

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

73 JUNI-JULI 1965



WIR

VON DEN WERKEN DER 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 23, Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

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

Artikel ohne Namentangabe : Stapf, München

73 JUNI 1965

Unser Titelbild
wurde nach einem Foto aus der Werkzeitschrift „Der Freudenberg“ gezeichnet.

| | |
|---|----|
| Zur Geschäftslage | 3 |
| Knorr auf der ersten Weltausstellung des Verkehrs | 3 |
| MWM auf internationalen Ausstellungen | 4 |
| MWM auf der XII. „Bauma“ in München | 5 |
| und auf der Hamburger Bootsschau | 6 |
| Knorr und MWM auf der Hannover-Messe | 6 |
| 10 Jahre Kinderheim St. Blasien | 6 |
| Rumänien – ein Stück Europa im Aufbau | 8 |
| Eine SB aus 200 km/h | 10 |
| Mannheimer Lehrlinge an der Spree | 11 |
| Die Konferenz der Betriebsräte aller Werke | 12 |
| Neue Betriebsräte in den Konzernwerken | 13 |
| Offene Tür für Pensionäre | 14 |
| Unser Kreuzworträtsel | 14 |
| Unsere Jubilare | 15 |
| Alt und jung | 16 |

„Fräulein, bitte schreiben Sie!“ Dieser Wunsch wird jeden Tag millionenmal auf der Welt in hundert verschiedenen Sprachen geäußert. Das Motiv unseres Titelblattes und die Worte sind uns allen vertraut. Sie gehören heute zum Berufsalltag. – Das war aber nicht immer so . . . Zwar gab es auch früher schon schreibende Damen wie Madame de Staël, Frau von Stein, Bettina von Arnim und George Sand, jedoch noch nicht in den „Comptoirs“, den Kontoren und Geschäftszimmern. Dort waren die schwarzen Schreibeseelen noch völlig unter sich. Erst eine Weile nach der Geburt der Schreibmaschine 1866 und des Telefons 1876 wurde der Beruf der Sekretärin entdeckt. Vorher mußten sich Männer, die diktieren wollten, mit Geschlechtsgenossen begnügen.

Sekretär bedeutete ursprünglich Geheimschreiber. Dem Prototyp des Geheimschreibers und Federfuchers hat Schiller in „Kabale und Liebe“ in dem kriecherischen Secretarius Wurm ein nicht sehr freundliches Denkmal gesetzt. Ein Sekretär, der Weltberühmtheit erlangte – und zwar durch die Gespräche mit seinem Chef Goethe –, hieß Eckermann . . . Im Titel des Staatssekretärs, in England und den USA Titel des Außenministers, lebt noch heute etwas von der ursprünglichen Bedeutung des Wortes Sekretär. – Doch zurück zur Schreibmamsell.

Nach dem Auftauchen des ersten „Unterocks“ im Büro vollzog sich dort eine Revolution; einer der seltenen Umstürze, die etwas Neues und zugleich Besseres bringen und deren segensreiche Wirkung sich noch heute täglich zeigt. Mit der Frau zog ein Hauch von Herz in die Welt der harten Stehpulte und schwarzen Ärmelschoner, der nüchternen Welt von Soll und Haben. Zwar richteten sich nun nicht gleich Prinzipal, Bürovorsteher und Commis (Handlungsgehilfe) nach der Weisung, die Frauenverehrer Goethe seiner Prinzessin in „Tasso“ in den Mund legt: „Willst du genau erfahren, was sich ziemt, so frage nur bei edlen Frauen nach“, doch wo Frauen nun vor Schreibmaschinen thronen, befeißigte man sich eines besseren Tones in allen Lebenslagen.

Galt es vor der Jahrhundertwende in den sogenannten besseren Kreisen als nicht standesgemäß und gar unschicklich, wenn eine Tochter aus gutem Hause ins Büro ging, um schnödes Geld zu verdienen, so änderte sich auch das bald. Frauen und Mädchen rückten während des Weltkrieges in die von den Männern entblößten Büros. Und in den folgenden Notzeiten, wie z. B. der Inflation, durfte sich die höhere Tochter glücklich preisen, wenn sie irgendwo auf einem hohen Büroschemel Platz nehmen durfte . . . Ja, zwischen den beiden Kriegen erhielt der relativ junge Beruf der Sekretärin eine enorme Aufwertung. Die blonde Renate Müller, Filmliedling Nr. 1, spielte sich in dem Erfolgsstreifen „Die Privatsekretärin“ nicht nur in die Herzen aller Junior- und Seniorchefs, sondern auch in die der kleinen Bürostifte. Schon erschien der Sekretärinnenberuf vielen jungen und hübschen Mädchen als der Traumberuf, da kam der Krieg. Dienstverpflichtungen bannten nun Frauen und Mädchen an feldgraue Schreibmaschinen und Telefone überall im Großdeutschen Reich. Sogar in den Bunkern saßen viele Schreibmädchen in Uniform. Sogar noch während der letzten Tage von Berlin mußte Frau Junge, seinerzeit Deutschlands Privatsekretärin Nr. 1, auf der bekannten Reichsschreibmaschine mit den übergroßen Typen Befehle tippen . . .

In der Zeit danach waren Schreibmaschinen Mangelware. – Doch bald wuchs neues Leben aus den Ruinen und manches neue Werk aus dem Boden. Nun wurden wieder Sekretärinnen zur Mangelware! Und das ist noch heute so und dürfte sich vielleicht erst wieder ändern, wenn die automatische Schreibmaschine kommt. Aber, Hand aufs Herz, meine Herren im Büro, wäre diese Wundermaschine wirklich so ein erstrebenswertes Möbel! Ich glaube, daß jedes Büro wesentlich kälter und nüchterner würde, wenn niemand da wäre, an die Sie mehr oder weniger freundlich die vertrauten Worte richten könnten: „Fräulein, bitte schreiben Sie . . .“

ZUR GESCHÄFTSLAGE

Unsere Werke erzielten im Jahre 1964 Umsätze in Höhe von zusammen 390 Mio DM (im Vorjahr 370 Mio DM). Ohne die internen Lieferungen (z. B. von SB an KB oder von Volmarstein an MWM usw.) errechnet sich ein Umsatz an Fremde von 274 Mio DM (im Vorjahr 260 Mio DM). Die Steigerung des Umsatzes ist vorwiegend mengenmäßig bedingt; systematische und umfassende Preiserhöhungen waren bei den Kunden nicht durchzusetzen. Gegenüber dem Vorjahr liegen nur bei Hasse & Wrede und Kübler die Umsätze geringfügig zurück, bei den übrigen Werken waren Zunahmen zwischen 6 und 9% zu verzeichnen.

Beachtlichen Anteil am Gesamtumsatz hat das Exportgeschäft: 1964 gingen 32% aller Lieferungen in das Ausland (im Vorjahr 30%). Exportiert werden vor allem Eisenbahnbremsen und Motoren. Das Knorr KF-Ventil allein wird in Schienenfahrzeugen von 32 Ländern eingebaut.

Im Durchschnitt des Jahres 1964 wurden 7945 Personen beschäftigt, davon 5280 Arbeiter, 2276 Angestellte, 389 Lehrlinge und Praktikanten.

Für Löhne und Gehälter wurden 72,5 Mio DM aufgewendet (im Vorjahr 66,9 Mio DM), für soziale Leistungen einschließlich Zuführungen zum Altersversorgungswerk 16,3 Mio DM (im Vorjahr 15,6 Mio DM). Die Investitionen im Anlagevermögen betragen 1964 18,0 Mio DM (im Vorjahr 16,6 Mio DM). Die Zugänge betreffen in erster Linie Maschinen, maschinelle Anlagen, Werkzeuge, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Bei MWM und SB wurden außerdem größere Beträge ausgegeben für Baulichkeiten (Fabrikhalle SB, Verwaltungsgebäude und Prüfstand MWM).

Abschreibungen wurden mit 16,8 Mio DM (im Vorjahr 11,9 Mio DM) vorgenommen.

Die Auftragsgänge des Berichtsjahres lagen noch über den an sich hohen Umsätzen. Die Summe der Auftragsbestände aller Werke ergibt den Betrag von 207 Mio DM (im Vorjahr 156 Mio DM). Ohne

die internen Aufträge zwischen den Werken war zum 31. 12. 64 ein Gesamtbestand von 143 Mio DM vorhanden, das ist rd. 1/3 mehr als Ende 1963 (108 Mio DM).

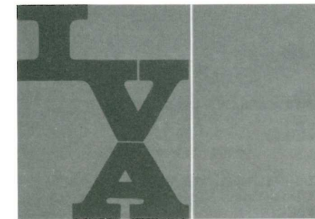
Die Ertragslage kann insgesamt als zufriedenstellend angesehen werden, doch wirkt sich hier erschwerend auf die Geschäftspolitik aus, daß die steigenden Kosten nur in beschränktem Maße durch Erhöhungen der Verkaufspreise aufgefangen werden können und daß Rationalisierungsmaßnahmen (mehr Automaten, bessere Werkzeuge, verkürzte Transportwege, verbesserter Arbeitsablauf usw.) einerseits begrenzt sind, andererseits nicht immer zu einer sofortigen Erhöhung der Wirtschaftlichkeit führen müssen.

Was die Dividenden-Ausschüttung anbetrifft, so hat die Hauptversammlung der SB, die am 14. Mai stattfand, für das Geschäftsjahr 1964 eine Dividende von wiederum 11% des Grundkapitals beschlossen. Die Motoren-Werke werden vermutlich ebenfalls 11% (im Vorjahr 10%) ausschütten.

Das laufende Geschäftsjahr 1965 ist bisher zufriedenstellend verlaufen. Zu Ende Mai 1965 verfügen wir über einen externen Auftragsbestand von 145,7 Mio DM (im Vorjahr 119,9 Mio DM), das entspricht einer Beschäftigung von rund 5 1/2–6 Monaten. Die in den ersten 5 Monaten erzielten externen Umsätze liegen mit 130 Mio DM um 24% über dem Vorjahr (104 Mio DM). Der Beschäftigtenstand betrug Ende Mai 8138 Personen. Wir hoffen, daß die bisherige positive Entwicklung weiter anhält.



Bei unserer brasilianischen Fabrikationsgesellschaft, der MWM Motores Diesel S/A, São Paulo, sind z. Z. 550 Personen beschäftigt. Die Lage in Brasilien ist gekennzeichnet durch die Unsicherheit in der Behandlung von Auslandsvermögen und die unbefriedigende Entwicklung der Währung. Die Kunden sind deshalb gegenwärtig äußerst zurückhaltend bei der Auftragserteilung und Lagerhaltung, was sich auch bei unserem Werk auf die Beschäftigung und Finanzlage auswirkt. ZV/Schl.



KNORR auf der ersten Weltausstellung des Verkehrs München 1965

Vom 25. 6. bis zum 3. 10. 1965 wird die Internationale Verkehrs-Ausstellung München (IVA) 1965 der Treffpunkt von Verkehrsfachleuten der ganzen Welt sein. Und mehr noch: Jeder, der am Geschehen unseres Jahrhunderts nicht teilnahmslos vorbeigeht, wird sich diese einmalige Schau des Verkehrs ansehen. Sie umfaßt im weitesten Sinne alle Gebiete des Verkehrs. Ob auf Schiene oder Straße, ob zu Wasser oder in der Luft. Ferner

das Nachrichtenwesen einschließlich Rundfunk und Fernsehen, die Energieversorgung, den Tourismus und schließlich die Weltraumfahrt.

Das Ausstellungsgelände ist 500 000 qm groß. Es befindet sich im wesentlich erweiterten Münchener Ausstellungspark auf der Theresienhöhe und im Südtail der Theresienwiese. Die IVA ist übrigens vom „Bureau International des Expositions“ als 1. Weltausstellung des Verkehrs anerkannt.

Die Abteilung Schienenverkehr ist mit 3 Hallen, 2 Kinos und einem großen Freigelände eine der tragenden Säulen der Ausstellung. In der Halle 16 zeigt die Deutsche Bundesbahn, wie sie sich die Eisenbahn der Zukunft vorstellt. Der täglich zwischen dem Ausstellungsgelände und Augsburg verkehrende Sonderzug mit Rheingoldwagen stellt mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h eine besondere Attraktion dar.

Die Halle 18 ist dem internationalen Schienenverkehr gewidmet. Internationale Eisenbahnverbände, europäische und außereuropäische Eisenbahnen sowie die Eisenbahnindustrie beteiligen sich an dieser Schau und stellen erneut unter Beweis, welche große Bedeutung den Eisenbahnen im 20. Jahrhundert zukommt.

Die Knorr-Bremse hat für die erste Weltverkehrs-ausstellung ganz besonders große

Anstrengungen gemacht. Nicht nur, weil München Sitz des Unternehmens ist, sondern weil die Knorr-Bremse seit jeher mit dem Verkehr auf das engste verbunden ist. Unser Hauptstand für Eisenbahnbremsen befindet sich in Halle 18. Beherrscht wird dieser Stand von einem mit kompletter Bremsanlage ausgerüsteten Dreh- und Untergestell eines Fernschlüsselzugwagens. Ferner wird hier der unter Federführung der Knorr-Bremse entwickelte „Unicupler“ – eine automatische Mittelpufferkupplung – zum ersten Male der breiten Öffentlichkeit gezeigt werden.

Apparate einer Zweikreisbremsanlage für Lastkraftwagen und Busse können Fachleute in der Halle des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VOV) studieren.

Viele unserer Erzeugnisse werden Sie auch auf den Ständen anderer Aussteller und in den Fahrzeugen auf dem Freigelände sehen. Genaue Auskunft darüber, wo was von der KB zu sehen ist, gibt eine kleine Druckschrift mit dem Titel „Knorr-Wegweiser durch die 1. Internationale Welt-Verkehrsausstellung München“. Sie ist auf den IVA-Informationstischen erhältlich.

Falls Sie also der Weg in diesem Sommer durch München führt, so sollten Sie die Gelegenheit nutzen und sich über die Entwicklung und den heutigen Stand des Verkehrs in allen seinen Zweigen unterrichten.

PARIS
VERONA
WIEN
LONDON
MÜNCHEN
HAMBURG
HANNOVER

MWM
auf
internationalen Ausstellungen

Unser Mannheimer Mitarbeiter, Herr J. H. Bergmann, berichtet über die diesjährigen Frühjahrsmessen

Seit mehr als 4 Jahrzehnten ist die MWM-Produktion im Dienste der Landwirtschaft tätig. Die Beschickung internationaler Landwirtschaftsausstellungen ist daher naturgegeben. Unsere Bilder zeigen: Wir waren auf der Internationalen Landmaschinen-Ausstellung in Paris, wie auch auf der Internationalen Messe in Verona vertreten. Eine „Synthese der Weltproduktion“ nannte der Pariser Ausstellungsführer die Schau im Bereich des Eiffelturms, und der Messeführer von Verona sprach von einer Darbietung der außergewöhnlichen Evolution der Landwirtschaft, in deren Dienst Firmen von Welt ihr Erzeugnisse darbieten.

MWM zeigte im wesentlichen ihre vereinheitlichte luft- und wassergekühlte Baureihe 1105 mit ihrer verschiedenen Zylinderzahl; sie bekundete durch das Erzeugnis, daß die sich selbst auferlegte Beschränkung auf reinen Dieselmotorenbau dem Werk die Entwicklung eines Produktionsprogramms ermöglicht hat, das stets den vielfältigen Ansprüchen der Wirtschaft gerecht wurde.

Auf der Wiener Frühjahrsmesse wurde die vielartige Verwendbarkeit der MWM-Motoren zum Einbau in Arbeitsmaschinen und Aggregate offenbar, auch hier durch neuzzeitliche Motoren der Baureihe KD/AKD 1105. Auf der Internationalen Technischen Messe in London war mit 2-, 3-, 4- und 6-Zylinder-Motoren die luftgekühlte Ausführungsart AKD 1105 ausgestellt; die vielseitige Verwendungsmöglichkeit für die unterschiedlichen Zwecke in der Wirtschaft war erkennbar. Ferner begegnete gerade in diesem Schifffahrt treibenden Land ein T2 12 RS 18/22-12-Zylinder-Motor in der Ausführung, wie sie in der modernen Schubschifffahrt bereits vielfach angewendet worden ist, besonderem Interesse. Unser Messestand auf allen diesen Ausstellungen wurde in erfreulich gutem Maße von Interessenten besucht.



Der Messestand in Paris . . .



. . . in Wien . . .



bauma

Baumaschinen -
unentbehrlicher Helfer der Bauwirtschaft
MWM AUF DER XII. BAUMA IN MÜNCHEN

Die außergewöhnliche Ausweitung der Bauwirtschaft mit ihren augenfälligen Fortschritten in der Bautechnik ist nur durch die ihr angepaßte Neu- und Weiterentwicklung von Baumaschinen möglich geworden. Die in München stattfindende BAUMA demonstriert es. Selbstverständlich für uns, dabei zu sein; denn der Dieselmotor als Einbauelement in Arbeitsmaschinen des Baugewerbes stellt wegen seiner hier gegebenen vielseitigen Anleihnöglichkeit an zweckbestimmte Bedarfsfordernisse einen wesentlichen Verwendungs- und Absatzsektor für uns dar.

Für MWM ist es kein neues Gebiet. Der alte Dampfbagger z. B. ist seit mehreren Jahrzehnten vom Dieselmotor überholt worden, der größere Arbeitsgeschwindigkeiten brachte. Ähnlich ist es auch für Ramm-, für Betonmischmaschinen und für die vielartigen Formen fahrbarer Straßenbaugegeräte. Großbaustellen wurden durch Diesel-Stromerzeugungsaggregate unabhängig vom ständigen Mehrbedarf an elektrischer Energie aus dem Stromnetz.

In München zeigten wir - einbaufertig als Baumaschinenmotoren und eingebaut in Baumaschinen unserer Kunden - die wegen ihres großen Leistungsbereichs fast als „universell“ zu bezeichnende, vom MWM-Vorstandsmitglied Dr.-Ing. H. Kresser konstruierte Baureihe KD/AKD 1105. Typische Antriebseinheiten für Baumaschinen boten dar, wie dem Vordringen von hydraulischen Drehmomentwandlern Rechnung getragen wird. Durch den kompakten Dieselmotor werden höhere Drehzahlen - neben erkennbaren Vorzügen in der Bedienungserleichterung - genützt. Im Vergleich mit rein mechanischem

Antrieb erlaubt es das hohe „Losbrechmoment“ an der Ausgangswelle in vielen Fällen, sich für nur eine kleiner erforderliche Motorleistung zu entscheiden.

Der kleinste ausgestellte Motor dieser luftgekühlten Baureihe, der Typ AKD 1105 Z (D 308-2), war in einer Ausführung zu sehen, die zum Antrieb eines Stapel- und Ladegerätes dient. Dieser Zweizylindermotor von 30 PS bei 3000 U/min hat trotz stehender Zylinderanordnung eine so niedrige Bauhöhe, daß er hängend unter dem Fahrzeuggestänge angebracht werden kann.

Der Dreizylindermotor AKD 1105 D (D 308-3) von 46,5 PS bei 3000 U/min bildet zusammen mit einem Voith-Diwomatic-Getriebe ein Antriebsaggregat, wie es für den Trommelantrieb von Transportbetonmischern verwendet wird. Hier kommt das auf Fünffache des Motordrehmoments gesteigerte Losbrechmoment vorteilhaft in niedriger benötigter Antriebsleistung zur Geltung. Der Wanderlüftkühler fügt sich durch ausreichende Leistungsreserve des Kühlluftgebläses geschickt in die Zylinderluftkühlung ein.

Der Vierzylindermotor AKD 1105 V (D 308-4) von 62 PS bei 3000 U/min war in Sonderausführung mit beidseitigem Abtrieb ausgestellt. An beiden Motoren kann die volle Motorleistung abgenommen werden. Der schwungradseitige Abtrieb ist abschaltbar, und der entgegengesetzte Abtrieb überragt den Motorumtrieb nicht, so daß dieses Doppelantriebsaggregat nicht länger als eine normale Einheit mit Schaltkupplung am Schwungradende ist. Solche Antriebe werden bei Universalbohrgeräten verwendet.

Von den aufgeladenen wassergekühlten Motoren der vereinheitlichten Baureihe 1105 wurde der Vierzylindermotor TKD 1105 V von 71 PS bei 2600 U/min in einer Ausführung vorgeführt, wie sie Straßenkehrmaschinen antreibt.

Der Sechszylindermotor TKD 1105 S von 102 PS bei 2600 U/min bildet zusammen mit dem KSB-Trickwandler ein typisches Antriebsaggregat für einen kleineren Bagger. Auch hier ergibt das hohe Stillstandsrehmoment wirtschaftlich interessante Möglichkeiten.

Ein wassergekühlter Vierzylindermotor KD 1105 V von 58 PS bei 3000 U/min demonstrierte als Schnittmodell auf dem BAUMA-Ausstellungstand. Das 375-kVA-Aggregat ist mit einem wassergekühlten Sechszylindermotor R1S 518 V 16 Münchner Bauart ausgerüstet und kommt u. a. für die Stromversorgung auf größeren Baustellen in Frage.

Die internationale Baumaschinenmesse „BAUMA“ 1965 auf dem Oberwiesenfeld in München - unmittelbar vor den Toren der Knorr- und der Südbremse - ist vorbei. Sie bedeutete auch für uns eine repräsentative Schau. Der unaufhaltsame technische Fortschritt geht weiter mit der Entwicklung der Bauwirtschaft. Mit ihr bleiben wir verbunden. „Auf geht's“ dann zur nächsten Bau-„Wies'n“ in München!

Die Verwendung von Dieselmotoren in der Schifffahrt weckt herkömmlich zunächst Vorstellungen von Großmotoren zum Antrieb oder für Bordfunktionen der Hochsee-, Küsten- oder Binnenschiffe. Die Hamburger Bootschau zeigte die jüngeren Schwestern der „dicken“ Seepötte und für ihre Ausrüstung die kleineren Brüder der Schiffsmotoren: die „Sportbootdiesel“.

Die Sportschifffahrt hat in Deutschland einen starken Aufschwung genommen. Die Ansprüche wuchsen mit der Steigerung des Lebensstandards. Mancher Sportschiffahrer kaufte sich schon das dritte Boot. Man hatte Erfahrungen gesammelt, mit kritischen Augen ging man durch diese Schau mit ihrer Vielzahl an Angeboten von Bootsleibern und Bootsmotoren. In Hamburg, wo alles zu Hause ist, was mit Schifffahrt zu tun hat, konnten die MWM-Bootsdiesel für diesem kritisch nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten abwägenden Urteil bestehen.

Die neue Baureihe KD/AKD 1105, luft- und wassergekühlt mit gleichen Einbaummaßen, hat den Eingang in diese besondere Verwendungssparte geöffnet. Als anreizvoll für die unterschiedlichen Bootsgößen und -bauarten wurde der weite Leistungsbereich von 13 bis zu 110 PS bei Drehzahlen von 1500 bis 3000 U/min von fachkundigen Besuchern bezeichnet. Diese Zwei-, Drei-, Vier- und Sechszylinder haben 60% einheitliche Einzelteile, außerdem viele gemeinsame Teile bei

MWM-Motoren
in schnittigen Sportbooten
HAMBURGER BOOTSSCHAU DIE BISHER GRÖSSTE BOOTSAUSSTELLUNG EUROPAS



den Motoren von gleicher Zylinderzahl, aber unterschiedlicher Kühlungsart aufzuweisen. Das ermöglicht dem Sportboot-„Bauherrn“, die für den jeweiligen Einbaufall günstigste Kühlungsart zu wählen, ohne auf die wirtschaftlichen Vorteile aus der Herstellung dieser Motoren in Großserien und dementsprechend preisgünstigen Ersatzteile verzichten zu müssen.

Die Besucher sahen die robuste Konstruktion der MWM-Dieselsbaureihe 1105, sie interessierten sich für die organische Anbaumöglichkeit einer selbstansaugenden Kreiselpumpe mit der Eignung sowohl für indirekte Kühlung als auch für Kielrohr- und Außen-

hautkühlung. Getriebe Probleme wurden erörtert: zum Anbau stehen - mit günstiger Bauhöhe - achsgleiche und - mit günstiger Baulänge - achsversetzte Wende-Untersetzungsgetriebe, Fernbedienung sowie Z-Antriebe zur Verfügung.

Der MWM-Ausstellungsstand ist beachtet worden. Er wurde von so vielen Interessenten besucht, daß die Herren unseres „Standpersonals“ gegen 5 Uhr nachmittags ihre Füße spürten, daß sie müde und abgespant vor all den vielen sachverständigen Fragen waren. Sie leisteten - wie alle ihre Kollegen auf den Messen und Ausstellungen - wahrlich Schwerstarbeit.

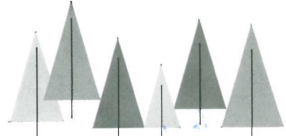


SCHAUFENSTER DER INDUSTRIELLEN LEISTUNG

KNORR und MWM auf der Hannover-Messe 1965

Von Jahr zu Jahr weiten sich Umfang und internationaler Ruf der großen Industrieschau in Hannover. Rund 6000 Aussteller aus 29 Ländern, Delegationen aus aller Welt mit Einkäufern und Interessenten von Industrie, Wirtschaft und Handel demonstrierten den technischen Fortschritt und das Interesse der Bedarfsländer. Es versteht sich, daß Knorr und MWM vertreten waren.

Auf dem Stand der KB München drehte sich alles um die Druckluftsteuerung. Der Trend, bei Serienproduktionen Rationalisierungsmaßnahmen durchzuführen, veranlaßte die Knorr-Bremse Ende der 50er Jahre, ein DSt-Programm zu entwickeln, das sich auf die Erfahrungen einer fast 60jährigen Drucklufttradition stützen konnte. Die vielfältigen Anpassungsmöglichkeiten der pneumatischen Geräte waren hier der treibende Grund. Es wurde ein Lieferprogramm entwickelt, das eine Vielzahl von Betätigungsventilen als Kommando-Geräte umfaßt, ein Zylinderprogramm als Kraft- und Wegübertragungsgeräte und die sogenannten Zubehörgeräte, die zum Aufbau einer Steuerung notwendig sind. Mit diesem Programm können die wichtigsten pneumatischen Steuerungsfunktionen durchgeführt werden. Die bevorzugten Einsatzgebiete sind Maschinen, die in halb- oder vollautomatischer Funktion ablaufen, darüber hinaus aber auch Vorrichtungen bzw. Werkseinrichtungen, bei denen Überwachung und Abwicklung gewisser Produktionsprozesse durch pneumatische Geräte erfolgt. So kann durch den Einsatz von Arbeitszylindern und Magnetventilen innerhalb der Produktionsprozesse der Ablauf der Fertigung vereinfacht und automatisiert werden. Dabei spielt der Zylinder als Ersatz für die fehlende menschliche Muskelkraft eine entscheidende Rolle. Die Produktionsleistung kann damit beträchtlich gesteigert werden.



Auf dem Elektrofreigelände zeigte MWM eine Auswahl kleiner und mittlerer Stromerzeugungsaggregate aus ihrem umfangreichen Herstellungsprogramm. Diese Einheiten werden aus Diesel- oder Gasmotoren eigener Herstellung und aus handelsüblichen Generatoren, Schaltgeräten und Zubehöerteilen betriebsfertig zusammengebaut und einer eingehenden Funktionsprüfung mit elektrischer Belastung unterzogen.

Aggregate mit kleineren Leistungen:

Ein Drehstromaggregat 25 kVA/3000 Upm mit luftgekühltem Dreizylinder-Dieselmotor AKD 1105 D (D 308-3). Ein Drehstromaggregat 63 kVA/3000 Upm mit luftgekühltem Sechszylinder-Dieselmotor AKD 1105 S (D 308-6). Ein Drehstromaggregat 30 kVA/500 Upm mit einem wassergekühlten aufgeladenen Vierzylinder-Dieselmotor TKD 1105 V. Die mit Luft- und Wasserkühlung jeweils in 2-, 3-, 4- und 6-Zylinderausführung in Großserie hergestellten Dieselmotoren der vereinteilichten Baureihe 1105 (D 208/308) bilden die Grundlage von Standardaggregaten, zu denen die vorgenannten drei Beispiele gehören.

Ein mit einem wassergekühlten Zweizylinder-Dieselmotor KD 1105 Z ausgerüstetes, kombiniertes Elektro-Pumpen-Kompressor-Bordaggregat veranschaulicht eine der vielen möglichen Sonderbauten.

Mittlere Aggregate mit Dieselmotoren der Baureihe 518:

Ein mit einem unaufgeladenen Achtzylinderdieselmotor RHS 518 A ausgerüstetes Drehstromaggregat 190 kVA/1500 Upm. Ein Drehstromaggregat 450 kVA/1500 Upm mit einem aufgeladenen und zwischengekühlten Zwölfzylinder-Dieselmotor TBRHS 518 V 12.

Als Beispiel einer typischen Stromversorgung in Kläranlagen wird ein von einem Sechszylinder-Diesel-Gasmotor vom Typ DG 526 S angetriebenes 120-kVA-Aggregat gezeigt.

Wir durften mit dem Besuch fachtechnisch interessierter Besucher zufrieden sein. Überhaupt war der Zustrom sowohl von Fach- wie von „Seh-Leuten“ in Hannover größer als in allen Vorjahren. Die Bedeutung der Messe als Treffpunkt der internationalen Wirtschaft zeigte sich in vielen Delegationen, sei es von Kaufinteressenten oder Beobachtern aus allen Erdteilen. Bemerkenswert war das Interesse des fernen Auslands, das mit einer Delegation japanischer Industrieller und Besuchergruppen aus Indien, Australien und den Philippinen vertreten war. Unter den Tagungen aus Anlaß der Messe waren vier Überseegespräche, die dem Handel mit Indien, Australien, Pakistan und Latein-Amerika sich widmeten, herausragend. Es versteht sich, daß die verschiedenartigen Gruppen der Industrie sich zu fachtechnischen Branchebesprechungen trafen, wobei der Maschinenbau, die Elektrotechnik, das Bau- und des Verkehrswesen – also Sektoren, in deren Bedarf auch die Erzeugnisse der MWM einmünden – hier besonders genannt sein mögen.

Auffallend im äußeren Rahmen der Messe war die Eleganz auf den Ausstellungsständen und die Konzentration der Stände für die Fachgruppen. Daß Technik schön sein kann, bewiesen selbst gigantische Ausstellungsstücke, unter ihnen eine 175 t schwere Schiffswelle und riesige Baukräne, die sich harmonisch in die neugestaltete „Beverly-Hill's-Landschaft“ des erweiterten Messefreigeländes einfügten.

10 JAHRE KINDERHEIM ST. BLASIEN

Geburtstagsfeier unter Schwarzwaldtannen

Es war wohl der kälteste 12. Mai seit vielen Jahren, jener Mittwoch nämlich, an dem unser Kinderheim in St. Blasien sich anschickte, seinen 10jährigen Geburtstag zu feiern. Die Gäste, die aus vielen Himmelsrichtungen herbeigeeilt waren, erlebten hier unter den hohen Tannen des Schwarzwaldes eine zweifache Überraschung: Während der letzte schmutzig-graue Schnee des Jahres noch unter den Bäumen im Waldesschatten in sich zusammensank, spannte sich ein blauer Himmel wie Samt und Seide über diesem hübschen Fleckchen Erde. Man traute seinen Augen kaum, denn man hatte die Sonne schon seit Wochen nicht mehr ungetrübt schauen dürfen. Welch gutes Omen! Und welch glückliches Ereignis auch für die Veranstalter dieser kleinen Feier: sie durften wohlgelaunte, fröhliche Gäste begrüßen. Allen voran Frau von Bandemer, unter deren Schutz und Schirm sich das Kinderheim so stattlich entwickeln konnte, sodann die Herren Direktoren Vielmetter, Goetz (München) und Kux (Mannheim), Vertreter der verschiedenen Betriebsräte und schließlich als Ehrengäste die Herren Bürgermeister Butterweck, Ratschreiber Stalger, Oberforstmeister Zeiher, Regierungsmedizinalrat Dr. Köster, Architekt Eckert und Dr. Zickwolf vom Badenwerk ...

So erschienen gegen 10.30 Uhr rund zwei Dutzend Gratulanten, beladen mit guten Wünschen für das Heim und für seine Bewohner. Sie wurden begrüßt von der Heimleiterin, Frau von Kuzenko, die strahlend und voll Stolz zu einer „Schloßbesichtigung“ einlud. Treppauf und treppab, vom Keller bis zum Boden führte der Rundgang, und dem Beschauer blieb kein Winkelchen verborgen. Und wer es nicht wußte, der mochte es kaum glauben, daß dieses hübsche, behagliche Heim vormals ein altes, vernachlässigtes Gästehaus war! Inzwischen war die Kinderschar – die kleinen Mädchen mit Kränzchen im Haar, die Buben in weißen Hemden – angetreten, um mit einem Frühlingslied die kleine Feier einzuleiten.

Die Reihe der Festredner eröffnete Herr Vielmetter. Sein Dank galt der Heimleiterin und deren Mitarbeiterinnen, die sich täglich aufs neue um die ihnen anvertrauten Kinder bemühten; seine Gedanken aber galten in erster Linie den Müttern. „Über der Auswahl und der Zusammenstellung der Kinder für einen Ferienaufenthalt im Heim sollten wir niemals die Mütter dieser Kinder vergessen. Sie sind vielfach diejenigen, die eine Erholung brauchen! Und wir können

ihnen zu einer kleinen Ruhepause daheim verhelfen, indem wir den Kindern ein paar frohe Wochen in St. Blasien vermitteln!“ Herr Goetz schilderte das Wachsen und Werden des Kinderheims, das bis zum heutigen Tage 2200 Kinder kennenlernen durften. Er beschloß seine Ansprache mit den Worten: „Ich möchte wünschen, daß die positive Einstellung aller derjenigen, die an diesem Kinderheim mitarbeiten, bestehen bleibt, damit es in dem Geiste weitergeführt werden kann, den wir hier pflegen, mit dem äußersten Ziel, den Kindern ein gemütliches Heim zu bieten, den Müttern aber Entlastung zu schaffen!“

Herr Stolzenburg gedachte mit seinen Worten auch der langjährigen Leiterin des ehemaligen Kinderheims der Knorr-Bremse in Nieblum, der Mutter Elka, deren Persönlichkeit so manchem Knorrriener, der sie als Kind kennenlernen durfte, bis heute unvergänglich geblieben ist. „Ich möchte behaupten: Ein Kinderheim ist nicht allein dann gut, wenn pro Kind 5 oder 6 Pfund Gewichtszunahme zu verzeichnen sind, sondern wenn sich die Kleinen wohlfühlen in dem Heim, wenn sie sich schweren Herzens von ihm trennen und lieber noch ein paar Wochen bleiben würden.“ Und mit einer Bewegung zu Frau von Kuzenko und den Helferinnen hin: „Unsere Damen haben sich sehr bemüht, in diesem Sinne zu wirken, und dafür möchten wir ihnen danken.“

Herr Nagel schließlich sprach den Dank der Väter und Mütter aus. Die Bedeutung der Einrichtung hob er mit den Worten hervor: „Die Schulärzte bestätigen immer wieder, wieviel Kinder bereits mit Kör-

perschäden in die Schule aufgenommen werden. Untersuchungen zufolge ist jedes dritte Schulkind heute nicht so entwickelt, wie es normalerweise sein müßte ...“ Er wünschte dem Kinderheim, das einen so wichtigen Beitrag leistet, noch viele gute Jahre des Bestehens.

Nun kamen noch einmal die Kinder zu Worte. Genau genommen zwei von ihnen, ein Junge und ein Mädchen. Mit einem Biedermeiersträubchen traten sie vors Mikrofon, den Blick auf Frau von Bandemer und Herrn Vielmetter gerichtet, und sagten ohne zu stottern und zu stolpern abwechselnd ihr Sprüchlein auf. Herr Stolzenburg hatte die Verse verfaßt, und diese Dankesworte in Reimen klangen aus dem Munde der Kleinen besonders rührend. Es war eine nette Überraschung für den Stifter des Kinderheims, und herzlicher Beifall belohnte die zwei für ihren Auftritt. Beifall und Gelächter gab es anschließend nochmals, als im Speisesaal ein Farbfilm über das Kinderheim vorgeführt wurde. Der Film entstand auf Wunsch von Herrn Dir. Vielmetter, und Herrn Ortmann gelang es auch, ein paar kleine Stars unter den Kindern auszumachen. Sie putzten sich auf der Leinwand mit solch einer Ausdauer die Zähne und stiegen danach ohne Widerrede wie die Puppen ins Bett, um prompt in Schlaf zu fallen, daß die jüngsten Filmbesucher vor Vergnügen quietschten. Rührend aber, mit welch natürlichem Charme die Kleinen vor der Kamera agierten! – Und damit fand die hübsche Feier ihren Abschluß. Da sie in schönster Harmonie verlief, wird sie allen Teilnehmern noch lange im Gedächtnis bleiben.



Blumensträuße für Frau von Bandemer ...



... und Herrn Dir. Vielmetter zum Dank

v. l. n. r.: Heimleiterin Frau von Kuzenko, Dir. Goetz und Prok. Schloßbauer



„Es geht eine helle Flöte ...“





„Casa Scinteii“ in Bukarest

RUMÄNIEN

EIN STÜCK EUROPA IM AUFBAU

Reiseindrücke
eines Volmarsteiners

Reisen unserer Spezialisten in alle Welt sind an der Tagesordnung, denn Knorr sorgt für Sicherheit auf den Schienen und Straßen in aller Welt... Aber wir haben bislang noch nicht oft über jene Staaten berichtet, mit denen uns früher starke wirtschaftliche und kulturelle Bande verknüpften und die uns gerade in den letzten Monaten wieder erfreulicherweise nähergerückt sind: über die Staaten im Südosten Europas.

Im Mai fand die erste deutsche Nachkriegs-Industrieausstellung in Rumäniens Hauptstadt Bukarest statt. 340 Aussteller präsentierten dort die wirtschaftliche Leistungskraft der Bundesrepublik einem sehr aufgeschlossenen und aufnahmebereiten Publikum. Rumänien hat sich, nach Ungarn und Mitteldeutschland, als dritter Ostblockstaat entschlossen, unser KE-Ventil in Lizenz herzustellen. Nachdem schon vor einiger Zeit Arbeitsgruppen rumänischer Fachleute in München und Volmarstein waren, um sich mit der Herstellung der Ventile vom Guß bis zum Einbau vertraut zu machen, flog nun auch ein Gießerei-Spezialist aus Volmarstein nach Bukarest. Was er dort sah und erlebte, hat er für uns aufgezeichnet.

In Wien-Airport bestieg ich ein russisches Flugzeug vom Typ Iljuschin 18. Die Stewardessen sprachen rumänisch, russisch und französisch. Es war übrigens mein erster Flug. Doch sehr schnell ist man das dumpfe Dröhnen der mächtigen Turboprop-Motore und das leichte Knacken im Ohr, bedingt durch ungenügenden Druckausgleich, gewöhnt. Da es am späten Abend war, habe ich leider beim Überfliegen von Ungarn, dem Banat, Siebenbürgen und den Karpaten nichts gesehen. Erst die glitzernden Lichter unter uns ließen erkennen: das Flugzeug setzt zur Landung an.

Die Zoll- und Einreiseformalitäten in Baneasa-Airport, dem Flughafen von Bukarest, waren dank der Hilfe eines Herrn vom Ministerium schnellstens erledigt. Schon an dieser Stelle sei gesagt: „Gastfreundschaft in Rumänien sollte jeder erlebt haben.“ Sie ist wirklich bewundernswert. Keine Mühe und keinen Umstand scheut man, um den Besucher zufriedenzustellen.

Meine Wohnung für die nächsten drei Wochen sollte ein Hotelzimmer im Ambassador, einem gewaltigen Hotelkomplex, sein. Das Zimmer war wohnlich, sauber und freundlich eingerichtet. Ein Blick aus dem Fenster des neunstöckigen Hotels bot ein imponierendes Bild auf eine der breiten Prachtstraßen und den Verkehr von Bukarest. Ambassador ist eines der drei großen Hotels in Bukarest, die ausschließlich den Ausländern vorbehalten sind. Französische, russische, deutsche und selbst chinesische Sprachschwirren durch den Raum, sobald man sich in einem der Aufenthaltsräume, dem Restaurant, dem Vorraum oder der Espresso-Bar niederließ.

Man merkte, daß Rumänien, seitdem es nicht mehr die ihm zudiktierte Rolle als Nur-Rohstofflieferant im östlichen Wirtschaftssystem spielt, für den Westen und Osten ein sehr interessantes Land geworden ist. Die „Frankfurter Allgemeine“ spricht von Pilgerzügen deutscher Industrieller zu den rumänischen Funktionären. – „Reiche Öl- und Erdgasvorkommen und darüber hinaus noch die vielen anderen natürlichen Bodenschätze, z. B. an NE-Metallen sowie das erhebliche Wasserreservoir, schaffen ideale Voraussetzungen für industrielle Großprojekte. – Alles, was im Lande aufgebaut wird, sei es aus eigener Kraft, sei es mit westlicher Hilfe, ist hochmodern. Die Rumänen kauften und kaufen das Allerneueste und Allerbeste. Während in anderen Ostblockstaaten die ältesten und unrentabelsten Anlagen mangels Ersatzbeschaffung immer weiter laufen, haben die Rumänen so gut wie keinen Ballast der Vergangenheit. Das ist die Ursache für den gegenwärtig hohen Produktions- und Produktivitätszuwachs der letzten Jahre.“

Nach Vorbesprechungen im Industrieministerium für Maschinenkonstruktion erfolgte am nächsten Tag mein erster Besuch in der Firma „23. August“. Dieser Firmenname klingt

für unsere Ohren etwas fremd. Er erinnert daran, daß am 23. August 1944 Rumänien von den Deutschen befreit wurde. Das Werk „23. August“ ist mit etwa 10 000 Beschäftigten von beachtlicher Größe. Schon vor dem Urteil der „Frankfurter Allgemeinen“ unter dem Namen „MALAXA“ durch den Bau von Dampflokomotiven, Waggons und Werkzeugmaschinen international bekannt. Heute wird hier unsere Bremsventilfertigung aufgezogen.

Bei einer späteren Stadtrundfahrt durch Bukarest fielen mir die modernen Wohnblocks in den Außenbezirken auf. Sie sind nach dem Urteil der „Frankfurter Allgemeinen“ architektonisch vielfach besser gebaut als die in manchen deutschen Städten durch den sozialen Wohnungsbau. Wie in allen Ostblockstaaten ist die Miete außerordentlich niedrig, auf sehr vielen Dächern sah ich Fernsehantennen. Trotz des eifrigen Wohnungsbaus fehlt es noch überall an Wohnraum, denn Bukarest ist inzwischen auf 1,4 Millionen Menschen angewachsen, und die Anziehungskraft dieser Stadt auf das bäuerliche Land ist groß. Doch der Wohnortwechsel unterliegt einer scharfen Kontrolle. So kann keineswegs jeder, der möchte, vom Land in die Stadt ziehen. Ähnlich verhält es sich mit dem Arbeitsplatzwechsel. Aus eigenem Antrieb ist er nicht möglich. ...

Ein besonderes Kennzeichen von Bukarest sind die breiten Prachtstraßen und die gro-

ßen Plätze mit sehr repräsentativen öffentlichen Gebäuden. Hier ist es so, daß Bukarest einen Vergleich mit westlichen Städten in keiner Weise zu scheuen braucht. Neben den alten Gebäuden, den Gebäuden aus der Vorkriegszeit – ich möchte hier nur das frühere königliche Schloß, heute zum Teil Staatsgalerie, Museum und Kriegsministerium, die Konzerthalle, das Athenäum der RVR, die Staatspost und die Universität erwähnen – ist eine große Anzahl neuer Bauten entstanden. Bei den neueren Gebäuden sind jedoch auch wieder die in stalinistischer Architektur und die in der fortschrittlicheren Bauweise der letzten Jahre zu unterscheiden. Da ist z. B. die Staatsoper. Die Pläne für dieses Gebäude wurden von russischen Architekten angefertigt. Ebenso bei der Auswahl und Einrichtung der Innenräume wurde das Opernhaus in Moskau kopiert. Weiter das CASA SCINTEII, in dem sämtliche Verlage, Zeitungsdruckereien von Bukarest und das Fernsehen untergebracht sind. Ein Gebäudekomplex von gewaltigen Ausmaßen. Im Aussehen sehr der Moskauer Universität auf den Leninbergen ähnlich. Oder da ist das Palais der RVR (Rumänische Volksrepublik) und der feststehende Staatszirkus und im Frieden als bedeutende Handelsstraße benutzt worden. So zogen durch dieses wunderbare Tal, das durch einen der höchsten Bergstöcke des Landes geschützt wird, neben den Römern die gewaltigen Heere der Sultane gegen Norden bis nach Wien. Bei der Durchfahrt des Prahova-Tales erlebt man in rascher Aufeinanderfolge einen Wandel der Landschaft von der Ebene zum Hügel- und Bergland bis zum Fuße einiger über 2500 m hoher Berggipfel. Angeschmiegt an die Berge findet man mehrere bekannte Luftkurorte wie Sinaia, Busteni und Predal, mit vielen verstreuten Schutzhütten und Berghotels, die ganzjährig geöffnet haben. Natürlich hat der Staat in dieser schönen und äußerst gesunden Bergluft eine große Reihe von Erholungsheimen errichtet. Die geräumigen großen Villen früherer Tage sind zu Kinderheimen, Erholungsstätten etc. ausgebaut worden. Erst in den letzten Jahren setzte wieder internationaler Tourismus in dies wunderschöne Karpatental ein. Beim Verlassen des Prahova-Tales wieder der rasche Wechsel vom Berg- zum Hügel-land. Bald war Brasov, mit dem Namen Kronstadt um bekannter, erreicht. Brasov oder Kronstadt liegt in Transsilvanien oder Siebenbürgen. Hier liest man oft an verschiedenen Geschäften deutsche Namen. Kronstadt hat ein deutschsprachiges Theater und deutschsprachige Schulen. Vertieft man sich etwas in die Geschichte von Kronstadt, dann

Ein weiterer Höhepunkt meines Besuches in Rumänien war für mich eine zweitägige Fahrt an dem letzten Wochenende nach Sieben-

bürgen. Das Tagesziel war Brasov – Kronstadt. Um von Bukarest, in der Provinz Walachei gelegen, nach Siebenbürgen zu kommen, mußten die Südkarpaten durchquert werden. Die Fahrt ging durch das bekannte Prahova-Tal. Die meisten Straßen Rumäniens sind besser als die in den Nachbarländern, und das Benzin ist sogar das billigste (wenn auch nicht das beste) in Europa. An allen Ecken findet man z. T. recht supermodern eingerichtete Tankstellen. An Öl magdelt es ja nicht, denn nur 60 km von Bukarest befindet sich eines der größten Ölvorkommen Europas mit modernen Raffinerien, das über 100 000 Einwohner zählende Ploesti.

Schon seit Römerzeiten ist das Prahova-Tal, eines der breitesten und zugänglichsten Täler im südöstlichen Teil des Karpatenbogens, während Kriegszeiten als Heerstraße und im Frieden als bedeutende Handelsstraße benutzt worden. So zogen durch dieses wunderbare Tal, das durch einen der höchsten Bergstöcke des Landes geschützt wird, neben den Römern die gewaltigen Heere der Sultane gegen Norden bis nach Wien. Bei der Durchfahrt des Prahova-Tales erlebt man in rascher Aufeinanderfolge einen Wandel der Landschaft von der Ebene zum Hügel- und Bergland bis zum Fuße einiger über 2500 m hoher Berggipfel. Angeschmiegt an die Berge findet man mehrere bekannte Luftkurorte wie Sinaia, Busteni und Predal, mit vielen verstreuten Schutzhütten und Berghotels, die ganzjährig geöffnet haben. Natürlich hat der Staat in dieser schönen und äußerst gesunden Bergluft eine große Reihe von Erholungsheimen errichtet. Die geräumigen großen Villen früherer Tage sind zu Kinderheimen, Erholungsstätten etc. ausgebaut worden. Erst in den letzten Jahren setzte wieder internationaler Tourismus in dies wunderschöne Karpatental ein.

Beim Verlassen des Prahova-Tales wieder der rasche Wechsel vom Berg- zum Hügel-land. Bald war Brasov, mit dem Namen Kronstadt um bekannter, erreicht. Brasov oder Kronstadt liegt in Transsilvanien oder Siebenbürgen. Hier liest man oft an verschiedenen Geschäften deutsche Namen. Kronstadt hat ein deutschsprachiges Theater und deutschsprachige Schulen. Vertieft man sich etwas in die Geschichte von Kronstadt, dann

ist man erstaunt über die rühmreiche Tradition dieser von Hügeln und Bergen umgebenen Stadt. Kronstadt ist eine der ältesten Niederlassungen auf rumänischem Gebiet. 1251 wurde Brasov zum erstenmal als Stadt erwähnt, während aber Funde römischer Kultur, Werkzeuge aus Eisen und Bronze, auf ein weit älteres menschliches Vorhandensein in dieser Gegend schließen lassen. Gut erhaltene Stadtbefestigungen, wie der Weberturn, die Bastei der Tuchmacherzunft, alte Stadttore und nicht zuletzt die „Schwarze Kirche“ zeugen von der Blütezeit im Mittelalter.

Eine besondere Bewandnis hat es mit der „Schwarzen Kirche“. Bei einem Großbrand im 17. Jahrhundert wurde das Gemäuer der Kirche von Ruß und Qualm so geschwärtzt, daß bis heute noch dieses evangelische Gotteshaus den Namen „Schwarze Kirche“ trägt.

Aber nicht nur auf mittelalterliche Bauwerke – erwähnenswert ist hier noch das vollständig erhaltene Schloß-Museum Bran – sind die Rumänen stolz, nein, viel mehr auf neuere Errungenschaften. So konnte natürlich ein Rundgang durch das Lastwagen- und Traktorenwerk „Steagul-Rosu“ (Roter Stern) nicht fehlen. Auch in diesem Werk konnte ich feststellen, mit welchem Interesse von den Herren der Gießerei Probleme der Praxis diskutiert und besprochen wurden.

Nach der Rückkehr nach Bukarest vergingen die letzten beiden Tage mit Besprechungen im Ministerium und im Werk „23. August“ wie im Flug. Natürlich durfte eine kleine Abschiedsfeier, mit Ingenieuren der Firma „23. August“ nicht fehlen. Zum letztenmal bei diesem Besuch habe ich mich von der ausgezeichneten Küche und den noch besseren Weinen aus Mutlarj verewöhnen lassen.

Als ich beim Abflug in Bukarest eine Caravelle der Fluggesellschaft Sabena zum Flughafen Köln-Wahn bestieg, stand mir ein Kuriosum besonderer Art bevor: Nach 3½ Stunden Flug, mit Zwischenlandung in Budapest, setzte die Maschine so ruhig und sicher, wie auch der ganze Flug verlief, in Köln-Wahn auf. Um aber nun von Köln-Wahn nach Volmarstein zu kommen, brauchte ich für die letzten 80 km Weg vier Stunden – mehr Zeit als für 2200 km von Bukarest nach Köln! Karlheinz Vohmann, Volmarstein

Haus der Wirtschaft und Planung in Bukarest



Staatszirkus (Bukarest)



Steingebilde „Die alten Frauen“ in den Südkarpaten über dem Prahovatal

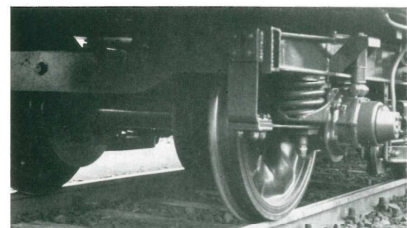




Versuchszug, bestehend aus Lok und 6 F-Wagen



Kommandostand der Lok E 03



Laufdrehgestell mit unseren Reibscheiben



Eine SB aus 200 km/h

Schnell-Bremungen mit Klotz- und Scheibenbremsen aus Ausgangsgeschwindigkeiten bis 250 km/h werden auf dem Reibungsprüfstand der KB in München seit etwa 6 1/2 Jahren durchgeführt. Seit einiger Zeit ist es sogar üblich, jede Vorführung mit einer SB aus 200 km/h Geschwindigkeit abzuschließen, jedoch nur, wenn eine unsererer bewährten Hochleistungsreibrscheiben montiert ist. Wir sind also ziemlich genau über das Verhalten der einzelnen Bremssysteme bei diesen Geschwindigkeiten im Bilde.

Es war daher sehr interessant, das Verhalten unserer Reibrscheiben bei Geschwindigkeiten von 200 km/h auf der Schiene mitzuerleben. Am 11. und 12. 5. wurden Herrn Bruhn und mir Gelegenheit gegeben, an wie es in dem Schreiben des BZA Minden hieß, „Bremsversuchsfahrten mit scheibenbremsen Schnellzugwagen“ auf der Strecke Forchheim – Bamberg teilzunehmen.

Nachdem die Lok E 03 002 allein erprobt worden war, folgten nun Versuche mit einem Zug, der aus einer Lok E 03 002 und 6 Wagen A4 um (Sch) besteht. Die Lok mit einer Leistung von 8000 PS – kurzzeitig kann sie bis 12 000 PS abgeben – besitzt eine elektrische Bremse und eine pneumatische Klotzbremse; bei 6 Achsen mit je 4 Klötzen pro Rad sind das 48 Gußklötze. Die 6 A4 um (Sch)-Wagen, Ihnen allen bekannt als Rheingoldwagen, haben pro Achse je 2 KB-Achsbremsscheiben 640 Ø × 110.

Im Auftrag der DB – Bundesbahnzentralamt Minden wurden in der den Versuchen vorhergegangenen Woche mehrere Reibrbelagqualitäten auf Reibrwertverhalten und Verschleiß auf unserem Reibrungsprüfstand untersucht und die Versuchsergebnisse ausgewertet. Auf Grund dieser Versuchsergebnisse wurde noch im letzten Moment an einem Laufdrehgestell eine Belagqualität gegen eine mit besseren Prüfstandsergebnissen ausgewechselt.

Die Auswertung der Versuche – noch ganz pausfrisch – hatte ich mitgenommen und war gerade dabei, sie Herrn BB-Dir. Kirschstein zu zeigen und zu erklären, – als es passierte... Daß wir schnell fahren, konnte ich feststellen, aber daß wir die 200 km/h erreicht hatten und die SB bereits stattfand, ist mir gar nicht zu Bewußtsein gekommen, so mühelos wurde diese Geschwindigkeit erreicht und gehalten. Die Laufeigenschaften der Wagen und der Lokomotive sind über den ganzen Geschwindigkeitsbereich so ausgezeichnet, daß wir niemals auch nur das leiseste Gefühl von Unsicherheit hatten.

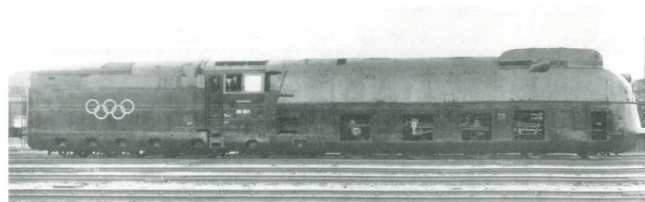
Als wir merkten, daß der Bremsvorgang eingeleitet war, waren die Diagramme mit ihren Reibrwertkurven unwichtig. Die Bremsung verlief geräuschlos und sanft, so wie wir es von unseren Reibrscheiben auch nicht anders erwartet hatten. Leider waren die KB-scheibenbremsen Wagen mit ihren etwa 250 tp Gesamtgewicht nicht alleine, sondern da war die Lok E 03 mit ihren imponierenden 120 tp Gußklotz und elektrisch gebremst. Die elektrische Bremse, noch nicht optimal wirkend zusammen mit der Klotzbremse, störte mehrfach den ruhigen Bremsverlauf. Durch den Halteruck bewies sie ihr Vorhandensein, obwohl dazu eigentlich gar keine Veranlassung mehr bestand. Bei einer SB aus 200 km/h bis zum Stillstand wäre sie schon beim erstmalig überfordert. Sie wird deshalb nur bei Beginn der Bremsung solange eingesetzt, bis die elektrische Bremse voll wirksam ist; dann darf sie sich ausruhen bis herunter auf etwa 90 km/h Geschwindigkeit. Jetzt wird die elektrische Bremse abgeschaltet, und die pneumatische tritt erneut in Aktion bis zum Stillstand mit besagtem Halteruck. Während der beiden Lok-Bremsen die Arbeit teilen, schaffen unsere Reibrscheiben den gesamten Geschwindigkeitsbereich von 200 bis 0 km/h, wobei sie auf den Halteruck verzichten.

Die erste Stoppbremsung aus 200 km/h war einwandfrei verlaufen, allerdings hatten sich die Wagen in eine Rauchwolke gehüllt. Mein in dieser Hinsicht trainierter Geruchssinn unterschied etwa 60% Anteile verbrannter Farbe, 30% Öl; der Rest Qualm aus den Belägen. Noch viele Bremsungen folgten aus verschiedenen Geschwindigkeiten mit und ohne elektrischer Bremse, ja, sogar der gesamte Zug wurde durch die Scheibenbremsen der Wagen abgebremst als Schnell- oder Betriebsbremsungen. Und damit nahm die Geruchsbelästigung immer mehr ab. Die Laufdrehgestelle einschließlich der Reibrscheiben und Beläge waren mit einer schwarzen Farbe gespritzt worden, was auf die Funktionen der Reibrscheiben in jeder Hinsicht negativ wirkt, und damit hatten wir die Ursache für den Qualm gefunden.

Wir haben wiederholt versucht, die Geschwindigkeit zu schätzen. Infolge der ausgezeichneten Laufeigenschaften im Zusammenhang mit entsprechendem Oberbau waren wir uns über die jeweilige Geschwindigkeit nicht klar, weil man das Gefühl dafür verliert. Die Schätzungen wichen stark voneinander ab; wir erbaten uns deshalb per Telefon von der Lok die Durchgabe der Geschwindigkeiten zu unserem Wagen mit den Temperaturreinrichtungen. So kam dann die Ansage durch mit 60, 80, 100... bis 200 – wenn auch nicht in ganz so dichter Folge, wie Sie es hier lesen. Apropos lesen: Sie können, wenn Sie wollen, über die folgenden technischen Angaben und Zahlen hinweggehen. (Die Beschleunigung des Zuges ist auf 0,7 m/s² begrenzt, d. h., in etwa 80 sek. ist er auf 200 km/h, und umgekehrt vollzieht sich der Vorgang in sogar etwa 1 min. Die maximalen Temperaturen auf den Reibrscheiben überschritten kurzzeitig knapp die 400° C Grenze. Die lebendige Energie des Zuges beträgt bei 200 km/h Geschwindigkeit 57,2 Mio mkp; die mittlere Bremsleistung, aufgebracht von der elektrischen Bremse, 48 Bremsklötzen aus Grauguß und 48 KB-Achsbremsscheiben, beträgt dabei etwa 14 700 PS.)

Inzwischen ist der Zug nach Minden überführt worden, die Meßeinrichtungen ausgebaut und die Gewichte, die das „Fleischgewicht“ (80 kg/Person) des beladenen Zuges darstellen, wieder entladen. Bis zu den nächsten Meßfahrten im Herbst dieses Jahres ist er anlässlich der IVA in München. Auf der Strecke München – Augsburg wird er seine 200-km/h-Fahrten wiederholen. Vielleicht fahren Sie mal mit! Ich kann dazu nur raten, auch wenn ich nichts von der DB für die Werbung bekomme.

Den Unterschied merken wir auf der Rückfahrt von Nürnberg nach München im normalen D-Zug. Daß ich die andere Art des Reisens in ihrer modernsten Form mit erleben konnte, dafür danke ich den zuständigen Herren der DB. Von unseren Achsbremsscheiben möchte ich in Abwandlung eines Songs aus dem Musical „My Fair Lady“ sagen: „Bei Gott – sie haben's geschafft.“ F. Preller, München



P.S. Beim Lesen dieses Artikels werden manche von Ihnen sagen: „Es ist halt alles schon mal da gewesen...“ Und damit haben Sie vollkommen recht. Abgesehen von dem

Rekord, den vor ein paar Jahren ein französischer Zug mit etwa 331 km/h aufstellte (siehe Leitartikel Werkzeitschrift Heft 12 / April 1955) wurden schon Jahre vor dem



Eines der Wahrzeichen Berlins: die zerstörte Gedächtniskirche

Mannheimer Lehrlinge an der Spree

Höhepunkt in jedem Lehrjahr bei MWM ist eine mehrtägige Studienfahrt. Für das erste Lehrjahr führte sie dieses Jahr im Rahmen des staatsbürgerlichen Unterrichts, den die Volkshochschule Mannheim bei MWM erteilt, nach Berlin. Für die Volkshochschule leitete Stadtjugendpfleger Häusler die Exkursion und „Lehrvater“ Ing. Cornelius betreute im besonderen die 34 MWM-Lehrlinge. – Lehrlinge berichten hier über ihr Erlebnis:

Für viele von uns war die Fahrt ein Eindringen in eine uns bis dahin unbekannte Welt. Das zeigte sich beim Weg über die Autobahn durch das schöne hessische Bergland am „Kontrollpunkt Helmstedt – Marienborn“, wo wir nach längerer Wartezeit die innerdeutsche Schnittlinie passierten und uns die Unbegreiflichkeit der Zweiteilung Deutschlands bewußt wurde.

Erster Eindruck vom „anderen Deutschland“

Es ist deutsches Land, reich in der Fruchtbarkeit der Magdeburger Börde, einer der Kornkammern unseres Vaterlandes. Aber wo sind die Menschen? Kaum jemanden erblickt man auf den Feldern. Man spürt an

den kilometerweit gleichbestellten Feldern, daß das kleinbürgerliche Element verlorengegangen ist. Der Mittellandkanal, früher vom Schiffsverkehr belebt, ist nur noch ein stillbeschaulicher Wasserlauf, kein einziges Schiff ist bis zum Schiffshebewerk hin zu sehen. Die Elbe, mit ausgefransten Ufern, wirkt wie ein ungepflegtes Rinnsal. In der Ferne hebt sich der Magdeburger Dom mit seinen Türmen in den Horizont. Dann nimmt uns die Mark Brandenburg auf, mit kargem Boden, von niedrigen Bergkuppen durchzogen. An der Havel werden über den Seenplatten die Türme der Stadt Brandenburg erkennbar. Wohin man blickt, Sand und graugrüne Föhren, verblichene Weiden, auf denen Pferde und schwarzbunte Kühe Nahrung suchen. Hin und wieder eine Hühnerfarm. Auch dort lassen sich die Menschen nicht blicken, so daß die Landschaft in der beginnenden Dämmerung fast gespenstisch wirkt.

Der Berliner Ring mit der AVUS-Kurve führt uns aus der „Zone“ heraus. Schon die ersten Stadtbezirke vermitteln eine Vorstellung von der Größe der deutschen Hauptstadt an der Spree. Tags darauf besuchten wir den gepflegten Berliner Tiergarten mit seinem Querschnitt aus Fauna und Flora der weiten Welt. Der restliche Sonntag, im Programm als Freizeit vorgesehen, gab vielen Seh- und Wißbegierigen Gelegenheit zum Besuch der Prachtstraße Berlins, des Ku-Damms.

Stadtrundfahrt durch West-Berlin. Wir Jungen haben die alte Reichshauptstadt nicht gekannt; aber wie man uns sagte, sei von früheren „Sehenswürdigkeiten“ nicht viel geblieben. Alles hat nach dem Krieg dem Neuen Platz gemacht. Im Hansa-Viertel fällt dies besonders auf. Die Kongreßhalle, Hochbauten wie das Hilton-Hotel, die neuzeitliche Gedächtnis-Kirche, die Weitläufigkeit neuer Straßenzüge, der Große Stern mit der Siegesssäule auf der „Straße des 17. Juni“ und auch der Durchblick über das sowjetische Besatzungsdenkmal hinweg zum Reichstagsgebäude an der Spree sind anders, als die ältere Generation das vielbesungene Berlin in Erinnerung hatte. Außerdem liegen viele bekannte Straßenzüge, wie „Unter den Linden“, jetzt im Ostsektor. Das neue WEST-Berlin jedenfalls zeugt vom Fleiß und Aufbauwillen, vom Mut zur zeitgerechten Neugestaltung und im Gesamteindruck vom Beharrungswillen der Berliner.

2. Weltkrieg Geschwindigkeiten erreicht, wie sie jetzt wieder gefahren werden. – Vielleicht erinnern Sie sich an den Schienenzepp von Krukenberg (siehe Titelseite Werkzeitschrift Heft 55 / Juni 1962) oder an die stromlinienverkleidete Dampflokomotive der Typenreihe 05, die das nebenstehende Foto zeigt. Bei Versuchs- und Meßfahrten erreichte sie eine Geschwindigkeit von 204 km/h. Imposant waren ihre Treibräder, deren Durchmesser mit 2,30 m nicht ganz der Zimmerhöhe einer modernen Wohnung entsprach.

Beeindruckt hat uns auch der Flughafen Tempelhof, aber am stärksten die „politische Mauer“ an der Bernauer Straße mit ihren Gedenkstätten für die Märtyrer aus Liebe zur Freiheit. Wir standen tief bewegt an dieser Stelle und schauten nach „drüben“, wo Menschen unseres Denkens und unserer Sprache getrennt von uns wohnen. Das Empfinden klang im EUROPA-HAUS während der Diskussion über unser Erleben noch nach.

Unsere Exkursionen sind immer mit einer interessanten Industriebesichtigung verbunden. Im Stammhaus der AEG in der Brunnenstraße gewannen wir eine Vorstellung von der Fertigung der Elektromotoren und Generatoren, wobei uns gewerbliche Lehrlinge verständlicherweise die mechanische Bearbeitung interessierte, vor allem die Präzisionsarbeit an den oft verwirrend sich darbietenden automatisierten Schaltapparaten. Nachmittags besuchten wir das Staatliche Institut für Musikforschung im Zuge des kulturellen Teils der Lehrfahrt. Wir fanden dort so ziemlich alles an Musikinstrumenten von der weitesten Vergangenheit her bis in unsere Zeit. Am nächsten Morgen waren wir im „Haus der Jugend“ zu Gast. Hier darf die Jugend ihre Freizeit nach eigenen jugendgemäßen Vorstellungen gestalten. Zur Abendveranstaltung beim Kabarett „Die Wühlmäuse“ bummelten wir wieder durch die Straßen, um möglichst viel zu sehen. Das gleiche Bemühen leitete die Rundfahrt durch Charlottenburg, Mannheims Partnerstadt. Danach erschloß uns ein Empfang beim Senat von Berlin mit einem Vortrag im Schöneberger Rathaus noch weiteres Wissen über die politische, kulturelle und wirtschaftliche Situation Berlins. Für die Sportbegeisterten unter uns gab es abends in der Deutschlandhalle mit dem Leichtathletikländerkampf Deutschland – USA einen Leckerbissen. Dann hieß es, Abschied zu nehmen vom Zentrum Deutschlands.

In unseren Arbeitsalltag nahmen wir das Bewußtsein mit, daß Sehen und Erleben immer besser sind als noch so eingehende Bilder und Lehrvorträge. In uns wirkt das große Erleben noch lange fort. Jetzt stehen auch wir aus eigener Anschauung mit in der Reihe derer, die mit Recht feststellen: „Berlin ist eine Reise wert.“

H. Kissel, W. Bock, W. Krompf
MWM-Lehrwerkstatt

Besuch im Rathaus Mannheim
Gespräch mit dem 1. Bürgermeister Prof. Dr. Ludwig Ratzel (Tischende-Mitte)



Erdölraffinerie Wintershall AG, Friesenheimer Insel Mannheim



Die Konferenz der Betriebsräte aller Werke vom 23. 3. - 25. 3. 1965 in Mannheim

Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Beschlußfassung über den Tagesablauf
3. Stellungnahme zum Protokoll der Tagung vom 29. 9. - 1. 10. 1965 in München
4. Bericht des Dreierausschusses (Berichterstatter: Kollege Werner Nagel)
5. Berichte der Betriebsratsvorsitzenden
6. Soziale Fragen
7. Bericht über die Lage des gesamten Unternehmens (Referent: Herr Dir. Hellmuth G o e r z)
8. Gewerkschaftliche Fragen (Betriebsräteverfahren 1965)
9. Verschiedenes
10. Zusammenfassung und Abschluß der Tagung

Für die Werke nahmen teil:

Motoren-Werke Mannheim AG, Mannheim:
Werner Nagel, Heinz Unangst
Süddeutsche Bremsen AG, München:
Georg Hartl, Eduard Scherer
Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein:
Karl Vohmann, Willi Flottmann
Knorr-Bremse GmbH, München:
Alfred Eckert, Georg Lobe
Hasse & Wrede GmbH, Berlin:
Hermann Borsdorff t, Gerhard Pollacek
Kübler GmbH, Werk I, Berlin:
Horst Schulz, Paul Kühnast
Kübler GmbH, Werk II, Berlin:
Ernst Liedtke
Knorr-Bremse KG, München, in Sachen Kinderheim:
Curt Herbert Stolzenburg

Die Tagung stand wieder unter der Leitung des Kollegen Werner Nagel, der neben Herrn Dir. Stark die Teilnehmer begrüßte. Nach Beschlußfassung zu Punkt 2 der Tagesordnung, Stellungnahme zum Protokoll der letzten Tagung sowie dem Bericht des Dreierausschusses durch den Kollegen Werner Nagel, gaben die einzelnen Vorsitzenden einen Situationsbericht der Werke.

Eine gute Auftragslage

aus der Sicht des Betriebsratsvorsitzenden ließ gleichzeitig einen enormen Arbeitsaufwand aller Belegschaften erkennen. Es ist dabei festzustellen, daß eine fühlbare Leistungssteigerung erforderlich war, da die bis heute getätigten Investitionen noch keinen Ausgleich für eine rationellere Fertigung ohne Mehrleistung der Beschäftigten in vollem Umfang ermöglichen. Im Hinblick auf eine langfristige Arbeitsplatzsicherung konnte von weiteren Bemühungen zum Ausbau des technischen Fortschritts und der Erweiterung unserer Verkaufsorganisation berichtet werden.

Die Zukunft zu meistern

wird die Zielsetzung dieser allseitigen Bemühungen sein müssen, wobei das menschliche als auch soziale Problem synchron mit der allgemeinen Entwicklung geschaltet werden muß. Vor allem müssen dabei auch die Arbeitsbedingungen, sowohl in Betrieb als auch Verwaltung, unserer Zeit weiterhin angepaßt werden. Auf diesem Gebiet kann von MWM berichtet werden, daß nach Überwindung einer gewissen Durststrecke im Laufe des Sommers Erleichterungen spürbar werden.

Sozialer Anpassungsplan

Auch auf dieser Tagung standen die bereits in München aufgeworfenen sozialen Probleme im Mittelpunkt der Diskussion. Technischer Fortschritt und rationelle Fertigung verpflichten noch mehr als bisher, die menschliche Arbeitskraft in den Vordergrund aller Überlegungen und Handlungen zu stellen. Bei zunehmender Hochmechanisierung kann man zur Absicherung aller Gefahren - resultierend aus neuen Fertigungsmethoden - der Schaffung eines vernünftigen sozialen Anpassungsplanes nicht mehr aus dem Weg gehen. Dieser Plan muß vor allem Ausbau und Verbesserung der Arbeitssicherheit, Eingliederung von Körperbehinderten, Lohnsicherung bei körperlicher Minderleistungsfähigkeit u. a. m. beinhalten. Für die neugewählten Betriebsräte wird dieses Problem für die nächsten 3 Jahre zur Lösung anstehen.

Ausweitung des Umsatzes

Der Generalbevollmächtigte der KB-KG, Herr Dir. H. Goerz, konnte einen abschließenden Überblick des Jahres 1964 für das gesamte Unternehmen geben, wobei sich die auf der letzten Tagung angeordnete leichte Umsatzsteigerung bestätigt hat. - Erforderliche Investitionsmittel sollen auch in Zukunft im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, damit die Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleibt. Die im Moment vorliegenden Auftragszahlen lassen für das Jahr 1965 eine günstige Entwicklung voraussagen, wobei die Vollbeschäftigung in den einzelnen Werken für rund 6 Monate gesichert ist.

Die Gesamtbelegschaft

am 31. 12. 1964 betrug 7949 Beschäftigte. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. Die Gesamtzahl verteilt sich auf

5261 Arbeiter
2326 Angestellte
362 Lehrlinge und Praktikanten

Im Durchschnitt sind 450 Gastarbeiter beschäftigt. Sie verteilen sich in der Hauptsache auf die SB München und die KB Volmarstein.

Neue Erkenntnisse gewinnen

Die allumfassende Tätigkeit der Betriebsräte zur intensiven Betreuung der Belegschaften schließt auch die Sachkenntnis auf Gebieten, welche außerhalb des eigenen Fertigungsbereiches liegen, ein. Aus diesem Grunde entschloß man sich, im Bereich der Stadt Mannheim kommunalpolitische Zusammenhänge kennenzulernen. Beim Empfang der Betriebsräte durch die Stadtverwaltung Mannheim stellten sich der Erste Bürgermeister, Dr. Ludwig Ratzel, sowie der Leiter des Stadtplanungsamtes, Baudirektor Rolf Becker, zur Verfügung. Die Ausführungen des Ersten Bürgermeisters erstreckten sich in der Hauptsache auf Probleme des Wohnungsbaus sowie der Energie- und Verkehrspolitik. Auf all diesen Gebieten wird sich in der Zukunft eine umwälzende Entwicklung vollziehen. Die Lösung dieser Probleme wird aber in der Hauptsache von der finanziellen Ausstattung der Gemeinden abhängen. Welche Unzulänglichkeiten bezüglich der Aufgabenstellung einer Stadt auf diesem Sektor vorhanden sind, wurde durch die Ausführungen des Ersten Bürgermeisters recht deutlich. Nach diesem eindrucksvollen Gesamtüberblick konnten die Betriebsräte einiges Verständnis für manche unpopuläre Entscheidung der Stadtverwaltung und des Gemeinderates gewinnen. Der Empfang endete mit einer Erläuterung des Wohnungsbau-Modells „Vogelsang“ durch Herrn Baudirektor Becker. Auf diesem Gelände wird in den nächsten 5 Jahren ein neuer Stadtteil Mannheims für etwa 20 000 Einwohner entstehen. Die anschließende Stadtrundfahrt vermittelte den Betriebsräten die enormen Aufbauleistungen der Rhein-Neckar-Metropole, wobei die Ausführungen des Ersten Bürgermeisters Dr. Ludwig Ratzel sowie Herrn Baudirektor Becker ihren praktischen Niederschlag fanden. Der Aufbau der Wirtschaft zur Sicherung der Arbeitsplätze, Ausbau

des Verkehrsnetzes sowie die Ausweitung der Energieversorgung sind entscheidende Lebensadern einer Stadt und ihrer Bürger. Diesen Eindruck konnten die Betriebsräte durch die Besichtigung der seit einem Jahr in Betrieb befindlichen Erdölraffinerie der Wintershall AG auf der Friesenheimer Insel gewinnen. Aufgabe der Raffinerie ist insbesondere die Versorgung der Chemischen Industrie mit entsprechenden Produkten sowie die Lieferung von Gas für die Stadt selbst und einen großen Bereich im süddeutschen Raum. In unmittelbarer Nähe konnte ebenfalls das vor seiner Vollendung stehende Doppelheizkraftwerk und die Müllverbrennungsanlage besucht werden. Mit dem Aufbau dieser Industrieanlagen hat die Stadt Mannheim einen wesentlichen Beitrag zur Reinhaltung der Luft geleistet. Der Gesamteindruck dieses Tages darf bestimmt positiv bewertet werden. Die Aufgabenstellung des Betriebsrates erfordert ja die Kenntnis von Problemen, die tagtäglich das Leben aller Arbeitnehmer und ihrer Familien berühren. Der Wille, die Grundformen all dieser Zusammenhänge zu erkunden, wurde an diesem Tage unter Beweis gestellt.

Zusammenfassend

konnte nach Beendigung dieses für alle Teilnehmer etwas strapazösen Tages Kollege Werner Nagel feststellen, daß sowohl die Konferenz selbst, als auch die eindrucksvolle Demonstration kommunalpolitischen Schaffens und Wirkens wertvolle Erkenntnisse für jeden einzelnen vermittelt haben. Richtungsweisend für die Zukunft werden all die wertvollen Anregungen dieser Tage sein, die sich fruchtbar auf die Werke und deren Belegschaften auswirken mögen. Es wurde beschlossen, die nächste Tagung in der Zeit vom 21. 9. bis 23. 9. 1965 in Volmarstein abzuhalten. Heinz Unangst
Schriftführer

Neue Betriebsräte in den Konzernwerken

Im Frühjahr dieses Jahres wählte die Belegschaft in sämtlichen Werken der Knorr-Bremse ihren neuen Betriebsrat für die nächsten zwei Jahre. Wir bringen nachstehend die Namen der gewählten Betriebsratsmitglieder.

Knorr-Bremse GmbH München

Alfred Eckert 1. Vorsitzender
Franz Mock stellv. Vors.
Erich Fux Beisitzer
Ilse Pangerl Beisitzer
Siegfried Heinz Beisitzer
Karl Brettschneider Beisitzer
Josef Eder Beisitzer
Max Kaiser Beisitzer
Sebastian Günter Beisitzer

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

Karl Vohmann 1. Vorsitzender
Wilhelm Flottmann stellv. Vors.
Erwin Vogt Beisitzer
Robert Braun Beisitzer
Franz Gablowski Beisitzer
Franz Passoni Beisitzer
Willi Czommer Beisitzer
Klaus Zölzer Beisitzer
Horst Struwe Beisitzer
Wilhelm Enge Beisitzer
Reinhard Weinrich Beisitzer

Motoren-Werke Mannheim AG

Werner Nagel 1. Vorsitzender
Heinz Unangst stellv. Vors.

Werner Abele Beisitzer
Helmut Schoch Beisitzer
Xaver Ehrle Beisitzer
Alfred Dell Beisitzer
Friedrich Kurz Beisitzer
Julius Doll Beisitzer
Jakob Schmidt Beisitzer
Friedrich Metzger Beisitzer
Ludwig Ries Beisitzer
Jakob Fabian Beisitzer
Lorenz Jakob Beisitzer
Julius Ficker Beisitzer
Wilhelm Eichin Beisitzer
Hermann Marquet Beisitzer
Karl Leuthner Beisitzer

Süddeutsche Bremsen AG München

Georg Hartl 1. Vorsitzender
Eduard Scherer stellv. Vors.
Josef Bachmaier Beisitzer
Georg Weich Beisitzer
Wilhelmine Riedmayer Beisitzer
Kurt Schultz Beisitzer
Franz Strobl Beisitzer
Anton Hermann Beisitzer
Albert Igl Beisitzer
Karl Vögele Beisitzer
Erich Auburger Beisitzer
Rudolf Schamper Beisitzer
Max Schweickart Beisitzer
Josef Kalteis Beisitzer
Wilhelm Dünde Beisitzer

Carl Hasse & Wrede GmbH Berlin

Gerhard Pollacek 1. Vorsitzender
Bruno Schmidt stellv. Vors.
Max Gehrke Beisitzer
Hans Schettler Beisitzer
Gerhard Pinkus Beisitzer
Horst Meinke Beisitzer
Kurt Brückner Beisitzer

Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer

Fred Kleinert Beisitzer
Arnold Gartenhof Beisitzer

Gummiwerk Kübler GmbH Berlin

Werk I

Fritz Wappler 1. Vorsitzender
Horst Schulz stellv. Vors.
Paul Kühnast Beisitzer
Rudi Seemann Beisitzer
Herta Kutzner Beisitzer
Eduard Arndt Beisitzer
Artur Schmidt Beisitzer

Werk II

Ernst Liedtke 1. Vorsitzender
Gerhard Buttgerit stellv. Vors.
Gerhard Rode Beisitzer
Margarete Bittner Beisitzer
Helmut Stein Beisitzer

Auflösung:

40. Baden, 41. Idol, 42. und, 44. Tor, 45. Leid, 34. Zweite, 35. Asiate, 37. Tonne, 39. Immun, 23. Meter, 25. arm, 26. est, 28. Low, 29. Riff, 18. Nemesis, 20. Kriale, 21. Titel, 22. Ribot, 7. Falle, 8. Fram, 10. rex, 12. Mal, 17. Shearer, 1. Idol, 2. Leber, 4. Leiter, 5. Livia, 6. Ecarte, Senkrecht: 48. Sund, 49. Pluto, 50. rein, 51. le, 52. tönern, 53. ND, Sou, 43. Remis, 44. Tal, 46. Hanna, 47. Loden, 33. Terz, 35. Asow, 36. fe, 38. Lewisit, 41. 27. Emil, 29. Re, 30. Ersta, 31. Ebonit, 32. Im, 17. Stirn, 19. Iim, 21. Theater, 24. la, 26. Eifer, Märk, 13. Bober, 14. IVA, 15. Talar, 16. lex, 1. il, 3. Balle, 7. ff, 9. Oder, 11. Leica, 12. Waagrecht:

Offene Tür für Pensionäre

MWM machte erstmalig den Versuch, in noch stärkerem Maße als bisher den Kreis der ehemaligen Mitarbeiter über das zu informieren, was sich in der Entwicklung ihres Werkes tut.

182 von den 282 lebenden Pensionären, von denen fast die Hälfte viele Jahrzehnte bei MWM in Arbeit gestanden hat, kamen. Direktor Stark und Betriebsratsvorsitzer Nagel begrüßten die Altgewordenen und betonten, MWM sehe es als Ausdruck des Dankes an, die Verbundenheit mit denen zu bekunden, die nach treuen Schaffensjahren in den verdienten Ruhestand getreten sind.

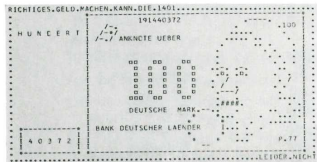
Ing. Ludwig Stuibler erläuterte den organisatorischen Ablauf, in 19 Gruppen die große Zahl der Teilnehmer unter der Führung erfahrener Betriebsmänner durch die vielen Abteilungen des Betriebes gehen zu lassen. Man nahm an allem noch lebhaften Anteil, interessierte sich für den technischen Fortschritt an modernen Maschinen und Betriebseinrichtungen, für den organischen Fertigungsfluß und die Neu- und Umbauten auf dem inzwischen auch weiträumiger gewordenen Werksgelände. Bei den Erzeugnissen stellten die aus ihrer Tätigkeit erfahrenen Pensionäre wißbegierig sachkundige Fragen, insbesondere bezüglich der neuen Baureihen bei den Groß-, Mittel- und Kleindieseln.

Und dann gab es noch etwas, das in den Tätigkeitsjahren vieler Pensionäre noch nicht vorhanden gewesen war; die elektronische Datenverarbeitungsanlage. Herr Roesinger informierte über die Vieltätigkeit des Einsatzes, den Umfang der möglichen Arbeitsbewältigung und nicht zuletzt über die Schnelligkeit für die Erstellung der Daten, die für Beurteilung und für Entscheidungen der Geschäftsleitung und Unternehmensabteilungen wichtig sind. Zur Erinnerung an diesen „Tag der offenen Tür“ schrieb die Elektronik in Sekundenschnelle Erinnerungsblätter für die Pensionäre. Humorvoll meinte einer der Alten, es wäre vielleicht lohnender, Hundermarkscheine zu drucken und als Erinnerung auszuhändigen. Nun, schon als die



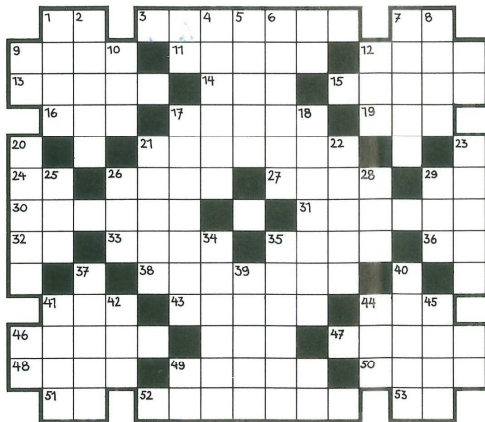
Zur Erinnerung ein Foto

Herr Dir. Stark freut sich über seine Gäste



„Falschgeld“ in Sekundenschnelle

Besichtigung beendet war, hatte die EDV auch dieses Problem gelöst und händigte jedem einen elektronisch hergestellten Hunderter (siehe nebenstehendes Foto) aus. Trotz allen technischen Fortschritts bleiben anscheinend aber auch hier, wo es ums Geld geht, natürliche



Grenzen gesetzt. Vollkommene Erfüllung aller Wünsche wird auch das elektronische Zeitalter nicht bringen können. Das brachte auch Direktor Stark beim abschließenden geselligen Zusammensein zum Ausdruck: Bei aller Automation bleibe der Mensch im Vordergrund des Geschehens aller Vor- und Fürsorge und das Miteinander der Menschen im Mittelpunkt des betrieblichen Ablaufs. Betriebsdirektor Kutschbach stellte sich einigen Fragen der Männer und Frauen und gab freimütig Auskunft über das inzwischen Gewordene und das noch weiterhin Geplante. Der Besuch der Pensionäre hat ihnen und dem Werk Freude gemacht. Die Tür zu diesem Menschenkreis soll offengehalten bleiben. Es ist immer eine Genugtuung für die Altgewordenen, nicht vergessen zu sein. JHB

Waagrecht: 1. ital. Artikel, 3. Bühnentanz, 7. Abk. für fortissimo, 9. deutscher Fluß, 11. Kleinbildkamera, 12. Münzeinheit, 13. Nebenfluß der Oder, 14. Abk. für erste Weltausstellung des Verkehrs in München, 15. Amtstracht, 16. lat.: das Gesetz, 17. Teil des Kopfes, 19. Nebenfluß der Saale, 21. Kunststätte, 24. franz. Artikel, 26. landwirtschaftliches Produkt, 27. männlicher Vorname, 29. Skatausdruck, 30. Markenname für Gummihandschuhe, 31. Hartgummi, 32. Verhältniswort, 33. Fechtstich, 35. Hafen an der Donaumündung, 36. chem. Zeichen für Eisen, 38. Giftgas, 41. franz. Münze, 43. Unentschieden beim Schachspiel, 44. Bodensenke, 46. weibl. Vorname, 47. Stoffart, 48. Meeresstraße, 49. Planet, 50. pur, 51. franz. Artikel, 52. aus Ton gefertigt, 53. Kfz-Zeichen für Neuburg (Donau).

Senkrecht: 1. Vorbild, 2. Organ, 4. Turngerät, 5. Mutter des Tiberius, 6. franz. Kartenspiel, 7. Fangvorrichtung, 8. Nansens Polarschiff, 10. lat.: König, 12. Monatsname, 17. Ballerina und Schauspielerinnen Moira ... 18. ausgleichende Gerechtigkeit, 20. Viehfutter, 21. Benennung eines Buches - Aufschrift, 22. mehrfacher franz. Ministerpräsident, 23. Längenmaß, 25. mittellos, 26. lat.: ist, 28. Südkap an der Southampton-Insel, 29. Gebirge in Marokko, 34. Handtuch, 35. Bewohner Asiens, 37. Gewichtsmaß, 39. gegen Ansteckung geschützt, 40. schweiz. Kurort, 41. König von Israel AT, 42. Bindewort, 44. einfültiger Mensch, 45. Kummer.

STOLZENBURG-MELZ

unsere jubilarre

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

Süddeutsche Bremsen AG



GUSTAV KRAFT
Vorarbeiter 18. 6. 65



MAX HÄRTL
Maurer 1. 6. 65

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



WALTER KREFLING
Modelltschler 18. 6. 65



EGON RAMBAU
Werkzeugm. 18. 6. 65

Knorr-Bremse GmbH München



JOHANNA KRAPP
Sachbearb. 14. 5. 65



HEINRICH WÖRNER
techn. Angest. 3. 5. 65

Motoren-Werke Mannheim AG



HEINRICH WEBER
Kfm. Angest. 6. 5. 65



THEODOR LEICHT
techn. Angest. 16. 5. 65

Motoren-Werke Mannheim AG



KARL HEINDOLD
Kontrollleur 23. 5. 65



WILLI CREUTZ
Schlosser 17. 6. 65



PAUL KLINKENBERG
Kontrollleur 24. 6. 65



RICHARD SEITTER
E.-Schweiber 27. 6. 65

Süddeutsche Bremsen AG München



ANNEMARIE RIEPL
Bürohilfe 6. 5. 65



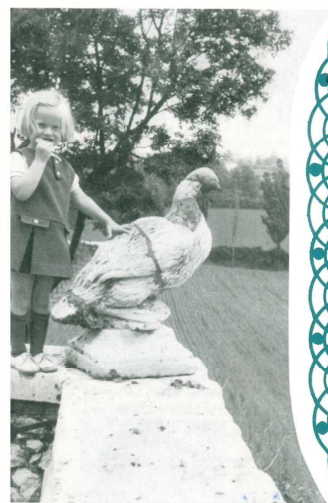
ELLI SCHNABL
Dir.-Sekretärin 24. 6. 65



EDGAR LANG
Kontrollmeister 7. 6. 65



PETER LIPPL
Schlosser 24. 6. 65



ALT UND JUNG

... müssen nicht unbedingt immer im Widerstreit miteinander liegen! Auf unseren Ferienfotos von einer italienischen Reise auf Goethes Spuren vertragen sie sich jedenfalls vortrefflich. Ja, die alten Kunstwerke in Venedig, Vicenza und Stra verlieren ganz ihre Denkmalsehrwürdigkeit, wenn solch ein Kleinkind des 20. Jahrhunderts unbekümmert und unbelastet von geschichtlichem Wissen mit ihnen spielt. Und sogar der wilde Löwe aus Marmor und die trutzigen Krieger an der Fassade von San Marco scheinen friedlich zu lächeln, wenn ein junges Wesen aus Fleisch und Blut sie mit seinen Patschhändchen anrührt und aus dem jahrhundertlangen Schlaf weckt. Man wird bei diesem Anblick an die Worte von Goethes Freund und Zeitgenossen, Schiller, erinnert:
 „Denn wo das Strenge mit dem Zarten
 Wo Starkes sich und Milde paarten
 Da gibt es einen guten Klang.“

