

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

68 AUGUST/SEPTEMBER 1964



H.v. Borsien



INHALT

- 4 Kleine Kübler-Kunststoff-Kunde
- 6 Französische Gäste bei MWM
- 8 Kreuzzug gegen den Arbeitsunfall
- 10 Knorr-Bremsen in aller Welt
- 11 MWM-Dieselmotoren in der Bodenseeflotte
- 12 Entwicklungsländer informieren sich
- 13 Aggregatbau wieder Turniersieger
- 14 Das gefiel uns
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Venedig aus der Zwergerl-Schau

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

SCHRIFTLEITUNG:
Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 35051

GRAPHIK:
Willi G. Engelhard, München
Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

DRUCK:
Kastner & Callwey
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon: 448307

Ein Arbeitnehmer, der sich seinem Unternehmen gegenüber anständig und redlich verhält – wozu auch die zuverlässige Pflichterfüllung gehört – ist ein loyaler Bürger dieses kleineren oder größeren Gemeinwesens unter einem Firmendach. Mit Loyalität bezeichnen wir also eine Haltung – und zwar eine für das Unternehmen und die Zusammenarbeit aller in ihm vereinigten Menschen positive. Wobei gleich darauf hinzuweisen ist, daß es Loyalität nach oben sowohl als auch nach unten gibt und daß selbstverständlich nur diese sich gegenseitig ergänzende Loyalität erstrebenswert ist. – Wie denkt man nun im Zeitalter der Vollbeschäftigung über diese Loyalität?

In unserer Straße wird gebaut. Der Lärm ist kaum auszuhalten. Er wird hauptsächlich von Lkw's verursacht, die mit ihren Anhängern in einem Affentempo über einen Weg, der fast nur aus Schlaglöchern besteht, entlangbrausen. Jedermann fragt sich, weshalb wohl diese Lkw's so über Stock und Stein hinwegrasen, daß ihre Achsen nicht nur ächzen und stöhnen, sondern auch zum Gotterbarmen krachen... Nun, sie gehören nicht denen, die sie fahren! Und was Firmeneigentum ist – diese Ansicht ist heutzutage gar nicht so selten anzutreffen – braucht nicht mit Samthandschuhen angefaßt zu werden. Wenn etwas kaputt geht, dann trifft's ja keinen Armen...

Noch ein Beispiel: Ein Unternehmen bildet einen vielversprechenden jungen Mann auf Firmenkosten aus, bezahlt ihm das Studium und ermöglicht ihm durch Zuschüsse einen anständigen Lebensstandard. – Nun ist ja eine Firma kein Christlicher Verein junger Männer und auch kein Wohlfahrtsinstitut; sie möchte sich gern Führungsnachwuchs heranziehen. Ein Vorhaben, von dem jede Seite etwas hat... Aber kaum ist die teure Ausbildung beendet und der Junge Ingenieur geworden, so nimmt er frisch, fromm, fröhlich, frei die Gelegenheit wahr und einen besser bezahlten Posten bei einer anderen Firma an.

Nicht ganz so arg, aber nichtsdestoweniger auch unloyal verhält es sich mit vielen Telefonaten im Betrieb. Zuhause wird man sich's nach der saftigen Gebührenerhöhung sehr überlegen, ob man dieses oder jenes Ferngespräch unbedingt führen muß... Natürlich müssen Ferngespräche im Geschäftsinteresse sein, jedoch kann man sich auch dabei firmen-loyal verhalten, sich kurzfassen, einige Stichworte vorher notieren, die notwendigen Unterlagen zurechtlegen – kurz, erst denken und dann quasseln!

Auch die Spesen sind ein Prüfstein der Loyalität. Kürzlich las man in der Presse von einem Spesenritter, der seine Reisen lediglich auf der Landkarte gemacht hatte. Er wurde fristlos entlassen. Er focht die Entscheidung der Firma an. Natürlich vergebens, denn das Gericht sprach von Vertrauensbruch, ja glattem Betrug und verurteilte das illoyale Verhalten des Betroffenen scharf.

Nun, man kann nicht von jedem Loyalität aus Dankbarkeit erwarten. Dankbarkeit ist eine Sache des Charakters. Sprechen wir lieber vom gesunden Menschenverstand:

Wer eine Kuh, die ihm täglich trinkbare Milch in ausreichender Menge gibt, in den Allerwertesten tritt, ist töricht. Der kluge Mann wird ihr ausreichendes Grünfütter geben und ihren Stall schön sauber halten. Er wird sich für seine Kuh mit-verantwortlich fühlen. Er braucht sie nicht zu lieben – lieben soll er seine Familie – aber er kann sie anständig und redlich behandeln!

Gewiß, Loyalität ist ein Fremdwort, doch es wäre schön, wenn es für uns kein fremdes Wort bliebe.



Der MWM-Stand in Hannover (links, Foto: Hammerich) und, darunter, MWM auf der „bauma“ in München (Foto: Liebl)

Auf Messen u. Ausstellungen

sind die Ausstellungsstände nicht nur weltoffene Schau-fenster für die gezeigten Erzeugnisse, sondern zugleich die Empfangsalons der Aussteller.

Die MWM haben es sich schon immer angelegen sein lassen, diese Synthese durch harmonische Standgestaltung zu finden, obwohl natürliche Gegebenheiten – vor allem im Freigelände, aber auch in den Hallen mit ihren vorhandenen Tragepfählen und Energieversorgungs-Einrichtungen – es oft sehr schwer machen, die nüchterne Atmosphäre technisch bestimmter Darbietungen aufzulockern und den freundlich zum Besuch einladenden Rahmen zu schaffen. Dabei erhält nicht zuletzt auch der Eindruck des Gediegenen – für die ausstellende Firma und für ihr Erzeugnis – seine Gestalt.

Wir zeigen die Stände auf der BAUMA, München und auf der Industriemesse HANNOVER 1964. Auch bei der DLG, der größten Leistungsschau deutscher Landwirtschaft in Hannover, waren die MWM traditionsgemäß vertreten, um auf ihrem repräsentativen Stand Ausschnitte aus ihrem umfangreichen Fabrikationsprogramm zu zeigen. Die Auswahl der Ausstellungsobjekte richtet sich naturgemäß nach dem jeweils anzusprechenden Kreis der Fachinteressenten. Auf der Fachausstellung für Anstaltsbedarf HAMBURG 1964 z. B. wurden ausschließlich Stromerzeugungsaggregate für die Notstromversorgung von Anstalten (wir berichteten bereits über derartige Schnell- und Sofortbereitschaftsanlagen) ausgestellt.



Auf der Industriemesse in Sao Paulo



v.l.n.r.: die Herren Schloemann, von Sydow, de Andrada und Günther. In der Mitte Minister Faraco

Auf der brasilianischen Industrie-Messe

die alle zwei Jahre in São Paulo stattfindet, war unser Tochterwerk, die MWM Motores Diesel S/A, mit einem großen repräsentativen Stand vertreten. Den Besuchern bot sich die Gelegenheit einer umfassenden Orientierung über das Bauprogramm dieses brasilianischen Zweigwerks, das vom KD 12 E bis V über den neuen KD 112 bis zu den in Lizenz gebauten Farymann-Motoren und dem Wende-

getriebe Renk reicht, und die Anwendungsgebiete der Erzeugnisse, sei es der Antrieb von Schiffen, von Fendt- oder Valmet-Traktoren oder von Licht- oder Pumpen-Kompressoren.

So konnten unsere MWM'ler viele interessierte Gäste auf ihrem Stand begrüßen. Eine besondere Auszeichnung jedoch war der Besuch von Daniel Faraco, dem Minister für Handel und Industrie, der sich eingehend über die Produktion der Firma informieren ließ und unseren Herren abschließend seine Anerkennung aussprach.

KLEINE KÜBLER-KUNSTSTOFF-KUNDE

Was man mit den Füßen tritt . . .

Tagtäglich wandeln wir von den Werken der Knorr-Bremse aus den Spuren der Arbeit unseres Gummiverwerks Kübler: Büros und Treppenhäuser sind – wenn nicht betoniert oder mit Steinplatten versehen – mit Kunststofffußboden ausgelegt. Zumeist ist er grün oder grau und rot marmoriert, und die Jahre scheinen an ihm spurlos vorübergegangen zu sein – sehr im Gegensatz zu den Büroinsassen . . . Dieser Fußboden nun, der so hart im Nehmen ist, stammt aus Berlin. Er wird ganz sicher mit uns unser Jubiläum feiern, vielleicht auch gar noch unsere Pensionierung, und doch wird er für sein Alter noch immer passabel aussehen! Ja, man kann ihm kaum etwas anhaben, er läßt jede Modetorheit geduldig über sich ergehen, und auch die Bleistiftabsätze der Damen konnten ihn nur wenig drücken – vielleicht muß die „Frau von Welt“ erst mit Nagelschuhen die Stätte ihres Wirkens betreten, um ihm damit das Ende seines Daseins zu bereiten. Auf den Spuren Küblerscher Arbeit kann man natürlich auch außerhalb unserer Werke wandeln. Haben Sie in Ihrem Urlaub in einem der großen Selbstbedienungsläden in Mailand eingekauft? Wohten Sie in einem Hotel an der Côte d'Azur? Oder waren Sie gar in Athen im „Haus der Telefon- und Telegraf-Company“? Sie hätten an unsere Arbeitskollegen von Kübler denken müssen! Haben Sie eine Schiffsreise gemacht? Fuhren Sie in einem der internationalen TEE-Züge? Besuchten Sie das neue Kölner Schauspielhaus? Wo Sie gehen und stehen – Sie tun es oft genug auf Kübler-Fußboden. Die kleinen Werke in Berlin-Reinickendorf und -Rudow können sich über Mangel an Aufträgen gottlob nicht be-

klagen. Zugegeben – es wird viel gebaut, und wo gebaut wird, muß auch ein Fußboden her. Und wir wissen, daß der größte Teil der Neubauten mit Kunststoffboden oder, wie Fachleute sagen, mit PVC-Bodenbelag versehen ist. Andererseits aber tummeln sich zur Zeit allein auf dem westdeutschen Markt rund 150 verschiedene Sorten von PVC-Bodenbelägen, die alle verlegt werden wollen, und da kann man also Kübler den guten Erfolg nicht absprechen.

Der Siegeszug des Kunststoff-Fußbodens

Die vielen Generationen unserer Vorfahren bewegten sich entweder auf spiegelblankem Parkett, auf gestrichenen Dielen oder auf natürlichen Steinplatten – etwas anderes gab es jahrhundertlang nicht. Dann entdeckten

unsere Großväter den Gummi und bald darauf das Linoleum – beides zu seiner Zeit gut und schön. Bis vor 25 Jahren wurden diese beiden Produkte als Gipfel zeitgemäßen Wohnkomforts betrachtet –, bis zu dem Zeitpunkt nämlich, zu dem der erste Kunststoffboden auf den Markt kam. (Natürlich ließ sich bis heute der klassische Parkettboden nicht verdrängen, und wir wollen ihn auch in repräsentativen Räumen in Zukunft nicht vermissen . . .)

Beides – Gummifußboden und Linoleum – wird auch noch heute verlegt, aber beides hat seine Nachteile: Gummi ist zu teuer für den normalen Wohnungsbau. Deshalb bleibt dieser Bodenbelag, den man nach wie vor als ideal ansehen kann, nur einem kleinen Verbraucherkreis vorbehalten:



Das Museum Dahlem in Berlin, ausgelegt mit PVC-Bodenbelag von Kübler

Auch die Freie Universität in Berlin-Dahlem wurde mit diesem Fußboden ausgestattet



Banken, Versicherungs- und Industrieunternehmen statt damit gern ihre Empfangshallen aus. Und Linoleum? Viele Hausfrauen können ein Lied davon singen! Man muß ihn hegen und pflegen, will man lange Freude an ihm haben. Und wer will schon allwöchentlich beim Hausputz auf Knien durch die Wohnung rutschen! Die geplagte Hausfrau sicher nicht, und der Familienvater hat von seinem arbeitsfreien Samstag auch eine andere Vorstellung . . . Da tauchte plötzlich ein neuer Wunderrohstoff auf. Ein deutscher Wissen-

schaftler der IG-Farbenindustrie hatte ihn entwickelt, und Ausgangspunkte sind Kohle und Kalk. Im elektrischen Flammenofen bei 2000–3000° Celsius verschmelzen Kohle und Kalk zu Carbid. (Es ist nicht uninteressant, daß eine einzige deutsche Carbidfabrik in einer einzigen Stunde soviel Strom verbraucht, wie ein Haushalt in hundert Jahren!) Es mutet wie ein Märchen an, aber von diesem unscheinbaren grauen Carbid führt der Weg zum hauchdünnen Perlonstrumpf, zur durchsichtigen Regenhaut genau so wie zum Autoreifen aus Buna, dem schützenden Autolack und schließlich zu unserem Kübler-Fußboden. Ja, Zahnräder und ganze Karosserieteile werden aus Kunststoffen hergestellt, und auch bei der Eisenbahn konnte man an diesem Werkstoff nicht vorbeigehen: Achslagergleitbacken und Federführungen aus diesem Wundermaterial steigern die Wirtschaftlichkeit und Leistung, vergrößern die Sicherheit. In Bezug auf Druck- und Zugfestigkeit übertreffen Kunststoffe die meisten Metalle.

Sicher erinnern Sie sich, liebe Leser, an die Fahrradlampen vor dem Kriege. Man füllte sie nicht selten mit Carbid. Wenn auf dieses Carbid dann Wasser tropfte, bildete sich ein eigentümlich riechendes brennbares Gas – Acetylen-Gas . . . Es explodiert leicht, wenn man es unter Druck setzt. – Viele Jungen wissen das, denn bei ihren mitunter recht wilden Spielen haben sie die Wirkung einer „Carbid-Handgranate“ kennengelernt!

Heute wird das Acetylen unter Druck und mit Hilfe von Katalysatoren zu Produkten umgesetzt, die zur Herstellung von Kunststoffen, plastischen Massen, Textilfasern, Lösungsmitteln, Lackrohstoffen usw. dienen.

Als Bodenbelag also erfüllte der neue Kunststoff alle jene Ansprüche, die moderne Menschen an einen modernen Fußboden stellen:

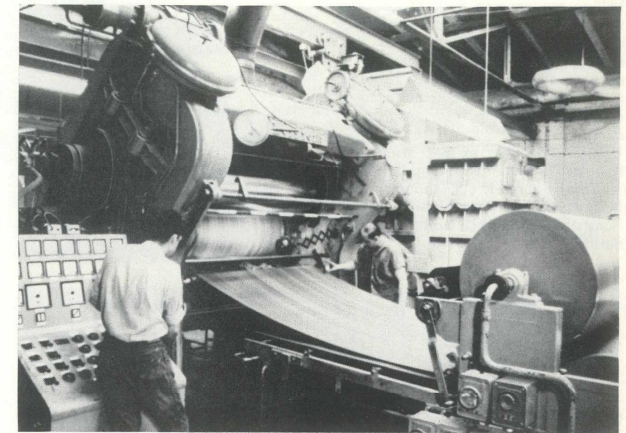
- er war geeignet, den Räumen ein wohnliches Aussehen zu verschaffen
 - er erforderte den geringstmöglichen Aufwand an Zeit und Kosten für Pflege und Unterhaltung
 - er entsprach den Anforderungen in puncto Hygiene und Sauberhaltung und
 - er versprach bei längster Lebensdauer an wirtschaftlichsten zu sein.
- Chemiker, die es wissen mußten, lobten hingegen noch weitere Eigenschaften. Sie priesen seine
- hohe Abriebfestigkeit und damit lange Lebensdauer
 - geringe Wasseraufnahme
 - Rutschsicherheit
 - gewisse Beständigkeit gegen chemische Agenzien
 - geringe Eindringtiefe und gute Erholbarkeit nach der Entlastung
 - Lichtbeständigkeit
 - Formbeständigkeit.

Wen wundert es also, daß wir alt und grau mit unserem Kunststoff-Fußboden werden können?

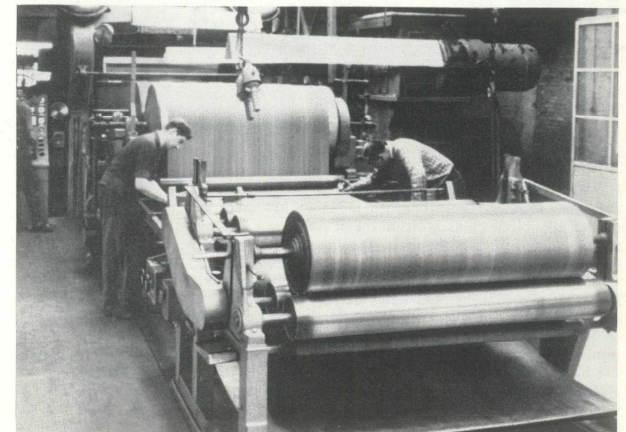
Kübler hat seine Chance sofort erkannt. Schon längst beschäftigten sich die Führungskräfte von Kübler mit der Frage, auf welche Art ein erstklassiger, preiswerter Fußbodenbelag herzustellen wäre, der – im Gegensatz zu dem viel teureren Gummi – auch dem Bedarf für den sozialen Wohnungsbau entspräche . . . Die Lösung war gefunden. Es galt nun, die Fabrikation ganz auf diesen neuen Produktionszweig umzustellen. Das gelang Anfang des Jahres 1957. Damals, in den ersten Januar-tagen, wurde der Öffentlichkeit die neue „Kunststoffstraße“ vorgestellt, für die man eine runde Million DM investiert hatte. Und seitdem geht es in der Auguste-Viktoria-Allee ständig aufwärts. Gerade in diesen Wochen wurde ein neuer Knetter in Betrieb genommen, der immerhin seine 300 000 DM wert ist. Er tritt an die Stelle einer veralteten

Maschine und hat natürlich beträchtliche Vorteile aufzuweisen: bei halber Fassungsvermögen leistet er dank der wesentlich verbesserten Konstruktion ein Drittel der Arbeit mehr. Die Gleichmäßigkeit des verarbeiteten Materials ist wesentlich besser.

Diese Maschinenart verschleißt verhältnismäßig schnell, weil sie einer eminenten Beanspruchung unterliegt. Sie braucht sehr viel Kraft, um das Material, das in kleinen Stücken oder Granulaten bis zum Pulver hineingegeben wird, zu plastifizieren. Eine sehr große Arbeitsleistung wird von solch einem Knetter bewältigt: Um eine Menge von 60 l, die etwa 90 kg wiegt, in 3 bis 4 Minuten zu plastifizieren, werden bis 500 PS aufgewendet! Man muß einmal gesehen haben, wie die Mengen von PVC, anderen Chemikalien und Füllstoffen von dieser Maschine bei 140 bis



Arbeit am Kalendar



160° Wärme im Nu zerquetscht werden, nach weiteren Minuten als leicht zu verarbeitende Masse durch eine Klappe ausgestoßen wird, auf einen Transportwagen fällt und zur nächsten Bearbeitungsmaschine, einer Mischwalze, gebracht wird ...

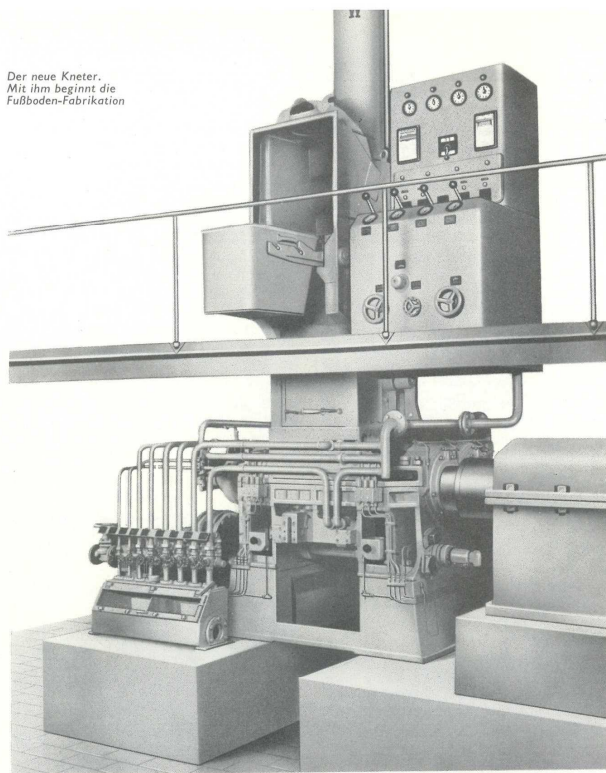
Eine neue Maschine ist tatsächlich für die Mitarbeiter eines Betriebes oder zumindest für die betreffende Abteilung, in der sie ihren Platz findet, ein genauso bedeutendes Ereignis wie für eine Familie die Anschaffung eines wertvollen Möbelstückes. Noch lange Zeit freut man sich darüber, führt es seinen Gästen vor und schützt es möglichst vor Beschädigungen durch plumpe Kinderhände ...

Dieser neue Knetler ist die erste der vielen Stationen auf dem Weg zur Herstellung des Fußbodens. Die Fertigungsstraße selbst gehört zu den modernsten Einrichtungen ihrer Art.

Heute erscheinen die PVC-Fußbodenbeläge aus unseren Berliner Konzernwerken in 20 verschiedenen Farben und mehreren Qualitäten unter dem eingeführten Namen „Kübler PVC“, darüber hinaus jedoch als Handelsmarken großer westdeutscher Häuser, die seit Jahren ein fester Begriff auf dem Markt sind.

Überall dort, wo es auf Strapazierfähigkeit und Sauberhaltung ankommt, in Schulen und Krankenhäusern zum Beispiel, schätzt man unseren Kübler-Kunststoff-Fußboden, made in West-Berlin.

Der neue Knetler.
Mit ihm beginnt die
Fußboden-Fabrikation



Freunde bedeuten mehr als „Geschäftsfreunde“

FRANZOSISCHE GÄSTE BEI MWM

MWM hat eine „freundliche Invasion“ aus Frankreich erlebt. In fünf Gruppen mit jeweils etwa fünfzig Repräsentanten waren – neben Vertretern aus der Verwaltung – Konzesionäre der Régie Nationale des Usines RENAULT in Mannheim zu Gast.

Der Handelsbrauch kennt den „Geschäftsfreund“ als geschätzten Partner. Dieser Besuch indessen hat mehr bedeutet als bloße Geschäftsüblichkeit im Zuge gemeinsamer Wirtschaftsbeziehungen. Die menschliche Begegnung soll Geschäftsfreunde zu Freunden werden lassen. Geschäftliche Dinge werden einfacher, wenn sie vom Menschlich-Persönlichen getragen werden. Die unmittelbar am Geschäftsverkehr Renault/MWM Beteiligten haben sich in den Jahren angenehmer Zusammenarbeit kennengelernt. Diese Basis galt es zu verbreitern. Wir wollten auch die einbeziehen, die als Regionalvertreter oder Vertragswerkstätten unmittelbar mit dem MWM-Motor als Antrieb für Renault-Ackerschlepper verbunden sind. Untereinander kannte man sich kaum, noch weniger bestanden Vorstel-

lungen von der Fertigungsstätte dieses Motors im Nachbarland. Die Gemeinsamkeit war allein auf den routinemäßigen Geschäftsablauf bezogen.

Im Namen des Vorstands betonten Dir. Kux und Dir. Stark, sich dessen bewußt zu werden, daß auch Erzeugnisse von Weltgeltung keine Zukunft haben, wenn sie nicht die Menschen zueinander führen, die durch sie in der menschlichen Gesellschaft aufeinander angewiesen sind. Wir alle brauchen einander. Unablässig wollen wir uns daher bemühen, Brücken zum Verständnis von Denken und Wesensart der Mitmenschen jenseits noch vorhandener Douane-Schlagbäume zu schlagen. Trotz aller Technisierung unserer Zeit soll das Menschliche im Mittelpunkt bleiben.

Geschäftliche Beziehungen aus naturgegebenem Erwerbstrieb bleiben so lange in der Anonymität, wie sie die persönliche Tuchfühlung nicht daraus befreit. Die Geschäftsfreundschaft kann sich zur menschlichen Freundschaft weiten, wenn man einander einmal die Hand gedrückt hat und eine eigene Vorstellung von der Entstehung des Handelsguts gewonnen hat, mit dem man sich beruflich befaßt.

Der MWM-Motor als verbindendes Element

Die Zusammengehörigkeit von Renault-Ackerschlepper und MWM-Dieselmotor ist wie das Miteinanderschreiten in einer guten Ehe, in der jeder Partner dem anderen das Beste gibt. MWM ist stolz darauf, in verhältnismäßig wenigen Jahren schon mehr als 100 000 Motoren zum Einbau in Renault-Traktoren geliefert zu haben, mehr aber noch, daß die Verbraucherschaft mit diesem Wirtschaftsgut zufrieden ist. Es war uns ein Anliegen, das bestehende Vertrauen auch der Vertriebsexperten in Frankreich noch zu festigen. Wir waren bemüht, gerade ihnen unsere

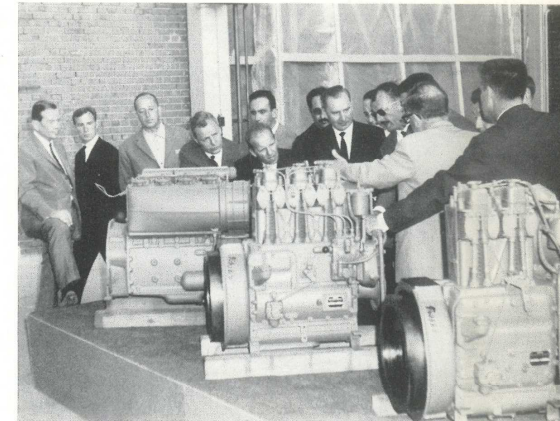
modernen Werksanlagen zu zeigen. Man überzeugte sich durch den Augenschein von der werkmännisch geschaffenen Güte und der damit verbundenen Zuverlässigkeit der MWM-Motoren. Besonderes Interesse fanden naturgemäß die Motoren unserer neuentwickelten Baureihe KD/AKD 1105. Die Leistung, die guten Einbauverhältnisse und die Formschönheit dieser Motoren überzeugten, so daß Motoren dieser Baureihe, eingebaut in die Ackerschlepper der Firma Renault, gewiß schon bald auch in Frankreich immer weiteren Kreisen der Landwirtschaft bekannt werden.

Aus allen Landesteilen Frankreichs

waren Gäste unserer Einladung gefolgt. Beim Durchgang durch unsere Fertigungsstätten erfreuten wir uns an der außerordentlichen Anteilnahme fachkundiger Besucher. Der organische Fertigungsfluß in unserem Kleindieselmotoren mit seiner Anpassung an neueste Erkenntnisse der technischen Entwicklung beeindruckte. Die Gäste äußerten sich freimütig – wir zitieren wörtlich – „den Werdegang eines Motors erlebt zu haben, dem man sich mit gutem Gewissen widmen könne“.

Gespräche vertieften den Kontakt

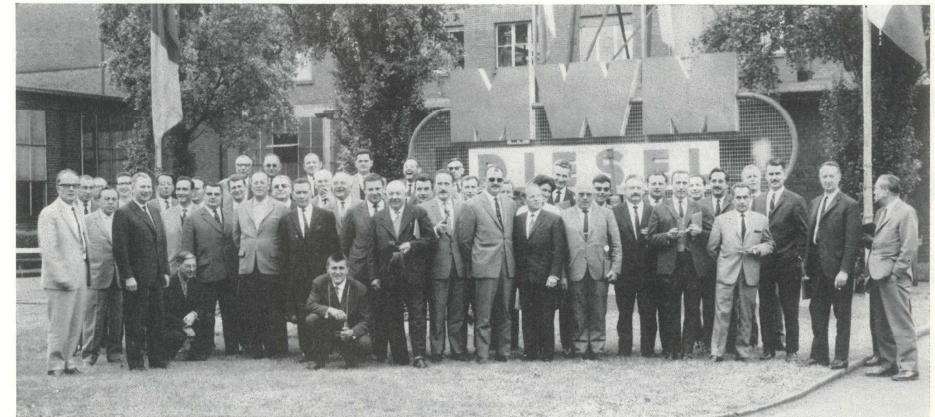
Der Verkaufsleiter für diesen Geschäftsbereich, Prokurist Hirsch, und der als „Traité d'Union“ in Frankreich ständig tätige MWM-Kontaktmann Herr Nips haben sorgsam darauf geachtet, daß man im „Fachsimpeln“ nicht erstarre. So saß man zu gutem Gespräch auch gesellig beisammen, hier im Werk, in der Stadt, in der Pfalz und auf der Heidelberger Molkenkur. Unsere schöne Heimat wollte und sollte man natürlich auch kennenlernen. Weinerproben französische Zungen kosteten anerkennend das bodenständige Gewächs aus Pfalz und Baden. Gesprächsgruppen bildeten sich zu froher Geselligkeit. Wo guter Wille und Bereitschaft zum gegenseitigen Verstehen vorhanden sind, da können auch gelegentliche Sprachschwierigkeiten keine Wälle bauen (notfalls geht's „mit Händen und Füßen“). Erkennbar war, daß man sich beiderseits mehr und mehr



Unter kritischem Blick von Motorenfachleuten

Ein Weg rechter Erkenntnis?

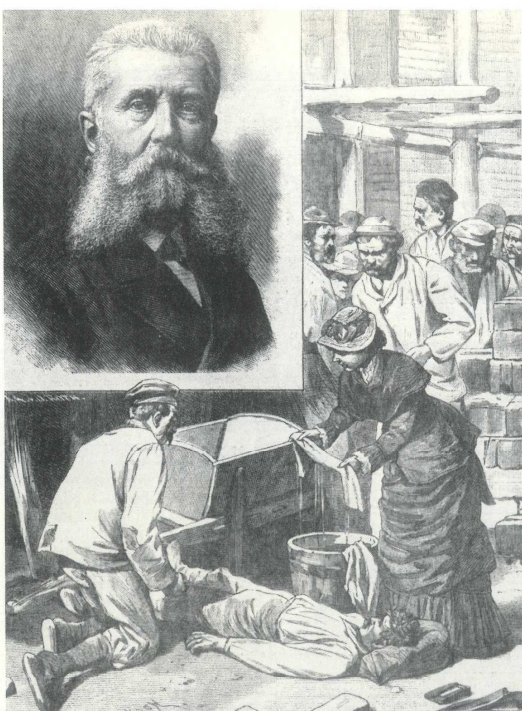
Es ist noch nicht allgemein üblich, wirtschaftlich erwachsene Beziehungen auf die Grundlage des Persönlichen zu stellen. Das Ungewöhnliche schließt die unbedingte Notwendigkeit nicht aus. Wirtschaftsführer unserer Zeit sollten mühe auch neue Wege beschreiten. Sicherlich und ganz natürlich spielen Gedanken der Marktfestigung und -ausweitung eine Rolle. Die Erwartung einer unmittelbar folgenden, zähl- und meßbaren Steigerung des Auftragsvolumens kann damit aber nicht verbunden werden, weil jeder dieser französischen Vertriebsfachleute auch schon bislang den höchsterreichbaren Absatz angestrebt hat.



Eine der Besuchergruppen

auch mit der Landessprache des anderen befaßt. Man unterhielt sich über Besuche Deutscher in den schönen Landschaften Frankreichs, über Eindrücke französischer Besucher Deutschlands. Wirtschaftliche und soziale Probleme wurden erörtert. Und dann drang immer stärker das Anliegen des Persönlichen durch. Es wurde deutlich, daß beiderseits des Rheins die gleichen Menschen wohnen, in ihren naturgegebenen Lebensäußerungen mit denselben Freuden und Sorgen. Man lernte sich kennen und dadurch einander schätzen.

Wesentlicher erscheint es, daß der an sich nüchterne Geschäftsablauf nunmehr Wurzeln im Bereich persönlicher, menschlicher Beziehungen erhalten hat. Vom eigenen Erleben werden die als gemeinsam dienlich erkannten Bindungen gestützt. Anonym-papierene „Geschäftsfreundschaft“ kann zu Gefühlen echter Freundschaft keimen. So bedeutet diese Begegnung auf die weitere Sicht in die Zukunft hinaus doch die bestgezielte Werbung im Dienst an einem Wirtschaftserzeugnis und an den Menschen, die dafür tätig sind. JHB



Kreuzzug gegen den Arbeitsunfall

VOR 80 JAHREN BEGANN MAN
MIT DEM KAMPF GEGEN DIE UNFÄLLE IM BETRIEB

Das Wort „Unfall“ läßt heute meistens zuerst an den Verkehrsunfall denken; nicht ohne Grund: was sich auf der Straße vor den Augen der Öffentlichkeit abspielt, das steht im Mittelpunkt des Interesses.

Doch sehr zu Unrecht wird der Betriebsunfall neben dem im Scheinwerferlicht der „publicity“ stehenden Verkehrsunfall häufig in den Schatten gerückt. Schließlich liegt die Quote der bei Betriebsunfällen zu Schaden gekommenen Versicherten etwa dreimal so hoch wie die der verunglückten Verkehrsteilnehmer ...

In diesem Sommer fand in London der 4. Weltkongreß für Unfallverhütung statt. Diese internationale Konferenz, die sich mit der Sicherheit in den Betrieben befaßt, wird alle drei Jahre in einer der großen Städte der Welt abgehalten. In seiner Eröffnungsrede dieses 4. Weltkongresses, an dem Vertreter aus 50 Ländern teilnahmen, forderte der englische Arbeitsminister Godber dazu auf, bei den Führungskräften und den Arbeitnehmern in aller Welt eine Art „Kreuzzugsstimmung für die Sicherheit am Arbeitsplatz“ hervorzurufen. „Verringerung der Gefährdung bei der Arbeit durch Studium der Erfahrungen“ sollte eines der wichtigsten Themen in London heißen. Und

man hatte seine Erfahrungen gesammelt und sie Punkt für Punkt zusammengestellt:

in den Arbeitsschutzmaßnahmen bei der Planung von Arbeitsplätzen (Neubau und Umbau von Gebäuden und Anlagen);
in sicheren Arbeitsmethoden (Anwendung und Kontrolle);
bei der Untersuchung von Arbeitsunfällen durch einzelne Betriebe (Festlegung der Untersuchungsinstanzen, Begründung ihrer Wahl, Durchführung der Erhebungen und Verwertung der eingeholten Informationen).

Das alte Sprichwort „Vorbeugen ist besser als heilen“ gilt auch auf dem Gebiet der Betriebsunfälle.

Acht Jahrzehnte liegt es jetzt zurück, seit man sich in Deutschland der besonderen Gefahren am Arbeitsplatz bewußt wurde und die Verpflichtung zur Abhilfe erkannte. Damals, im Rausch der großen Industrialisierung, war es ein erstes Besinnen auf die Tatsache, daß der Fortschritt denen, die ihm dienen mußten, einen zu hohen Preis abverlangte. Über die Zahl der Opfer des so sehr bewunderten Siegeszugs der Technik im 19. Jahrhundert fehlen verläßlich Angaben. Fest steht nur, daß in jener „guten alten Zeit“, die ihre Maschinen noch nicht mit

Sicherheits- und Schutzvorrichtungen ausstattete, die Gefährdung des Arbeiters ungleich größer war als heute. Damals nahm niemand Anstoß an dem als naturgegeben angesehenen Zustand erhöhter Lebensgefahr in den Fabriken und auf den Baugerüsten, und erst die Initiative eines einzelnen rüttelte vor 80 Jahren die Öffentlichkeit auf, wenigstens den Unfallfolgen den Kampf anzusagen.

Der Mann, der das tat, war der Kieler Chirurg Friedrich Esmarch, dessen Name bereits durch die nach ihm benannte „Esmarchsche Blutleere“ in die Geschichte der Medizin eingegangen war. Erfahrungen, die er als Generalarzt im Kriege 1870/1871 sammelte, suchte er für das zivile Leben nutzbar zu machen, aber er erkannte bald, daß man gegen den Alltagsunfall nicht mit gutgemeinter Theorie, sondern nur auf breiter, praktischer Grundlage Erfolg haben konnte.

Im Geburtsland der modernen Industrie, in England, hatte der Johanniterorden 1877 die „St. Johns Ambulance Association“ gegründet, in einer Reihe von Städten Sanitätslehrschulen errichtet und in kurzer Zeit 40 000 freiwillige Helfer ausgebildet, die bei leichten und schweren Unfällen erste Hilfe leisten und alles Notwendige veranlassen konnten, bis – was immer seine Zeit dauerte – ein Arzt zur Stelle war. Die Methoden dieses Hilfswerks studierte Esmarch im Sommer als Mitglied des Londoner Chirurgenkongresses und gründete aus den dabei gewonnenen Erkenntnissen im Herbst desselben Jahres in Kiel eine Samariterschule. 800 Teilnehmer an den dort abgehaltenen Kursen standen im Frühjahr 1882 als erste ehrenamtliche Helfer bei Unfällen bereit.

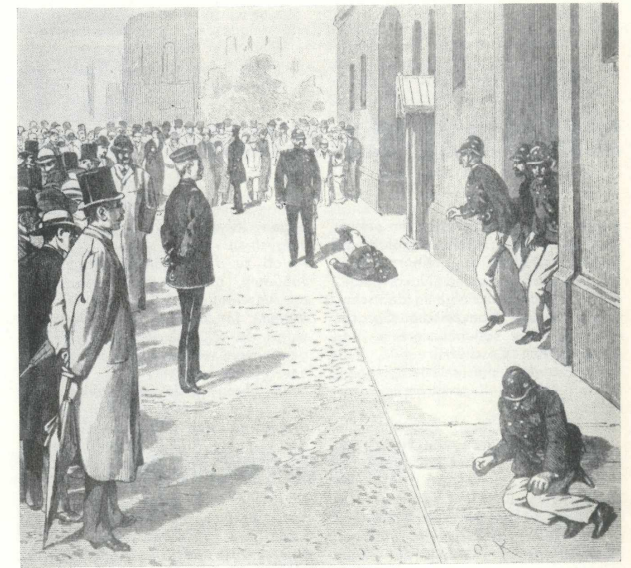
Es war nur ein Vortrupp, der bald zu dem zehntausende Mitglieder zählenden Deutschen Samariterbund anwuchs. Nach dem Kieler Muster entstanden Samaritervereine in allen deutschen Großstädten; in Leipzig wurden bereits 1882 die Angehörigen der städtischen Polizei und der Feuerwehr in Erster Hilfe ausgebildet und Sanitätswagen sowie Verbandstationen eingerichtet. Auch die Arbeiterschaft selber griff den Gedanken der aktiven Unfallbekämpfung auf. 1888 trat die erste Arbeiter-Samariterkolonne auf den Plan; andere folgten, die sich 1909 zum Arbeiter-Samariterbund zusammenschlossen und ein weiteres Heer von vielen tausend einsatzbereiten Helfern im Kampf gegen den Unfall stellten. Eine auf so breiter Basis wirkende Aktion zur Abwehr der Unfallfolgen löste zwangsläufig die ersten vorbeugenden Maßnahmen der Unfallverhütung aus.

Esmarch, der 1887 in den Adelsstand erhobene „Rebell gegen den Unfall“, wie man ihn damals nannte, hat Echo und Erfolg seiner Gründung erlebt. Als er 85-jährig 1908 in Kiel starb, war sein bis dahin in 25 Auflagen erschienenes Handbuch für die Samariter „Die erste

Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen“ eines der meistgelesenen Werke der medizinischen Literatur, und wenn in der Zeit von 1889 bis 1910 bei Betriebsunfällen der Prozentsatz des tödlichen Ausgangs von 16 auf 8 sank und sich gleichzeitig der Anteil der Fälle mit dauernder Voll- oder Teilinvalidität von 53 auf 26 Prozent verringerte, dann ist dies zum weitaus überwiegenden Teil auf das Konto der Samaritertätigkeit zu schreiben und auf das persönliche Konto des großen Chirurgen und Menschenfreundes, der als einzelner den Mut zur Initiative hatte.

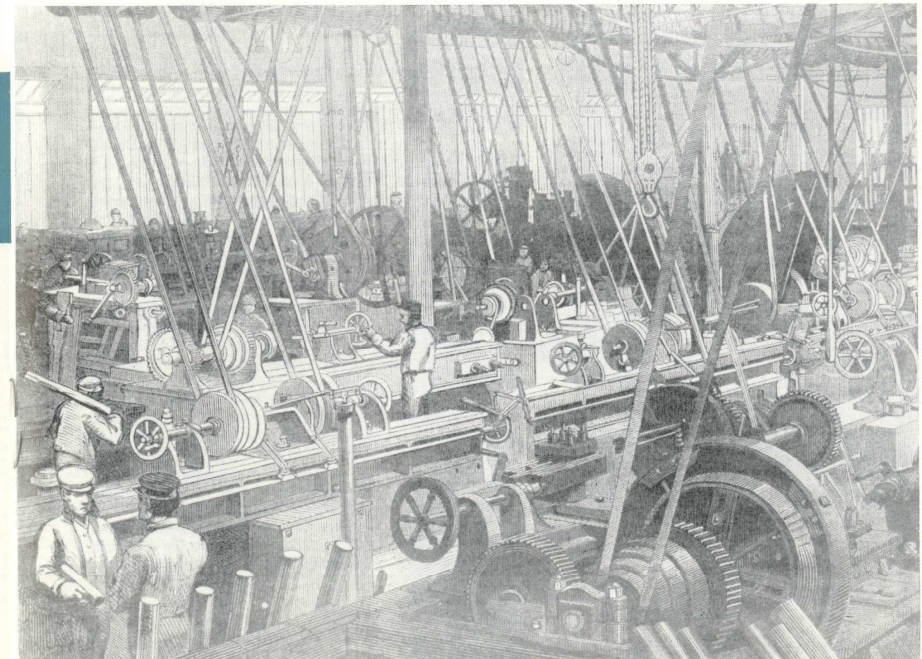
Esmarchs Probleme, vor 80 Jahren von vielen für unlösbar gehalten und doch gelöst, sind keine Probleme unserer Zeit mehr; jeder Verletzte ist schneller und bestmöglicher Hilfe sicher. Geblieben ist jedoch wie damals das nur zu reale Gespenst des Unfalls, der nach einem schönen Wort „besser verhütet als vergütet“ wird. Der Unfallverhütung bleibt noch immer ein weites Arbeitsfeld und gewiß kein aussichtsloses. Esmarchs Erfolg beweist es: er beruhte im Grunde nur darauf, daß eine gute Idee schließlich von Hunderttausenden aufgenommen und getragen wurde. Rudolf Winkler

Eine Samariterin leistet einem vom Gerüst gestürzten Bauarbeiter erste Hilfe – 1882 staunte man über solche Bilder. – Oben links: Professor Friedrich Esmarch, vor 80 Jahren Gründer der Samariterbewegung.



Vor 100 Jahren war das Wort Unfallverhütung noch nicht erfunden – als Beispiel ein Blick in die Lokomotivenfabrik Stephenson's in Newcastle: An keiner Maschine ist eine Sicherheitsvorrichtung zum Schutz der Arbeiter zu sehen.

Die erste öffentliche Rettungsübung der Leipziger Feuerwehr vor dem Depot auf dem Fleischersplatz am 17. August 1882.



KNORR-BREMSE

In diesen Wochen verläßt zum erstenmal ein kleines Mitteilungsblatt die Verkaufsabteilung der Knorr-Bremse GmbH München. Es sind „Nachrichten“, die in zwangloser Folge in deutscher, englischer und französischer Sprache erscheinen. Sie sollen unsere in- und ausländischen Geschäftsfreunde, Kunden und andere interessierte Personenkreise über die Knorr-Bremse unterrichten. Das Vorwort dieser Ausgabe der „Nachrichten“ wurde von Herrn Dir. Burkhardt verfaßt und hat folgenden Wortlaut: *Diesem ersten Brief, mit dem wir Nachrichten aus unserem Arbeitsgebiet geben, sollen weitere Informationen zugänglich folgen. Wir werden Ihnen von unseren Bremsen und anderen Erzeugnissen für die Eisenbahnen das berichten, was für Sie nach unserer Meinung interessant ist. Wir werden Neuernungen mitteilen und technische Probleme behandeln, soweit dies in dem*

engen Rahmen eines solchen Briefes möglich ist. Anlaß zu diesem Entschluß gab das Jubiläum, das wir am 13. April 1964 mit unserem 250 000. Steuerventil KE hatten. In unserem Werk München wurde das 200 000. Steuerventil KE abgenommen, weitere 50 000 fabrizierten unsere Lizenznehmer. In 10 Jahren wurde diese Zahl erreicht, und diese Ventile mit den übrigen Bremsapparaten gingen in 32 Länder der Welt. In 7 Ländern wird die KE-Bremse fabriziert. Wie ein Diagramm zeigt, liegt die Gesamtproduktion der KE-Bremse weit über der jeder anderen neuen Bremse, die von der UIC zugelassen ist – ja sie übersteigt sogar die Summe aller anderen genannten Bremsen. Dieser Erfolg kann sicherlich der Konzeption unserer KE-Bremse zugeschrieben werden, die für die Weiterentwicklung in der Zukunft große Möglichkeiten bietet; aber auch die ausgezeichnete Fertigung hat ihren Anteil

IN ALLER WELT

daran. Mit der Annahme der KE-Bremse durch so viele Staatsbahnen der Welt hat sich die Knorr-Tradition fortgesetzt, die mit der ersten Knorr-Bremse (1900) begann und mit der Kunze-Knorr-Bremse (1918) und der Hildebrand-Knorr-Bremse (1931) weiterging. Diese alle waren Vorläufer der KE-Bremse während eines halben Jahrhunderts. Es wurden weit mehr als 1 Million Bremsausrüstungen dieser Bauarten geliefert, und der Export geht nach etwa 65 Länder der Welt. Die KE-Bremse wird heute vom 13-t-Schienebus mit Scheibenbremsen bis zu 17 000-t-Erzügen mit Klotzbremsen und von Zahnradstrecken mit 10 km/h bis zu Fahrzeugen von 200 km/h angewendet. Dann folgen unter der Überschrift „Knorr-Ereignisse der letzten Zeit“ Mitteilungen, die von den Verkaufserfolgen unseres Münchner Werks berichten und aus denen die Bedeutung dieses führenden Bremsenwerkes und die weltweite Verbreitung ihrer Erzeugnisse ersichtlich werden:

Ägypten

Große weitere Zulieferungen von Knorr-gerechten Fahrzeugen auf den Normalspurstrassen der Ägyptischen Staatsbahnen sind ausgeführt worden. Die Ägyptischen Staatsbahnen befinden sich am Beginn der allmählichen Umstellung von Vakuum- auf Druckluftbremsen. Ende 1963 wurden von Ganz-Mavag, Budapest, 27 Speise- und 50 Schlafwagen geliefert, in erster Linie für den Verkehr auf der Strecke Kairo-Assuan. Alle diese Fahrzeuge haben KE-Bremsen, in Ungarn unter Knorr-Lizenz gefertigt. Auch die 20 6teiligen Luxusdieselszüge, die z. Z. in den Budapester Werken in Bau sind, werden KE-Bremsausrüstungen und Klotzbremsen erhalten. Der letzte Knorr-Auftrag umfaßt KE-Bremsen für 51 Schienebusanhänger 17 t Leergewicht, die bei der Waggonfabrik SEMAF in der Nähe von Kairo gebaut werden.

Bei den Güterwagen erhalten die Ende 1963 bestellten 50 großen Flachwagen von 75 t Ladefähigkeit KE-Bremsen, desgleichen auch weitere 100 Flachwagen von 50 t Ladefähigkeit, die alle in England bei Metropolitan Cammell gebaut werden. Diese Waggons werden auch mit SAB-Bremsgestängestellen und mit Lastabbremsung ausgerüstet.

Finnland

Die Finnischen Staatsbahnen schlossen kürzlich ein Lizenzabkommen mit Knorr

zur Fertigung der KE-Steuerventile und anderer Bremsausrüstungsteile für ihren Fahrzeugpark. Die Fertigung soll in den Pasila-Werken der VR stattfinden. Knorr hat schon 5500 Ausrüstungen aus München nach Finnland geliefert.

Valmet Oy begann mit der Lieferung der 24 dreiteiligen Dieselfriebszüge mit SIG-Drehgestell mit Drehstabfederung, die mit der auf Ruhestrombasis arbeitenden elektrischgesteuerten Knorr-Bremse ausgerüstet sind und außerdem Knorr-Scheibenbremsen und Knorr-Magnetschienenbremsen erhalten.

Stadt- und Untergrundbahnen

Ein besonderes Merkmal in der heutigen Eisenbahnentwicklung ist die immer stärker zunehmende Ausdehnung der Strecken und des Fahrzeugparks der Stadt- und Untergrundbahnen und

der Bau neuer Eisenbahnen dieser Art. Hohe Beschleunigung und schnelle Verzögerung ohne Gefahr des Schleuderns oder Blockierens der Räder sind wichtige Betriebsforderungen dieser Bahnen.

Die Untergrundbahn **Buenos Aires** wird in nächster Zeit auf ihren Linien C, D und E 80 neue Motor- und Steuerwagen in Betrieb nehmen, die in Spanien gebaut wurden. Diese Wagen erhalten elektrischgesteuerte Knorr-Bremsen und Knorr-Scheibenbremsen aus der spanischen Lizenzfertigung.

Ähnliche elektrischgesteuerte Knorr-Bremsen sind von der Metro **Madrid** für 24 neue 2-Wagenzüge ausgewählt worden, die auch elektrisch-dynamische Bremsen erhalten. Das Öffnen und Schließen der Türen wird mit der pneu-

matischen Türschließeinrichtung Knorr durchgeführt. In **Oslo** ist die erste U-Bahn-Strecke der Stadt in Bau. Ein erster Auftrag für 92 Wagen ist an die Waggonfabrik Strømmens Verkstad vergeben. Die Wagen erhalten elektrischgesteuerte Druckluftbremsen Knorr für die Zusammenarbeit mit fremderregter Widerstandsbremse und Cab-Signal-Ausrüstung mit den dazugehörigen Knorr-Druckluftbremsapparaten. Außerdem erschien vor kurzem in den einschlägigen Fachzeitschriften eine wirklich gelungene Anzeige unserer KB-München. Wir möchten das imposante Foto nebst Text, das von den Widrigkeiten berichtet, mit den Menschen und Maschinen – und dazu gehört auch unsere Knorr-Druckluftbremse – fertig werden müssen, unseren Lesern nicht vorenthalten.

MWM-DIESELMOTOREN

in der Bodenseeflotte

Ende Mai ist von der Bundesbahn, die im deutschen Schiffsverkehr auf dem Bodensee führend ist, mit dem MS „Konstanz“ der fünfte große Schiffsneubau nach dem Krieg in Dienst gestellt worden. MWM-Motoren Mannheim und Münchner Bauart sind in der weißen Flotte auf dem Bodensee stark vertreten. Diese schmucken Schiffe wurden auf der Bodanwerft in Kreßbronn gebaut.

Die altehrwürdige Stadt Konstanz beging mit der Schiffs-Taufe durch die Gattin des Konstanzer Oberbürgermeisters **Helmlé** einen Festtag; denn nach mehr als 20 Jahren trägt jetzt wieder ein Schiff der Bundesbahnflotte den Namen „Konstanz“.

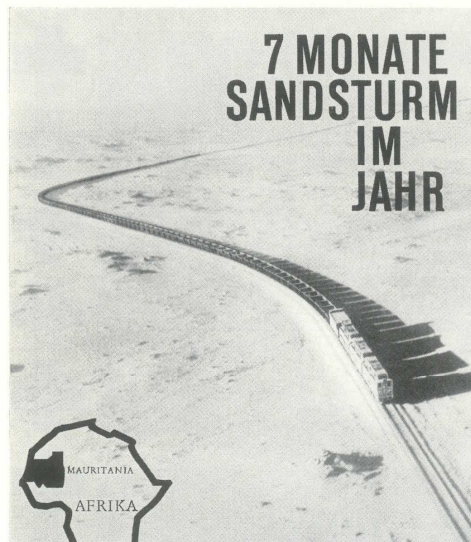
Der Präsident der Bundesbahndirektion Karlsruhe, Dipl.-Ing. **Günther** brachte zum Ausdruck, daß mit der Ausmusterung des letzten Dampfschiffes aus der deutschen Bodenseeflotte und mit der Modernisierung durch ausschließlich Motorschiffe sicherlich ein Stück Romantik verloren gehe. Aber Dampfschiffe erforderten nicht nur größeren Unterhaltsaufwand, sondern auch mehr Personal, was durch den reinen Saisonbetrieb zu unumgänglichen Veränderungen im Zuge der technischen Entwicklung führen mußte. Der Vizepräsident des Bundesbahnzentralamts München, **Friedrich**, für Planung und Konstruktion der „Konstanz“ gemeinsam mit der Bodanwerft verantwortlich, unterstrich, daß gerade der Schiffsbau dem Ingenieur unserer Zeit die Gelegenheit gebe, künstlerisch-schöpferische Intuition zu Tage treten zu lassen.

Die „Konstanz“, die erst im Juli letzten Jahres auf Kiel gelegt worden war und im April vom Stapel lief, ist nicht nur das jüngste Schiff der Bodenseeflotte, sondern auch eines der elegantesten von den 19 Motorschiffen und 8 Motorbooten der Bundesbahn. Bei einer Länge von 57 m und einer Breite von 11 m verfügt sie in 2 Decks über 70 Fahrgastplätze und hat eine Wasserverdrängung von 388 t. Eine Doppelanlage mit 2 MWM-RHS 435 S-Motoren verleihen dem Schiff eine Geschwindigkeit von nahezu 30 st/km. Vom Brückendeck aus wird das Schiff nicht nur gelenkt, sondern auch die gesamte Maschinenanlage, zu der MWM auch 2 KD 412 V-Bordaggregate lieferte, überwacht. Durch die vollautomatische Kontrollanlage benötigt es nur 4 Mann Besatzung. Zur Reinhaltung des Bodenseewassers hat es nicht nur eine Entfüllungsanlage, sondern auch einen großen Fäkalientank, der eine Entleerung in die Landkanalisation gestattet. Alles an der „Konstanz“ ist modern, außer der Schiffsglocke am Bug, die von der letzten „Konstanz“ stammt und 1878 gegossen wurde.



Schiff „Konstanz“ (Foto: Bockelmann)

Für uns von den Werken der Knorr-Bremse, die wir eine unvergeßliche Fahrt über den schönen Bodensee bis zum Untersee hinab einmal gemacht haben, ist es immer ein frohstimmendes Gefühl, den Namen MWM an der Tür zum Maschinenraum auf der Tafel mit den technischen Leistungen der Motoren zu finden und im Takt der MWM-Diesel von einem Schiff der weißen Flotte getragen zu werden. JHB



Damit müssen die Erzüge in Mauretanien fertig werden. Drei bis vier Lokomotiven ziehen bis zu 180 schwerbeladene Waggons, was einer Zuglänge von 2,0 km und einem Zuggewicht von 17 000 t entspricht, 680 km aus der Sahara an die Küste. Das sind Belastungsproben, wie man sie sich in Europa kaum vorstellen kann. An dieser Leistung ist auch die Knorr-Bremse beteiligt. Lokomotiven und Wagen sind mit unserer mehrteiligen Zweilichtungs-Druckluftbremse KE ausgerüstet. Knorr-Luftpresser sorgen für die notwendige Druckluft. So sicher, wie hier in Mauretanien, fahren in zahlreichen Ländern der Welt Personen- und Güterzüge mit Knorr-Druckluftbremsen.

KNORR-BREMSE GMBH MÜNCHEN

entwicklungsländer informieren sich

GEWERKSCHAFTSFÜHRER AUS GAMBIA GAST DER MWM-BELEGESCHAFT

Besuche exotischer Gäste sind in der deutschen Wirtschaft nichts Ungewöhnliches. Entwicklungshilfe setzt die persönliche Information voraus. Menschliche Begegnung räumt mit unberechtigten Vorurteilen auf; sie läßt den Eifer der Vertreter junger Völker erkennen, von höher entwickelten Wirtschaften zu lernen. Kluge, aufgeschlossene Menschen schießt man zu uns. Sie hören, sehen und packen praktisch mit an, um sich mit der Technisierung vertraut zu machen. Daneben aber läuft ihr Bemühen, nicht allein in wirtschaftlichen Dingen Kontakt zu gewinnen, sondern menschlich dem Gebiet der sozialen Belange näherzukommen. Man will sich über Arbeitsbedingungen und Sozialverhältnisse der Arbeitenden unterrichten.

Aus diesen Beweggründen besucht der Gewerkschafts-Generalsekretär **Momodou Ceesay** (36) Europa. Sein Heimatland Gambia ist zwar nur klein, aber wegen seiner strategischen Lage an der äußersten Westküste Afrikas steht mehr als hundert Jahren britische Kronkolonie. Im Zuge der afrikanischen Verselbständigung hat Gambia seit Oktober 1963 die innere Selbstverwaltung; die nationale Unabhängigkeit ist vorgesehen. Momodou Ceesay war bei der MWM-Belegeschäft zu Gast. Wir sprachen mit ihm in den Betriebsratsräumen. Viele Fragen hatte er auf dem Herzen; aber uns interessierte es nicht minder, weshalb er die Fühlungnahme in der Industrie suche, wenn man berücksichtigt, daß das kleine Gambia – etwa so groß wie Baden, mit einer Bevölkerungszahl wie Mannheim – doch noch keine Industrie besitzt, sondern fast ausschließlich von Kolonialprodukten wie Erdnüsse, Palmkerne, Häute und Felle lebt. Der Gast meinte, es ergäben sich zweifellos bei begrüßenswerter Beschäftigung mit der Wirtschaft seines Landes auch Ansätze für Motorisierung und Industrialisierung. Die Flußschiffahrt auf dem Gambiafluß gewinne mehr und mehr an Bedeutung, erforderliche Elektrifizierungsvorhaben zeichnen sich ab, und die Küstenschifferei bedürfe zweifellos auch motorisierter Modernisierung.

Er lege Wert auf die Feststellung, daß seine Gewerkschaft, die Gambia Labour Union, sozialistischen und keineswegs kommunistischen Charakter habe. Seine Eindrücke im Vorjahr bei Besuchen in den Staaten Osteuropas haben seine Erkenntnis gestärkt, den richtigen Weg in der Annäherung an die leistungsfähige Wirtschaft Westeuropas zu erkennen, nicht zuletzt dadurch, daß er im Westen Verständnisbereitschaft für die andersartige Mentalität schlichter Menschen seines Landes gefunden habe. Gerade deshalb sei er seit November in Deutschland, habe die Begegnung mit den Menschen in der Wirtschaft gesucht und gefunden, in Berlin, im Ruhrgebiet, in Düsseldorf, in Frankfurt bei der Bundesleitung der IG Metall und jetzt bei den Belegeschäften in Mannheim. – Sein stärkster Eindruck? Daß die Gewerkschaften in Deutschland rechtlich anerkannt seien und durch Gesetz gleichberechtigte Verhandlungspartner für Arbeitnehmer sind. Im Vergleich mit den noch so ursprünglichen Be-

mühungen Einzelner in den Betrieben Gambias, die Kollegen zu vertreten, habe Deutschland Betriebsräte, die ausschließlich für die Belange der Arbeitnehmer mit vollem Lohnausgleich freigestellt worden sind. Dies sei für seine Information als Gewerkschaftsvertreter die grundlegendste Feststellung im Vergleich mit Gambia, das in dieser Beziehung wahrlich „unterentwickelt“ genannt werden müsse.



Gewerkschafter aus zwei Kontinenten

Es hat dem Gast imponiert, wie er sagt, daß Männer und Frauen gleiche Lohnansprüche haben. Die Sauberkeit in den Betrieben bestach, der technische Hochstand der Fertigungsbedingungen schuf Eindrücke in ihm, deren Wirklichkeit in seiner Heimat ein langwieriges Zukunftsproblem bleiben werde. In Kürze wird Momodou Ceesay nach Bathurst, der Hauptstadt seines kleinen Landes, zurückkehren, mit freundlichen Gefühlen im Herzen für die Belegeschäft von MWM, die ihn mit unvoreingenommener Kollegialität empfangen hat. Bergmann, Mannheim

In diesem Jahre war der Wanderpreis im MWM-Fußballturnier sehr hart umstritten. In zwei Gruppen nahmen insgesamt 8 Mannschaften an diesem sportlichen Wettbewerb teil: Der KD-Prüfstand, die Dreherei, die kaufmännischen und technischen Angestellten, die Betriebswerkstatt, die KD-Montage, die Mannschaft der Lehrlinge, der KD-Aggregatebau und eine Elf der „Alten Herren“ im Lebensalter von mehr als 32 Jahren aus Betrieb und Büro.



AGGREGATEBAU WIEDER TURNIERSIEGER

Bei der Austragung erkämpfte sich der Aggregatebau, die Betriebswerkstatt, die Angestellten und die „Alten Herren“ den Weg in die Zwischenrunde. Die „Alten Herren“ unterlagen dann allerdings der Betriebswerkstatt mit 0:4 und die Angestellten dem Aggregatebau mit 5:1 Toren. Im Endspiel in Anwesenheit von Vorstandsmittglied Direktor Stark und Betriebsdirektor Kutschbach sowie einer großen Zahl von Zuschauern aus dem Kreis der Belegeschäftsangehörigen standen sich der Aggregatebau und die Elf der Betriebswerkstatt gegenüber. Auch anspruchsvolle Fußball-Sachkennner durften sich am technisch guten und sportlich hochstehenden Spiel unter der Schiedsrichterleitung von Herrn Ost überzeugen. Spiellechnische Vorteile lagen, schon bald erkennbar, bei der ausgezeichnet eingespielten Mannschaft des Aggregatebaus; auch das Sportglück begünstigte die Spielzüge und die alles zählenden Torerfolge dieser Spieler. Mit 3 gut herausgespielten Treffern verdrängte der Vorjahressieger Aggregatebau den Wanderpreis und durfte ihn wiederum als Anerkennung für das Interesse an sportlicher Betätigung und als Merkzeichen für Mühe und Erfolg aus den Händen des Vorstands entgegennehmen.

Direktor Stark betonte die Notwendigkeit, Leibesübungen als Ausgleichssport zum Beruf zu betreiben. Glück und Erfolg allein bestimmen auch hier nicht die Anerkennung. Höher steht die Fairneß in der sportlichen Betätigung aller Mannschaften. Als sichtbaren Ausdruck hierfür erhielt die weniger glückvoll abscheidende Mannschaft der Betriebswerkstatt einen Erinnerungswimpel, stellvertretend sozusagen für alle Teilnehmer am Turnier. Die beiden Spielführer Schüssler und Fattel dankten für Anteilnahme der Geschäftsleitung am Betriebssport, dem Betriebswart A. Edinger gebührt für jahrelange Betreuung besonderer Dank. Direktor Stark erweiterte diesen Dank auch allen Teilnehmenden als Schiedsrichtern, Spielern und Helfern, nicht zuletzt an die Adresse der MFC-Phönix, der wiederum seine Sportstätte aus der Verbundenheit seiner Mitglieder und Anhänger zur MWM-Belegeschäft zur Verfügung gestellt hat. Glückwunsch auch seitens der Werkzeitsung für den fußballerisch so tüchtigen Aggregatebau. JHB

Fehlanzeige für Urlaubsparadies

Wer trägt sich in diesen Monaten nicht mit Urlaubsplänen? Es ist nicht die Sonne allein, die wir suchen. Wir brauchen zur richtigen Entspannung auch die Ruhe und suchen sie. Da fiel mein Blick in unserer Tageszeitung auf folgendes Inserat:

er bis Mitte Oktober, so preiswert! 1. NACHSALZEN-Preisliste direkt gesenkt. 2. cione-Cattolica-Gabice-... 4 Tg. NECKAR-RHEIN-MOSEL mit Rheindampfer 5 Tg. JUGOSLAWISCHE ADRIA - TRIEST - DOLOMITEN 6 Tg. WIEN - BUDAPEST - PLATTENSEE, Donaufahrt bis V 8 Tg. DEUTSCHLANDREISE mit Seefahrt nach Helgoland ..

GÄSTEHAUS

In meinem tief im Walde, auf einer Lichtung unweit einem großen See idyllisch gelegenen Komf. Zimmer am Hanblick, ab 30. August Person samt Frühstück Unterach a. Attersee Oberösterreich

Lindwurstr.3, Tegernthaus, Eing. Landscho

ATTERSEE, schb. Zwe Flw. w. u. k., eigen 22. August bis Ende 9 Preis mit Frühstück Hemetsberger, NußDO RIVAZZURRA DI RIMI PENSION MIRADOR - 25 m vom Meer. Ruhi u. ohne Dusche, WC u. Küche. Vom 24. 8. u. (DM 8,50) alles inkl!

MILANO MA Hotel E

(Adria-It) In Meeresnähe und r Komfort. Groß. Park-guter Wein. September DM 11,50), alles inbej

Hotel Amarillo

Baujahr 1964, sehr na mit Privatteil., Sprei m. Meeresaussicht! Ei Gedeckte Garage! C Verlangen Sie Auskü

Die nächste Bahnstation ist fünf, die nächste Autostraße zehn Kilometer entfernt. Meine Preise entsprechen, auch für Küche und Keller, der Seltenheit des Gebotenen. Zuschriften unter XYZ 1111.

Preisenspreis um 6,- bis 10,-. Urlaub in Österreich nahe der ungarischen Grenze. Osterreichischer Hof, Tel. 32 Sischau. Fließwasser kalt und warm,

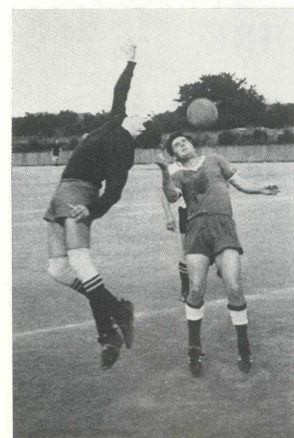
ine Tage Salzburg

geph. Haus im eigenen Zimmer m. Bad u. WC.

Ich schrieb sofort. Mein Brief kam leider mit dem Bemerken zurück, die angegebene Chiffre existiere nicht. Ein Ferngespräch mit der Anzeigenverwaltung ergab, daß ein Inserat dieses Art niemals erschienen war. Ich müsse geträumt haben.

Ich hatte tatsächlich geträumt. Jetzt suche ich den Urlauber, der den Traum verwirklicht. B-n.

Guter Fußball wurde geboten



Vom Fußballglück etwas weniger begünstigt: der Vizemeister (Fotos: Edinger)



SILBENRÄTSEL

STOLZENBURG-MELZ

a - ber - dir - do - e - flam - fran - ga - irr - ka - ke - ken - klat - land - le - li - lim - me - na - na - nau - ne - ni - no - o - phir - pi - pin - ra - rat - ri - ri - sa - tra - ü - vor - wald - wisch - zen.

Die ersten und letzten Buchstaben nachfolgender Wörter ergeben, von oben nach unten gelesen, eine Spezialwerkzeugmaschine von Hasse & Wrede.

1. Pudding,
2. Kraftwerk das der Übertragung von elektr. Energie auf weite Entfernungen dient,
3. Fußpunkt,
4. deutsches Mittelgebirge,
5. blauer Edelstein,

6. Hebelarm, mit dem das Steuerruder bewegt wird,
7. Leuchterscheinung in Sümpfen,
8. berühmter Wasserfall in N.-Amerika,
9. Strom in Deutschland,
10. Aufsehen, Skandal,
11. ital. Hafenstadt,
12. persischer Teppich,
13. Blasinstrument,
14. Seeräuber.

AUFLÖSUNG IN DIESEM HEFT

Das gefiel uns:

Einer der Einladungen des „Allgemeinen Schnauerl-Clubs“ lag diese amüsante Betrachtung bei. Ganz sicher ist sie manchen von uns aus dem Herzen gesprochen...

Stoßseufzer eines Vorgesetzten

Kommt man morgens zu spät, ist man ein schlechtes Vorbild; kommt man pünktlich, ist man ein Aufpasser.
Ist man zu seinen Mitarbeitern freundlich, will man sich anbiedern; ist man zurückhaltend, gilt man als hochnäsig.
Kümmert man sich um die Arbeit seiner Leute, ist man ein Schnüffler; tut man es nicht, hat man von der Sache keine Ahnung.
Geht man oft zu seinem Chef, ist man ein Radfahrer; geht man selten, traut man sich nicht.
Hält man Konferenzen ab, ist man ein Schwätzer; hält man keine ab, ist man ein „Mann der einsamen Beschlüsse“.
Ist man schon etwas älter, gilt man als verkalkt; ist man noch jung, fehlt die Erfahrung.
Bleibt man abends länger, markiert man den Überbeschäftigten; geht man pünktlich, fehlt das Firmeninteresse.
Stimmt man sich mit seinen Kollegen ab, ist man ein Rückversicherer; tut man es nicht, ist man ein Eigenbrötler.
Trifft man schnelle Entscheidungen, ist man oberflächlich; läßt man sich Zeit, mangelt es an Entschlußkraft.
Hat man Sorgen, sind es Launen.
Nimmt man viel Urlaub, nutzt man seine Stellung aus; nimmt man keinen, fürchtet man um seine Stellung.
Ist man sehr genau, gilt man als pinselig; ist man es nicht, läßt man die Zügel schleifen.
Kündigen einige Mitarbeiter, dann „laufen alle Leute weg“; geht niemand, dann will sie kein anderer haben.
Hat man Erfolg, war es nur Glück; geht etwas daneben – „natürlich, der Chef!“
Schickt man seine Mitarbeiter zu Kursen, will man sich beliebt machen; tut man es nicht, will man keinen hochkommen lassen.
Hat man neue Ideen, ist man ein Phantast; bleibt man beim Alten, ist man rückständig.
Delegiert man viel, spielt man den Generaldirektor; delegiert man nichts, spielt man den Unersetzlichen.

Und wie machen Sie es?

Auflösung des Rätsels von Seite 12

Fünf – Spindel – Kople – Drehautomat.
Kelm, 13. Okarina, 14. Pral.
9. Donau, 10. Eklat, 11. Livorno, 12.
Saphir, 6. Pine, 7. Irwisch, 8. Niagara,
zentrale, 3. Nadir, 4. Frankewald, 5.
1. Flammer, 2. Überland.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein

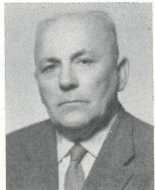


ADALBERT SCHMIDT
Formermeister 3.7.64



WALTER SCHNEIDER
Modelltschler 3.7.64

Motoren-Werke Mannheim AG



JOSEF MATHEIS
Montageinspektor 14.7.64



OTTO STEINKE
Werkmeister 26.8.64

25 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



WILLI DIETRICH
Kranführer 10.7.64



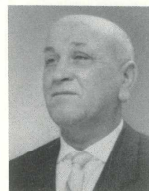
JAKOB WÖRNER
Anreißer 11.7.64



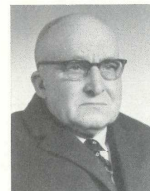
FRANZ BLECHNER
Kfm. Angest. 15.7.64



FRIEDRICH KIRSTETTER
Karteführer 18.7.64



HERMANN HOFFMANN
Lackierer 20.7.64



FELIX SADOWSKI
Hilfsmaurer 21.7.64



FRIEDRICH BAUSER
Schweißer 27.7.64



RICHARD BURKHARDT
Schlosser 31.7.64



FRIEDRICH JUNG
Revolverdreher 4.8.64



JAKOB SOMMER
Gruppenführer 7.8.64



RUDDOLF BETZWIESER
Schlosser 14.8.64



FRIEDRICH RÜBICH
Elektriker 15.8.64

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



JOSEF WEIDNER
Dreher 24.8.64



WILHELM SCHNEIDER
Reparaturschlosser 3.7.64

Süddeutsche Bremsen AG



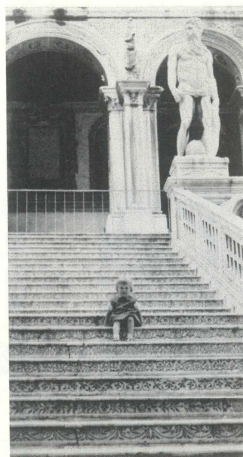
GEORG LANG
Fräser 12.7.64



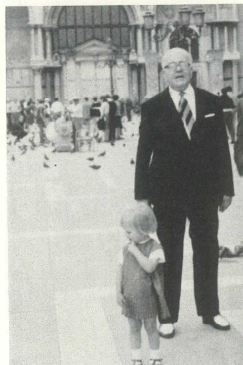
AUGUSTE RÜBICH
Kontokorrentführ. 17.7.64

VENEDIG aus der Zwergerl-Schau

Während Papi und Mami ihren teuren Tee auf dem Markusplatz schlürfen, muß ich immer wieder aufs neue Tauben füttern... Ja, ich muß, denn wildfremde Leute drücken mir ein Papierlütchen mit Futter ins Händchen, um mich als Erinnerung an Venedig zu fotografieren. „Bella Bionda“ sagen sie oder „Süße“ oder „very nice little girl“. Und das alles, obwohl ich keinen der Badeanzüge von Herrn Gernreich trage, sondern verschossene Bluejeans und bis obenhin zugeknöpft bin. „Charme muß man halt haben“, sagt mein Vater und streicht sich wohlgefällig seinen Bart. „Dieses Mädchen wird seinen Weg schon machen — auch ohne reiche Mitgift.“



Hier sitze ich wie bestellt und nicht abgeholt auf einer gar großen Treppe. Papi nennt sie die „Giganten-Treppe“. Sie führt zum Hof des Dogen-Palastes. Ich wartete immer auf die Hunde, die in dieser Hütte wohnen, aber Mami klärte mich auf... Heute darf niemand mehr diese Treppe betreten. Am Aufgang befindet sich eine Absperkette, und hinten stehen zwei riesige Schutzmänner — allerdings ganz ohne Palzistenuniform. „Oben hockt ein böser Löwe, der alle, die das Verbot mißachten, auffrißt“, sagt mein Papi. Ich hatte furchtbare Angst, aber Mami meinte: „Es ist Mittagszeit, und da rührt sich in ganz Italien niemand von seinem Platz. Und außerdem frißt der geflügelte Markus-Löwe bestimmt kein kleines deutsches Mädchen, denn dann kann es ja später nie mehr zur Hochzeitsreise nach Venedig kommen...“ Das leuchtete mir ein.



Wohin ich mit dem Finger zeige? Nicht auf die Rialto-Brücke, denn die kennt ja natürlich jedes deutsche Kind, sondern auf das Boot im Hintergrund, denn das hat als Herz einen MWM-Motor. Zu sehen ist er nicht, aber zu hören, Mami sagt immer: ihre liebste Musik ist das wundervoll gleichmäßige Geräusch eines zuverlässigen MWM-Diesels... Nun, für mich war die schönste Musik in Venedig die der Kätzchen. Ich habe in meinen 2½ Lebensjahren noch nie an einem Ort soviel Katzen gesehen. Papi sagt: „Ganz klar, weil's nirgendwo soviel Ratten und Mäuse gibt. Deswegen sind sie auch so fett. Und es gibt so viele

Ratten, weil's in Venedig so viele Abfälle gibt, die jeder einfach ins Wasser schmeißt.“ Das stimmt, denn ich selber sah mit meinen erstaunten Kinder-Augen Apfelsinen-, Apfel-, Bananen-, Kartoffel- und Eierschalen im Kanalwasser schwimmen. Außerdem erblickte ich dazwischen auch noch eine richtige Puppe. Allerdings hatte sie leider keinen Kopf mehr... „Den haben ihr die bösen Ratten abgebissen“, meinte Papi, „aber diese werden dann wiederum zur Strafe von den Katzen gefressen, denn etwas Ordnung muß schließlich auch in Venedig herrschen“.



Ich sitze hier in einem der schwimmenden schwarzen Särge von Venedig, die Räufern gehören. „Räuber“, sagt mein Vater, „sind böse Leute, die armen Menschen ihr mühsam verdientes Geld abknöpfen“. Dabei sah der Onkel, der den schwarzen Sarg mittels eines langen Stockes durchs Wasser stakte, gar nicht so böse aus. Nur Papi machte ein bitterböses Gesicht, als er hörte, was die kurze Fahrt in dem langen Sarg kosten

sollte... „Sie ziehen einem hier wahrhaftig das Fell über die Ohren“, meinte Mami. Deshalb wagte ich es nicht, die hübschen Häuser am großen Kanal, der schönsten Straße der Welt, zu betrachten, sondern bedauerte während unserer Wasserfahrt stets mißtrauisch den fremden Mann — bereit, ihn sofort in die Hand zu beißen, wenn er das mit dem Fell bei mir versuchen sollte...“

Ich kaue gerade nachdenklich an meinem Finger, denn ich überlege, wer wohl der Onkel hinter mir ist. Papi sagt: „Der Mohr von Venedig.“ Hm, einen schwarzen Anzug hat er ja an, aber sonst sieht er mit seinem weißen Haar und seinen weißen Schuhen doch eher wie St. Nikolaus aus. Und Papi sagt ja auch: „Das ist der Weihnachts-Mohr.“ Aber Mami spricht vom „Motoren-Mohr“. Seltsam — da soll sich nun unsereins einen Vers darauf machen... Des Rätsels Lösung: Auf dem schönsten Platz der Welt, dem Markusplatz, steht Herr Mohr von der Firma Bossi, der MWM-Vertretung in Venedig. Der sehr lebenswürdige und weltgewandte „Mohr von Venedig“ ist ein Nachkomme des Predigers Josef Mohr, des Textdichters von „Stille Nacht, heilige Nacht“.

