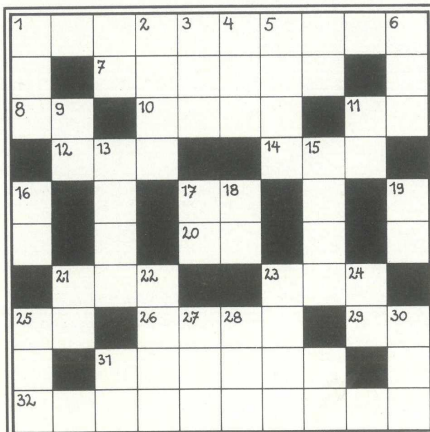


Das gefiel uns

In einem Büro der MWM-Verkaufsabteilung fanden wir folgendes, sozusagen als eine Art „Kategorischen Imperativs für den Umgang mit der Kundschaft“:

WAS IST EIN KUNDE?

- EIN KUNDE ist die wichtigste Person in diesem Büro ... in Person oder durch Brief.**
- EIN KUNDE ist nicht abhängig von uns. Wir sind abhängig von ihm.**
- EIN KUNDE stellt keine Unterbrechung der Arbeit dar ... er ist der Zweck unserer Arbeit. Wir tun ihm keinen Gefallen, indem wir ihm dienen ... er tut uns einen Gefallen, indem er uns Gelegenheit gibt, für ihn zu arbeiten.**
- EIN KUNDE ist kein Außenseiter unseres Geschäftes ... er ist ein Teil unseres Geschäftes.**
- EIN KUNDE ist keine statistische Zahl ... er ist ein Mensch aus Fleisch und Blut, mit Gefühlen und Stimmungen, mit Vorurteilen und Voreingenommenheiten ... wie wir selbst.**
- EIN KUNDE ist nicht irgendjemand, mit dem man streitet oder den man einfach totredet. Niemand hat dadurch jemals bei seinen Kunden gewonnen.**
- EIN KUNDE ist eine Person, die uns ihre Wünsche mitteilt. Diese – zu des Kunden und unserem Vorteil – zu befriedigen, das ist unsere Aufgabe.**



STOLZENBURG-MELZ

Waagrecht: 1. Steuerungsventil bei der Industriesteuerung, 7. Fenster-Vorhang, 8. Technische Hochschule abgek., 10. Titelheld aus Freytags „Ahnen“, 11. Eingetragener Verein abgek., 12. Universum, 14. wenig, 17. Abk. für Knorr-Bremse, 20. Abk. für kaufmännisches Büro, 21. Angehöriger des germanischen Göttergeschlechtes, 23. lat.: ist, 25. ital. Note, 26. Ton, 29. in dem, 31. bekannter amerik. Hotelkonzern, 32. Molch.

Senkrecht: 1. in Form, 2. lat.: Griffel oder Ausdrucksform, 3. Adelsprädikat, 4. physikalische Arbeitseinheit, 5. Edelgas, 6. dem Winde zugekehrte Seite, 9. Flächenmaß, 11. persönliches Fürwort, 13. Staat in Hinterindien, 15. Brauch, Sitte, 16. Deutsche Währung, 17. KFZ-Kennzeichen von Kempen-Krefeld, 18. franz. Filmschauspieler abgek., 19. Ausdruck beim Kartenspiel, 21. Fautier, 22. Prophet AT, 23. engl. Schulstadt, 24. chem. Zeichen für Titan, 25. Brei, 27. Hochweide, 28. Figur am Naumburger Dom, 30. Nebenfluß der Drau. – **Anmerkung:** ß = ss

Auflösung in diesem Heft

handwerkliche Kunst in den Tempeln, Goldfiguren, Keramik- und Steinarbeiten einen Eindruck geben. Um die Goteshäuser herum begegnen einem die Bettelmönche mit ihren orangefarbenen Gewändern und kahlgeschorenen Köpfen. Ihr Leben ist unmittelbares Opfer für ihre Verwurzelung im Glauben. Sie gehen darin auf und vegetieren aus mildtätigen Gaben. Jeder männliche Thai ist wenigstens für ein halbes Jahr Bettelmönch.

Die Siamesen haben Sinn für Handel und mehr als die allgemeine Begierde unserer Zeit für den technischen Fortschritt.

An meiner Arbeitsstätte. Das zeigt die moderne Anlage des Schlachthofs in Ban Pong, einer etwa 80 km von Bangkok entfernten Stadt. Der vollautomatische Schlachthofbetrieb wird von der großen Stromerzeugungsanlage mit 3 MWM-Aggregaten des Typs TBRS 435 A gespeist. Die Anlage des Hofes und die Hygiene stehen hinter dem Stand des europäischen Veterinärwesens nicht zurück. Auffällig für uns Europäer – ich traf dort noch 6 deutsche Monteure für die Installation von Fleischbearbeitungsmaschinen – ist die Trennung der Schlachtstraße durch eine hohe Mauer. Da Buddhisten kein Rindfleisch genießen, andererseits den Moslems der Verzehr von Schweinefleisch durch Glaubensregeln untersagt ist, soll jeder Glaubensgruppe auch der Anblick des Tötens dieser Tiere erspart bleiben. Schon wegen des Klimas mit geringer Haltbarkeit der Nahrungsmittel von einem Tag zum anderen bedarf es leistungsfähiger Kühlanlagen und an Ort und Stelle der konservierten Abpackung in der Fleischfabrik.

Noch nie einen Europäer gesehen! So anstellig und lernbegierig vor allem die junge Generation Thailands ist (viele haben die von Deutschland eingerichtete Berufsschule besucht), so verhältnismäßig weltfremd sind viele andere Einwohner. Nur wenige hundert Meter hinter den Wohnhäusern der Fabrik beginnt der Dschungel, der subtropische Urwald. Wenn wir Monteure abends zur 2 km entfernten Stadt Ban Pong fahren, waren wir von Thais umlagert, die aus dem Busch kamen. Viele hatten nie zuvor einen Europäer gesehen.

Das mutet primitiv an, aber die Menschen sind an sich selbst und vor allem charakterlich sauber. Die Leute sind z. T. arm, aber zum Sitzen reicht es in Thailand immer, was nicht in allen Ländern des Mittelens und Fernen Ostens der Fall ist. Das feuchtwarme Klima begünstigt den Anbau des Hauptnahrungsmittels Reis auf grünen, durchzogenen, kunstvoll bewässerten Feldern, auch von Gemüse und Früchten in teilweise 2 Jahresernten. Die Thais sind arbeitswillig und bemühen sich, ihren Lebensstandard durch die Annahme jedweder Arbeit zu heben. Das ist begreiflich, weil der Hilfsarbeiter pro Tag höchstens DM 1,80, ein

Schlosser täglich DM 3.– verdient und selbst der Chief-Engineer kaum über monatlich DM 200.– Einkommen gelangt. Da reichen die Ticals (5 Ticals entsprechen etwa einer DM) meist nicht, wenn auch Landeserzeugnisse entsprechend billig sind. So kostet z. B. eine große frische Ananas 15 Pfennig. Europäisch zu leben ist teuer. Die Hotelunterkunft mit Verpflegung richtet sich nach der Währungsordnung des Sterling- und des Dollarblocks. Man muß täglich ohne sonstige Ausgaben schon mit DM 70.– bis 80.– rechnen. Andererseits bekommt uns die Landeskost nicht. Dem besten Magen liegt das scharf gewürzte Essen nicht, das einem Mund und Speiseröhre sozusagen verbrennt.



Der Goldene Buddha im Marble-Tempel (Bangkok)



Die Pagode im Nakson Pathom

wenn ich's übersetze, dann nur, weil ich die Bedeutung aus dem Buch weiß, das die deutsche Gesandtschaft in Bangkok jedem deutschen Besucher überreicht:

„Hundert Jahre deutsch-thailändische Freundschaft.“ Land und Leute lassen erkennen, daß Thailand noch nie eine Kolonie fremder Staaten gewesen ist. Es blieb Königreich, das zwar Gebietsverluste hatte, weil Außenprovinzen wie Kambodscha, Laos und Streifen an der burmesischen Grenze, auch malaisische Sultanate verloren gingen, die politische Unabhängigkeit indessen ebenso wie die Wesensart erhalten blieben. In wirtschaftlichen Machtkämpfen ist das Land verarmt. Es be-

Auch das Essen mit Stäbchen ist uns so ungewohnt, daß mehr Speisen auf dem Anzug als auf der Zunge landen. Wir erlebten es, als wir – fernab europäischer Zivilisation – eines Sonntags am Meer waren. Der schneeweiße Strand mit seinen Palmen ähnelt dem landschaftlichen Traumbild von Hawaii.

Schwierig, sich zurechtzufinden. Man fragt mich oft, wie ich mich verständigen könne. Nun, mit Gebärden, mit Händen und Füßen und mit den fast überall bekannten Sprachbrocken des „Pidgin-English“. Mit einer Sprache hat dieses verballhornte Englisch kaum noch etwas zu tun. Aber die landesnotwendigen Ausdrücke für das, was man will oder möchte, prägen sich einem schnell ein. Als ein englischer Kollege in meinem Beisein einmal auf Hochenglisch einen Thai ansprach, zuckte der nur mit den Schultern und bat mich, das Englisch in den üblichen Dialekt zu übersetzen.

Abgesehen vom Europäerviertel mit Hotels, Läden und Lichtreklamen sind auch alle Aufschriften nur in siamesischen Schriftzeichen. Zu viel verlangt, sie zu lesen. Unser Bild zeigt das, und

darf der Entwicklungsförderung durch die westliche Welt. Das Land gehört aber nicht zu den sogenannten „unterentwickelten Ländern“. Der deutsche Aufbaukredit ist nur ein Teil des Investitionsförderungsvertrags zwischen Deutschland und Thailand. Auch unsere Tätigkeit draußen ist ein Impuls für das Aufbaustreben, wie es sich in Thailand aus eigenen Kräften regt.

Mit Deutschland ist Thailand schon 100 Jahre freundschaftlich verbunden, seit 1861 diplomatische und Handelsbeziehungen begannen. Mehrfach waren siamesische Könige in Deutschland. König Phumibol und Königin Sirikit weilten vor wenigen Jahren in Deutschland und besuchten bei dieser Gelegenheit auch den 1907 von König Chulalongkorn in Bad Homburg aus original siamesischen Bauteilen errichteten „Siamesischen Tempel“. Ihn will ich mir einmal ansehen, wenn ich wieder in Deutschland bin, bevor die vielen Eindrücke aus Thailand verdrängt werden, wenn mich – wie meine Monteurekollegen – neue Aufgaben für MWM-Erzeugnisse irgendwohin rufen.

Kurt Assion, Mannheim

DIE KONFERENZ DER KONZERN-BETRIEBSRÄTE VOM 16.-21. MÄRZ 1964 IN BERLIN

Ein umfangreiches Tagungsprogramm war der Einladung des Dreier-Ausschusses an die Vorsitzenden und Stellvertreter der Betriebsräte zu entnehmen, die zu ihrer turnusmäßigen Sitzung nach Berlin gekommen waren.

Es nahmen teil:

Motoren-Werke Mannheim AG.

Werner Nagel, Karl Leuthner, Xaver Ehrle

Süddeutsche Bremse AG., München

Georg Harth, Eduard Scherer

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein

Karl Vohmann, Willi Flottmann

Knorr-Bremse GmbH., München

Alfred Eckert, Georg Lobe

Hasse & Wrede GmbH., Berlin

Hermann Borsdorff, Gerhard Pollacek

Kübler GmbH., Werk I, Berlin

Horst Schulz, Paul Kühnast

Kübler GmbH., Werk II, Berlin

Ernst Liedtke, Lotte Peldzinski

Knorr-Bremse KG., München, in Sachen Kinderheim

Curt Herbert Stolzenburg

Die Tagung fand in den Räumen der Firma Hasse & Wrede statt und war von den Berliner Betriebsräten gut vorbereitet.

Tagungsordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Beschlußfassung über den Tagungsablauf
3. Stellungnahme zum Protokoll der Tagung in Volmarstein vom 24. 9. bis 26. 9. 1963
4. Bericht des Dreierausschusses
Berichterstatler: Vorsitzender Kollege Werner Nagel
5. Berichte der Betriebsratsvorsitzenden
6. Soziale Fragen
7. Bericht über die Lage des gesamten Unternehmens
Referent: Herr Dir. Joachim Vielmetter
8. Gewerkschaftliche Fragen
9. Stellungnahme zu tarifpolitischen Fragen
Die analytische Arbeitsplatzbewertung als Mittel der Lohnfindung. Darstellung auf Schema MWM.
Referenten: Kollege Werner Nagel, Mannheim
Kollege Xaver Ehrle, Mannheim
10. Technischer Fortschritt – Fluch oder Segen –
Referent: Kollege Ing. Heinz Falkowski, VDI, Institut für Arbeiterbildung, Berlin
11. Verschiedenes
12. Zusammenfassung und Abschluß der Tagung.
Die Tagung wurde vom Vorsitzenden Kollege Werner Nagel eröffnet und geleitet, die Teilnehmer von ihm, Herrn Dir. Kurt Rohde und Kollege Hermann Borsdorff begrüßt.

Sinnvolle Koordinierung

Kollege Werner Nagel referierte über die Tätigkeit des Dreierausschusses und unterstrich die Notwendigkeit einer sinnvollen Koordinierung der Konzernbetriebsarbeit. Der Dreierausschuß habe den Betriebsräten der Konzernfirmen empfohlen, im gemeinsamen Interesse bei künftigen Konferenzen eine umfassende Berichterstattung anzustreben. Nach eingehender Beratung dieses Gremiums wurde vorgeschlagen, daß sich die Betriebsrätekonferenzen neben Fragen der betriebsnahen Lohn- und Gehaltspolitik intensiver mit dem Problemkreis des technischen Fortschrittes, der Stellung der Konzernunternehmen im Europäischen Markt, der Notwendigkeit sinnvoller betrieblicher Rationalisierungsmaßnahmen sowie der daraus entstehenden sozialpolitischen Konsequenzen beschäftigen sollen.

BR-Vorsitzende berichten

Die sehr umfangreiche Berichterstattung der BR-Vorsitzenden und ihrer Stellvertreter gab Einblick in die Vielfalt der Aufgaben, die sich heute den Belegschaftsvertretungen

stellen. Dabei wurden Fragen der Arbeitszeit- und Pausenregelung, der monatlichen Lohnzahlung, der Urlaubsregelung und die gewerkschaftlichen Bemühungen dazu, der Lehrlingsausbildung und beruflichen Weiterbildung allgemein, der Unfallverhütung, der Belegschaftsstruktur, dessen Veränderungen und Ursachen, der beruflichen Eingliederung von Schwerbeschädigten und Körperbehinderten sowie der steigenden Zahl von Frühinvaliditäts- und Berufsunfähigkeitsfälle, der gegenwärtigen Altersversorgungseinrichtungen und deren möglichen Veränderungen, der Selbsthilfeeinrichtungen wie Sterbe- und Unterstützungskassen u. a. m. besprochen.

In der Aussprache zu den Berichten wurde der gemeinsame Wille zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen unterstrichen, wobei das Motto sein muß, auf der Seite der Vernunft zu stehen, das Miteinander zu suchen, statt sich gegenseitig zu beschimpfen.

Verbesserung der Urlaubs- und Erholungsmöglichkeiten

Obgleich in den Berichten der BR-Vorsitzenden ausführlich zu der Vielfältigkeit sozialer Anliegen Stellung genommen wurde, behandelten die Konferenzteilnehmer unter Punkt 6 der Tagesordnung eingehend das Bemühen verschiedener Konzern-Werke bezüglich einer Neuordnung betrieblicher Sozialleistungen. Die zunehmende Beanspruchung der Arbeitnehmer in der modernen Industriegesellschaft rechtfertigt ein größeres Maß an Freizeit und Erholungsmöglichkeiten, zumal die mit der großer werdenden Arbeitsteilung verbundene Bewegungsarmut als häufige Ursache für früher in diesem Ausmaße nicht gekannter Zivilisationskrankheiten wie Kreislaufstörungen u. a. m. dazu zwingt.

Zweierlei Sorgen

bereitet das Kindererholungsheim St. Blasien. Während Kollege Curt Herbert Stolzenburg als Betreuer des Kinderheimes an die Betriebsräte und Eltern appellierte, für eine Belegung desselben besorgt zu sein, bzw. die Möglichkeit eines 6 Wochen umfassenden kostenlosen Erholungsaufenthaltes für jährlich 230 Kinder zu nützen, betonten die Betriebsräte die großer werdenden Schwierigkeiten der Platzbelegung außerhalb der großen Schulferien. Die gesteigerten Anforderungen an den Volks- und Mittelschulen seien oft die Begründung für die Verzichtserklärung, obgleich schulärztliche Untersuchungen kaum Bedenken dieser Art rechtfertigen.

Was die Einrichtung, die Versorgung des Heimes und die Betreuung der Kinder angehe, werde alles getan, den heutigen Erfordernissen gerecht zu werden.

Für 6 Monate Vollbeschäftigung

Dem Bericht von Herrn Dir. Vielmetter war zu entnehmen, daß die gegenwärtige Auftragslage für die nächsten 6 Monate die Vollbeschäftigung garantiere. Die Konzernunternehmen stünden einer außerordentlichen harten Konkurrenz auf dem In- und Auslandsmarkt gegenüber. Wenn dennoch der Umsatz, mit früherer Zeit verglichen, einigermaßen konstant gehalten werden konnte, sei dies das Ergebnis gesteigerter Leistungen aller. Herr Dir. Vielmetter unterstrich die Bemühungen zur Verbesserung der Fertigungseinrichtungen und verwies dabei auf die Neubauplanungen in verschiedenen Werken. In Mannheim werde neben der erst fertiggestellten neuen Versandhalle in Bälde ein neuer KD-Prüfstand seiner Bestimmung übergeben, während für das Büro die Planungen für einen Neu- bzw. Umbau kurz vor dem Abschluß stehen.

Bei der Südbremse München werde gegenwärtig an einer neuen Werkhalle und einem Sozialgebäude gearbeitet, für die Knorr-Bremse Volmarstein sei der Aus- und Neubau einer Gießerei in Vorbereitung. Diese sehr umfangreichen Investitionen seien erforderlich, um einerseits im Wettlauf

der Technik den Anschluß nicht zu verlieren und seinen Standort im europäischen und außereuropäischen Markt zu festigen, andererseits sukzessive die Arbeitsbedingungen in den Konzernwerken zu verbessern. Herr Dir. Vielmetter unterstrich nachdrücklich die Notwendigkeit der Bemühungen hinsichtlich einer gerechteren Lohnfindung, der Schaffung klarer organisatorischer Verhältnisse sowie einer sinnvollen betrieblichen Rationalisierung, zu welcher sich jeder und dem Ganzen verpflichtet fühlen soll.

Die Kollegen Scherer und Hartl, Südbremse München, erläuterten anschließend das längst korrekturbedürftige Verfahren bei der Zeitvorgabekontrolle, wonach Beginn und Beendigung der Arbeit auf einer Kontrollkarte gestempelt werden muß. Ein solches Verfahren sei erfüllt von Mißtrauen gegenüber den Arbeitnehmern und trage nicht dazu bei das Klima im Betrieb zu verbessern. Herr Dir. Vielmetter versprach, entsprechend der Empfehlung des Gesamtbetriebsrates, eine Überprüfung veranlassen zu wollen und mit dem zuständigen Betriebsrat die Änderungsmöglichkeiten zu besprechen.

Zum modernen Betrieb gehört ein starker gewerkschaftlicher Vertrauenskörper.

Sehr eingehend diskutierte die Konferenz die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und gewerkschaftlichem Vertrauenskörper.

Jeder fortschrittliche und vernünftige Unternehmer bejahe heute die Gewerkschaften und strebe eine gute Zusammenarbeit mit deren Gremien an. Die Gewerkschaften sind in unserem von Verbandsdenken geprägtem Zusammenleben als entscheidender Ordnungsfaktor nicht mehr weggedenken. Wer seine Existenz bejaht, habe auch die Pflicht zur Zusammenarbeit. Es komme in dieser spannungsgeladenen Zeit mehr denn je darauf an, sich der Verpflichtung der Gemeinschaft gegenüber bewußt zu werden.

Die analytische Arbeitsplatzbewertung als Mittel der Lohnfindung

Vorstand und Betriebsrat der Motoren-Werke Mannheim AG haben im Dezember 1962 einen mutigen Entschluß gefaßt. Im gemeinsamen Bemühen zu einer besseren Lohnordnung als nach den klassischen Lohngruppen wie gelernt, angelehnt und ungelehnt möglich, zu kommen, und damit zu einer den Anforderungen bei der Arbeitsverrichtung gerechter werdenden Lohnfindung zu gelangen, wurden von beiden Seiten je drei Mitglieder und je ein Stellvertreter benannt, die als paritätisch besetzte Kommission die Möglichkeiten der Erarbeitung eines Bewertungsschemas und der Einführung einer analytischen Arbeitsplatzbewertung überprüfen. Beide Teile einigten sich sehr schnell darauf, bei allen Überlegungen die bewertungstechnische Sachlichkeit als Grundlage anzuerkennen. Das bisherige Arbeitsergebnis, dessen vertraglicher Abschluß kurz bevorstand, wurde in sehr ausführlichen Referaten der Kollegen Werner Nagel und Xaver Ehrle, Mannheim, beide Mitglieder der paritätischen Arbeitsplatzbewertungskommission MWM, erläutert.

Sowohl Weg und Inhalt des Vertragswerkes dürfte für kommende Überlegungen bezüglich der Lohnfindung bei Tarifgesprächen von Bedeutung sein. Obgleich die an der Ausarbeitung Beteiligten der Überzeugung sind, daß die MWM nicht der Nabel der Welt ist, muß betont werden, daß das Motto nicht „kopieren“ sondern „kapieren“ heißt. Dies ist um so bedeutsamer, als unsere Konzernwerke die Tarifgebiete Nord-Württemberg / Nord-Baden, Bayern, Nordrhein-Westfalen und Berlin berühren.

Nachdem die Tarifvertragsparteien, der Verband Württemberg-Badischer Metallindustriellen e. V. Stuttgart, und die Industriegewerkschaft Metall für die Bundesrepublik Deutschland, Bezirksleitung Stuttgart, dem Vertrag zugestimmt haben, werden bei MWM die **Zeitlohnarbeiter** ab dem 1. April 1964 nach dem Schema MWM entlohnt. Die

zweite Stufe der Arbeitsplatzbewertung umfaßt die Akkordarbeiter, die dritte Stufe die Angestellten.

(Wir werden in den nächsten Ausgaben der Werkszeitung näher darüber berichten. Die Redaktion)

Eindrucksvolle Leistungen

Bei einer Stadtrundfahrt, begleitet von einem Vertreter des Berliner Informationszentrum West, standen Fragen der Verkehrs- und Städteplanung, der Energieversorgung, der Vorratspolitik, der Schaffung von Sport- und Erholungsanlagen sowie kultureller Einrichtungen, der Nahverkehrsmittel, des sozialen Wohnungsbaues u. a. m. im Mittelpunkt des Interesses.

Technischer Fortschritt, Fluch oder Segen

Im Jugendheim der IG-Metall in Berlin-Lichterfelde konnte Kollege Werner Nagel als Referenten den Kollegen Heinz Falkowski vom Institut für Arbeiterbildung Berlin begrüßen.

Unsere Zeit sei eine in hohem Maße von der Kraftmaschine und Regelungstechnik bestimmte Zivilisationsstufe, in der es ein wissenschaftlicher Streit sein mag, ob man eine erste und eine zweite industrielle Revolution deutlich voneinander unterscheiden kann und ob die Entwicklung der Industriegesellschaft seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts sich kontinuierlich vollzogen hat und jetzt nur in eine neue Phase eingetreten ist. Jeder, so stellte Kollege Nagel einleitend fest, der in diesen Jahren die ökonomische Entwicklung kritisch betrachtet, habe das Empfinden, daß etwas anderes, etwas Neues vor sich gehe.

Für die Betriebsräte ergebe sich daraus die Verpflichtung, sich mit diesem Neuen zu beschäftigen.

Kollege Heinz Falkowski unterstrich zu Beginn seines sehr umfangreichen und eindrucksvollen, mit viel Beifall aufgenommenen Referates, daß er bereits 1920 in den Knorr-Bremse-Konzern eingetreten sei, welcher damals zu den fortschrittlichsten Unternehmen gezählt werden durfte. Die Behandlung von Fragen des technischen Fortschrittes im Rahmen dieser Tagung sei einerseits Ausdruck des Bemühens der Betriebsräte, bereits an Morgen zu denken, andererseits unternehmerische Aufgeschlossenheit.

Bei Behandlung der Rationalisierung und Automatisierung als allgemeines Problem erläuterte Kollege Falkowski Begriff, Wesen und Beispiele von Rationalisierung und Automatisierung, die Notwendigkeit der wirtschaftspolitischen Wissensvermittlung und die Organisationsprobleme in der automatisierten Industrie.

Die Automatisierung in betriebswirtschaftlicher Sicht stelle weiter die Probleme: Produktion und Kosten / Die neue Technologie und ihre betriebswirtschaftliche und soziologische Bedeutung / Die Finanzierung der modernen Industrie.

Vorrangige Probleme der Automatisierung in sozialer Sicht seien: Die Verdrängung des Arbeiters von seinem Arbeitsplatz / Der garantierte Jahreslohn (nach Erfahrungen in den USA) / Vollbeschäftigung und Produktivität / Das Bildungs- und Erziehungsproblem / Das Problem der alten Arbeiter / Die Probleme der Freizeitgestaltung.

Die Industrialisierung der Produktionsprozesse werde durch den hohen Grad der Arbeitsteilung gekennzeichnet. Während bei einfachen Arbeitsabläufen die Tätigkeiten einer relativ kleinen Zahl von Beschäftigten übertragen werde, erfolge bei komplizierterer Produktion eine Zerlegung des Arbeitsprozesses in mehreren Stufen innerhalb eines oder mehrerer Betriebe. Dies wiederum ermögliche die Spezialisierung der Tätigkeiten und als deren Folge die Aufspaltung und die Auflösung der Berufe zu Spezialberufen und Anlertätigkeiten. Auf der Stufe der Mechanisierung werde die Maschine als Werkzeug verwendet.

Einzelautomaten kennzeichnen den Übergang zur Hochmechanisierung und Automatisierung und ermögliche eine Mehrmaschinenbedienung durch einzelne Arbeiter. Die Automatisierung von Werkzeugmaschinen bilde zunächst die höchste Form der mechanischen Produktion. Zahlreiche miteinander verbundene und selbsttätig arbeitende Maschinen werden zu einer Werkzeugautomatenstraße (Transferstraße) zusammengefaßt.

Als Voraussetzung der Massenfertigung gelte die Normung der Einzelteile und die Typisierung der einzelnen Erzeugnisse. Die automatisierte Fabrik verlange Breitenarbeit der Rationalisierung, die große Serie sei ihr Feld. Eine entschiedene Hinwendung zur Normung und Typisierung könne große Reserven der Wirtschaftlichkeit erschließen und böte gleichzeitig erst die Voraussetzung zur Automatisierung.

Ohne technischen Fortschritt sei kein Anstieg unseres Lebensstandards möglich. Die Forderung müsse sein: Rationalisierung wesentlich systematischer vorantreiben, steuerliche Förderung von Normung und Typisierung, Prüfung der Möglichkeit der Verbindlichkeitsklärung von Normen, breite Aufklärung über wissenschaftlich fundierte Produktionsmethoden. Alle Forschungsgebiete der Naturwissenschaften und Technik, der Medizin und der Gesellschaftswissenschaften müßten gleichzeitig gefördert werden; dann erst enthielte sich der Segen wissenschaftlicher Arbeit. Die Arbeitnehmer müßten an der Entwicklung und den Auswirkungen teilnehmen. Nicht die Techniker, sondern die Wirtschaftspolitiker und Soziologen hätten über eine vernünftige Anwendung zu entscheiden.

In die Lehrpläne der Hochschulen und Universitäten seien als Pflichtfach die sozialpolitischen Auswirkungen und der Arbeitschutz aufzunehmen. Das Schul- und Ausbildungswesen müsse den neuen Erfordernissen angepaßt werden. Diese Aufgabe gelte gleichermaßen für den Staat,

die Gemeinden, die Industrie und das Handwerk, das Elternhaus, die Jugendverbände und Organisationen. Wie zu aller Zeit sich der technische Fortschritt als notwendig erwies, sei er heute zu bejahen. Ohne ihn war und wird eine Erhöhung des Lebensstandards nicht möglich sein. Ein Zurückbleiben hinter der Entwicklung des Auslandes, ein Verkümmern des Notwendigen also, sei gefährlich und könne tödlich wirken. Die sinnvolle Nutzung technischer Möglichkeiten und wissenschaftlicher Erkenntnisse in einem Rhythmus, den wir alle wollen, werde sich nicht zum Fluch, sondern zum Segen auswirken.
Der Betriebsrat, Mannheim

In dem vorliegenden Protokoll wurden Probleme bezüglich Automation, Normung, Rationalisierung und Organisation angesprochen, mit denen sich die verantwortlichen Stellen des Konzerns laufend beschäftigen. – Zur weiteren Erläuterung dieser Fragen lassen wir in einem der nächsten Hefte die zuständigen Fachleute unseres Unternehmens zu Wort kommen.
Die Redaktion

UNSERE JUBILARE

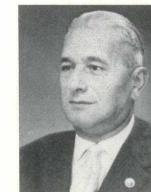


**Knorr-Bremse GmbH
München**



HANS OELMANN
Ing., Abteilungsleiter 27. 5. 64

**Motoren-Werke
Mannheim AG**



KARL NAGEL
Werkmeister 27. 5. 64

Gummiwerk Kübler GmbH



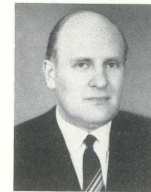
FRITZ KRÜGER
Mischer 7. 5. 64



ERWIN BOLLMANN
Meister 13. 5. 64

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

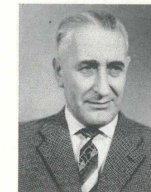


GÜNTHER SCHAAF
kfm. Angestellter 1. 5. 64



HEINZ UNANGST
kfm. Angestellter 1. 5. 64

Motoren-Werke Mannheim AG



OTTO RETZBACH
Meisterstellvertreter 22. 5. 64



FRIEDRICH HEUSLER
kfm. Angestellter 30. 5. 64



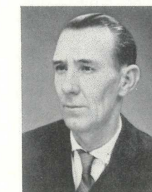
OTTO BÖHRS
Magazinarbeiter 12. 6. 64



FRIEDRICH DIETZ
techn. Angestellter 17. 6. 64



OTTO KAUFMANN
kfm. Angestellter 19. 6. 64



ROBERT WINKLER
Schlosser 19. 6. 64



FRIEDRICH DENGLER
Hilfsarbeiter 29. 6. 64



GEORG RÖSCH
Kontrollleur 19. 5. 64



OTTO REEH
kfm. Angestellter 8. 6. 64



BENNO GAMPERL
Einsteller 30. 6. 64

Süddeutsche Bremsen AG



Das erste Segelflugzeug mit Knorr-Bremsen!

Für einige unserer Knorr- und Südbremser sollte der 9. Mai dieses Jahres zu einem besonderen Tag werden: die Taufe eines neuen Segelflugzeuges stand bevor, und die, die es in erster Linie anging, waren die Mitglieder des Münchner Luftsportclubs „Ikarus“ e. V., im Alltag Bremser wie wir alle, am Sonntag aber Segelflieger mit Leib und Seele. Ihre Flugbegeisterung geht so weit, daß sie selbst am Feierabend auf jede herkömmliche Art der Freizeitbeschäftigung verzichten, um an der Drehbank beim Bau von Segelflugzeugen mitzuwirken. Sie alle dürfen sich als Väter des ansehnlichen Vogels betrachten, dessen Taufe jüngst begangen wurde.

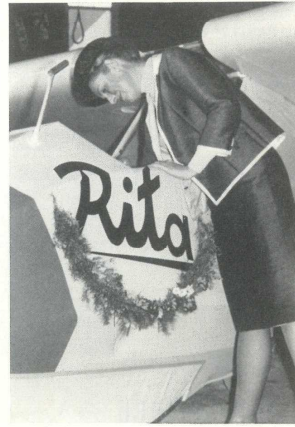
Der Sturzacker in der Fröttmaninger Heide im Norden Münchens und die darauf errichtete Halle erlebten an jenem Samstag bereits in den frühen Morgenstunden seltene Betriebsamkeit. Da wurden Flugzeuge hin- und hergeschoben, da wurde gehämmert und geklopft und das Clubheim für die Bewirtung der zu erwartenden Gäste hergerichtet. Selbstverständlich galt die größte Aufmerksamkeit dem Täufling. Er mußte ja in der dämmerigen Halle ins rechte Licht gerückt werden, nachdem sich Petrus offenbar nicht recht entscheiden konnte, ob er es regnen oder die Sonne scheinen lassen sollte... Endlich war es soweit. Die Ehrengäste rollten an (nicht im Flugzeug, sondern im Auto, versteht sich), und Clubvorstand Herr Huber nahm sie in Empfang: u. a. Herrn Dir, Vielmetter und Frau, Herrn Dir, Goertz und Frau, Herrn Dir, Hinkel. Sodann Herr Präsidialrat Blumenberg vom Luftsportverband Bayern, Herr Reindl vom Bayerischen Versehrtensportverband und Herrn Peer von der Regierung Oberbayern, genannt „Das Luftauge“, dieweilen ihm die Luftaufsicht untersteht.

Erwartungsvoll betrat man nun das Halleninnere, das fast ganz ausgefüllt war von IHM, dessentwegen man zu Hauf erschienen war. Riesig und silbergrün war er anzusehen, nur seine Schnauze blieb noch unter einem weißen Tuch verborgen. So will es der Brauch.

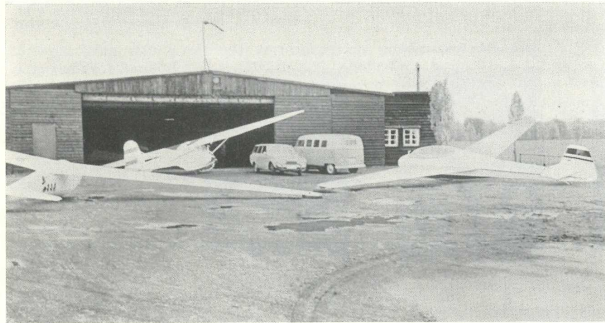
Zu einer Taufe gehören auch Festreden. Ihnen war zu entnehmen, daß der Täufling zur Gattung der Segelschulflugzeuge gehörte und ein „Doppelraab VII“ ist. 1800 Arbeitsstunden waren bis zu seiner Fertigstellung notwendig. Sicher wären es bedeutend mehr gewesen, hätte man nicht an den Wochenenden – ja, selbst an den Weihnachtsfeiertagen – in den Werkhallen der Südbremse daran basteln dürfen. So konnten sämtliche Metallarbeiten, die Steuerungsorgane und auch die Beschlüge dort fachgerecht vorgenommen werden. Und das ist viel, wenn man weiß, daß der gesamte Rumpf aus geschweißtem Stahlrohr besteht! Ja, der „Doppelraab“ ist ein kostbares Stück und unter Brüdern seine 8000 Mark wert.

Der Höhepunkt des Vormittags war erreicht, als sich Taufpatin Frau Rita Vielmetter erhob, an den Doppelraab herantrat und elegant ein Glas Sekt über dessen Schnauze schüttete. Und jeder im Raum vernahm die Worte: „Ich taufe dich auf den Namen RITA!“ Gleichzeitig wurde der blumenumkränzte Name am Rumpf des Flugzeuges enthüllt, und ein kleines Mädchen überreichte einen Nelkenstrauß. Applaus erfüllte den Raum. Wahrlich, nicht jeder Doppelraab hat eine solch charmante Patentante! Und es springt nicht der Phantasie der Bericht-erstatlerin, daß just in diesem Augenblick die Sonne durch die Wolkendecke brach. Welch gutes Omen!

Der Taufakt war vollzogen, und auf



das Wohl dieses dritten Flugzeuges des Ikarus-Club stießen nun nicht nur der erfahrenste Aeronaut unter den Gästen, der frühere Fesselballonflieger Herr Dir, Goertz an, nicht nur Herr Dir. Vielmetter, der sich als Schüler auch mit Hingabe dem Segelfliegen gewidmet hatte, sondern alle Anwesenden. Sie ließen nacheinander sämtliche um den Flugsport verdienten Bremser hochleben, und die zünftigsten unter ihnen feierten bis gegen Mitternacht. Am fröhlichsten aber war der Clubvorstand. Er hatte von Herrn Vielmetter die Zusage erhalten, das neue Segelflugzeug mit Knorr-Bremsen versehen zu dürfen. Und das gab ihm das angenehme Gefühl wirklicher Sicherheit. Finanzielle Sicherheit für seinen Club, versteht sich, denn der Firmenschriftzug „Knorr-Bremse“ auf Rumpf und Tragflächen des Vogels, diese hohe Art der Werbung, kostet Geld, und das fließt in die Vereinskasse. Na dann: Auf ein neues (Flugzeug), Herr Huber!



Auflistung:
 Waagerecht: 1. Fuventil, 7. Stores, 8. TH, 10. Ingo, 11. EV, 12. All, 14. nur, 17. KB, 20. KB, 21. Ase, 23. est, 25. Mf, 26. Lau, 29. im, 31. Hilton, 32. Selamander.
 Senkrecht: 1. fh, 2. SH, 3. von, 4. Erg, 5. Neon, 6. Luv, 9. ha, 11. er, 13. Loos, 15. Usus, 16. DM, 17. KK, 18. B.B., 19. Re, 21. At, 22. Eto, 23. Eton, 24. Tt, 25. Mus, 27. Alm, 28. Uig, 30. Mur.