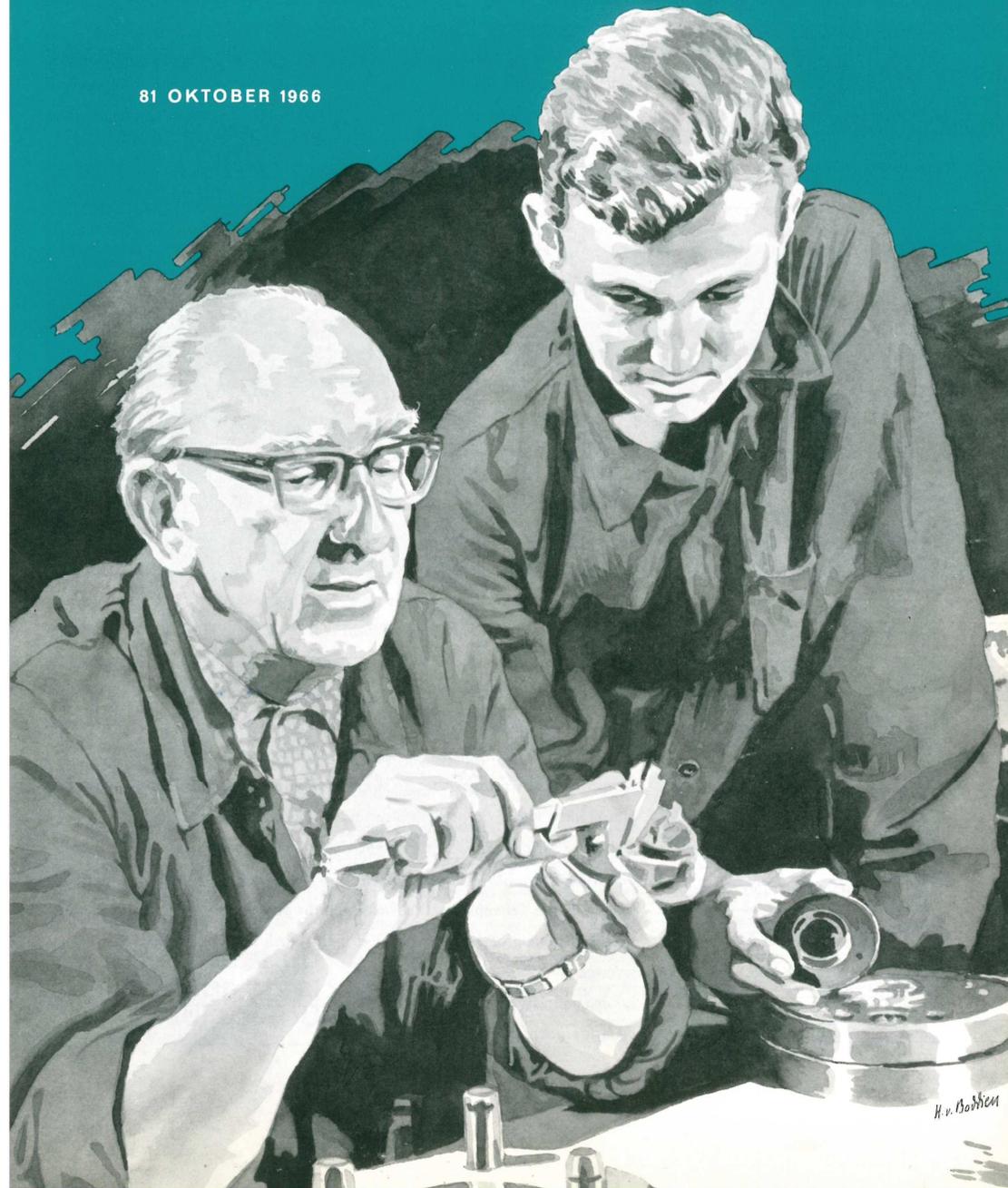


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

81 OKTOBER 1966



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

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

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

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

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

81
OKT OBER
1966

Unser Titelbild wurde nach einer Vorlage aus der Zeitschrift „Der Freudenberger“ gezeichnet.

Volmarstein baut weiter	3
Volmarsteiner Lehrlinge auf Bildungsreise	3
MWM in Beirut	4
Vertreter der Bremsendienste trafen sich in München	5
Zur Tagung der MWM-Verkaufsorganisation Inland	5
Eindrücke von einer MWM-Lehrlingsfahrt nach England	6
Gut geplant ist halb montiert	8
Wie weit sind unsere beiden größten Konzernwerke mit „Hollerith“? (Forts.)	8
Vor 80 Jahren zog Carl Benz in die Waldhofstraße	11
Plädoyer für den Sicherheitsgurt	12
Zur Röntgen-Reihenuntersuchung bei der SB	12
Frohe Jugend im Kinderheim St. Blasien	13
1926 – ein ereignisreiches Jahr	14
Unsere Jubilare	15
Es geht um Ihr Geld!	15
WIR basteln einen Rezept-Ordner	16
Unser Kreuzwörterrätsel	16

Wir erleben es immer wieder . . . Ein Freund oder Kollege, der klug, fleißig und sympathisch ist, hat einfach keinen Erfolg. Wie er auch strampelt, er kommt nicht weiter, tritt auf der Stelle. Ein anderer dagegen, der nur wenig oder nichts von den gewinnenden Eigenschaften unseres Freundes besitzt, heimst in kurzer Zeit Erfolg über Erfolg ein. Und wir, die engagierten Zuschauer, sind darüber natürlich empört und entrüstet. Dabei ist unser Verhalten töricht, denn wir wissen, daß der Erfolg keineswegs etwas mit Tüchtigkeit, Wissen und Fleiß zu tun haben muß. Sehr oft ist das genaue Gegenteil der Fall. Aber in den Märchenbüchern unserer Kindheit und in den Schullesebüchern steht es schwarz auf weiß geschrieben: Ohne Fleiß kein Preis. Glück hat auf die Dauer nur der Tüchtige. Das Gute wird belohnt, das Böse bestraft. Und weil uns diese Sprüche in einem sehr eindrucksfähigen Alter eingebläut worden sind, können wir sie nie mehr ganz vergessen. Auch wenn wir in der Schule des Lebens dann eines Besseren bzw. eines Schlechteren belehrt werden. Ich meine, daß wir durch die Märchen und Lesebücher in mancher Beziehung falsch auf das vorbereitet werden, was uns im Leben erwartet. Es wäre richtiger, wenn man schon frühzeitig darauf hinweisen würde, daß 1. der Erfolg mit Güte, Klugheit und Fleiß und vielen anderen erfreulichen menschlichen Eigenschaften nicht unbedingt etwas zu tun hat, 2. der Erfolg keineswegs der Maßstab ist, nach dem der Wert eines Menschen beurteilt werden darf, und 3. der Mißerfolg etwas sehr Gutes sein kann, wenn der Mensch nämlich daraus lernt. Denn ein Fehler wird erst zu einem Fehler, wenn man nichts aus ihm lernt, sagt der weise Kon-fut-se.

Allerdings brauchen Mißerfolge nicht unbedingt das Produkt unserer Fehler zu sein. Oft sind Mißerfolge einfach ein Mangel an Glück. – Glück ist ein ausgesprochenes Zufallsgeschenk, keine Belohnung unserer Taten oder Absichten. Wir haben kein Anrecht darauf; es fällt uns aus heiterem Himmel in den Schoß oder es meidet uns wie die Pest. Es läßt sich nicht erzwingen. Der Erfolg – im Beruf oder in der Liebe – ist ohne eine Portion Glück einfach nicht möglich. Zwar gibt es da auch wieder ein schönes Sprüchlein: „Jeder ist seines Glückes Schmied“; doch um sein Glück schmieden zu können, muß man es zuerst einmal erkannt haben! Und wer erkennt schon gleich, und besonders in der Jugend, welcher Beruf oder welches Mädchen ihn wirklich glücklich macht! Es wäre vernünftiger, wenn man bereits die jungen Menschen eine wichtige Tatsache lehren wollte: Laß dein Glück nie von äußeren Umständen, wie es ja auch Erfolge und Mißerfolge sind, abhängig sein. Ob du glücklich oder unglücklich bist, hängt lediglich von deiner inneren Einstellung ab! Ein Erfolg kann dich glücklich machen – doch mißtraue ihm stets . . . Erfolge sind oft nur bunte Seifenblasen. Hab keine Furcht vor Mißerfolgen; du brauchst sie sogar, denn deine Persönlichkeit wird mehr durch Mißerfolge als durch Erfolge geformt.

Erfolge und Mißerfolge sind die Bausteine jeden Lebens. Hebe sie auf, benutze sie, baue mit ihnen, denn es ist dein Haus.

R. Weber, Volmarstein

Volmarstein baut weiter

Nachdem vor rund einem Jahr die neue Kernmacherei Grauguß in Betrieb genommen wurde – wir berichteten darüber – soll auch der Stahlguß seine neue Kernmacherei bekommen. Hierfür sind die Bauarbeiten in vollem Gange. Die neue Halle soll Ende des Jahres bereits im Rohbau stehen. Sie entsteht auf dem Grund der alten Tempergießerei, die abbruchreif war. Auf dem Foto links sieht man die Straßenfront des Volmarsteiner Werks. Die Holzverkleidung zeigt deutlich den Teil des Gebäudekomplexes, der durch den Neubau ersetzt wird. So liegen dann die beiden Kernmachereien Grauguß und Stahlguß in einer Flucht und schließen die Schmelzbetriebe mit Hofkranbahn ein.



Das rechte Foto zeigt die Stahlbau-Montage. Der Nutzfläche von 1100 qm steht ein umbauter Raum von 12 000 cbm gegenüber. Der Sockel wird gemauert, der obere Teil erhält eine Aluminium-Verkleidung mit innerem Wärmeschutz. Planung und Bauleitung übernahm das Architekturbüro Klaus Heese. Und weil man schon einmal beim Bauen ist, wird gleichzeitig auch das Elektro-Ofengebäude erweitert und die Hofkranbahn um 18,5 m verlängert. Mit dem Abschluß dieser Bauarbeiten sind dann die Voraussetzungen erfüllt, um die im Generalplan vorgesehene Rationalisierung der Gießerei- und Putzerei-Betriebe anschließend durchführen zu können.



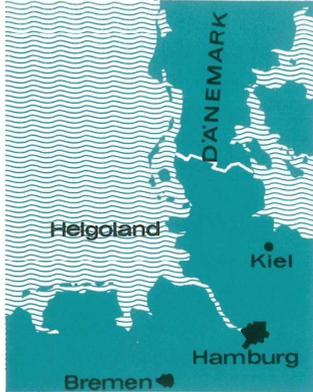
Volmarsteins Lehrlinge auf Bildungsreise:

Besuch auf der Insel Helgoland

Es ist bereits zur Tradition geworden, daß alljährlich die gewerblichen und kaufmännischen Lehrlinge der Knorr-Bremse GmbH, Stahlwerk Volmarstein eine mehrtägige Fahrt unternehmen. Die diesjährige Fahrt ging nach Helgoland. Sie führte in aller Frühe mit dem Bus über die Autobahn in Richtung Münster. Hier verließen wir die Autobahn und machten einen Abstecher zum Dümmer See. Nach einer kleinen Stärkung ging es weiter über Diepholz nach Bremen. Bremen, im letzten Krieg zu 60% zerstört, ist im alten Stil wieder aufgebaut worden. Am Markt erheben sich der doppeltürmige Dom und das reichverzierte Rathaus. Vor ihm steht als Zeichen alter Marktrechte der steinerne „Roland der Riese“. Wir hatten Gelegenheit, das alte Rathaus zu besichtigen. Der gotische Grundbau des Alten Rat-

hauses entstand in den Jahren 1405-1407, die schöne Renaissancefassade wurde von 1609-1612 vorgebaut. Die obere Halle ist der repräsentative Festsaal der Stadt, in dem noch wichtige Sitzungen und besondere Feierlichkeiten abgehalten werden. Anschließend wurde die Böttcherstraße besichtigt. Es war einst eine Handwerker-gasse, die durch die eigenwillige neue Bebauung mit Kunstausstellungen, Ladengeschäften, Museen und Gaststätten zu einer der meistbesuchten Sehenswürdigkeiten Bremens wurde. Dreimal täglich erklingt ein Glockenspiel von dreißig Glocken aus Meißner Porzellan, für uns erklang es um 12 Uhr mittags. Am Ausgang der Böttcherstraße sieht man die Martinikirche, die Kaufmannskirche aus dem 13. Jahrhundert. Weiter ging die Fahrt nach Bremerhaven. Hier erreichten wir die Jugendherberge gegen

14.30 Uhr. Unser erster Spaziergang führte uns selbstverständlich zum Columbushafen, denn von hier sollte am nächsten Tag unser Schiff zur Fahrt nach Helgoland ablegen.



Bremerhaven ist die „Brücke nach Übersee“. Aus dem ehemals größten Auswandererhafen des Kontinents wurde der modernste Passagierhafen der Bundesrepublik und der größte Fischereihafen des europäischen Festlands. Täglich werden bis zu 50 000 Zentner Seefische expediert. Jeder zweite Fisch, der in der Bundesrepublik gegessen wird, kommt aus Bremerhaven. Am Columbuskai lagen ein 25 000 BRT großes Kriegsschiff mit US-

Soldaten und ein großer holländischer Transporter. – Auch Bremerhaven wurde im Krieg weitgehend zerstört und ist nach dem Wiederaufbau eine moderne Stadt geworden.

Der zweite Tag begann um 5.30 Uhr mit dem allgemeinen Wecken, und um 7.45 Uhr ging es mit dem Autobus bis zum Columbuskai. Das Seebäderschiff „Roland von Bremen“, das uns nach Helgoland bringen sollte, lag schon am Pier. Dieses Schiff hat 38 000 BRT und faßt 1900 Passagiere. Dann wurden die Tauen gelöst und die langersehnte Schiffsreise begann. Die Feuerschiffe der Wesermündung wiesen den Weg zwischen den gefährlichen Sandbänken hindurch ins offene Meer. Wir passierten das Feuerschiff Bremen, die Leuchttürme Roter Sand und Alte Weser und trafen nach 3½stündiger Fahrt gegen 12.00 Uhr auf der Reede von Helgoland ein. Da das Meer ruhig war, verlief die Überfahrt ohne besondere Vorkommnisse. Die Schiffsluken wurden geöffnet, und die Landungsboote übernahmen die Passagiere zur Weiterfahrt nach Helgoland. 31 Boote waren es, die die Beförderung vom Schiff nach Helgoland vornahmen.

Die meisten von uns hatten Helgoland noch nicht gesehen. Alle waren überrascht von den bunten neuen Häusern, die nach dem Krieg erbaut worden sind. Lustig wehten die Helgoländer Flaggen grün-rot-weiß in der steifen Brise. „Grün ist das Land, rot ist die Kant und weiß ist der Strand, das sind die Farben von Helgoland.“

Die steile Felswand der Nordwestseite ist 58 m hoch. Vor weiteren zerstörenden Angriffen des Meeres ist sie durch eine Betonmauer geschützt. Der Hafen und die ge-

schützte Reede waren schon manchem Schiff bei Sturm eine Zuflucht. Der Badestrand befindet sich auf der „Düne“, zu der die Gäste hinübergefahren werden.

Nachdem wir das „Unterdorf“ mit dem Freibad und dem großen, interessanten Fisch-aquarium besichtigt hatten, besuchten wir das „Oberdorf“. Als Sehenswürdigkeiten sind hier der Leuchtturm, die Wetterstelle und die neuerbaute Kirche zu erwähnen. Vom Oberdorf aus ist ganz deutlich der „Rote Fels im Meer“, das Wahrzeichen von Helgoland, zu sehen.

Ab 16.00 Uhr begannen die Landungsboote wieder mit dem Übersetzen. Alle Teilnehmer waren rechtzeitig zur Stelle, und um 16.30 Uhr konnte die „Roland von Bremen“ die Rückreise nach Bremerhaven antreten, auf der wir noch ein besonderes Erlebnis hatten. Das Feuerschiff Bremen, das nicht mehr benötigt wird und an anderer Stelle in der Ostsee eingesetzt werden soll, wurde feierlich verabschiedet. Der Kapitän unseres Schiffes überreichte eine Flasche Sekt als Gruß und Dank für die bisher geleistete harte Arbeit auf hoher See.

Am dritten Tag traten wir schon früh unsere Rückfahrt an. Wir fuhren über Bremen, Syke, weiter durch das Moorgebiet über Sulingen zum Dümmer See. Hier trafen wir vor Mittag ein. In einem schönen Lokal war der Mittagstisch gedeckt, und nach einer üppigen Mahlzeit standen noch zwei Stunden zur freien Verfügung. Es wurde gesehelt, gerudert oder geschwommen. Schließlich ging es weiter in Richtung Osnabrück, Münster, Hamm und Esborn, wo wir in froher, geselliger Runde die letzten Stunden verbrachten.

Willi Volkmann, Volmarstein



ZU GAST BEI DER KNORR-BREMSE

Vertreter der Bremsendienste trafen sich in München



Zu einer Tagung, bei der es um die Auto-Bremse ging, lud die Knorr-Bremse GmbH in den letzten Septembertagen die Vertreter aller Bremsendienste und die Herren der Verkaufsbüros ein. So wurden die Tagungsräume in unserem Münchner Werk zu einem Treffpunkt von zahlreichen Gästen aus allen Teilen der Bundesrepublik. Nach der Begrüßung und Eröffnung der Tagung durch Herrn Dir. Burkhardt referierte Herr Hauer über den technischen Stand und die Entwicklung der Kraftfahrzeug-Bremsegeräte. Dann folgten Führungen durch die

Forschungs- und Versuchsabteilung (Herr Schmitt), und die Fertigung, Montage und Austauschgeräte-Aufarbeitung (Herr Becker). Am 2. Tag drehte sich alles um allgemeine Verkaufsfragen. Herr Dr. Schneider als Leiter der Kfz-Verkaufsabteilung machte die Teilnehmer mit den Problemen, Erfolgen, Wünschen und Hoffnungen der Geschäftslitung bekannt. Die Entwicklungstendenzen bei der Europabremse kamen zur Sprache und Fragen auf dem Gebiet der Werbung, der Öffentlichkeitsarbeit und des Kundendienstes wurden behandelt.

Nach getaner Arbeit, nach Abschluß des umfangreichen Programms, erwartete die Teilnehmer eine kleine Attraktion: der Besuch des Münchner Oktoberfestes. Und da man hierzulande mit dem Bier nicht zu zeihen pflegt und auch die Handelnsaftig und braungebraten den erwartungsvollen Besuchern zusagten, verlief der Wiesenbummel in schönster Harmonie. Die maßgeblichen Herren der Knorr-Bremse konnten mit dem Verlauf der Konferenz zufrieden sein; die Gäste kehrten mit neuen Impulsen für ihre Arbeit nach Hause zurück.



Verbrennungsmotoren - Helfer der Menschen

EINE AUSSTELLUNG IN BEIRUT/LIBANON



Seit Jahrzehnten ist MWM im Libanon – nicht zuletzt dank der Rührigkeit seiner Vertretung Sarkis & Cie – mit einem für das kleine Land beträchtlichen Importanteil vertreten: Vornehmlich Motoren für die Küstenschiffahrt, die Fischerei, Pumpenaggregate für Bewässerungsanlagen, dielelektrische Anlagen für die Stromerzeugung. Der Name „MWM-Diesel“ ist auch in der Öffentlichkeit ein bekannter Begriff. Eine Ausstellung in Beirut, deren Name „Verbrennungsmotoren – Helfer des Menschen“ die Bedeutung der motorischen Entwicklungshilfe zum Ausdruck bringt, hat es erneut bekundet. Unser Foto zeigt Regierungsbeamte, Professoren und Wirtschaftsführer vor einem Schnittmodell des MWM-Typs KD 1105 V. Auffallend an dieser Ausstellung: speziell interessiertes Fachpublikum, Ingenieure, Techniker, Lehrkräfte und Studenten der maschinenbautechnischen Universität. Freuen wir uns auch darüber, daß führende Männer diese Ausstellung besonders als „Zeichen des guten Willens für gute Beziehungen zwischen dem Libanon und der Bundesrepublik Deutschland“ werten.



Wir in der augenblicklichen Wirtschaftssituation

TAGUNG DER MWM-VERKAUFSORGANISATION INLAND

Kein Unternehmen des freien Wettbewerbs führt im Ringen um Erzeugung und Absatz ein absolutes Eigendasein. Alle sind darauf angewiesen, sich im ständigen Wechsel der Wirtschaftssituationen stets erneut ihren Platz zu suchen und ihn durch gewandtes Anpassen – technisch oder wirtschaftlich – zu behaupten. Unablässige Beobachtung und Erkundung des Marktes, d. h. des allgemeinen Trends und besonders der jeweiligen Lage auf den verschiedenen Verwendungsbereichen für die eigenen Erzeugnisse sind nötig. Kennzahlen über den Marktanteil sprechen eine deutliche Sprache und werden zu Ansatzpunkten für die Erörterung der Möglichkeiten und Wege, sich immer wieder von neuem auf die zukünftig zu erwartende Wirtschaftssituation einzustellen.

Im Unternehmen selbst bedarf es engsten Kontakts und gegenseitiger Information von Stammhaus und Außenorganisation. Verkaufsbüros und Vertretungen sind die Fühler in den Markt hinein; ihre Beurteilungen aus der Unmittelbarkeit ihrer Tätigkeit sind für technische und wirtschaftliche Entscheidungen der Geschäftsleitung ebenso wertvoll, wie es die Informationen des Stammhauses als Verkaufshilfen und -impulse für die Mitarbeiter draußen sind.

So rief MWM die Leiter der deutschen Außenbüros zu sich nach Mannheim. Vorstandsmitglied Direktor Kux – auch im Namen seiner an Einzelfachgesprächen mitteilnehmenden Vorstandskollegen Direktor Dr. Kremser und Direktor Stark – begrüßte den bewußt kleingehaltenen Kreis. Es gehe nicht um Repräsentation, sondern um reine Arbeitsbesprechungen, um die erforderliche Einstellung von MWM auf die Wirtschaftssituation zu finden, wie sie eingangs dieses Berichts erwähnt wird. Zudem sei der Inlandsvertrieb bei der Zusammenkunft im Mai dieses Jahres in Gegenwart der Auslandsvertreter ein wenig zu kurz gekommen. Man müsse sich eingehend aussprechen und vorbehaltlos seine Meinung zum Nutzen der Gesamtaufgabe äußern. Unrichtige Beurteilungen erwüchsen meistens aus unzutreffenden oder fehlenden Informationen.

Grundsatzreferate des Inlandsverkaufsleiters Prok. Körner über die derzeitige Umsatz- und Auftragslage sowie von Konstruktionsleiter Dir. Pfeighaar über Erprobungsergebnisse und Erfahrungen mit den Neuentwicklungen D 232, D 440, mit Schweröl- und Gasmotoren regten die Gespräche an. In Kurzvorträgen nahmen die Verkaufsbüroleiter – von der Südbremse war Dir. Reiser zugegen – zu den Ge-

gebenheiten und Problemeurteilungen aus der Sicht der „Männer im Markt“ Stellung.

Graphische Darstellungen erläuterten den MWM-Marktanteil für Motoren und Aggregate, der zum Vorjahrsabschluß in seiner Gesamtheit als gut bezeichnet werden darf, aber im Hinblick auf die Notwendigkeit wirtschaftlichen Ertrags bei einigen Anwendungsgebieten – vor allem bezogen auf den augenblicklichen Markttrend und die Auftragslage –, doch preiskalkulatorischer Überlegungen bedarf. Der Schleppersektor hat nach wie vor den größten Absatzanteil. Schwankungen zeigt der Einbausektor vor allem bei den Baumaschinen; immerhin ist – trotz der allgemeinen deutschen Flaute – die Kurve ansteigend, was wesentlich auf die gute Einführung der neuen Baureihe D 208/308 zurückzuführen ist. Positiv ist die Absatzentwicklung auch auf dem Sektor Schiffshauptantriebsmotoren für die Küsten- und Binnenschifffahrt bisher gewesen. Eine jetzt erkennbare Rückläufigkeit ist vornehmlich durch die schwierige Situation in der Binnenschifffahrt verursacht, vor allem durch schlechte Frachtraten und Finanzierungsschwierigkeiten. Man ist zur Rationalisierung gezwungen (z. B. durch neue Schiffstypen, Schubschiffe). Für die Steigerung des Marktanteils im Aggregatengeschäft sind die Elektroaggregate (besonders Notstromanlagen) maßgebend. Gute, produktive Zusammen-

arbeit mit den Elektrofirmen spielt dabei eine mitentscheidende Rolle. – Für MWM-Gasmotoren besteht vermehrtes Interesse.

In der regen Aussprache kam der Charakter einer Arbeitstagung, eingehend Branchen- und Einzelgeschäfte in der praktischen Abwicklung zu behandeln, immer wieder zum Durchbruch. Feststellungen aus dem Vergangenen in der Relation zur gegebenen, in ihren Abläufen noch nicht überschaubaren Wirtschaftssituation lassen feste Prognosen kaum zu. Natürlich muß man sich aller Anzeichen für Änderungen der Marktlage bewußt werden und sich auf sie einstellen. Vereinfacht aber ließe sich sagen: es gilt, die bis jetzt erreichte Position mit allen geeigneten Mitteln zu halten. Diese festzustellen, war der Sinn der Arbeitstagung. Noch mehr als bisher wird bei Preisverhandlungen um jede Mark in äußerster Kalkulation und um verbesserte Zahlungsbedingungen gerungen werden müssen. Neuentwicklungen auf allen Gebieten werden besonders zu beachten, zukunftssträchtige Projekte intensiv zu bearbeiten und alle notwendigen Kontakte rege zu pflegen sein.

Zusammenkünfte und Aussprachen sind unerläßliche Wege zu dem Ziel, mit dem Blick auf die augenblicks- wie auf die zukunftsbezogene Situation den Bestand des Unternehmens zu sichern. JHB



Fred Meguscher, Mannheim

EUROPAGEDANKEN VON MENSCH ZU MENSCH

EINDRÜCKE VON EINER LEHRLINGSFAHRT NACH ENGLAND

Durchs Rheinland zur belgischen Waterkant

Über die Hügel des Rheinischen Schiefergebirges, vorbei an den Domen von Köln und Aachen, brachte uns der supermoderne Reisebus zur ersten Landesgrenze. Die Andersartigkeit des städtebaulichen Stils machte es uns schon bewußt, in einem anderen Land zu sein. Das gigantische Kohlen- und Eisenzentrum an der Maas zeigte die Bedeutung des europäischen Wirtschaftsbeitrags unseres Nachbarlands Belgien. Abends erreichten wir Brüssel. Tags darauf erlebten wir auf einer Rundfahrt die Schönheit dieser Hauptstadt. Auf breiten Prachtstraßen, vorbei an weltbekannten Sehenswürdigkeiten – dem Palais Royal, der Place de Justice, natürlich auch am derbhumorigen „Manneken Pis“ –, kamen wir zum Atomium, dem Wahrzeichen der Weltausstellung 1958. Der schnellste Fahrstuhl Europas schleuste uns rasch 100 m hoch zu einer unvergeßlichen Aussicht auf

eine bedeutende, vor allem aber lebenswerte Stadt, die mit der Tragik, Nahtstelle zweier Volksgruppen zu sein, belastet ist, aber vielleicht gerade wegen dieser geschichtlich bedingten Notwendigkeit völkischer Toleranz zum Herzen eines geeinten Europas werden könnte. – Zwei Stunden später waren wir am Meer, das viele von uns zum erstenmal sahen. Die Überfahrt von Ostende über den Kanal war etwas so absolut Besonderes, daß wir sogar den meist üblichen Tribut an Poseidon vergaßen.

Auf der Insel

England ist noch eine Insel. Verkehrstechnisch ist der trennende Meeresstreifen bedeutungslos. Volkstum und Lebensart aber haben ihre Geschlossenheit immer noch bewahrt, soweit auch zivilisatorische Infekte vom Kontinent her eingedrungen sein mögen. Vor allem gilt dies für Wales. Über Dover,

London, Oxford, vorbei an der majestätischen Kathedrale von Gloucester, erreichten wir unser Reiseziel Swansea, Mannheims britische Partnerstadt. Die englische Bezeichnung „Twin-Town“ (Zwillingsstadt) verinnerlicht noch den Ausdruck des Willens zum friedvollen Miteinander über nationale Grenzen hinweg. Im Education Center wurden wir vom geistvollen, manchmal auch gälisch witzigen Mr. Quilliam empfangen. Er nahm sich uns während der ganzen folgenden acht Tage mit nimmermüder liebenswürdiger Gastlichkeit an.

Unaufhörlich neue Eindrücke

Wir sollten und wollten nicht nur schauen, sondern auch lernen. Daher besichtigten wir Industriehörlinge schon am ersten Tage eine der bedeutendsten Ölfraffinerien Englands und erlebten den Werdegang des zähflüssigen Erdöls vom Leichtern der Tanker in den

Docks bis zur Verarbeitung der Ölrückstände in ihre brauchbaren Endprodukte. Abends bot man uns auf einer Party des Cadle Youth Club jugendgemäße Geselligkeit. Bei knallhartem Beat wurden erste Kontakte, vornehmlich mit der weiblichen Jugend (wer würde uns das Gegenteil glauben), geknüpft. Wie nützlich doch schon einige mühsam erlernte Brocken Englisch sein können. Lernt Fremdsprachen, Boys! Man verstand sich prächtig. Die Begrüßungsworte von Bürgermeister Morgan im Namen der Stadt Swansea bereiteten – im Vergleich dazu – viel mehr Übersetzungsschwierigkeiten.

Die folgenden Tage waren mit Besichtigungen ausgefüllt. Wir sahen die Docks, das großangelegte Sportzentrum in Port Talbot, besuchten die typisch englische Stadt Cardiff, badeten an der nahen Küste. Unvergeßlich wird uns das walisische Nationalfest „The Royal National Eisteddfod of Wales“ bleiben. Uraltet Volksgut, vor allem die keltische Sprache, wird hochgehalten. Besuchern sind alle Sprachen erlaubt, außer Englisch. Selbst die Queen dürfte dort ihre Muttersprache nicht verwenden – so streng sind hier die Bräucher!

Von Mensch zu Mensch

Die Besuchsdauer verging wie im Fluge. Wir mußten von einer gastfreundlichen Stadt und von den Menschen Abschied nehmen, die wir liebgewonnen hatten und die – das möchten wir annehmen – auch uns freundschaftliche Gefühle bewahren werden. Vom Bus aus gingen unsere Blicke noch lang an die Stätte eines frohen und lehrreichen Aufenthalts zurück. Die menschliche Aufgeschlossenheit unserer neuen walisischen Freunde hat uns am stärksten beeindruckt.

Oxfordstreet in London



Hier wohnten wir

Wir fanden, was uns, der jungen Generation, vorgeschwebt hatte: das gegenseitige Verstehen von Mensch zu Mensch, das Suchen zueinander ohne Vorurteile als Voraussetzung einer friedvollen Zukunft, den notwendigen Kontakt auf europäischer Ebene. Wir begriffen auch, wie schwer und fast unüberwindlich der Block „Commonwealth“ auf dem Weg zum europäischen Gedanken liegt. Es fehlt drüben nicht am Willen zum gedeutlich erscheinenden Alleuropa. Man glaubt – wie man uns sagte – unbedingt an eine Lösung, weil sie zum Nutzen auch für Englands Wohlfahrt gefunden werden müsse. In London wurde unsere „Über-die-See-Reise“ nochmals zur Sehreise. Wegen der Kürze der noch verfügbaren Zeit besuchte jeder von uns die Sehenswürdigkeiten, die er in der gewaltigen Weltstadt für die wichtigsten hielt: den Buckingham Palace, Tower Bridge, Downingstreet 10, das Pressezentrum Fleetstreet, das House of Parliaments,

Westminster Abbey und den Tower. – Den letzten Abend brachten wir auf einem typischen englischen Landsitz in romantischer Lage mit wohlthuender Ruhe nach den vorangegangenen Reise Strapazen zu. Dann erlebten wir bei ruhiger See eine wunderbare Überfahrt. Das Festland hatte uns wieder! Wir sind des Dankes voll. Die Wirtschaft, zweck- und lebensbedingt nüchtern, hat wieder ihr Herz für den erlebnishungrigen jungen Berufsnachwuchs bewiesen. Das werten wir durchaus nicht als Selbstverständlichkeit, sondern als etwas sehr Schönes. Wir durften fremde Länder erleben und haben Menschen aus andersartigen Lebenskreisen mit ihren eigenen Sitten und Bräuchen kennengelernt. Und wenn wir uns dabei um Verständnis bemüht haben, auch darum, unser Land und unser Werk durch taktvolle Haltung recht zu vertreten, dann möchten wir uns wohl darüber freuen, einen ganz kleinen Teil zum Verständnis der Völker mit beigetragen zu haben.

gut geplant
ist halb montiert

NEUE WERKHALLE
FÜR DIE SÜDBREMSE

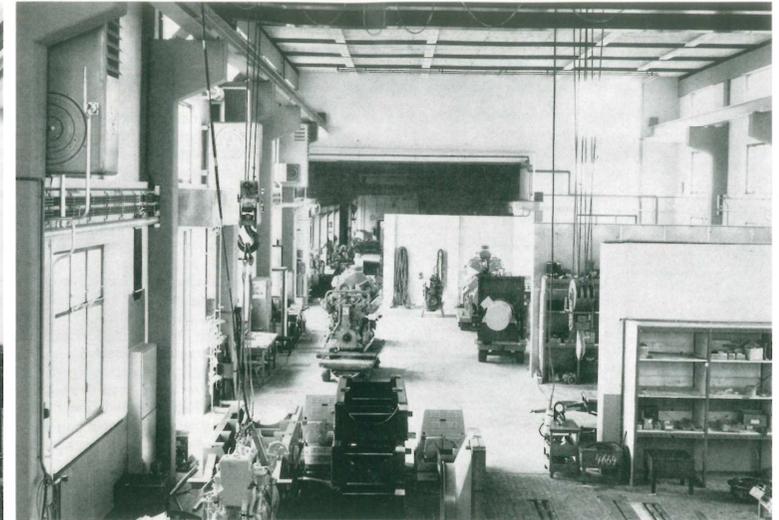
Am 1. September 1966 konnte in der neuen Halle, die im Anschluß an das Motorenprüfstandsgebäude errichtet wurde, die Aggregatmontage aufgenommen werden. Dies bedeutet die endliche Koordinierung zusammengehöriger Arbeitsgänge in der Motoren- und Aggregatslieferung.

Das neue Gebäude in der Größe von etwa 600 qm schließt u. a. Nebenräume für Vorrichtungen und andere Arbeitsmittel, den Nachlaufprüfstand für 3 Aggregate und die Spritzlackiererei ein. Diese wurde nach den neuesten technischen Erkenntnissen ausgestattet. In den Bodenschächten sind zwei Absauggebläse mit einer Förderleistung von je 13 000 cbm/h eingebaut, die über Filter und mit Wasser beflutete Kanäle den Abzug gesundheitsschädlicher Farbdämpfe bewirken – eine Forderung, die von der Berufsgenossenschaft mit allem Nachdruck erhoben worden war.

In der neuen Montagehalle sind zwei übereinanderlaufende Krananlagen installiert; sie befördern die auf dem Prüfstand gebremsten, in der Lackiererei gespritzten Motoren ohne weiteren Aufenthalt in die für etwa 9 Aggregatsaufbauten Platz bietende Montagehalle. Dort werden, je nach Kundenauftrag, die Motoren zu Strom-, Boots- und Pumpenaggregaten auf Grundplatten montiert und vervollständigt. Eine moderne, fahrbare Radialbohrmaschine mit einer Aus-



ladung von über 2 m erlaubt es, mit geringstem Zeitaufwand die erforderlichen Bohrungen einschließlich Gewinde vorzunehmen. Nach Fertigstellung werden die Aggregate einem Funktionsnachlauf unterzogen und sodann der Versandmontage, die sich ebenfalls in der neuerrichteten Halle befindet, zugeführt, wo eine nochmalige Endkontrolle stattfindet.



Wie notwendig allerdings die Errichtung dieses Neubaus war, kann nur der ermesen, dem der bisherige umständliche Arbeitsablauf vertraut gewesen ist. Für die in den letzten Jahren stark angestiegene Produktion auf dem Motorensektor waren jedenfalls solche Verhältnisse auf die Dauer nicht mehr tragbar und führten zu empfindlichen Termenschwierigkeiten.

Die Betriebsleitung der Südbremse und die mit der Motorenmontage Beschäftigten begrüßten die Fertigstellung dieser geräumigen, vollklimatisierten Werkshalle, die nicht nur rationelle und damit wirtschaftliche, sondern durch die nunmehr verbesserten Arbeitsbedingungen auch sozialpolitische Vorteile erwarten läßt.

Krise, München

WIE WEIT SIND UNSERE BEIDEN GRÖSSTEN KONZERNWERKE MIT „Hollerith“

(FORTSETZUNG)

Aufgaben und Möglichkeiten in der Elektronischen Datenverarbeitung

Im letzten Heft war versprochen worden, auf die einzelnen Aufgaben bzw. Arbeitsabläufe, die bei einer integrierten elektronischen Datenverarbeitung (EDV) durchgeführt werden, näher einzugehen und über den Stand der EDV im Gesamtkonzern zu berichten. Das „Nähergehen“ kann hier an dieser Stelle auch wiederum nur bedeuten, einen kurzen Überblick zu geben.

Eine integrierte Datenverarbeitung soll bekanntlich – von der Konstruktion über Produktionsprogramm, von Kundenaufträgen bis zur Bilanz – alle Aufgabenbereiche eines Unternehmens erfassen. Dem organisatorischen Arbeitsablauf entsprechend sind dies im einzelnen folgende Gebiete:

A. Auftragsbearbeitung, Disposition, Fertigungsplanung und -steuerung

1. Speichern und Verwalten aller Stammdaten für Preisbuch, Preislisten, Ersatzteillisten, Musterlisten (Preisbuchgruppen), Stücklisten, Teile, Materialien, Rohstoffe, Hilfs- und Betriebsstoffe, Arbeitspläne, usw., die für die weiteren Aufgaben erforderlich sind.
2. Verwalten und Abwickeln der monatlichen Vorratsaufträge und Bauprogramme sowie der einzelnen Kundenaufträge; beim Motorenbau ausgehend von der Auftragskarte des Vorkaufs über Lieferumfang und Montageunterlagen bis zu den Versandpapieren. Des weiteren die Auftragsbestandsführung, das Erstellen aller Umsatzstatistiken, Marktforschungsunterlagen usw.

3. Materialdisposition. Hierzu gehören:

1. *Bruttobedarfsermittlung* laut vorliegender Vorratsaufträge bzw. Bauprogramme und Kundenaufträge für kundenabhängige Teile.
2. Lagerbestandsführung nach Menge und Wert.
3. *Nettobedarfsermittlung* unter Berücksichtigung der Lagerbestände sowie der Bestellausstände beim Lieferanten und in der eigenen Fertigung.
4. Bestellrechnung, d. h. Errechnen der eigentlichen Bestellmenge, ausgehend vom Nettobedarf unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Einkaufsmengen, eigener optimaler Fertigungslosgrößen usw.
4. Kapazitätsplanung für die eigene Fertigung sowie Terminierung der Bestellungen für den Einkauf und der Aufträge an den Betrieb.
5. Ausschreiben der Bestellungen an die Lieferanten unter Berücksichtigung der Angebotspreise und wirtschaftlicher Einkaufslosgrößen, Ermittlung des Bestellobligos, Verwalten der Einkaufsbestellungen, Durchführen des Mahnwesens.
6. Für die Wareneingangskontrolle Erstellen der Wareneingangskarten und Qualitätskontrollkarten, Erfassen des Materialzugangs.
7. Erstellen der Fertigungspapiere für den Betrieb, Arbeitsfortschrittsführung und Überwachen der Fertigungstermine.

B. Ersatzteilwesen und Kundendienst

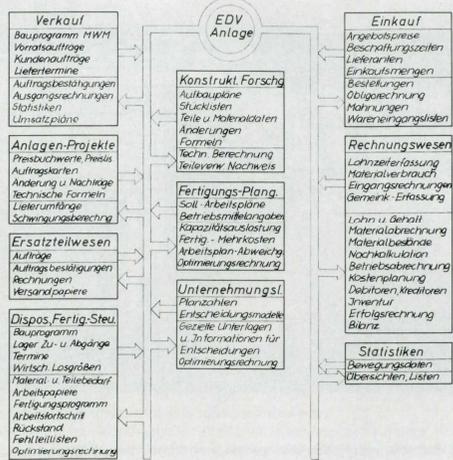
1. Durchführen der Ersatzteil-Dispositionen.
2. Bearbeitung der Angebote und Kundenaufträge, deutsch- und fremdsprachig.
3. Erstellen der Rechnungen und Versandpapiere, deutsch- und fremdsprachig.

4. Bestandsrechnung nach Menge und Wert, getrennt nach Stammhaus und Außenlagern.
5. Erstellen von Ersatzteillöchern laut Lieferumfang.
6. Erstellen von zusammengefaßten Ersatzteilkatalogen als „Nachschlagewerke“.
7. Statistische Auswertung von Schadensfällen.

C. Rechnungswesen

1. Erfassen des Rechnungseingangs, Prüfen der Eingangrechnungen auf rechnerische und mengenmäßige Richtigkeit, Auflisten der Rechnungskontrollergebnisse.
2. Lohn- und Gehaltsabrechnung.
3. Durchführen der Kostenrechnung, aufgeteilt nach Kostenartenrechnung, Kostenstellenrechnung, Platzkostenrechnung.
4. Erstellen der Betriebsabrechnung, verbunden mit einer Budgetrechnung bzw. Kostenüberwachung.
5. Durchführen einer Nach- und Sollkalkulation, d. h. Ermitteln der durchschnittlichen Ist- und Sollkosten, aufgeteilt nach planmäßigem Materialverbrauch und Mehr-Materialverbrauch, planmäßigem Lohn und Mehr-Lohn, Zurechnung der Gemeinkosten.
6. Ermitteln des Verkaufsergebnisses, d. h. Gegenüberstellen von Selbstkosten und Verkaufserlösen je Kundenkommission.
7. Erstellen einer Materialverbrauchs- und Bestandsrechnung, untergliedert nach Materialgruppen, Erzeugnisgruppen und Verantwortungsbereichen.
8. Arbeiten für die Geschäftsbuchhaltung, wie Debitoren- und Kreditoren-Rechnung, Liquiditätsrechnung, kurzfristige Erfolgsrechnung

Verzahnung der geplanten Einsatzbereiche für die integrierte Datenverarbeitung bei MWM, Knorr- u. Südbremse



D. Statistiken aller Art

E. Technische und wissenschaftliche Berechnungen

- für den Versuch,
- für die Konstruktion,
- für die technische Auftragsbearbeitung (z. B. Schwingungsrechnungen),
- für die Erstellung von Arbeitsplänen,
- für numerisch gesteuerte Werkzeugmaschinen usw.

F. Durchrechnung von Planzahlen für optische Entscheidungen

Um der Unternehmensleitung für ihre Entscheidungen entsprechende Informationen an Hand zu geben, ist die Durchrechnung vorgegebener Planzahlen bzw. Modellfälle erforderlich, wie z. B. Erstellen einer langfristigen Verkaufs- und Produktionsplanung, aus der folgende Entscheidungshinweise hervorgehen:

- Rechtzeitige Beschaffung neuer Maschinen und Anlagen,
- mögliche Einführung einer mehrschichtigen Fertigung oder Einplanen von Überstunden,
- Einstellen und Anlernen neuer Mitarbeiter,
- Verlagerung von Teilen,
- konstruktive und fertigungstechnische Verbesserungen und deren kostenmäßige Auswirkungen,
- Entwicklung neuer Baureihen mit zu erwartender Kostenstruktur,
- Gestaltung der Preispolitik und langfristige Finanzierungsmaßnahmen.

Bei allen Entscheidungen, die gegenwärtig oder für die weitere Zukunft zu treffen sind, sollte es sich immer um die „beste“ Entscheidung handeln. Um dies beurteilen zu können, muß ein Vergleich zwischen mehreren Entscheidungen möglich sein. So ergibt sich die Notwendigkeit, mehrere Probefälle mit bestimmten Annahmen durchzurechnen, um die optimale Entscheidung zu finden. Die Möglichkeit, das wirtschaftlich optimale Verhalten für jede Entscheidung und für jedes Handeln zu untersuchen und mit der EDV-Anlage schnell und sicher durchzurechnen, gehört zum wirkungsvollsten Einsatz einer solchen Anlage.

Es wurde bisher viel vom Organisieren und Rationalisieren gesprochen und versucht, auf beiden Gebieten Gutes und Vernünftiges zu

erreichen. Beides, Organisieren und Rationalisieren, muß aber zum sogenannten Optimieren zusammengefaßt werden.

In der elektronischen Datenverarbeitung finden wir die technische Voraussetzung, für das tausendfältige betriebliche Geschehen die jeweils wirtschaftlichste Bestform, also das optimale Verhalten, zu bestimmen.

Optimal ist eine Entscheidung dann, wenn sie von keiner anderen Veranlassung mit gleichen Voraussetzungen übertroffen werden kann.

Gewiß hat das jede Führungskraft in der Vergangenheit auch gewollt und angestrebt. Die Grundlage hierzu war aber sehr oft das gute Gespür, das sogenannte Fingerspitzengefühl. Da man sich hierauf nun doch nicht immer verlassen kann, wird versucht, dieses Gespür durch schnelle und gute Informationen – wie schon vorhin erwähnt – und das Durchrechnen von Entscheidungen auf Grund dieser Informationen zu ersetzen.

In der Fachsprache spricht man von der Entrichtung eines Optimierungssystems. Solche Systeme lassen sich für alle Gebiete eines Betriebes anwenden.

Es können Optimierungssysteme entwickelt werden für Konstruktion – Entwicklung – Forschung – Verkauf, wie z. B. die oben erwähnte Aufstellung von optimalen lang-, mittel- und kurzfristigen Verkaufs- und Produktionsprogrammen unter Berücksichtigung von Kapazität und Terminen.

Fertigung: wie z. B. Ermittlung der optimalen Fertigungslosgröße; Ermittlung der optimalen Kapazitätsauslastung im Zusammenhang mit den geforderten Terminen; Ermittlung der besten Qualitätskontrollen; Ermittlung der Bestgestaltung im Materialfluß; usw.

Rechnungswesen: wie z. B. Ermittlung des optimalen Verhaltens zwischen Materialkosten, Lohnkosten, Gemeinkosten und Preisen in bezug auf Einzelteile und Fertigerzeugnisse.

Auch hier sei nochmals darauf hingewiesen, daß bei allen genannten Aufgabenbereichen eine EDV-Anlage nur die Rechen-, Kombinations- und Routinearbeiten übernehmen kann. Im Mittelpunkt bleibt, wie schon so oft betont, der Mensch, der das Denken und Entscheiden zu übernehmen hat. – Wie sich die vorstehend erläuterten Aufgaben integrieren, d. h. verzahnen, läßt sich am besten in nebenstehendem Schaubild erkennen. Die Pfeile zur Anlage bedeuten, daß z. B. von der Verkaufsabteilung Bauprogramme, Vorratsaufträge, Kundenaufträge, Liefertermine usw. in die EDV-Anlage gegeben werden; von dort erhält der Verkauf die Ergebnisse, d. h. Auftragsbestellungen, Ausgangsrechnungen, Statistiken, Umsatzpläne usw. zurück.

Bei der Eingabe in die EDV-Anlage unterscheiden wir die sogenannten Stammdaten bzw. Ursprungsdaten, die aus den Preisbüchern, Preislisten, Stücklisten, Arbeitsplänen, Personalkarteien usw. entnommen werden. Danach die sogenannten Bewegungsdaten, die täglich anfallen und – angefangen von der Auftragsbestätigung über Lohn- und Materialbelege bis zur Ausgangsrechnung – immer wieder neu zu erfassen sind und in die EDV-Anlage einfließen.

Aus den Stamm- und Bewegungsdaten und den dazu erforderlichen Programmbefehlen ergibt sich dann die Verarbeitung mit den gewünschten Ergebnissen, die an die entsprechenden Fachbereiche zurückgehen.

An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Ergebnisse der maschinellen Datenverarbeitung ganz entscheidend von der Sorgfältigkeit, Vollständigkeit und Pünktlichkeit bei der Datenerfassung in den Fachabteilungen abhängig sind. Hier wird also die menschliche Seite besonders angesprochen.

Bei der Erfassung der Stammdaten kann man Sorgfältigkeit und Vollständigkeit wohl als selbstverständlich voraussetzen, da sie in der Regel – bis auf den Änderungsdienst – nur einmal erfolgt. Anders ist es bei den Bewegungsdaten, die ja, wie schon erwähnt, jeden Tag anfallen und also immer wieder „erfaßt“ werden müssen. Dies bedeutet also, daß täglich mit der notwendigen Sorgfalt gearbeitet werden muß, Selbstverständlich war das bisher auch erforderlich, aber Schreibfehler und Irrtümer wurden durch die wiederholte manuelle Bearbeitung in den einzelnen Abteilungen erkannt und korrigiert.

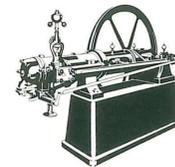
Bei der maschinellen Datenverarbeitung ist dies anders. Die Unterlagen kommen vom Aussteller direkt zum Ablochen. Die Locherinnen und Prüferinnen haben keine Zeit zu überlegen, ob die Angaben richtig oder falsch sein können, außerdem werden sie durch Schreibfehler und Radierungen beim Ablochen aufgehalten. Falsche Daten

gehen also falsch in die Anlage ein und somit ergeben sich falsche Ergebnisse.

Die Auffassung, „Die Maschine wird es schon merken“, ist für die elektronische Datenverarbeitung nicht zu verwenden, da die Maschine auch falsche Daten „dem System nach“ richtig verarbeitet. Neben der Sorgfältigkeit sind auch Vollständigkeit und Pünktlichkeit unerlässlich. Was nützen uns einerseits richtige Daten, wenn sie nicht vollständig und pünktlich sind. Zum Beispiel kann eine Kapazität- und Terminplanung im Betrieb nicht durchgeführt werden, wenn nicht täglich der Arbeitsfortschritt vollständig gemeldet wird.

Hier also nochmals der Ruf und die Bitte an alle, die es angeht: Geben Sie der EDV „Ihre“ Daten sorgfältig, vollständig und pünktlich, dann wird die EDV auch für Sie gute und pünktliche Arbeit leisten.

Im letzten Heft berichteten wir bereits über unsere beiden großen Werke in Mannheim und München, wo die Vorbereitungen zur elektronischen Datenverarbeitung voll im Gange sind und die elektronische Datenverarbeitung selbst zum Teil schon angefahren ist. In



VOR 80 JAHREN ZOG CARL BENZ IN DIE WALDHOFSTRASSE EIN KURZER ABRISS AUS DER LANGEN WERKSGESCHICHTE DER MWM

1886 – vor genau 80 Jahren zog Carl Benz aus den „Quadraten“ in die Waldhofstraße um, auf das Gelände, das noch jetzt Standort der Motoren-Werke Mannheim AG ist. In der Unrast alltäglicher Arbeit gehen Erinnerungstage unter, und das Wissen um die Werks-geschichte verweht, wenn das gedruckte Wort zu gegebenem Anlaß es nicht ins Gedächtnis zurückruft.

Der volle Firmenname mit dem Zusatz „vormals Benz“ bekundet noch, daß MWM früher die besondere Abteilung „Stationärer Motorenbau“ der Firma Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG Carl Benz & Cie, Mannheim, umfaßte. 1922 ging daraus die Motoren-Werke Mannheim AG – mit ausschließlichem Motorenbau – hervor.

Es ist den Motoren-Werken unentwegtes Anliegen geblieben, im Sinne des Wegbereiters Benz weiterzuarbeiten und die Tradition schöpferischen Geistes zu pflegen. Eine stolze Entwicklung kennzeichnet die Werks-geschichte. Ein Jahrhundert rundet sich bald, seit Carl Benz 1871 seine mechanische Werkstatt in T 6, 11 gegründet hatte. In der Neujahrsnacht 1879 auf 1880 gelang es ihm, seinen in mühseliger „werkstattgemäßer“ Kleinarbeit gebauten Motor zu den ersten, aber in der ganzen Welt gehörten selbständigen Takten zu bewegen.

Bald beschäftigte er 6 Mann, und unter dem Vorspann der Finanzierung durch den großherzoglichen Hofphotografen Bühler weitete sich auch der Auftragsumfang. 25 Mann Belegschaft zogen dann 1886 in die Waldhofstraße, auf ein mit 4000 qm damals großes, immerhin gegenüber dem heutigen Werks-gelände von mehr als 90 000 qm bescheiden zu nennendes Areal.

Das Fertigungsprogramm zur Gründerzeit ist mit dem jetzigen nicht vergleichbar; erst 1892 (500 ortsfeste Motoren, 250 Mann Belegschaft) können Relationen herangezogen werden. Die gleichzeitige Fertigung von stationären Motoren und Automobilen stieß sich aber „hart im Raum“. Es fehlte im wahrsten Sinn des Worts an Raum. Man erwarb ein Nachbargrundstück von rund 30 000 qm. Am 10. Mai 1899 wandelten Benz, Ganß und v. Fischer das Unternehmen in eine mit 3000 000 M arbeitende Aktiengesellschaft „Benz & Cie, Rheinische Automobil- und Gas-motorenfabrik AG“ um.

Das neue Jahrhundert begann mit dem Ankauf eines großen Geländes auf dem Waldhof und der Verlegung des Automobilbaues dorthin. Die räumliche Trennung vom Autobau gab der Fertigung von ortsfesten Motoren Auftrieb, sie leitete die spätere Aufgliederung in zwei Firmen (1922) und die Gründung der MWM ein.

Der Umschwung begann 1908 mit dem Wirken von Dipl.-Ing. Prosper L'Orange. Der Absatz war auf 261 Motoren gesunken; mit dem Gas-motorenbau war es vorbei. Von Oberingenieur Forsbach konstruiert, erschien eine in der Leistung von 2 bis 8 PS gestufte Reihe von vier stehenden Motoren. Der Verkauf stieg 1911 auf 2767 Motoren an.

Die Entwicklung von Motoren, die sich mit billigen Stoffen (Benzol, Petrol, Naphtha) betreiben ließen – sogenannte „Halbdiesels“ –, erschoß dem Werk auch das Ausland. Die Schutzfrist der Grundpatente Diesels war 1908 abgelaufen. Dipl.-Ing. Reinhausen konstruierte den ersten Benz-Dieselmotor Typ D 65 mit

beiden Werken plant man, eine integrierte Datenverarbeitung, die die oben geschilderten Aufgabenbereiche umfaßt, durchzuführen. Die hierfür notwendige moderne Anlage IBM 360/30 wurde in Mannheim im Frühjahr dieses Jahres in Betrieb genommen; in München wird die gleiche Anlage Ende dieses Jahres installiert.

Im Volmarsteiner Werk, das 1955 als erstes Werk mit der Lochkarten-technik begonnen hat, arbeitet man mit einer konventionellen Loch-kartenanlage. Da sich die Aufgaben in einem Gießerei-Unternehmen nicht so vielfältig stellen wie in einer Maschinenfabrik, reichte bisher die konventionelle Anlage – auf der alle Aufgaben des Rechnungswesens durchgeführt werden – aus. Ob auch hier eine entsprechende Vergrößerung und Modernisierung angestrebt wird, bleibt abzuwarten. In unseren beiden Berliner Werken ist mit der Lochkartentechnik bzw. mit der EDV noch nicht begonnen worden.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, daß weiteres Infor-mationsmaterial über die EDV auf Wunsch gern zur Verfügung gestellt wird. Bitte richten Sie Ihre Wünsche an die Knorr-Bremse KG, Zentralverwaltung, z. H. von Fräulein Roßmann, 8000 München 13, Moosacher Straße 80.

G. Wacke, München



50 PS, Schiffdieselmotor – nach der Lizenz des Schweden Jonas Hesselman – folgten. Amundsens Antarktis-Forschungsschiff „FRAM“ z. B. war aus einem solchen Motor ausgerüstet.

L'Oranges Wirken bedeutete für das Werk eine scharfe Zäsur. Es ging um den kompressorlosen Dieselmotor, d. h. um die Befreiung der klassischen Schöpfung Diesels von der Last des Kompressors, um die unmittelbare Brennstoffeinspritzung in den Zylinder durch Düsen und Kamern. Am 14. März 1909 meldete L'Orange sein Patent für das Vorkammerventil an. Es wurde zum Pionierpatent, das von Motorenherstellern aller Industriestaaten aufgegriffen wurde.

Ein Jahrzehnt mit gutem Marktumsatz folgte. Trotz Währungsverfall nach dem Ersten Weltkrieg arbeitete das Unternehmen mit technischem Erfahrungszuwachs weiter. Die Motoren-Werke Mannheim AG hatten ihre Baukonzeption festgelegt, als am 10. Juli 1922 ein neuer Vorkammertyp RH 18 produktionsreif war. Im Herbst des gleichen Jahres verfügte MWM mit den drei Typen RH 18, RH 24 und RH 35 über eine Baureihe, die wohlbestimmte Leistungsstufen von 5,5 bis 200 PS erlaubte und damals in Deutschland allein stand.

1925/1926 bedeutet für MWM die Eingliederung in den KNORR-BREMSE-Konzern. Dr.-Ing. h. c. J. P. Vielmetter erwarb über die Süd-deutsche Bremsen AG die Aktienmehrheit. 1926 wurde beschlossen, nur noch Dieselmotoren zu bauen. Fünf neue Typen – RH 30, RH 40, RH 45, RH 52 und RH 65, zum großen Teil Vorläufer des MWM-Programms bis in den Beginn der sechziger Jahre hinein, kamen auf den Markt. In München wurde der schnelllaufende Typ RH 18 (heute RHS 518 bis zu 16 Zylindern zur modernen Baureihe weiterentwickelt) gebaut.

1933 ist das Geburtsjahr der MWM-Kleindieselmotoren, heute ein Hauptgeschäftszweig der Firma. – Der Zweite Weltkrieg brachte eine Zerstörung von fast der Hälfte aller Werksanlagen. Die Belegschaft ließ sich nicht entmutigen. Man baute wieder auf, und der Wirtschaftsaufschwung in den folgenden Jahrzehnten begünstigte den Wieder-gewinn von Weltmarkt und Weltluft.

In dynamischem Geiste, mit hoher technischer Disziplin ist bei MWM rastlos weiterentwickelt worden. Die Motorengewichte wurden geringer, die Drehzahlen stiegen an, neue Fertigungsstoffe wurden eingeführt, die Arbeitsverfahren sind verbessert worden. So schreitet ein modernes Großunternehmen in die Zukunft.

Acht Jahrzehnte am gleichen Standort, ein gewiß angezeigter Anlaß zur Selbstbesinnung für ein Werk, das auf dem Boden der Tradition, von der Urzelle des Wirkens eines Carl Benz aus, keine andere Pflicht und Aufgabe vor sich sieht, als für die großen Ziele des Fortschritts tätig zu sein. Sie sind in aller Welt ein Beitrag zum zivilisa-torischen Dasein. JHB



haben sogar ergeben, daß bei Verwendung von Gurten drei Viertel der schweren Verletzungen und die Hälfte der Todesopfer im Straßenverkehr hätten vermieden werden können!

Fest steht außerdem, daß sich, wie die Statistik belegt, 75% aller Verkehrsunfälle in geschlossenen Ortschaften, das heißt bei maximal 50 km/h Geschwindigkeit ereignen, also in einem Tempo-Bereich, in dem der Gurt seine schützende Wirkung uneingeschränkt entfalten kann. Nach der neuesten Auswertung des statistischen Bundesamtes in Wiesbaden ereigneten sich im vergangenen Jahre 69,3% der Unfälle mit Personenschaden in Ortschaften und 30,7% auf freien Strecken – Unfälle mit Sachschäden sind hier also ausgeklammert.

Zweifelloos wird der als Todessitz verschriene Beifahrersitz, dessen Gefährdung in einer vierstündigen Limousine nach statistischen Untersuchungen 69% beträgt, durch Gurte wesentlich entschärft, da der Beifahrer dann nicht mehr bei einer Kollision auf das Armaturenbrett oder gegen die Windschutzscheibe geschleudert werden kann. Aber damit ist noch nicht gesagt, daß der Fahrer durch Abstützen am Lenkrad einen Aufprall allein zu meistern imstande ist.

Das Vertrauen auf den Bizeps kann lebensgefährlich sein! Die meisten Autofahrer überschätzen ihre Muskelkraft, weil sie nicht wissen, welche Energien bei einem Aufprall werden. Nicht nur, daß schon bei 50 km/h Geschwindigkeit diese Kräfte mehrere Tausend Kilogramm betragen, bricht der schwarze Schädel schon nach einem Verformungsweg von nur einem Zentimeter unter einer Kraft von 800 bis 1000 Kilo! Das kann aber schon bei 21 km/h Aufprallgeschwindigkeit eintreten!

Es liegt uns fern, das Unfallgeschehen zu dramatisieren. Aber wer diese Zusammenhänge kennt und weiß, wie leicht man selbst bei größter Vorsicht durch die Unachtsamkeit eines Dritten unverwundet mit in einen Unfall verwickelt werden kann, wird den Gurt nicht nur auf großen Strecken, sondern erst recht im Stadtverkehr befürworten. Vor allem, wer sich seiner Verantwortung als motorisierter Verkehrsteilnehmer bewußt ist – nicht nur dem anderen, auch seiner Familie gegenüber. Dr. Seifert, Murnau

Plädoyer für den Sicherheitsgurt

16400 Verkehrstote, 130000 Schwer- und 194000 Leichtverletzte bei über 1 Million Unfällen hatte die Bundesrepublik einschließlich West-Berlin im vergangenen Jahr. Um den tragischen Tribut an den Triumph der Technik zu senken, kommt dem vielfach verkanteten Sicherheitsgurt nach übereinstimmender Ansicht der Experten entscheidende Bedeutung zu. Nicht nur auf der Autobahn – erst recht im Stadtverkehr!

Während sich Prinz Heinrich von Preußen bereits 1908 die Idee des Scheibenwischers patentieren ließ, gibt es den viel diskutierten Sicherheitsgurt für Autofahrer erst seit der Mitte der fünfziger Jahre. Anfangs hörte man wenig von ihm, heute ist er überall im Gespräch. Die einen bejahen ihn leidenschaftlich, die anderen lehnen ihn nicht minder temperamentvoll ab – allerdings mit dem Unterschied, daß die einen aus durchlebter Erfahrung für den Gurt plädieren, während die meisten, die gegen ihn sind, ihn noch nie getragen haben!

Tatsache ist, daß der Verkehr immer dichter wird. Wer daher motorisierter Verkehrsteilnehmer ist, muß das Risiko in Kauf nehmen, irgendwann einmal mit in einen Unfall ver-

wickelt zu werden, und zwar gleichgültig, ob durch eigene Schuld oder Fahrlässigkeit eines Dritten! Man kann sich zwar gegen alles Mögliche versichern lassen – aber nicht voraussehbaren Verkehrssituationen ist jeder, der daran teilnimmt, ununterbrochen ausgesetzt.

Tatsache ist auch, daß die Lebensgefährdung herausgeschleudeter Fahrzeuginsassen fünfmal größer ist als die der im Inneren des Autos Verletzten. So kommt dem Sicherheitsgurt, der Fahrer oder Beifahrer auf dem Sitz fixiert und dadurch vor schweren Verletzungen bewahrt, besondere Bedeutung zu. Dieses Anschlallen, das beim Fliegen selbstverständlich ist, bedeutet für viele Autofahrer leider eine derartige Zumutung, daß sie heute noch wider bessere Einsicht ihre Sicherheit der Bequemlichkeit opfern und keine Gurte einbauen oder vorhandene nicht benutzen.

Niemand, der ernstgenommen werden will, wird behaupten, daß ein Sicherheitsgurt einen Unfall verhindern kann. Aber nach den bisherigen Erfahrungen, die man aus den Analysen von Verkehrsunfällen gewann, weiß man, daß ein Sicherheitsgurt bei 70% aller Unfälle schwere Unfallfolgen verhindert bzw. verringert. Untersuchungen in der Schweiz



Gesundheit ist das höchste Gut!

Alle zwei Jahre haben die Mitarbeiter der Knorr- und Südbremse die Möglichkeit, sich einer kostenlosen Röntgen-Reihenuntersuchung zu unterziehen. Zu diesem Zweck, der rechtzeitig Erkrankungen an der Lunge aufdecken soll, stellt die Regierung von Oberbayern einen modernen Röntgenwagen mit Umkleidekabinen zur Verfügung.

Wie wichtig für jeden einzelnen eine solche Untersuchung ist, die von der Betriebsleitung wohl gewünscht, jedoch nicht zur Pflicht gemacht wurde, zeigen die folgenden Zahlen:

Von den 2772 durchleuchteten Personen (das sind 85% der Beschäftigten der beiden Münchner Werke) mußten vier mit schwerer Tbc sofort in ein Sanatorium eingeliefert werden. Bezeichnenderweise fanden sich unter den „Nachzüglern“, jenen, die erst mehrmals zur Teilnahme aufgefordert werden mußten, genauso viele Fälle (nämlich 14 von 500), die sich in ärztliche Behandlung begeben mußten, wie bei der Hauptuntersuchung. (Hier waren es 14 Erkrankungen unter 2200 Personen.)

Wir möchten es deshalb nicht unterlassen, an dieser Stelle mit allem Nachdruck auf die Tatsache hinzuweisen, daß eine solche Aktion von 100%igem Vorteil für jeden von uns ist: der Röntgenfilm kann dem Erkrankten zumeist die Gesundheit, wenn nicht gar das Leben erhalten, indem er Schäden an den Lungenflügeln rechtzeitig aufdeckt. Andererseits bewahrt er uns, die wir tagtäglich mit vielen Menschen am Arbeitsplatz zusammenreffen, vor Ansteckung durch erkrankte Arbeitskameraden.

Frohe Jugend im Kinderheim St. Blasien

Die „Saison“ im Kinderheim geht zu Ende. Da fütgt es sich von selbst, daß man ein wenig Rückschau hält. Zunächst stellt sich die Frage: hat sich alle Mühe gelohnt? Ich glaube, alle Eltern, deren Kinder in St. Blasien waren, werden mit mir derselben Ansicht sein, daß die kleinen Gäste während des Aufenthaltes im Heim nicht nur gut untergebracht, sondern auch bestens betreut und verpflegt worden sind. Fröhliche Spiele, herrliche Spaziergänge und Ausflüge wechselten ab mit überlegt eingeplanten Ruhepausen. Reichliches und gutes Essen haben vermocht, daß auch die schlechten Esser ohne Zwang kräftig zupackten, und so manche Pfunde sind mit nach Hause gebracht worden. Froher Gesang und lustige Märchen standen auf dem Tagesprogramm ... So ging die Erholungszeit schnell, ja viel zu schnell, zu Ende. Da wird dann ein aller Abschiedsfeier alle die aufgespeicherte Freude in eine Festaufführung hineingelegt. Zwei besonders gelungene Veranstaltungen will ich herausgreifen, ohne die anderen hintanzusetzen. Da wurde die Spielweise in einen großen Jahrmarkt verwandelt. Geschmückte Verkaufsstände waren aufgebaut. Herrliche kleine Souvenirs konnte man da erwerben:

Girlanden und Lampions, dazu Tische und Stühle, luden zum Ausruhen ein. Hier gab es nach Wunsch Würstchen, Torte, Eis oder Limonade. Lachen und Bewegung machen Hunger und Durst. Viel zu schnell vergeht da solch ein Nachmittag! Eine andere Gruppe, bei der schöne junge „Damen“ und „Herren“ dabei waren, veranstaltete eine Modenschau: Mannequins und Dressmen von morgen. Natürlich fehlte eine Ansagerin mit Mikrofon nicht, und wer konnte das anderes sein, als eine Berlinerin! Die Fotos auf dieser Seite setzen den Leser von dieser Veranstaltung ins Bild. Selbst die Accessoires kamen verführerisch zur Geltung.

Wenn man das alles, wie ich, miterlebt hat, fragt man sich, warum es noch immer Eltern gibt, die die hier gebotenen Möglichkeiten nicht ausnützen. Natürlich muß ein Versäumnis im Unterricht in Kauf genommen werden; natürlich wäre es ideal, die Kinder nur in den Ferien wegzuschicken – aber das ist leider nicht möglich. Wo wollte man für wenige Wochen im Jahr das Personal hernehmen? Die Kosten würden so in die Höhe schnellen, daß ein solches Projekt nicht mehr verantwortet werden könnte.

triebsrsten zum Wohle der Kinder die Kurzzeiten festzulegen. Zur Zeit wird überprüft, ob es nicht möglich wäre, durch eine Verkürzung der Kurzeit zu erreichen, daß auch die kleinen Ferien geschickt ausgenutzt werden können und das Fernbleiben aus der Schule auf ein Maß zurückgeführt werden kann, das dann von den Kindern ganz leicht zu verkraften wäre. Dabei muß aber stets im Auge behalten werden, daß man unter ein gewisses Zeitminimum nicht gehen kann, damit sich auch ein Kuraufenthalt gesundheitlich und die Entwicklung der Kinder unterstützend auswirkt.

Zum Schluß noch ein mahndes Wort an die Eltern, Großeltern, Onkel und Tanten: Die Kinder erhalten im Heim alles, was sie benötigen, in großzügiger Weise. Es ist gar nichts dagegen einzuwenden, daß die Buben und Mädels über einen kleinen Geldbetrag verfügen, der es ihnen ermöglicht, von der Reise ihren Lieben ein Andenken mitzubringen. Aber hier wird in vielen Fällen des Guten zuviel getan: Da geben Eltern ihrem Liebling etwas Geld mit. Der gute Opa glaubt, ein übriges tun zu müssen. Die Oma mag selbstverständlich nicht zurückstehen. Natürlich steckt der Onkel heimlich einen



Man sieht's: Kleider machen Damen, aber ein Bikini noch kein Mädchen!

ein Schwarzwälder Wetterhäuschen, ein kleiner Fernsehapparat, in dem man durch Drücken auf einen Knopf noch einmal die schönsten Aufnahmen aus der Umgebung bewundern konnte. Spiele wie z. B. ein hoch und weit fliegender Propeller oder allerlei Kleinnigkeiten, die solch ein kleines Kinderherz erfreuen. Aber es gab auch einen Stand, auf dem man mit einer Armbrust Pfeile in das Schwarze einer Stroscheibe schießen konnte – für die Buben eine große Freude! Was wurden da für fachmännische Bemerkungen gemacht! Nicht weit davon trug man Preisspiele aus. Am lustigsten war wohl das Sackhüpfen. Ich habo mich ebenfalls versucht, aber zum Gaudium der Kinder war ich der Letzte. Doch nicht nur für Spiel und Spaß war gesorgt: ein Platz, schön dekoriert mit

Um Ihnen einen Eindruck vom Heim zu vermitteln, um Ihnen zu zeigen, wie alle Mitarbeiter, insbesondere auch die „Tanten“ bemüht sind, dem Wohle der Kinder zu dienen, und um Ihnen ohne Reisekosten einen Besuch im Heim zu ermöglichen, haben der ausgezeichnete Kameramann Herr Ortmann – vielen Kollegen im ganzen Konzern bekannt – und ich als Regisseur einen Farbfilm über das Leben im Kinderheim gedreht. Wir gedenken, diesen Film in den einzelnen Werken unter Einladung der „Muttis“ vorzuführen. Vielleicht sind dann auch die immer noch Skeptischen zu bewegen, ihre 6-12jährigen Kinder irgendwann einmal im Jahr nach St. Blasien zu schicken. Selbstverständlich ist man stets bemüht, in enger Zusammenarbeit mit der Direktion der KG und den Be-

Geldschein in den Brief, und die Tante hält ihren Obolos auch schon lächelnd bereit. So haben nicht etwa nur einzelne Kinder, sondern ein großer Teil von ihnen in kurzer Zeit ein Konto von weit über 50 Mark aufzuweisen! Das ist bestimmt nicht in Ordnung! Genauso verhält es sich mit den Süßigkeiten. Auch davon bekommen die Kinder reichlich. Gegen einen süßen Gruß zum Geburtstag ist nichts zu sagen – aber bitte nur einen solchen Gruß und nicht vier oder sechs. Hier ist das Maßhalten wirklich angebracht. Doch trotz dieser kleinen Sorgen freut sich die Heimleitung schon jetzt auf das nächste Frühjahr, wenn sich die Pforten des Kinderheims wieder öffnen und die neue „Saison“ in St. Blasien beginnt ...

Stolzberg, München

1926

Ein ereignisreiches Jahr, nicht nur für unseren Konzern

Am 27. November jährt sich zum 40. Male der Tag, an dem auf Grund einer Beteiligung von über 50% am Kapital der Motoren-Werke Mannheim durch die Südbremse und die Gründer unseres Konzerns, Dr. J. P. Vielmetter, ein Arbeitsteilungsvertrag zustande kam: die Südbremse übernahm den Bau des MWM-Motors „RH 18“, MWM aber beschloß, in Zukunft nur noch kompressorenlose Dieselmotoren zu bauen. So entstanden die Typen „RH 30“, „RH 40“, „RH 45“, „RH 52“ und „RH 65“. Für die Südbremse war dieser Vertrag von großer Bedeutung: die Herstellung des „RH 18“ beschäftigte das Werk für viele Jahre.

Soweit die Werkchronik aus dem Jahre 1926. 1926 aber war nicht nur für die beiden heute größten Konzernwerke ein markantes Jahr; auf den Gebieten der Kunst, Wissenschaft und Politik tat sich manches, was die Welt bewegte. Während in Berlin eine große Menschenmenge begeistert die Eröffnung des Funkturms feierte (142 m hoch, 300 Stufen) und die erste „Grüne Woche“ miterlebte, begrüßte eine bedeutend kleinere Menge Dr. Josef Goebbels als nationalsozialistischen Gauleiter von Berlin. Diese „Inthronisation“ führte denn auch dazu, daß der politische Kampf immer radikaler wurde, wobei schließlich 1932 die KPD als stärkste Partei aus den Wahlen hervorging. Auch die „Hitlerjugend“ wurde 1926 gegründet, die Jugendorganisation der NSDAP. 1933 wurde sie zur „Staatsjugend“ mit BDM, Jungmadel und Jungvolk.

Gesellschaften wie Woolworth und Epa zeigten den Berlinern, was ein Einheitspreisgeschäft ist, und der Film feierte Triumphe. „Metropolis“, der teuerste deutsche Stummfilm, lockte Tausende in die Kinos, denn auf der Leinwand sah man Brigitte Helm, Gustav Fröhlich und Heinrich George. In demselben Jahr wagte sich der Regisseur F. W. Murnau an die Verfilmung des „Faust“-Stoffes: Emil Jannings, Camilla Horn und Yvette Gilbert spielten die Hauptrollen. Amerika schickte den Film „Ben Hur“ – mit 20 000 Statisten das Urdild aller Monumentalfilme. Das Pferderennen war der Höhepunkt dieses Filmes, bei dem der Titelheld, gespielt von Ramon Novarro, siegte. Die Kosten des Films, der in 40 000 von 52 000 Kinos der Welt lief, betragen 16 Millionen Goldmark! – Rußland ging mit seinem „Panzerkreuzer Potemkin“ in die Annalen des Films ein, Regie dieses avantgardistischen Werkes führte S. M. Eisenstein. In dem Reigen der „Klassiker“, die im Jahre 1926 von sich reden machten, sei keinesfalls der italienische Film „Die letzten Tage von Pompeji“ vergessen, für alte Kinofreunde unvergeßlich. Und während man in Berlin seinen alten und neuen Lieblingen auf der Leinwand zujubelte, begrub man Rudolph Valentino in Amerika. Er galt als der schönste Mann der Welt. Hunderttausende nahmen an seiner Beisetzung teil, und nach seinem frü-

hen Tode errichteten ihm die Frauen Amerikas ein Monument.

Die Welt hatte in diesem Jahr noch zwei weitere berühmte Tote zu beklagen: Rainer Maria Rilke und Claude Monet starben. Rilke, 1875 geboren, beeinflusste durch seine Werke so manchen jungen Dichter. Das „Stundenbuch“, die „Duineser Elegien“ und die „Sonette an Orpheus“ seien als Hauptwerke herausgeriffen. Die von ihm in einer Nacht geschriebene „Weise von Liebe und Tod des Cornet“ brachte ihm eine unbeabsichtigte Popularität. Monet ist neben Cézanne, Degas, Renoir und Pissarro einer der bedeutendsten französischen Maler des Impressionismus. Er war 86 Jahre alt, als er seine Augen für immer schloß.

Doch noch während man den Tod dieser Künstler beweinte, feierte man die Werke der anderen: 1926 erschienen von André Gide „Die Falschmünzer“, von Ernest Hemingway „Way „Fiesta“, von Franz Kafka „Das Schloß“, von Th. E. Lawrence „Die sieben Säulen der Weisheit“, von Edgar Wallace „Der Hexer“, von Ernst Zahn „Frau Sixta“, von Stephan Zweig „Verwirrung der Gefühle“ und schließlich von Hans Grimm „Volk ohne Raum“. Gerhard Hauptmanns neuestes Schauspiel „Dorothea Angermann“ feierte Premiere und Puccinis Oper „Turandot“. Puccini, der bereits 1924 starb, konnte dieses Werk nicht mehr vollenden. So wurde es posthum zwei Jahre später in Mailand aufgeführt.



Auch für die Sportfreunde war das Jahr 1926 voller Ereignisse. Als erste Deutsche durchschwamm Gertrud Ederle den Armelkanal. Die 18jährige brauchte für die 31 km lange Strecke 14 Stunden und 42 Minuten. Da sie eine Vorliebe für Musik hatte, wurden ihr, während sie gegen die Wellen des Kanals

ankämpfte, von einem Begleitboot aus Schläger wie „Let Me Call You Sweetheart“ auf dem Grammophon vorgespielt. . . . Gleichzeitig mit der Eröffnung der Zugspitz-Schwebebahn vom österreichischen Ehrwald aus gründet C. J. Luther die „Schule des Schneelaufs“, auch Arlbergschule genannt, wodurch der Wintersport einen starken Aufschwung erlebte.

Aus der Aero Lloyd und der Junkers Luftverkehr AG entstand vor 40 Jahren die Deutsche Luftthansa, und ein Flug mit der ersten „fahrplanmäßigen“ Junkers war wirklich ein rechtes Abenteuer! Am 9. Mai 1926 flog Richard E. Byrd mit dem Flugzeug von Spitzbergen dem Nordpol zu. Als sich aus seinen Instrumenten ergab, daß er sich über dem Pol befindet, war der Traum seines Lebens erfüllt. Er beschrieb den „merkwürdigen Ort“ u. a.: „... Alles steht hier auf dem Kopf. Oben auf dem Pol bläst jeder Wind gen Norden; und wohin man auch blickt: es ist überall Süden!“ Zu den bedeutendsten motorsportlichen Ereignissen der ersten Nachkriegsjahre aber gehörte ohne Zweifel das Avus-Rennen 1926. „Karatsch“ (Rudolf Caracciola) konnte auf dem Mercedes-Rennwagen SSK 8-Zylinder-Kompressor einen Schnitt von 135 km/st herausfahren.

Der „Kampf des Jahrhunderts“ aber spielte sich nicht in Berlin ab, sondern in Chicago. Dort trat am 22. September Gene Tunney gegen den Meisterboxer Jack Dempsey in den Ring. Dempsey wurde in 10 Runden nach Punkten geschlagen, und Tunney war für die nächsten zwei Jahre Boxweltmeister. Damals bezahlten die Boxsportanhänger 2 650 000 Dollar, um dem Kampf beiwohnen zu können; eine Rekordereinnahme, die auch im Jahre 1938, als Max Schmeling gegen Joe Louis antrat (Kasseneinnahme 948 352 Dollar), nicht annähernd erreicht wurde! Gene Tunney zog sich übrigens ungeschlagen 1928, auf dem Höhepunkt seiner Triumphe, vom Ring zurück und heiratete.

Und mit dieser Notiz beenden wir unsere Chronik der Ereignisse von 1926.

Inzwischen sind 40 Jahre vergangen, und doch waren die „Goldenen Zwanziger“ noch nie so populär wie gerade jetzt. Wir tragen Mini-Röcke (wie 1926) und haben ähnlich „verrückte“ Tänze, wenn sie auch nicht gerade „Shimmy“ heißen. Es ist halt alles schon mal dagewesen! Übrigens – wer mag schon jetzt sagen, daß unser Jahr 1966 geschichtsträchtige Daten in dieser Fülle aufzuweisen hat? Aber es ist ja auch noch nicht zu Ende . . .

Auflösung:

35. Eis, 37. Loge, 38. Tor, 40. Aik.
Hel, 30. und, 32. Sonne, 33. Ukeas, 34. Kar.
Tat, 23. Lea, 25. Hol, 27. Tip, 28. Braut, 29.
15. Lüeter, 16. pur, 18. Scherer, 20 Garbe, 22.
5. Elber, 7. aus, 8. tot, 10. Rad, 11. rar, 13. See.
Senkrecht: 1. Kiel, 2. Otter, 3. Sam, 4. Gebot.
Klee.
39. dia, 41. Autor, 42. Slang, 43. Ster, 44.
31. Eis, 33. UH, 34. Körne, 36. Pol, 38. Tal,
24. Hansler, 25. hat, 26. Abt, 28. Bor, 29. Hen,
Poe, 17. aus, 19. Dum, 20. Gut, 21. ect, 23. Lar,
Tegel, 9. Murr, 11. Rom, 12. sel, 14. Saiter, 16.
Waagerecht: 1. Koks, 3. Sage, 6. Itala, 8.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



KURT STETTER
Kontrollleur 8. 9. 66

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

CONSTANZE
BROMM

Kontoristin
9. 9. 66



FRANZISKA VOLLMER
techn. Zeichn. 5. 10. 66



NIKOLAUS BIERBAUM
Schleifer 9. 10. 66

Süddeutsche Bremsen AG München



MARIANNE LEINER
Einkäuferin 1. 9. 66



FRANZ KLIMT
Scharfschleifer 21. 9. 66



GEORG HÄUSLER
Revolverdreher 8. 10. 66



HEINRICH AUFERMANN
Magazinarbeiter 9. 9. 66



FRITZ KLIMM
Modellschlosser 9. 9. 66

RICHARD
FREUND

techn. Angestellter
28. 10. 66



FERDINAND ZALUD
Kontrollleur 30. 10. 66

Carl Hasse & Wrede GmbH



OTTO OTTENBERG
Bohrer 15. 9. 66

Das geht jede Familie an, denn:



Es geht um Ihr Geld!

Da wir nicht sicher sind, ob alle unsere Leser über die finanziellen Hilfen, die sich einer Familie bieten, wirklich orientiert sind, haben wir nachstehend ganz kurz alle jene Möglichkeiten zusammengestellt, die zu einer Aufbesserung des Haushaltsbudgets beitragen können:

Kindergeld erhalten schon Familien mit zwei Kindern, wenn das Einkommen DM 650.— monatlich nicht übersteigt. Bei mehr als zwei Kindern spielen Lohn oder Gehalt keine Rolle mehr. — Zwischen DM 50.— und DM 70.— gibt's für jedes weitere Kind.

Auskünfte erteilt das örtliche Arbeitsamt.
Ausbildungszulagen von DM 30.— monatlich erhalten *alle* Familien mit zwei oder mehr

Kindern für jedes Kind über 15 Jahre, das eine weiterführende Schule besucht. Das Einkommen bleibt unberücksichtigt. Witwen, Ledige und Geschiedene erhalten diese Ausbildungszulage auch dann, wenn sie nur ein Kind haben.

Auskünfte bei den Schulen bzw. den Universitäten.

Beihilfen für die berufliche Förderung sollen die Teilhabe an einem Fortbildungslehrgang ermöglichen. Sie werden zur Hälfte als Zuschuß und zur Hälfte als zinsloses Darlehen gezahlt.

Auskünfte beim örtlichen Arbeitsamt.
Sparprämien in Höhe von 20-30% erhält jeder, der seinen Sparbetrag auf 5 Jahre festlegt. Je nach Familienstand und Kinderzahl schenkt Ihnen der Staat DM 120-480 jährlich.

Auskünfte bei allen Sparkassen und Banken.
„Heiratsdarlehen“ zu besonders niedrigem Zinssatz erhalten Verlobte und junge Eheleute, die mindestens zwei Jahre hindurch bei einer öffentlichen Sparkasse gespart haben. Auskünfte bei den Sparkassen.

Fahrpreisermäßigungen bei der Bundesbahn gibt es für alle Kinder unter 10 Jahren. Kin-

der von Familien mit mehr als zwei unverheirateten, dem Familienhaushalt angehörenden Kindern fahren bis zum vollendeten 18. Lebensjahr zum halben Fahrpreis. Stehen sie dann noch in der Berufsausbildung, fahren diese „Kinder“ bis zum 25. Lebensjahr für die Hälfte.

Auskünfte bei den Fahrkartenschaltern der Bundesbahn.
Ermäßigungen bei anderen öffentlichen Verkehrsmitteln dürften bekannt sein.

Die Müttererholung im Rahmen des Müttergenesungswerkes wurde geschaffen für Frauen, die aus eigenen Mitteln keinen Erholungsurlaub und keine Kur finanzieren können. Ferien in einem der 185 Heime vermitteln die Pfarrämter, das Deutsche Rote Kreuz, die Arbeiterwohlfahrt und Vereine, die dem Paritätischen Wohlfahrtsverband angeschlossen sind.

Wer bauen will, läßt sich über die verschiedenen Zuschüsse, Darlehen und Steuererleichterungen von den Bauförderungsämtern bei Gemeinden und Städten beraten.

Wohngeld gibt es unter Umständen auch. Auskunft darüber erteilen die örtlichen Ämter.



WIR basteln einen Rezept-Ordner

die Ihnen gefallen, werden dort sofort eingeklebt. So sind sie immer griffbereit. Wenn Sie wollen, können Sie den Ordner sogar noch mit einem Register ausstatten und die Rezepte nach Sachgebieten sortieren.

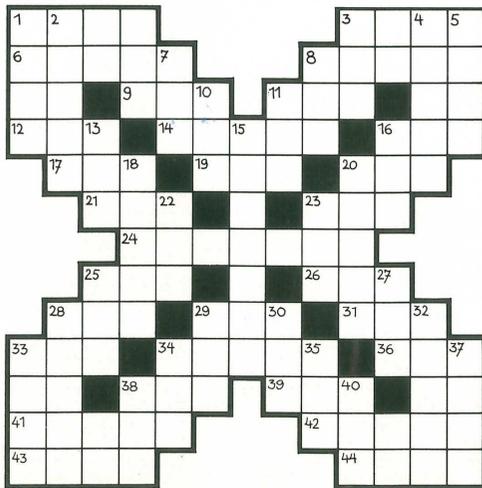
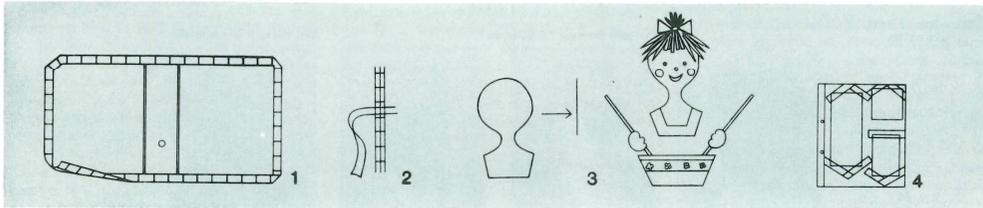
Es ist ganz einfach, solch einen Rezept-Ordner zu basteln. Alles was Sie brauchen, läßt sich beim nächsten Einkaufsgang rasch besorgen. Sie benötigen einen großen Akten-Ordner, Tonpapier, starkes Schreibpapier, eine Tube Uhu und Uhu- oder Tesa-Film. Außerdem findet sich in Ihrem Haushalt bestimmt noch etwas kariertes Baumwollstoff, rote Baumwoll-Tresse, Borte, Filz und etwas Bast.

Der Ordner wird außen mit dem Baumwollstoff bezogen. Dann schlagen Sie die Ränder um und kleben sie innen fest (Abbildung 1). Vorher schneidet man noch die Schlitz für die Zuschnür-Bänder ein (Abbildung 2). Dann werden die Bänder auf dem Rücken festgeleimt. Innen beklebt man nun den ganzen Deckel mit dem Tonpapier. Jetzt

kommt das Köchinnen-Motiv auf den Titel. Es wird nach Abbildung 3 aus buntem Filz gearbeitet. Die Haare bestehen aus Bast, die Schleife aus farbigen Bändchen. Die Rührschüssel erhält einen Borten-Rand. Alle weiteren Einzelheiten sind aus dem Foto ersichtlich. Für die Rezept-Seiten verwenden Sie am besten kräftiges Schreibpapier. Der Lochrand soll beidseitig mit Uhu- oder Tesa-Film verstärkt werden. Dann reißen die Bögen auch bei häufigem Gebrauch nicht aus. Nun braucht man die Blätter nur noch mit dem Büro-Locher zu lochen und einzulegen. Register-Seiten arbeiten Sie nach dem gleichen Verfahren. Sie sollen aber möglichst aus etwas festerem Material – zum Beispiel Zeichenkarton – bestehen.

Damit ist unser Rezept-Ordner fertig. Sie sortieren nun Ihre Sammlung nach Sachgebieten und kleben die einzelnen Ausschnitte mit einer selbstklebenden Folie schnell, sauber und durchsichtig auf den Rezept-Seiten auf (Abbildung 4).

Geht es Ihnen auch so? In den Zeitschriften und in den Illustrierten stehen die verlockendsten Rezepte. Man schneidet sie aus – aber dann flattern sie lose in der Gegend herum. Wenn man sie sucht, sind sie natürlich nie da, und wenn sie glücklich da sind, sehen sie meistens so traurig aus, daß sie im Papierkorb landen. Deshalb ... haben Sie schon einen Rezept-Ordner? Alle Rezepte,



STOLZENBURG-MELZ

Waagrecht:

1. Energieträger im Kupofofen, 3. mündl. überlieferte Erzählung, 6. Bibelübersetzung, 8. Stadtteil von Berlin, 9. Nebenfluß der Drau, 11. europ. Hauptstadt, 12. franz. Artikel, 14. Gemüsepflanze, 16. amerik. Dichter, 17. lat.: Sache, 19. Tonart, 20. landwirtschaftl. Besitz, 21. usw, 23. römischer Hausgott, 24. Nagetier, 25. Beamtentitel, 26. Kloster-vorsteher, 28. chem. Grundstoff, 29. Futtermittel, 31. Gefrorenes, 33. Schweizer Kanton, 34. Mittel zur Herstellung von Guß-Hohlräumen, 36. Drehpunkt, 38. Gebirgseinschnitt, 39. griech. Vorsilbe in Fremdwörtern, 41. Verfasser, 42. Dialekt, 43. Holzmaß, 44. Futterpflanze.

Senkrecht:

1. der unterste Balken eines Schiffes, 2. Giftschlange, 3. Sohn Noahs, 4. Anordnung, 5. deutscher Strom, 7. Schluß, Ende, 8. gestorben, 10. eine der wichtigsten Erfindungen, 11. selten, 13. Gewässer, 15. Kronleuchter, 16. rein, 18. Teil des Pfluges, 20. Getreidebündel, 22. ausgeführte Handlung, 23. Frau des Jakobs, 25. franz.: König, 27. Hinweis, 28. Verlobte, 29. Göttin der Unterwelt, 30. Bindewort, 32. Himmelskörper, 33. Befehl, 34. Gebirgsmulde, 35. fester Zustand des Wassers, 37. Theaterplatz, 38. Pforte, 40. nordischer Tauchvogel.

Auflösung in diesem Heft: