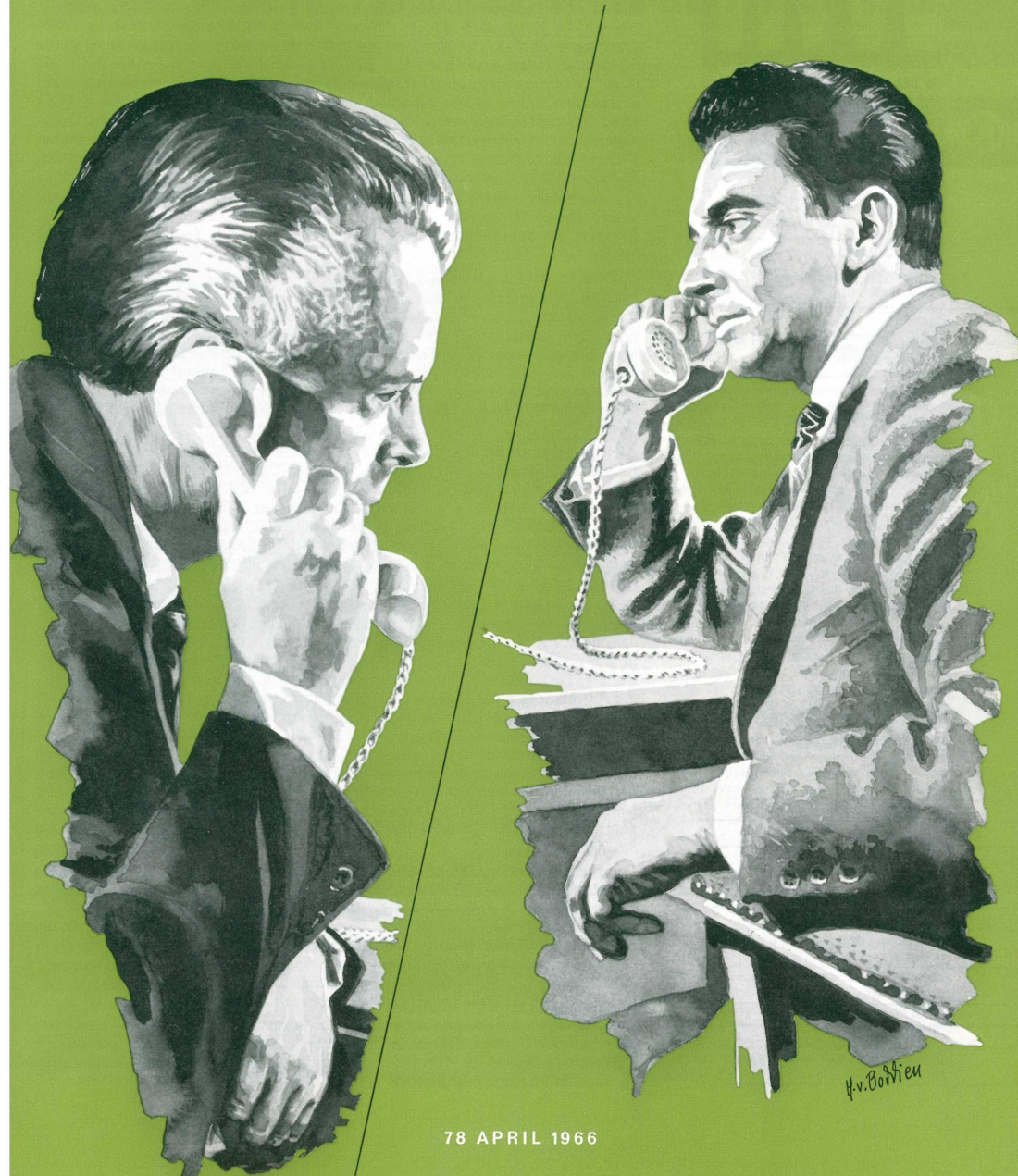


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



78 APRIL 1966

WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTFÜHRUNG:
Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 33051

GRAPHIK:
Willi G. Engelhard
München 23, Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

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

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

78 APRIL 1966

Von der Kunst der Menschenführung	3
Viele sind bereit, mitzudenken	6
Unser neugeschaffenes Werksarchiv gibt Auskunft	7
Unsere Betriebsräte besuchten Berlin	10
Besuch aus Brasilien	11
Haben unsere Motoren ein zu langes Leben?	12
Neues Bunkerboot mit MWM-Motoren auf dem Rhein	12
Unser Kreuzworträtsel	13
Unsere Jubilare	14
Die Saison der großen weißen Vögel hat begonnen	16

Wir hören und lesen oft von der Kommunikation, die, genau genommen, „Mitteilung“ bzw. „Verbindung“ bedeutet und nach Jaspers „das verstehende Miteinander von Mensch zu Mensch“ ist. Die modernen Massenkommunikationsmittel Film, Funk, Fernsehen und Presse sind unsere täglichen Begleiter. Doch eigentlich verdient im Leben und im Berufsalltag viel mehr Aufmerksamkeit unser „klassisches Kommunikationsmittel“, das Gespräch von Angesicht zu Angesicht oder per Telefon. Denn ohne das bleiben sich die Menschen fremd wie Steine.

Sicher, auch Taubstumme und Personen, die unterschiedliche Sprachen sprechen, können sich verständlich machen. Die zum Munde geführte Hand soll Hunger oder Durst verdeutlichen. Die Hand auf der linken Brust über dem Herzen beteuert die friedfertige Haltung, die zur Faust geballte Hand droht usw. usf. Aber durch die Geste läßt sich immer nur der einfachste Sachverhalt ausdrücken; sie bleibt also ein Ersatzmittel. Sicher, es läßt sich durch Gesten und in den Sand gekritzelte Zeichen unter Umständen sogar etwas Hübsches erwerben . . . Wir alle kennen solche Transaktionen vom Urlaub in mehr oder weniger fernen Ländern her. Doch beim echten Verkauf gibt es keinen Ersatz für das Gespräch. Die freie Wirtschaft lebt von den Millionen Verkaufsgesprächen, die Tag für Tag geführt werden.

Erst durch das Gespräch können sich wildfremde Menschen kennen- und verstehen lernen. Neben der Aufnahme von Nahrung und Tabakrauch besteht die wichtigste Funktion des Mundes darin, das stets zur Öffnung bereite Tor der Verständigung zu sein.

Das Gespräch, die verbindende Brücke zwischen Menschen, ist seiner Natur nach friedlich. Wir sprechen ja auch von Friedens-Gesprächen und ihrem Gegenteil, der Kriegs-Erklärung. Bei ersteren sind die Gesprächspartner ehrlich bemüht, einen gemeinsam gangbaren Weg zu finden. Die Kriegserklärung bricht alle Brücken ab. Man gibt eine lapidare Erklärung ab und man redet nun überhaupt nicht mehr, sondern läßt die Waffen sprechen. „Inter arma silent musae“ sagten schon vor geraumer Zeit die Lateiner: Zwischen den Waffen schweigen die Musen. Im Kriege gibt's keine Kunst mehr, auch nicht die der freien Rede. Man schweigt und schlägt sich tot.

Ähnlich geht's in der Diktatur zu. Sie ist unduldsam und verträgt das offene Gespräch nicht. Sie möchte am liebsten schon ihren Untertanen das selbständige Denken verbieten. „Stillgestanden! Maul gehalten! Die Hände an die Hosennaht! Das Denken überlassen Sie den Pferden!“ Wer so etwas befiehlt — und ein Befehl ist selbstverständlich kein Gespräch — der bezeichnet dann auch natürlicherweise Reichstag und Parlament als „Schwatzbuden“ und die Presse als „Journaille“. Diese totalitäre Gesinnung ist weder an eine bestimmte Nation noch Klasse gebunden, sie ist leider allerorten anzutreffen.

Dabei gibt es auch gesittete Streit-Gespräche zwischen Menschen, deren Anschauungen nicht übereinstimmen. Jeder bringt seine Argumente vor und ist bestrebt, den anderen zu überzeugen. Das sachlich und ruhig geführte Streitgespräch in Büro, Betrieb oder Versammlungssaal ist eine der besten Lektionen in angewandter Demokratie. Denn es ist nur dort möglich, wo der eine Gesprächspartner die Anschauungen des anderen achtet, auch wenn er sie nicht teilen kann oder will. Solch ein Gespräch setzt Toleranz und menschliche Reife voraus. Sehr junge Menschen und unentwickelt gebliebene Erwachsene neigen dazu, sich dann gegenseitig zu überschreien. Das Streitgespräch wird also zu einer Redeschlacht, und von dort ist der Weg zur Saalschlacht, in der man sich an Stelle von Beweisen mit Maulschellen traktiert oder gar mit handfesten Gegenständen bombardiert, nicht weit. Dafür gibt es eine uralte Devise, nach der wahrscheinlich schon die Höhlenmenschen handelten: „Und willst du nicht mein Bruder sein, so schlag' ich dir den Schädel ein.“

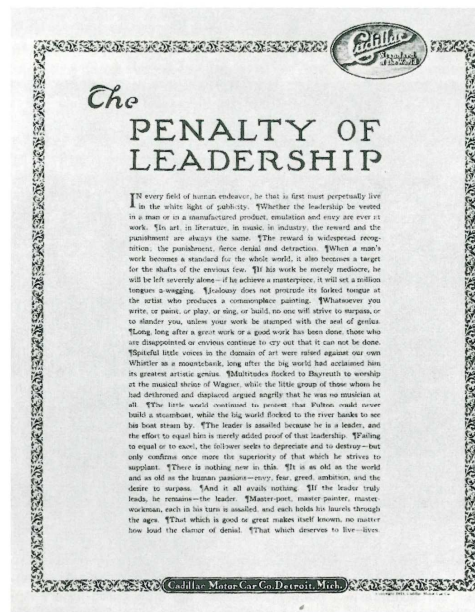
Das vernünftige Gespräch mit Andersdenkenden ist eine Kunst. Ihre Beherrschung erfordert guten Willen, Selbstdisziplin und viel Übung. Man darf dabei nicht in den Fehler verfallen, in dem anderen nur auf Grund seiner Anschauungen, die man mißbilligt, einen Feind zu sehen. Wenn wir miteinander reden — und das müssen wir in jedem Betrieb auch mit Vorgesetzten und Kollegen, die uns nicht liegen — dann ist automatisch mit Eröffnung des Gespräches der andere unser Gesprächspartner. Über alle persönlichen oder sachlichen Differenzen, die uns trennen, hinweg sind wir also für die Dauer des Gespräches mit ihm verbunden.

Das Gespräch gehört zum Leben wie das Schweigen zum Tode. Und weil es zu leben gilt, muß das Gespräch immer wieder geführt werden. Denn ein Gott gab uns die Fähigkeit, Gedanken in Worte zu fassen, nicht für das Selbstgespräch, sondern um sie anderen Menschen mitzuteilen.

LEADERSHIP

VON DER KUNST DER MENSCHENFÜHRUNG

Ein Nachwort zur Münchner Tagung der Führungskräfte unseres Unternehmens



Die LAST DER FÜHRUNG

In jedem Bereich des menschlichen Lebens muß derjenige, der an erster Stelle steht, unablässig im grellen Licht der Öffentlichkeit leben. Ob die Führung einem einzelnen Mann oder einem industriellen Erzeugnis anvertraut ist, Nachahmung und Neid sind unab-

lässig am Werk. / In der Kunst, in der Literatur, in der Musik, in der Industrie sind Belohnung und Strafe immer gleich. / Die Belohnung ist die weltweite Anerkennung; die Strafe scharfe Ablehnung und Verleumdung. / Wenn das Werk eines Mannes Richtmaß für die ganze Welt geworden ist, dann wird es gleichzeitig das Ziel für die Pfeile einer eifersüchtigen Minderheit. Wenn sein Werk nur mittel-mäßig ist, dann wird er sicherlich in Ruhe gelassen — aber wenn er ein Meisterwerk vollbringen sollte, dann werden dadurch Millionen Zungen in Bewegung gesetzt. / Der Neid richtet seine gespaltene Zunge niemals gegen einen Künstler, der nur ein mittelmäßiges Gemälde schafft. / Was Sie auch schreiben oder malen oder dichten oder singen oder bauen, — niemand wird den Versuch machen, Sie zu übertreffen oder Sie herabzusetzen, es sei denn, daß Ihr Werk das Siegel des Genius trägt. / Noch lange, nachdem ein großes oder ein gutes Werk vollendet worden ist, werden diejenigen, die ent-tauscht oder eifersüchtig sind, mit ihrem Geschrei fortfahren, es sei nicht durchzuführen. / Dünne hämische Stimmen im Bereich der Kunst nannten unseren eigenen Whistler einen Prahlhans, lange nachdem die ganze Welt ihn als größtes Genie anerkannte. / Große Massen versammelten sich in Bayreuth, um in Wagnerschen Tempel der Musik anzubeten, während eine kleine Gruppe derjenigen, denen er die Maske vom Gesicht gerissen und von denen er sich getrennt hatte, argersch sagte, er sei gar kein Musiker. / Die kleine Welt fuhr in ihrer Behauptung fort, daß Fulton kein Dampfschiff bauen könne, während die große Welt schon an den Ufern der Ströme stand, um das Schauspiel der vorbeifahrenden ersten Dampfschiffe zu sehen. / Der Führer wird angegriffen, weil er ein Führer ist; und die An-strengung, es ihm gleichzutun, ist nur ein zusätzlicher Beweis dieser Führung. / Diejenigen, die ihn aber nicht erreichen oder übertreffen können, versuchen ihn herabzusetzen oder zu vernichten — nur um dadurch erneut seine Überlegenheit zu bestätigen, obwohl sie ihn beiseite stoßen wollten. / Das ist nichts Neues. Das ist so alt wie die Welt und so alt wie die menschlichen Leidenschaften — Neid, Furcht, Eifersucht, ehrgeiziges Streben und der Wunsch, zu über-treffen. / Und das alles führt zu nichts. / Wenn der Führer wirklich führt, dann bleibt er der Führer. / Meisterdichter, Meistermalere, Meisterarbeiter, jeder wird gleichermaßen angegriffen, und jeder trägt gleichermaßen den Lorbeer durch die Jahrhunderte. / Das, was gut oder groß ist, wird durch sich selbst bekannt, gleichgültig, wie laut das Geschrei der Ablehnung ist. / Das, was zu leben verdient — wird leben.

Das ist die berühmteste Anzeige der Welt.

In seltener Klarheit wurden kürzlich die Probleme der Leadership von Mr. Drake aus der Führungsspitze der British Petroleum Company vor einer Tagung für Offiziere der britischen Handelsmarine dargelegt. Wir finden diese von Fren Förster, BP Hamburg, trefflich übersetzten Ausführungen so instruktiv, daß wir daraus einige Abschnitte zitieren möchten:

Sie erschien vor einem halben Jahrhundert in der „Saturday Evening Post“, doch ihrer Botschaft sieht man die 50 Jahre kaum an. Sie ist so zeitlos wie echte Leadership. Denn solange es Menschen gibt, sind immer einige auf Grund ihrer besonderen Eigenschaften und Leistungen zur Führung berufen.

Vom Geist des Dienens

Zunächst ist da der *Geist des Dienens* zu nennen, des Dienens für andere. Es ist ein Dienst an denjenigen, für die man verantwortlich ist, wie auch für die, denen man verantwortlich ist.

Diese erste wesentliche Voraussetzung bringt zwei weitere grundsätzliche Forderungen mit sich: die Verpflichtung des Führenden zum Lehren, zum Erziehen, zur Weiterentwicklung jener, für die er verantwortlich ist. Und als eine natürliche Ergänzung hierzu: die Selbsterziehung.

Im Hinblick auf bares wirtschaftliches Überleben ist diese Politik der Förderung der Talente eine einfache Notwendigkeit. Unternehmen, die angesichts ständig steigenden Wettbewerbs für sich selbst ein Wachstum anstreben, werden schnell herausfinden, daß vorübergehende Vorteile, etwa durch technologische Fortschritte, keineswegs ausreichen. Vielmehr wird nur das Unternehmen seinen Rivalen voraus sein, das die in den Menschen liegenden Kapazitäten optimal nutzt, in einer schöpferischen Weise die Energien freisetzt. Aber um genau zu sein: in erster Linie ist das eine Führungsverantwortung im gesellschaftlichen Sinn, so wünschenswert sie im ökonomischen Sinne auch sein mag.

... und sich selbst weiterbilden

Auf der anderen Seite nun – hinsichtlich der Forderung, sich selbst zu erziehen – muß der Vorgesetzte akzeptieren, daß man niemals aufhören kann zu lernen. Wir müssen mit den Entwicklungen Schritt halten, die um uns her aufkommen und wachsen, ob sie nun auf dem Gebiet der Verwaltung, der Natur- oder Gesellschaftswissenschaften, der Erziehung, der internationalen Angelegenheiten liegen oder sonstwo – irgendwie haben wir uns mit ihnen auseinanderzusetzen.

Die Kunst der Kommunikation

Das bringt mich zu meinem vierten wesentlichen Punkt: der Gewandtheit in der *Kommunikation*. Natürlich gehört dazu mehr als die Fähigkeit, kurze und bündige Memoranden, Berichte und Anweisungen zu schreiben oder auch auf einer Sitzung zu sprechen. Gute Kommunikation erfordert zuerst einmal, daß man genau weiß, was man mitteilen will. Das mag recht trivial klingen; es erweist sich aber täglich, daß an dieser Klippe zahlreiche Versuche zur Kommunikation scheitern. Man muß die *Menschen* verstehen, und zwar Menschen als einzelne und in der Gruppe, und man muß also wissen, daß ein einzelner oft anders spricht, handelt und reagiert, als er es innerhalb einer Gruppe täte. Gute Kommunikation bedeutet ebenso Aufnehmen wie Weitergeben.

Zwei unserer führenden Industriepsychologen, Mrs. M. Brown und Dr. E. Sidney, haben nachgewiesen (in „The Skills of Interviewing“), daß nur wenige Menschen gelernt haben, ebenso auf das zu hören, was nicht oder nur zögernd gesagt wird, wie auf das, was ausgesprochen wird. Sie erinnern uns weiter daran, daß allein das Zuhören oft schon ausreicht, um Enttäuschung und Mißverständnis zu beheben und damit die Kraft



der Menschen zur Überwindung von Problemen freizumachen. Wer in einer Führungsposition zuhören kann, „ist ein schöpferischer Vorgesetzter in dem Sinne, daß er die schöpferischen Kräfte derjenigen freilegt, die er führt“. Ob es sich um das Kommando eines Schiffes, einer Abteilung oder eines ganzen Unternehmens handelt, immer geht es darum, Dinge durch Menschen tun zu lassen, und das heißt, ihre Mitarbeit durch Verständnis, durch Diskussion, durch Information zu gewinnen, indem man ihre Stellungnahme ermutigt und ihnen damit ein Gefühl der Beteiligung gibt.

Ich komme nochmals auf meine Bemerkung vom wachsenden intellektuellen Interesse unserer Mitarbeiter auf allen Ebenen zurück, das heute überall deutlich ist. Es wird nicht mehr alles so bereitwillig akzeptiert, es wird stärker Kritik geübt als früher. Die Soziologie lehrt uns, daß die Menschen gar nicht so

sehr mit Gehalts- und Statusfragen beschäftigt sind; sie sind vielmehr an der Anerkennung interessiert, die man durch innere Anteilnahme gewinnt; sie wollen fühlen, daß sie einen Beitrag leisten, daß ihre Meinungen gefragt sind und daß sie in ihren Ideen ermutigt werden. Weiter muß ein guter Vorgesetzter seinen Untergebenen klare Ziele setzen, wobei er in Wirklichkeit sich selbst Ziele setzt und sie mit seinen Mitarbeitern diskutiert. Das gibt dem einzelnen vom Start weg ein Bewußtsein der Teilhaberschaft, und es bietet im übrigen ein hervorragendes Hilfsmittel für das Beurteilen von Fortschritt und Leistung, was ohnehin Gegenstand wiederholter Aussprache sein sollte. Selbstverständlich gibt es Dinge, die auf Befehl einfach ausgeführt werden müssen. Die in jedem Unternehmen notwendige Disziplin soll aber auf dem vollen Verständnis dafür beruhen, weshalb solche Befehle gegeben wer-

den müssen. Wo eine Führung Respekt erheischt, ist die Disziplin selten in Gefahr – wenn überhaupt.

Immer ein Beispiel geben

Hier komme ich zu dem fünften wesentlichen Faktor, der eigentlich keine „Qualität“ an sich ist. Es ist einfach das *Beispiel*, und ich möchte wiederum Kapitän Roskills Studie der Führungskunst zitieren, der sagt: „In der Führungskunst ist das Beispiel die stärkste Waffe.“

Ein Vorgesetzter wird ständig überwacht und ist dauernd der Kritik ausgesetzt. Jedes Nachlassen wird sofort bemerkt, ebenso jede scheinbare Diskriminierung, die vielleicht bestimmte Leute oder Gruppen begünstigen könnte, auch jedes Zögern bei der Ausführung einer versprochenen Handlung, jede Patronage und jeder Versuch, billige Popularität zu gewinnen. Monatelange, jahrelange Anstrengungen können durch einen solchen Fehlgriff nutzlos werden.

Mut und Integrität

Vielleicht ist es nicht unlogisch, zwei weitere Faktoren zusammen zu nennen: *Mut* und *Integrität*. Für mich bedeuten sie nicht nur eine aufrechte und gerade Haltung in den Handlungen eines Menschen, sondern auch die Bereitschaft, um Prinzipien zu kämpfen, und zwar sowohl im Interesse anderer als auch im eigenen. Hierzu gehört die Bereitschaft, eine Aktion anderer anzuerkennen, welche man für korrekt hält, oder ohne Vor-

urteil und Intoleranz zu schwierigen und vielleicht unpopulären Entscheidungen bereit zu sein, solange man glaubt, daß sie richtig sind. Und schließlich ist damit die Kunst verbunden, niemanden zu beschuldigen, sondern statt dessen herauszufinden, warum es falsch gelaufen ist. Das ist ganz besonders wichtig; wie oft aber wird gegen diese Grundregel verstoßen – von Eltern, von Kollegen, von Managern, von Vorgesetzten!

Urteilkraft

Wenn wir von *Urteilkraft* und *Entscheidungswillen* sprechen, sollten wir uns zweifellos auf die *Klugheit* berufen. Klugheit ist eine Sache für sich, eine komplizierte Sache. Für unsere Frage ist sie grundlegend, aber ich möchte doch vorziehen, hier nur von der Urteilkraft zu reden. Milton M. Mandell hat gesagt, daß „Klugheit für die Urteilkraft dasselbe ist wie Benzin für das Automobil; mit anderen Worten, sie ist der Treibstoff – und nicht wegzudenken. Aber mit ihr allein erreicht man gar nichts“.

Urteilkraft ist eine Verbindung von Klugheit, von technischem Wissen, von Verständnis für die Menschen und von einer Reihe von Faktoren, die eine bestimmte Situation kennzeichnen. Das scheint alles auf jene Redensart hinzuführen (mit der ich nicht übereinstimme), daß Führer „geboren“ sein müßten und nicht gemacht werden könnten. Urteilkraft wächst aus Erfahrung, und sie erst ermöglicht es, angemessene Entscheidungen zu fällen. Vielleicht ist Urteilkraft die wich-

tigste intellektuelle Qualität, die zu einer guten Führungskraft gehört. Und hier kommt nun die ganze Breite geistiger Fähigkeiten ins Spiel. Mangel an Entscheidungskraft erwächst aus der Unkenntnis der Tatsachen oder doch aus der Unfähigkeit, Tatsachen zu analysieren, zu werten; oder sie beruht auf zu geringem Selbstvertrauen. In Krisenzeiten, im Krieg oder in einer plötzlichen Notlage hat ein Führer seine Entscheidungen oft auf der Basis von viel zu wenigen Tatsachen zu fällen, und hier ist der Mut zum eigenen Urteil unerlässlich.

Organisieren und Delegieren

Ungemein wichtig ist weiterhin die Fähigkeit, zu *organisieren* und zu *delegieren*, eine Fähigkeit, die ihrerseits auf dem Verständnis für die Arbeit anderer, für ihre Eignung und schließlich wiederum auf dem Kommunikationsvermögen beruht. Die Fähigkeit zu organisieren ist schwer zu definieren. Sie hat einiges mit administrativem Können zu tun, aber sie sollte vielleicht doch noch schöpferischer sein und der Exekutive näherstehen. Ein guter Organisator ist in der Regel auch ein guter Delegator und schon deshalb ein ziemlich seltener Vogel, denn die meisten Menschen tun sich sehr schwer beim Delegieren. Die „Kunst“ des Delegierens wächst nicht automatisch und leichthin, sie muß erlernt werden. Ein guter Vorgesetzter wiederum wird seinen Untergebenen das Delegieren beibringen, und zwar durch sein eigenes Beispiel.



Selbstbeherrschung

Und ferner braucht man eine reife Beherrschung des Gefühls; das wird oft übersehen, ja es ist die Achillesferse vieler Vorgesetzter. Ich meine jenen Grad von Selbstkontrolle und intellektueller Toleranz, die den Vorgesetzten erst dazu befähigen, unerfreuliche Tatsachen – und vielleicht unerfreuliche Leute – mit Ruhe und Festigkeit, ohne Vorurteil, zu behandeln, und zwar ohne dabei persönlich zu werden. Das wäre unfair, ob nun zum Nutzen oder zum Nachteil des einzelnen. Ein Mangel an Gefühlsbeherrschung kann sich in Überempfindlichkeit gegenüber der Kritik äußern, oder auch in unangemessener Beurteilung der Gefühle, Absichten und Haltungen anderer. Wer seine Gefühle nicht unter Kontrolle hat, vermag sich anderen Persönlichkeiten und Umständen schlecht anzupassen. Wer dann trotzdem Verantwortung für andere trägt, findet sich unter einer fast unzumutbaren Belastung. Und manchmal kompensiert er das zu stark und wird dann zu einer unzumutbaren Belastung für andere.

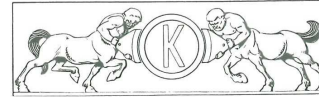
Begeisterungsfähigkeit

Begeisterung ist eine Qualität, die man sehr wohl dem „Geist des Dienens“ als wesentlich zuordnen kann. Darin liegt der Wunsch, zu erziehen und zu entwickeln, und die Fähigkeit zur Kommunikation. Bestimmt ist Begeisterung eine lebenswichtige, anregende und aufbauende Sache, welche die Wirksamkeit eines vielleicht nur mittelmäßig begabten Menschen erhöhen kann; großem Können wird sie die Kraft zur Inspiration hinzufügen. Es ist bemerkenswert, wie sehr Begeisterung das Vertrauen anderer zu stärken weiß und wie sie ihre eigenen Zweifel oder Schwächen vergessen läßt. Und wie andererseits der Mangel an Begeisterung eine Persönlichkeit mindern und die Kraft eines sonst fähigen Menschen einschränken kann, das ist ein trauriger Anblick und sollte jeden Vorgesetzten so lange beunruhigen, bis er die Ursache herausgefunden hat.

Schwung und Initiative

Initiative wird oft auch anders genannt; so benutzen die Amerikaner den treffenden Ausdruck „self-starter“. Initiative schließt die Fähigkeit ein, Aktivität hervorzurufen; wer Initiative hat, zögert nicht und ist unabhängig von dem Anstoß durch andere; er findet aus eigenem die Mittel, mit Situationen fertig zu werden.

Wir sprechen viel von Schwung. Das ruft etwa das Bild eines dynamischen, kraftvollen, energischen Menschen hervor, der sein Trägheitsmoment überwindet, sich nach vorn kämpft, die Ecken der Zuständigkeiten schneidet und alle anderen mitreißt. Manchmal kann es auch bedeuten, daß jemand andere Leute rücksichtslos überfährt. Ohne den Wert solchen Schwungs in irgendeiner Weise verringern zu wollen, sofern er an der richtigen Stelle angewendet wird, so denke ich doch, daß Schwung den jeweiligen Aufgaben und Zielen angemessen und daß ihm ein hohes Maß an menschlichem Verständnis zugeordnet sein muß. Oft steht es damit nicht so gut, und deshalb ist der Mann mit dem enormen Schwung nicht immer auch der beste Vorgesetzte.



UNSER NEUGESCHAFFENES WERKSARCHIV GIBT AUSKUNFT

... über die Knorr-Bremse in der Kaiserzeit

VIELE SIND BEREIT, MITZUDENKEN

PRÄMIERUNG VON VERBESSERUNGSVORSCHLÄGEN BEI MWM

Die Einführung des betrieblichen Vorschlagswesens bei MWM ist auf erfreulich fruchtbaren Boden gefallen. In knapp einem Vierteljahr gingen bereits 39 Vorschläge ein. 12 davon wurden für prämiierungswürdig befunden, 9 befinden sich noch in Bearbeitung bei der Gutachterkommission, während wir die übrigen 18 zwar als Beweis des Mitarbeiterwillens würdigen, sie jedoch unter den betriebspraktischen Gegebenheiten nicht verwerten können. Unter den prämierten Vorschlägen befinden sich zwei Einreichungen, die wahrscheinlich noch weiter auswertungsfähig sind.

Die Verbesserungsvorschläge kamen – mit einer Ausnahme für das Gebiet der Konstruktion – bis jetzt sämtlich aus dem Fertigungsbereich. Sicherlich werden auch aus der Verwaltung Anregungen zu erwarten sein, allerdings werden zunächst die vielfachen, mitten in Fluß sich befindlichen Auswirkungen der Umstellung von Verwaltungsabläufen auf die elektronische Datenverarbeitung noch abgewartet werden müssen.

Vorstandmitglied Direktor Stark dankte – im Beisein von Betriebsdirektor Kutschbach – den Einreichern prämiierter Vorschläge. Er freute sich über die erkennbare Bereitschaft zum Mitdenken, die das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit sichtbar werden läßt. Aber gerade im Zeitalter der Automation bedeuten Wille und Vermögen zum fördernden Denken das Behaupten des Menschen im immer härter werdenden Existenzkampf der Betriebe und seiner Menschen. Und hier kommt es auf die Ideen jedes Mitarbeiters an; beim Vorschlagswesen wird auch der kleinste Wirkungsbereich angesprochen. Die großen, meist schon in den Bereich des Erfindens einzuordnenden Gedanken können nur spärlich gesät sein, sie tropfen nur in zeitlich weiten Abständen – einzelne oder ganz wenige im Jahr – ein. Die Summe aber all der vielen kleinen Verbesserungsvorschläge fügt sich im Gesamttaufgang für den Betriebszweck zu einem wertvollen, uns alle stützenden Faktor.

Im Strom des stetigen Fortschritts muß das Mitdenken aller in der Gemeinsamkeit des Unternehmens miteinander wirkenden Frauen und Männer mitfließen. Das betriebliche Vorschlagswesen ist daher eine Dauereinrichtung, deren guter Start uns froh stimmt. Wir wollen auch die öffentliche Anerkennung der Vorschlagsprämien beibehalten, jeweils für die Mitarbeiter ein und desselben Direktionsgebiets im Beisein seines Leiters.

So bleiben noch der Dank an alle, die sich um die Möglichkeiten von Verbesserungen in funktionalen Abläufen und für das Zusammenarbeiten der Menschen im Werk Gedanken gemacht haben sowie die



Bitte an jeden Belegschaftsangehörigen, dies auch weiterhin zu tun: Ideen sind die Nahrung des Fortschritts, Verbesserungsvorschläge, für deren praktische Verwirklichung wir selbstverständlich sorgen, sind sein Nährboden.

JHB



Arbeitszimmer von Herrn Direktor Knorr

Auf dem historischen Foto, das Herrn Direktor Knorr in seinem schlichten Büro in Berlin zeigt, hängt an der Wand als Schmuck das Bild Kaiser Wilhelms II. Und zwar ist es ein sehr typisches Bild, denn es zeigt Seine Majestät in der Uniform der Garde mit dem großen Adlerhelm – so wie sich Wilhelm am liebsten sah und zeigte. In dieser Aufmachung war der Kaiser im Grunde genommen das echte Symbol seines Reiches und seiner Untertanen, die genau wie er sich

nur allzugern an Glanz und Gloria und am äußeren Schein berauschten... „Die Deutschen aber haben damals“, schreibt W. Görnitz, „mit Industrie- und Handelsmacht, mit Besitz in Übersee, mit dem Stolz auf Macht und Ansehen, ihre glücklichste Zeit erlebt, obwohl der Abend mit längeren Schatten sich schon abzuzeichnen begann. Sie glaubten in der Mehrzahl noch immer daran, daß die Welt sie um ihren ‚herrlichen‘ Kaiser beneide, obwohl sie diesen – nicht ohne

schwere Schuld dieses Fürsten – einige Jahre später völlig vergessen hatten.“

Was war das nun eigentlich für eine Zeit, diese wenigen Jahre vor dem großen Kriege, diese letzten der sogenannten guten alten Zeit des Kaiserreiches?

Das Tempelhofer Feld in Berlin – der spätere Flugplatz der Millionenstadt – ist noch eine weite und stille Ebene. Nur einmal im Jahr herrscht dort reges Leben und Treiben, wenn die große Kaiserparade stattfindet. In der Mitte des Tempelhofer Feldes steht ein einsamer Baum – die „Paradepappel“, der einzige Richtpunkt für die marschierenden Soldaten.

Am 12.2.1908 wird das erste Autorennen „Rund um die Erde“ in New York gestartet. Es dauert fünf Monate und verläuft erfolgreich für die Deutschen. Am 26. Juli fährt die deutsche Siegermannschaft auf ihrem Protos-Wagen in Paris ein.

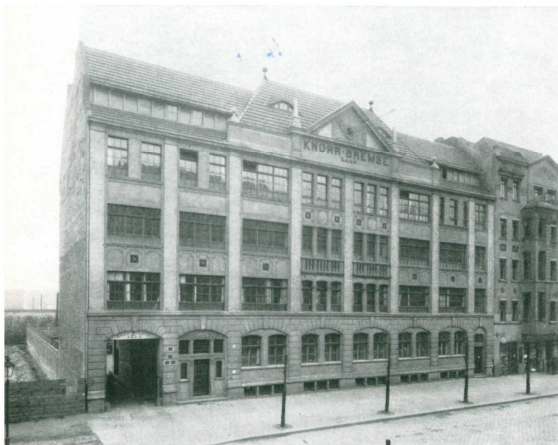
Im Oktober 1908 veröffentlicht der Londoner „Daily Telegraph“ die Unterredung eines Mitarbeiters mit Kaiser Wilhelm. Der Artikel, eine Art Kaminplauderei über das „undankbare“ England, verärgerte die Briten maßlos. Eine geistvolle deutsche Aristokratin schreibt dazu: „Der Kaiser ruiniert unsere politische Stellung und macht uns zum Gespött der Welt, während sein Sohn, der Kronprinz, sich gerade eine neue Art von Manschettenknöpfen patentieren läßt. Man faßt sich an den Kopf, ungewiß, ob man nicht in einem Narrenhaus lebt.“ Am 28. Dezember 1908 erlebt Italien eine seiner größten Naturkatastrophen. Beim Erdbeben von Messina werden über 100 000 Menschen getötet.

Im April 1909 stirbt Baron von Holstein, den man die Graue Eminenz des Auswärtigen Amtes nennt und dem man einen unheilvollen Einfluß auf die deutsche Außenpolitik zuschreibt. Im Juli wird der Außenminister von Bülow, der abgewirtschaftet hat, durch den begabten Bethmann Hollweg, auf den man große Hoffnungen setzt, abgelöst. Einen Monat darauf begeistert sich das deutsche Volk an Zeppelins Flug vom Bodensee nach Berlin. „Zeppelin wird wie ein Held, ein Heiland, gefeiert. Man pflanzt Zeppelin-Eichen und trägt die Lieblingsblume Zeppelins im Knopfloch.“

1909 ist auch das Geburtsjahr des Blitzen-Benz-Weltrekordwagens, der von 1909–1924 der schnellste Wagen der Welt bleiben soll. Seine Leistung: 200 PS, Spitzengeschwindigkeit: 228 h/km.

Wir zitieren aus einem Bestseller der damaligen Zeit, aus dem Anstandsbuch „Der gute Ton in allen Lebenslagen“ ... „Junge Damen mögen eine in England sehr streng befolgte Anstandsregel beherzigen, nach welcher in Gesellschaft niemals von dem gesprochen wird, was unter dem Tische ist. ... Der Ausdruck ‚schwitzen‘ ist durchaus verpönt, er muß umschrieben werden. Ebenso meidet man die Worte ‚Schnupfen‘ und ‚Verdauung‘. Junge Mädchen dürfen sich keiner Studentenausdrücke bedienen wie ‚riesig, famos, brilliant, auf Taille und dergleichen‘.“

Vorderansicht der Fabrik



Lager der Fertigfabrikate

Die Mode macht in diesen Jahren eine Revolution durch; das Korsett, jenes Marterinstrument, das den weiblichen Körper mit Fischbein und Eisenschienen in eine widernatürliche häßliche Form preßt, wird allmählich durch das sogenannte Reformkleid, das dem fließenden griechischen Gewand ähnelt, abgelöst.

Im Oktober 1909 gastiert der große Sänger Caruso in Berlin. Das Publikum steht nächtelang vor der Theaterkasse Schlange, und es werden bis hundert Mark für ein Billet gezahlt.

1909 ist auch das Baujahr des populären Vierzylinder-Opel-Wagens, der als „Doktorwagen“ in die Automobilgeschichte eingeht. Die Geschwindigkeit des sehr soliden und robusten Fahrzeugs beträgt 50 bis 55 Stundenkilometer.

1909 ist übrigens auch das Geburtsjahr des blitzenden Mercedes-Kühlerzeichens, nach dem man dann den Slogan vom guten Stern auf allen Straßen prägt.

Mit 19 Lenzen steht die später so beliebte Filmschauspielerin Henny Porten in einem Schwank „Unkraut vergeht nicht“ zum erstenmal auf den Brettern, die die Welt bedeuten. Sie singt in dem Duett „Die Friedrichstraße ist das treue Barometer von Berlin“.

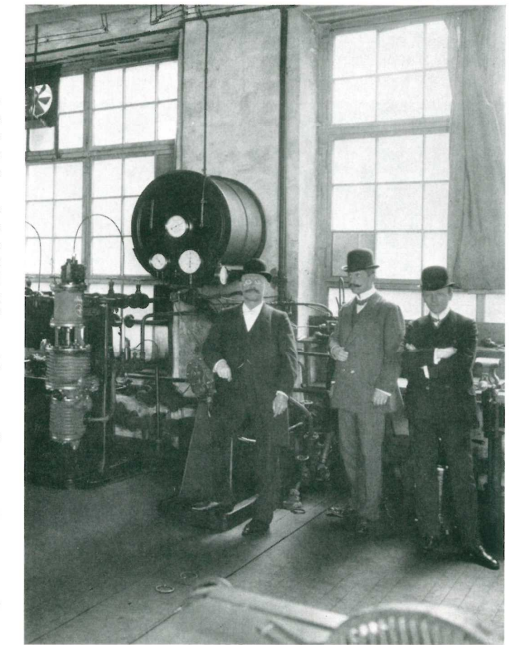
Wir zitieren aus dem Goldenen Anstandsbuch die „Winke für die Reise“: „Handschuhe braucht man im Coupé nicht zu tragen, doch ist dies sehr empfehlenswert, weil man sich auf der Bahn die Finger schnell beschmutzt. Auch empfiehlt es sich, eine Mütze und Pantoffel mitzunehmen. Wer den Kopf zu weit zum Wagenfenster herausstreckt, läuft Gefahr, sich an einer Telegraphenstange oder einer Mauer zu verletzen. Eine alleinreisende Dame wähle immer ein Damencoupé oder jedenfalls ein Nichtrauchercoupé. Im Eisenbahnwagen gehören die Eckplätze den Damen. Beim Eintritt in den Wagen grüßt man und benimmt sich wie in einem Salon. Unterhältst du dich mit einem Reisenden und wünschst du seine nähere Bekanntschaft zu machen, so stelle dich ihm vor und überreiche deine Karte. Man



Montagwerkstatt für Bremsventile



Pumpenprobierstand



achte alleinreisende Damen und betrachte sie nicht gleich als Abenteurerinnen, auch wenn sie vielleicht auffallend gekleidet sind. Eine Dame, die keinen Geschmack hat, kann doch anständig sein. Mädchen und Damen sollen sich nicht leichtfertig von Unbekannten in ein Gespräch ziehen lassen. Das Äußere täuscht oft. Erteilen unbekannte Herren ihnen Ratschläge, so mögen sie vorsichtig sein.“

1910 stirbt Englands vielgeliebter König Eduard. „Eine mächtige Persönlichkeit, klug über alle Maßen, ein Herrscher, der 60 Jahre als Privatmann sich die Welt angesehen und danach in neun Jahren alle Fäden der auswärtigen Politik der Erde in seinen Händen hielt. Trotz seines sträflichen Lebenswandels der Abgott seines Volkes.“ Er und sein Neffe, Kaiser Wilhelm II., mochten sich persönlich überhaupt nicht. Zwischen ihnen bestand eine Antipathie, die sich unheilvoll auf das Verhältnis der beiden großen Völker auswirkte.

Ebenfalls in diesem Jahr fällt König Umberto von Italien in Monza einem Attentat zum Opfer. Und weit im Osten stirbt Leo Tolstoi, der bedeutende russische Dichter, der Autor von „Krieg und Frieden“, „Anna Karenina“, „Kreutzer-sonate“ und „Auferstehung“.

Kaiser Wilhelm II. erklärt am 25.8. in einer Rede in Königsberg: „Als Instrument des Herrn mich betrachtend, ohne Rücksichten auf Tagesansichten und -meinungen, gehe ich meinen Weg, der einzig und allein der Wohlfahrt und friedlichen Entwicklung unseres Vaterlandes gewidmet ist.“

„Aber man solle eines dabei nicht vergessen“ meint Görlitz, „so wenig glücklich der letzte Kaiser in der Handhabung der Politik gewesen ist, bei bestem Willen, an dem Aufschwung der Sozialpolitik, der Seehandelsmacht, in der Fürsorge für die deutsche Wissenschaft, hat er in den ersten 25 Jahren seiner Regierung maßgeblichen Anteil gehabt. Dieses Verdienst gehört zum Bild des Mannes, den die Welt noch heute ‚The Kaiser‘ nennt, zu jenem Bild, das immer zwiespältig sein wird.“



Ihr Treffpunkt war Berlin!

Zu einer gemeinsamen Arbeitstagung trafen sich erstmalig sämtliche Betriebsratsmitglieder aller Konzernwerke. Und es war ein besonders guter Einfall, daß man dieses Treffen in Berlin, der Heimat der Knorr-Bremse und der heute wahrscheinlich interessantesten Stadt Europas, abhielt.

Der Schwerpunkt der Tagung lag auf zwei sehr instruktiven Vorträgen im Gewerkschaftshaus der IG Metall in der Alten Jakobstraße, einem Bau, der – 1928 als Sitz des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes errichtet – wahrhaft historische Bedeutung hat und der, nach starker Zerstörung durch sowjetische Artillerie 1945 wieder restauriert, nunmehr unter Denkmalschutz steht.

Auch eine Werksbesichtigung unserer Tochtergesellschaft Hasse & Wrede GmbH stand auf dem Programm. Einen ausführlichen Bericht der interessanten wenngleich auch anstrengenden Tage, an denen die Schriftleitung als Gast teilnehmen durfte, bringen wir im nächsten Heft unserer Werkzeitschrift.



Auflösung

Senkrecht: 1. Druckluftstation, 2. Bronx, 3. Anker, 4. pro, 5. KKL, 29. Lie, 33. Virus, 34. Rudel, 36. Str., 37. PEN, Zitat, 20. Ire, 21. M/G, 23. Talmi, 25. Sätze, 26. Dis, 27. Sog, 28. Tau, 7. Barte, 9. Ibis, 10. Hen, 11. Isa, 12. arm, 13. Ger, 17. Knorr, 18. 35. Ute, 36. Strup, 38. Strudel, 39. Funen, 24. Erreg, 26. das, 28. Tal, 30. Pilot, 31. Satin, 32. SMG, 33. ven, **Wagerecht:** 2. B/A, 4. Prunk, 6. Brocken, 8. Onkel, 10. Hat, 12. arg, 14. Fese, 15. Arben, 16. Uta, 17. Ktz, 19. Mir, 20. mtm, 22. frostig, 26. das, 28. Tal, 30. Pilot, 31. Satin, 32. SMG, 33. ven.



Per Huckepack nach Bulgarien

Bulgariens Eisenbahnen, die seit mehr als 25 Jahren mit unseren Bremsen fahren, sind nun zur neuzeitlichen KE-Bremse übergegangen. Diese Dieselloks sind ausgerüstet mit der automatischen Knorr-Kbr-Bremse mit Selbstregler und 2 Einfachsteuerventilen, je auf 1 Drehgestell wirkend. Zur Ausrüstung gehören ferner eine direkt wirkende Zusatzbremse, Totmanneinrichtung, Scheibenwischer-, Signal- und Sandstreuunganlage. Die Lokomotiven haben ein Gewicht von 48 t und eine Motorleistung von 1100 PS.

BESUCH AUS BRASILILIEN

„WO EIN WILLE IST, DA IST AUCH EIN WEG“

Enge wirtschaftliche Bindungen, die sich vielfach zu menschlich-persönlichen Beziehungen inzwischen ausgeweitet haben, bestimmen unser Verhältnis zu Brasilien. Wir schauten uns „drüben“ um, bauen in Sao Paulo MWM-Motoren, und nun kamen brasilianische Gäste zu uns, um Eindrücke von europäischer Lebens- und Wirtschaftsart zu gewinnen – schlicht und einfach gesagt: um zu l e r n e n.

In den Werken der KNORR-BREMSE hat uns die große Anzahl von Praktikanten „aus aller Herren Länder“ schon einen Begriff davon gegeben, wie lernbegierig die junge Generation junger Staaten ist, wobei das Wort „Jung“ weniger in Geschichtlichem als im Anschlußsuchen an die stürmische technisch-wirtschaftliche Evolution unserer Zeit zu deuten ist.

Dieses Mal waren's 30 brasilianische Studenten, die bei uns aus eigenem Schauen lernen wollen. Nicht einfach war es für sie und die Technische Hochschule (Escola Politécnica) von São Paulo, die Mittel für eine solch weltweite Exkursion aufzubringen. Doch wo ein Wille ist, da findet sich auch ein Weg. Man brachte persönliche finanzielle Opfer, durfte sich der Zuschüsse des deutschen akademischen Austauschdienstes und einer Reihe deutscher Firmen erfreuen. Dankbar war man dabei auch für einen Zuschuß zur Reisekasse, den die Knorr-Bremse KG durch Herrn Direktor **Vielmetter** leistete. Der Rest an Mittelbeschaffung für den Sprung über ein Viertel des Erdumfangs ist für unsere Verhältnisse ungewöhnlich: man veranstaltete mit behördlicher Genehmigung eine öffentliche Lotterie. Aus dem Lohn werksstudentischer Arbeit kauften die Studenten einen Pkw und setzten ihn als Hauptgewinn an. Es klappte. Die Maschinen-Fakultät ebnete die behördlichen Formalwege und in langem Schriftwechsel, der teils schon ein Jahr zurückliegt, alle organisatorischen Vorbereitungen. Weihnachten startete man mit einer gecharterten Super-Constellation von São Paulo nach Lissabon. Eine abenteuerliche und abwechslungsreiche Reiseroute führte von Portugal über Spanien, die Schweiz, Italien und Österreich nach Deutschland. Von hier aus wird die Exkursion mit Omnibussen nach Dänemark und Frankreich weitergehen. Wenn diese Zeilen gedruckt werden, sind die jungen Weltenbummler schon wieder – gespickt mit Eindrücken – daheim in Südamerika.

In München bei Knorr- und Südbremse, dann in Mannheim bei den Motoren-Werken sind die Studenten mit ihrem Professor **Helio Nanni** zu Gast gewesen. Wie überall, stand nicht nur die Besichtigung namhafter Fertigungsstätten des Maschinenbaus auf dem Programm, sondern auch der Besuch kultureller Stätten, wie z. B. in München des Deutschen Museums. Fahrten in die deutsche Landschaft ließen die jungen Menschen die Schönheit der Natur auf dem europäischen Kontinent erleben. Sprachliche Schwierigkeiten mögen manchmal das Verständnis bei der Begegnung mit den in Lebens- und Wesensart anderen Menschen erschwert haben. So wahrscheinlich bei den Darbietungen bawuarischer Folklore im „Plätzl“, wo die Gäste auf Veranlassung von Herrn Vielmetter einen geselligen Abend verlebten. Wesentlicher war es, daß man überall das Gefühl verspürte, einander menschlich-freundschaftlich näherkommen zu wollen.

In Mannheim betreute Direktor **Heinz Bindel**, nach seiner jahrelangen Tätigkeit bei MWM Motores Diesel S.A. in São Paulo des Portugiesischen sprach- und des Brasilianischen wesenskundig, die Besucher. Ihr Interesse galt neben speziellen technischen Problemen der Fertigungsabläufe und -organisation auch den sozialpolitischen Fragen bei der Tarifordnung und in der Zusammenarbeit zwischen Deutschen und Gastarbeitern.

Die meisten kannten unsere Schwesterfirma in Brasilien. Vergleiche zwischen der Motorenfertigung diesseits und jenseits des Ozeans lagen nah. Die jungen und von der enormen Entwicklungsfähigkeit ihres Heimatlands überzeugten zukünftigen Ingenieure möchten natürlich eine möglichst schnelle technisch-wirtschaftliche Expansion der drüben arbeitenden Werke erleben. Man glaubte feststellen zu können, daß qualitativ kein Unterschied bei den hier und „drüben“ gebauten Motoren besteht und freute sich darüber, daß bereits junge brasilianische Führungskräfte bei MWM in São Paulo tätig sind.

Obwohl die Studenten aus ihrem in schnellem Aufbau begriffenen Heimatstaat São Paulo moderne große Industriewerke kennen, gaben sie bereitwillig zu, doch von der Ballung von Menschen und Fabriken, überhaupt von dem gewaltigen Wirtschaftspotential im mitteleuropäischen Raum, überrascht zu sein. Trotz des unbändigen Lernwillens und dem Aufstreben der jungen Generation auf dem Südkontinent der „Neuen Welt“ gab man sich freimütig keinerlei autarken Illusionen hin. Die „Alte Welt“ mit dem natur- und zeitgegebenen Vorsprung an „Know How“, Erfahrung und geschichtlicher Entwicklung wird den Fortschritt „drüben“ mitbestimmen und die Wege zu gedeihlicher Wohlfahrt ebenen helfen müssen.



Die Gruppe beim Werksdurchgang



Brasilianische Gäste – Menschen aus anderem Lebensraum

Wir glauben, daß die Eindrücke unserer Gäste in Europa, in Deutschland und insbesondere bei „UNS in den Werken der Knorr-Bremse“ dazu beitragen, die bestehenden wirtschaftlichen, politischen und menschlichen Bindungen weiter zu festigen.

JHB

HABEN UNSERE MOTOREN EIN ZU LANGES LEBEN

Zu den Hauptaufgaben guter Kundenbetreuung gehört die gesicherte Versorgung mit Ersatzteilen. Bei vielen Bestellungen kann die Ausführungsart des Motors und des benötigten Teils nur durch die „Motoren-Stammrolle“ festgestellt werden. Manchmal muß man weit zurückblättern; denn MWM-Dieselmotoren aus der Bauzeit vor 30 und mehr Jahren tuckern immer noch, haben Laufstunden von manchmal astronomischer Zahl hinter sich.

Da mag dem geplagten Sachbearbeiter schon einmal der Seufzer entschlupfen: „Die könnten sich auch mal einen neuen Schlitten kaufen; unsere Motoren leben einfach zu lange!“ – Begreiflich, wenn man daran denkt, daß man im unauffälligen Zug der technischen Weiterentwicklung nicht Hunderttausende Einzelteile auf dem Lager vorrätig halten kann. Aber dem Kunden muß geholfen werden, das ist oberstes Gesetz. Notfalls muß das verlangte Ersatzteil „werkstattmäßig“ einzeln gefertigt werden, weil spezielle Vorrichtungen zu technisch längst andersartigen Maschinen nicht mehr vorhanden sind.

„Sonderleistungen muß man sich natürlich bezahlen lassen“, meint der Kostenrechner; indessen geht die Rechnung „Kostenpreis + Gewinn = Marktpreis“ nicht immer auf. Das steckt im Ersatzteilwesen für Dieselmotoren einfach nicht drin! Mit dem Kraftfahrzeugsektor ist das z. B. überhaupt nicht vergleichbar.

Voraussetzung dabei ist die Qualität der Ergebnisse, und ein wesentliches Erfordernis der Güte ist die Lebensdauer der Motoren.

Daß Dieselfabrikanten „für die Ewigkeit bauen“, mag übertrieben klingen, ist aber kennzeichnend für die Erwartung des Marktes und für anreizende Argumente im harten Wettbewerb.

Geradezu schockierend und alarmierend wirken demgegenüber einige freimütige Äußerungen aus USA („Wall Street Journal“):

„In den USA erblicken mehr Autos als Babys das Licht der Welt. Neue Erdenbürger werden für dieses Jahr um die 5 Millionen, neue Automobile um die 8 Millionen erwartet. Aber 6 Millionen Autos wandern davon jährlich auf die dafür eigens eingerichteten Schrottfriedhöfe. Die Gebrauchsdauer ist gesunken. Die Qualität hat merklich nachgelassen“. Hier wird vornehm umschrieben, „daß Autos gebaut werden, um schnell auf dem Schrottplatz zu landen; denn man könnte ohne Zweifel viel langlebiger bauen“.

Ein US-Experte faßte das ganze Dilemma in dem Satz zusammen: „Maximal verkaufen heißt, billig konstruieren, wobei die sich daraus ergebende Leistung gerade noch so gehalten werden muß, daß der Kunde sie hinnimmt.“ Bis zum kritischen Zeitpunkt, an dem die Reparaturen überhandnehmen, läßt man's gar nicht erst kommen. Bereits Mitte der fünfziger Jahre ist den Managern das „planmäßige Veralten“ gelungen. „Motoren werden in die Mode einbezogen, in Leistung, Form und Lenkmöglichkeit. Ihr „Kleid“ wird entscheidend. Längere Schwanzflossen, einige Zentimeter Breite mehr, eine bombastische Rückblende statt vier kleiner Zweckleuchten sorgen für Abweichung vom Bisherigen und damit für neuen Kaufanreiz. Man ist eben nicht mehr „up to date“, man fährt schon nach 2 Jahren einen „alten“ Wagen, der an Wert rapid eingebüßt hat.“

So geht es bei den Amerikanern in bissiger Selbstkritik weiter. Für uns hat das einen zur besinnlichen Prüfung nötigen Hintergrund. Liegen wir denn in solcher Zeitströmung überhaupt noch richtig, schädigen wir

nicht unsere Absatzmöglichkeiten, wenn wir „zu solide“, fast „zeitlos“, bauen? Natürlich wissen wir, daß wir Hersteller von Ackerschleppern, Schiffsmotoren, Stromerzeugungsaggregaten und ähnlichem keinen Pfennig mehr dafür bekämen, wenn wir die Motoren chromglänzend oder kolibribrun auf den Markt brächten.

Doch fragen wir uns einmal ernsthaft: „Müssen Motoren ewig leben? Ist es kaufmännisch vertretbar, gutes Geld durch jahrelangen Ersatzteildienst noch hinterherzuwerfen und sich selbst neue Bedarfsmöglichkeiten durch Motoren, die einfach nicht kleinzukriegern sind“, zu beschneiden?

Wir müssen uns zur einzig möglichen Antwort durchringen. Vom Ruf auf dem Weltmarkt leben wir. Zu ihm gehört ausschlaggebend das Vertrauen in die Erfüllung der vom MWM-Motor gehegten Erwartungen. Der Marktpreis mag uns einengen, aber wir wären in dem Augenblick „aus dem Markt“, indem wir die „beständige Qualität“ als das auch weiterhin gültige Attribut „Made in Germany“ nicht mehr vollwertig als garantierte Leistungserwartung neben die Angebotspreise stellen könnten.

Wie für jeden, so ist auch für alle am MWM-Erzeugnis Mitschaffenden der Wohlstand wünschenswert. Es muß aber als vermessen erscheinen, an die Grenze des sozialen Wunders durch Beeinträchtigung von Güte und Lebensdauer vorzustößen, um vorzeitig neuen Bedarf „künstlich“ zu wecken.

Das Merkmal für die Unterschiedlichkeit kommerziellen Zweckdenkens liegt in der Drehzahl für die Schnelligkeit am anderen Ufer des „Großen Teichs“. Wir glauben recht daran zu tun, wenn wir es auch weiterhin mit dem erwiesenen Erwarten halten, daß noch die Enkel zufriedener Kunden auf das Fabrikat zurückkommen, das sich in Generationen bewährte. Dafür nehmen wir auch im Ersatzteildienst gern Arbeit – und wenn nötig sogar manchen Kopfschmerz – hin, um das Vertrauensverhältnis zwischen Abnehmer und Lieferanten auch künftig nie zu enttäuschen.

JHB

Jungfernfahrt ab Mannheim

NEUES BUNKERBOOT MIT MWM-MOTOREN AUF DEM RHEIN

meint er, „haben die Vorteile des Eigenantriebs schnell erkannt, unabhängig vom Warten aus Zusammenstellen von Strangschleppzügen, wirtschaftlicher und beweglicher im Charterwesen zu sein“. Als er 1952 begann, seine schwimmende Kundschaft mit Dieselmotoren „bis an die Eiche vollzutanken“ – wie er humorvoll sich ausdrückt –, da hatte das motorische Zeitalter auf dem Rhein schon begonnen. Im Kundendienst unserer Tage kommen die Schnelligkeit, die technische Perfektion des reibungslosen sauberen Tankablaufs hinzu.

Das 34,5 m lange, 6,3 m breite Bunkerschiff „Shell 27“ mit 165 t Wasserverdrängung erfüllt durch 18 km Stundengeschwindigkeit dieses Wettbewerbsfordernis. Dabei ist es, voll beladen, mit 1,70 m Tiefgang verhältnismäßig „flachgängig“. Vier Ladetanks können 160 cbm Dieselmotoren aufnehmen. Auf einmal können davon etwa 100 000 Liter auf die Motorschiffe übergepumpt werden. Wichtig ist der ständige Ballastausgleich beim Tankvorgang. Dafür sorgt der Ballasttank im Vorschiff. Das Schiff liegt immer eben auf dem Wasser.

Im blitzblanken Maschinenraum protzen die 350 PS Antriebsleistung des MWM-Motors RHS 518 V aus 16 Zylindern mit ihren Kröpfen. Zwei weitere MWM-Motoren für den Schiffhilfsbetrieb dokumentieren die Daseinsberechtigung des weißblauen MWM-Wimpels, der in der frischen Brise am Schiffsbug weht: ein Vierzylinder KD 1105 V, der ein Vorgelege, die Bunkerpumpen für Dieselmotoren, Wasser und Altöl betreibt sowie ein KD 1105-Zweizylinder-Kompressoraggregat für Luft, Deckwaschpumpe, Ballast-Ausgleichspumpe und für die Stromversorgung. Die MWM-Dieselmotoren bilden eine wohl-abgewogene, ganz auf den Zweck eines Bunkerboots abgestellte Einheit. Alle Armaturen sind schnell zu bedienen, ob es sich um den Schlauchtransport beim Laden und Liefern oder um das Überheben von Schmierölfässern handelt. Immer genügt ein Knopfdruck von der Fahrbrücke aus. 80 000 Liter Dieselmotoren in einer Stunde sind eine respektable Tankleistung. Trinkwasser, an Bord immer notwendig, wird als kostenloser „Service“ genauso mitgeliefert, wie an Land das Auffüllen der Auto-Scheibenwaschanlage, des Kühlers und der Batterie zum Kundendienst gehört.

Das Sortiment der erforderlichen Ölarten ist vollkommen. Für die Schiffeigner ist – nicht zuletzt – die sichere Übernahme des Altöls, mit dem man ja nicht einfach Vater Rheins Bett verschmutzen kann, von Bedeutung. Die genaue Umkehrung der Bedarfsankündigung im Vergleich zum Tankablauf an Land bedeutet auch andersartige technische Vorkehrungen; denn hier fährt man nicht an der „Tankstelle“ vor, sondern die Tankstelle kommt als „ewig willige Amme“ (so drückt



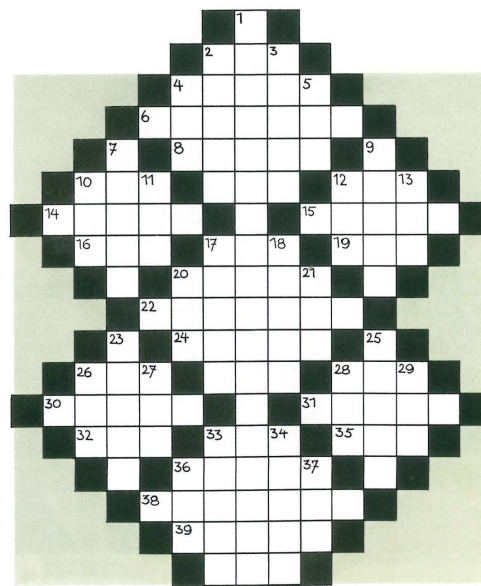
Foto: Pitt Steiger

sich Ernst Uhl, der Duisburger Außenstellenleiter des Shell-Bunkerdienstes treffend aus) zum Motor und „stilt ihn“. Mit Signalflaggen oder – zeitgemäß – über Funk wird das Bunkerboot herbeigerufen.

Dann stehen wir im Ruderhaus. Am Instrumentenbrett werden alle Arbeits- und Steuerungsvorgänge sichtbar und für uns Kinder eines technischen Zeitalters in dieser übersichtlichen Funktionsanordnung auch klar erkennbar. Trotzdem möchte man sich gewiß nicht ohne weiteres ans Ruder stellen; denn es ist schon ein Sondergebiet des Verkehrs, ein so schnelles Wasserfahrzeug zu dirigieren und Wendemanöver derart elegant ablaufen

zu lassen, daß nicht einmal die Kaffeetasse vom Tisch rutscht. „Wasser hat doch keine Balken“, warnt man sich und zieht den vier-rädrigen festen Untersatz auf dem Asphalt vor.

Jetzt kommt das Schönste, immer Erinnerungswerte. Zum alten Schiffergruß „IN GOTTES NAMEN“ schlägt dreimal die Glocke an. Das neue, schmucke Bunkerboot „Shell 27“ legt in Mannheim am HAUS OBERRHEIN ab. Es begibt sich in sein Element, geht – während Sektgläser mit frohstimmendem Klang den glückhaften Weg erohren – auf Jungfernfahrt. Und MWM-Motoren jubeln dazu ihr Antriebslied. JHB



STOLZENBURG-MELZ

Waagrecht: 2. Kfz.-Zeichen für Brake/Unterweser, 4. Aufwind, 6. höchster Berg des Harzes, 8. Verwandter, 10. Raubfisch, 12. schlamm, 14. Teil des Fußes, 15. höchster Berg des Böhmerwaldes, 16. berühmte Stifterfigur, 17. Abk. für Kraftfahrzeug, 19. alte russische Dorfgemeinschaft, 20. vertraut – nahestehend, 22. eisig – kalt, 24. in Bayern: der Dienstag, 26. bestimmter Artikel, 28. Gebirgseinschnitt, 30. Flugzeugführer, 31. Stoffart, 32. Schnellfeuerwaffe, 33. Vorsilbe, 35. Mutter der Kriemhild, 36. dickflüssige Zuckerlösung, 38. Mehlspeise, 39. germ. Schriftzeichen.

Senkrecht: 1. Spezialgebiet der K. B., 2. Stadtteil von New York, 3. drehbarer Teil der Dynamomaschine, 4. lat.: für, 5. Kfz.-Zeichen für Kehl, 7. Beil – Streitaxt, 9. Schneeleopard, 10. getrocknetes Gras, 11. mohammedan, Name für Jesus, 12. minderbemittelt, 13. germ. Wurfspeer, 17. Bremsen-Firma, 18. wörtlich angeführter Text, 20. Europäer, 21. russ. Flugzeugtyp, 23. unecht, 25. Milchnapf, 26. Tonstufe, 27. Wasserwirbel, 28. Niederschlag, 29. norweg. Politiker, 33. Krankheitsreger, 34. Lebensgemeinschaft gleicher Tiere, 36. Abk. für Straße, 37. internationale Schriftstellervereinigung.

Auflösung in diesem Heft



GROSSE FREUNDSCHAFT ZWISCHEN KLEINEN LEUTEN

erleben unsere Knorr-Kinder in St. Blasien stets aufs neue. Und dort im Kinderheim ist auch immer etwas los: Erst neulich lud der Osterhase einen großen Berg bunter Eier hinter einer Hecke ab und versteckte sie anschließend für die 48 Kinder auf der Spielwiese hinter dem Haus. War das eine Sucherei und ein Hallo! So etwas erleben selbst Osterhasen nicht oft.

UNSERE JUBILARE

Herr Direktor Friedrich Hansel

Prokurist der Knorr-Bremse KG und der Knorr-Bremse GmbH



beginnt am 1. April 1966 sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er begann seine Tätigkeit 1941 bei der Knorr-Bremse in Berlin als Leiter des Rechnungs- und des Lagerwesens. Nach Kriegsende und Enteignung des Stammwerkes konzentrierten sich seine Kräfte auf den Wiederaufbau der Knorr-Bremse im Westen. Nach mehrjähriger Tätigkeit in Mannheim übersiedelte er wieder nach Berlin, von wo aus er die

Gebiete Bilanzen und Steuern für den Konzern bearbeitete und dirigierte. Seit mehreren Jahren berät und betreut er die beiden Tochtergesellschaften Gummiwerk Kübler GmbH und die Carl Hasse & Wrede GmbH.

Herrn Dir. Hansel, dessen Schicksal so eng mit dem Berlins verflochten ist, wünschen wir noch viele gute Jahre am grünen Strand der Spree.

Herr Direktor Artur Hofeditz

der technische Leiter der Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein,



konnte am 30. März dieses Jahres sein 40jähriges Dienstjubiläum feiern. 1926 trat er als junger Mann in das damalige Eisen- und Stahlwerk W. Peyinghaus ein, wo er sich mit den Aufgaben der Arbeitsvorbereitung und der Gießerei-Terminplanung vertraut machte. Nach der Übernahme des Werkes durch die Knorr-Bremse AG Berlin im Jahre 1938 wurden ihm erst die Abteilung Arbeitsvorbereitung und, nach Ende des Krieges, auch die Stahlguß-Betriebe

unterstellt. 1956 schließlich betraute man Herrn Hofeditz mit der technischen Leitung des Stahlwerkes Volmarstein.

Zusammen mit der Geschäftsführung Knorr-Bremse GmbH und den zahlreichen Volmarsteinern, die in den vielen Jahren gemeinsamer Arbeit am erfolgreichen Werdegang ihres heutigen Chefs unermittelbar Anteil haben konnten, wünschen wir dem Jubilar auch weiterhin Gesundheit, Glück und Schaffensfreude!

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



FRITZ ENGLAND
Einkaufsleiter 7. 4. 66



ALFRED KNIPP
Obermeister 7. 4. 66

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH München



ARTUR RICHTER
Monteur 1. 3. 66

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



FRIEDEMUND SCHÜTTLER
Modellschlosser 7. 4. 66



KURT DEBENER
Gußputzer 7. 4. 66

Süddeutsche Bremsen AG München



KARL HLAWATSCH
Scharfschleifer 1. 4. 66



OTTO HAID
Werkzeugtr. 1. 4. 66



FRANZ PAINTNER
Fertigungsplaner 1. 4. 66



SEBASTIAN RAMPEL
Einsteller 1. 4. 66



RICHARD JASCHKOWITZ
Schleifer 10. 4. 66



PAUL SEITZ
Schlosser 14. 4. 66

Motoren-Werke Mannheim AG



HANS KRIEGER
Werkmeister 17. 3. 66



KARL WEBER
techn. Angest. 2. 4. 66



RICHARD BARTH
Schlosser 21. 4. 66



KURT CORNELIUS
Schlosser 21. 4. 66



MANFRED GERMIER
Abteilungsleiter 21. 4. 66



ERICH HECK
Werkzeugdreher 21. 4. 66



KARL HECKMANN
Kupferschmied 21. 4. 66



GÜNTER HESS
techn. Angest. 21. 4. 66



WERNER HÖPFER
Schlosser 21. 4. 66



KURT JOOSS
Werkmeister 21. 4. 66



FRITZ LEONHARDT
Elektriker 21. 4. 66



KURT MALLMANN
Schlosser 21. 4. 66



HANS NAGEL
Kontrollleur 21. 4. 66



HANS ROHR
Werkmeister 21. 4. 66



GÜNTER STAAB
Vorarbeiter 21. 4. 66



PAUL WEGERLE
Dreher 21. 4. 66

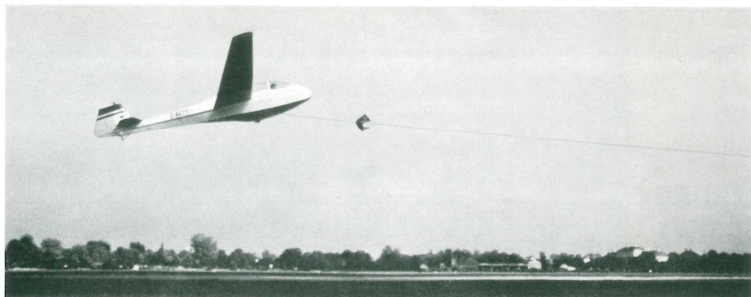


FRITZ WEIGEL
Kupferschmied 21. 4. 66



FRIEDRICH MOOG
Schmied 23. 4. 66





Bergfalke
beim Start
mit Windschlepp

NUN STARTEN SIE WIEDER

DIE SAISON DER GROSSEN WEISSEN VOGEL HAT BEGONNEN

Vor dem Beginn der Flugsaison 1965 verband sich der „Ikarus-Luft-sport-Club“ München mit der Segelflug-Interessengemeinschaft der Heeresflieger-Staffel 8 in Hochbrück. Durch diesen Zusammenschluß wurde es möglich, von der kargen Fröttmaninger-Heide auf den schönen Flugplatz Schleißheim überzusiedeln. — Nach ein paar Platz-runden hatte man sich mit dem neuen Gelände schnell vertraut ge-macht und begann nun eifrig mit dem Fliegen. Die schöne Graspiste fand jedermanns Beifall, und der Flugbetrieb klappte reibungslos.

Durch die Neuanschaffung eines einsitzigen Leistungssegelflugzeuges im Spätsommer vorigen Jahres erhöhte sich der Bestand von drei auf vier Flugzeuge. Die Segelflug-Interessengemeinschaft der Heeresflieger-Staffel brachte auch noch zwei Maschinen mit in diese „Ehe“. Somit verfügt man jetzt gemeinsam über drei Doppelsitzer und drei Einsitzer. An einigen Wochenenden stellte die Segelflug-Sportgruppe der Luftwaffe eine Motormaschine vom Typ Do 27 zur Verfügung, so daß unsere Vögel per Flugzeugschlepp auf die gewünschte Höhe gebracht wurden.

An einem schönen Sonntagmorgen startete dann unser „Bergfalke“ zu einem Überlandflug. Der Pilot nahm sich vor, die 50-km-Marke zu überfliegen, da dies eine Bedingung für das „Silberne Leistungs-abzeichen“ (Silber-C) ist. Als Ziel setzte er sich Landsberg am Lech. Er startete, und schon nach einer halben Stunde hatte er sich auf seine Ausgangshöhe von etwa 1500 Metern „emporgekurbelt“. Ab ging's mit Kurs auf Landsberg. Wir verfolgten das immer kleiner werdende Flugzeug, bis es am Horizont verschwand. Der Flugbetrieb ging unterdessen emsig weiter. — Am Nachmittag traf dann die Nach-richt ein, daß er auf dem Flugplatz des Lagers Lechfeld wohlbehalten gelandet war. Sofort machten sich ein paar von uns mit Auto und Transportanhänger auf den Weg, um den Piloten und das Flugzeug zum Ausgangspunkt zurückzubringen.

Solche Überlandflüge setzen voraus, daß der Pilot sein Flugzeug einwandfrei beherrscht und sich in jeder Situation zu helfen weiß. Er muß sich über die gesamte Strecke, die er zurücklegt, von Wolke zu Wolke bis zu seinem Zielpunkt vorwärtskämpfen. Ein Segelflug-zeug gleitet ja ständig, d. h., es hat einen bestimmten Gleitwinkel, den man auch in einem Zahlenverhältnis ausdrückt, z. B. Gleitzahl 1 : 20. Verliert das Flugzeug 1 Meter Höhe, so gleitet es dabei 20 Meter weit. Man könnte also aus einer Höhe von 1000 Metern 20 Kilometer weit fliegen. Diesen Höhenverlust muß der Pilot immer wieder gutmachen, indem er jedes Aufwindfeld ausnützt. Hierbei geht es meistens sehr turbulent zu. Linksrum, rechtsrum, immer auf dem Sprung, im „Bart“ zu bleiben. Bei dieser Kurbelei muß sich der Pilot auch noch an seinen Kurs halten und darf nicht zu weit davon abkommen.

Bei Überlandflügen wurden schon Strecken bis an die 1000-km-Grenze zurückgelegt (ohne Zwischenlandung). Für diese Rekorde gibt es natürlich Auszeichnungen. Die höchste Auszeichnung im internationalen Segelflug-Sport, die Lilienthal-Medaille, wurde vor kurzem Al Parker, USA, verliehen. Er bekam sie für seinen außer-ordentlichen Leistungsflug über eine Strecke von 1041 Kilometern in gerader Linie. Dies war zum erstmalig der Schritt über die Traum-grenze von 1000 Kilometern mit einem Segelflugzeug. Die Bedingun-

gen für Leistungsabzeichen setzen sich aus Strecken- und Zeitflügen zusammen. Der inoffizielle Weltrekord im Dauerfliegen mit einem Segelflugzeug ohne Zwischenlandung wurde 1943 von dem Deut-schen Ernst Jachtmann aufgestellt. Die Flugzeit betrug 56 Stunden. Der offizielle Weltrekord liegt bei 41 Stunden, aufgestellt von dem Franzosen Marchand. Rekordstrecken-, Rekordzeiten- und natürlich auch Rekordhöhen sind zu verzeichnen. Sie liegen knapp über der 10 000-Meter-Marke. In solche Höhen wagen sich jedoch nur Stratosphärensegler vor, ausgerüstet mit Sauerstoff- und Druckanlage. Es werden heutzutage auch Segelflugzeuge hergestellt, die kunst-flugtauglich sind. Bei ausreichender Flughöhe kann man mit einer sol-chen Maschine ein Kunstflugprogramm von A bis Z durchfliegen. Segelfliegen war schon immer ein Sport für Idealisten und ist es heute erst recht. Möchte es jemand erlernen, so ist absolute körper-liche und geistige Gesundheit Voraussetzung. Man darf auch nicht vorbestraft sein. Luftsportvereine bilden ihre Mitglieder durch eigene Fluglehrer aus, die ebenfalls Mitglieder des Vereins sind. Man bezahlt eine Aufnahmegebühr und wird Mitglied. Monatlich sind dann die Clubbeiträge zu entrichten.

Bei Flugbeginn kommen dann natürlich die Startkosten hinzu. Die Mitglieder warten den Winter über die Maschinen und setzen sie in-stand. Von jedem Mitglied wird diesbezüglich eine gewisse Arbeits-leistung gefordert. Man trifft sich auch öfters zu einem geselligen Beisammensein an einem Clubabend.



Dieser Raab VII wurde nach seiner Taufpatin, Frau Vielmetter, benannt

Wir stehen jetzt wieder kurz vor Beginn einer neuen Flugsaison mit einer neugewählten Vorstandschaft, auf die wir unsere Hoffnungen setzen. Die Flugzeuge sind in unserer Werkstatt überholt und in-standgesetzt worden und warten nun darauf, sich mit einem Piloten am Steuerknüppel in ihr Element, die Lüfte, zu erheben. Unser ganz besonderer Dank gilt an dieser Stelle der Knorr-Bremse GmbH und der Süddeutschen Bremsen AG für die Unterstützung, die uns sowohl im alten, als auch schon im neuen Jahr zuteil wurde.

R. Zeidler, München App. 551