

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



AKTIEBOLAGET
NORDISKA ARMATURFABRIKERNÄ
in LUND



STOCKHOLM



84/1967

H.v. Babbien

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: 3 50 51

GRAPHIK:
Willi G. Engelhard
München 23, Viktoriaplatz 1
Telefon: 36 18 33

DRUCK:
Kastner & Callwey
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon: 45 03 61

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

84 APRIL 1967

Unser Titelbild zeigt im Mittelpunkt das Werk Lund der Aktiebolaget Nordiska Armaturfabrikerna (Schweden).

KNORR in Schweden	3
Zur Erinnerung an Joh. Ph. Vielmetter	5
BAUMA – Welthandelsplatz für Baumaschinen und -geräte	6
Verkaufs- und Werbeleiter des Rhein-Neckar-Raumes bei MWM	7
Persischer Millionenauftrag für MWM	8
Direktor Wilhelm Stark †	8
Die Scheibenbremse im Examen	9
Werkärztlicher Dienst bei MWM jetzt hauptberuflich	10
Lehrlings-Übergangsschule in Schloß Buchenauer Hof	10
Unser Kreuzworträtsel	11
Mit der Kamera durch die kurpfälzische Landschaft	12
Unsere Jubilare	14
Geräte geben Sicherheit!	16

Der Tod ist groß. Wir sind die Seinen lachenden Munds.
Wenn wir uns mitten im Leben meinen, wagt er zu weinen
mitten in uns.
R. M. Rilke

Wenn ein alter Mensch nach einem erfüllten Leben von uns geht, dann denken wir an das Bild von der Flamme, die keine Nahrung mehr findet und langsam verlöscht.

Wir sind wehmütig oder traurig, aber wir begreifen diesen Tod, wie wir das Welken einer Blume und den Blätterfall im Herbst begreifen – als etwas Natürliches. Ein Leben hat sich erfüllt, ein Kreis geschlossen. Ja, oft kommt zu einem Alten oder Kranken der Tod als Erlösung . . . Wenn aber ein Mensch in den besten Jahren aus einem tätigen Leben gerissen wird, dann trifft uns dieser Tod an unserer empfindlichsten Stelle. Unser Kinderglaube, daß im Leben alles einigermaßen gerecht zugeht, erhält wieder einmal einen Tiefschlag.

Wir sind erschreckt, bestürzt und erschüttert, denn was jenem heute passiert, kann auch uns schon morgen geschehen. Dieser plötzlich zuschlagende Tod ist uns unbegreiflich und deshalb unheimlich. Warum muß die Hand, die gerade so zärtlich war, auf einmal starr und kalt sein? Warum trifft der Tod nicht den notorischen Bösewicht, sondern gerade den wertvollen Menschen, den wir schätzen oder sogar lieben? Der Tod gibt auf die sehr menschliche Frage nach dem Warum keine Antwort. Da nützt kein Schreien und ein zermarterndes Grübeln. Wir müssen uns mit dem vollkommenen Schweigen, in das sich der Tod hüllt, abfinden. Wir müssen es hinnehmen, weil es unabänderlich ist. Mehr noch, wir sollten auch diesen unerwarteten Tod schließlich annehmen und als einen Teil des Lebens akzeptieren. Wir sollten versuchen, mit dem Tod zu leben – und zwar in unserem eigenen Interesse. Denn wir können ja, erstarrt vor Schreck oder versteinert vor Trauer, nicht weiterleben und die Pflichten erfüllen, die nun einmal der Tag von uns verlangt!

Wenn irgendwo auf der Welt Soldaten mit militärischen Ehren begraben werden, dann zieht die Truppe zum Friedhof mit gesenkten umflorten Fahnen unter gedämpftem Trommelschlag. Ist jedoch die Trauerfeier vorüber, dann gehts mit schmetternder Marschmusik und erhobenen Fahnen zurück in die Kaserne.

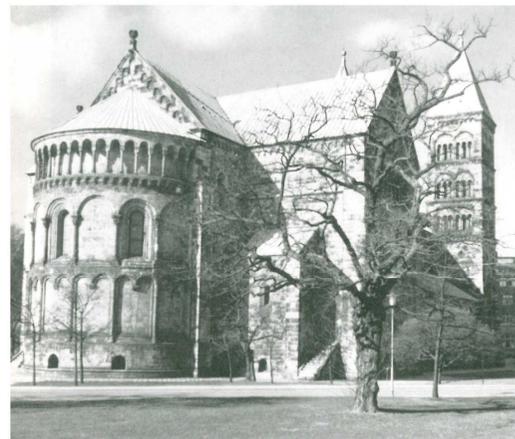
Wir dürfen nicht an Gräbern stehenbleiben – das ist der Sinn des alten militärischen Brauches. Diese Mahnung ist nicht herz- und gefühllos, denn von Vergessen ist ja keine Rede! Ja, mehr noch: stirbt ein Mensch, der uns nahesteht, dann ist's für uns doch zuerst „nur“ der Tod seines Körpers. Wir werden ihn nicht mehr leibhaftig spüren – seinen Händedruck, sein Lächeln, seine Stimme – doch die Erinnerung an diese und hundert andere persönliche Dinge lebt in uns weiter. Das macht den Tod nicht weniger schwer für die Zurückbleibenden, doch es ist ein guter Trost. Was wir wirklich lieben, das kann der Tod nicht zerstören. Es bleibt in unser Gedächtnis eingegraben und bestimmt unser Leben weiter. Die Bindungen zwischen den Menschen enden mit dem Tode, dies ist ein weitverbreiteter Irrtum. Sie werden nur auf eine andere, vielleicht sogar innigere Ebene gehoben. Sie lösen sich vom Körper und finden im Geist jenes Menschen, der zurückbleibt, eine neue Wohnung und endgültige Heimat.



Hauptgebäude der Universität Lund

KNORR IN SCHWEDEN

Der Dom von Lund



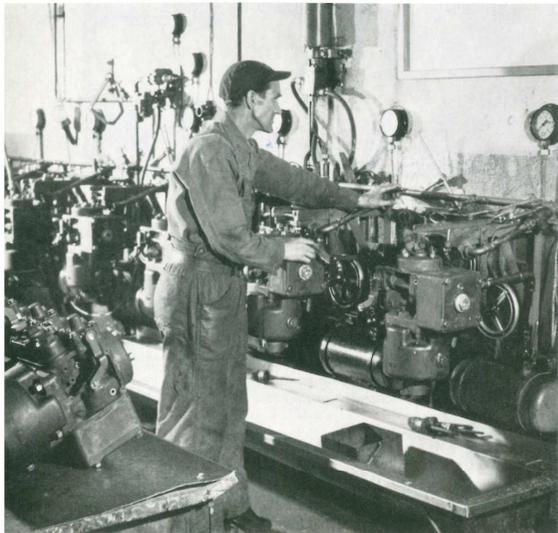
Reisender, kommst Du nach Schweden, -besuche die Städte Göteborg, Stockholm – und Lund! So jedenfalls steht es in einem Reiseführer, und wir von der Knorr-Bremse hätten guten Grund, diesen Tourenvorschlag zu befolgen. In Lund nämlich – 17 km entfernt von der Industrie- und Hafenstadt Malmö im Süden Schwedens – könnten wir nicht nur eine fast 1000 Jahre alte Kathedrale, ein Freilichtmuseum und das größte Krankenhaus Schwedens besichtigen, sondern auch eine Fertigungsstätte für Bremsgeräte Bauart Knorr . . . Denn mit Lund, eine der ältesten Städte Europas (es wurde um 1020 von König Knut dem Großen, Herrscher der damals vereinigten Königreiche Dänemark und England gegründet), verbinden uns auch die ältesten ausländischen Geschäftsbeziehungen. Das stattliche Unternehmen, von dem aus so tatkräftig für die Sicherheit der Schwedischen Staatsbahn mitgesorgt wird, wurde 1889 gegründet und gehört seit 1918 als eines der sechs Tochterwerke der Aktiebolaget Nordiska Armaturfabrikerna an, kurz NAF genannt. Dieses ehemalige Großhandelsunternehmen beschäftigt heute in seinen Fabriken und Gießereien an verschiedenen Orten Schwedens

fast 2000 Mitarbeiter. Produziert werden in erster Linie Armaturen verschiedenster Art (wie ja schon der Name sagt), aber auch Meßgeräte und ähnliche Erzeugnisse. Die NAF Lund, heute Geburtsstätte schwedischer KE-Ventile, schloß bereits 1920 einen Lizenzvertrag mit der Knorr-Bremse AG in Berlin. Ursache dafür war ein Beschluß des schwedischen Reichstages im Jahre 1919, die Staatsbahn mit einer selbsttätigen Druckluftbremse auszurüsten. Die Wahl fiel auf die seinerzeit höchst fortschrittliche Kunze-Knorr-Bremse. Einzige Bedingung der Schweden für die Einführung des deutschen Bremmsystems: die Erteilung einer Fertigungslizenz an ein schwedisches Unternehmen. Man wollte halt seine Bremsen selber bauen. Durch Vermittlung der bereits in Schweden tätigen Vertretung der Knorr-Bremse AG, der Ingenieursfirma Hugo Tillquist, kam es zu dem bereits erwähnten Vertrag mit der Nordiska Armaturfabrikerna. Diese nun bald 50jährige ersprießliche Zusammenarbeit zwischen KB und NAF, die zwischenzeitlich nur durch den letzten Krieg gestört wurde, brachte den beiden Unternehmen in kaufmännischer



Mechanische Bearbeitung von KE-Ventilgehäusen

Prüfen von KE-Ventilen



Hinsicht Erfolge und Nutzen; in menschlicher Hinsicht aber persönliche Freundschaften über die Grenzen hinweg. Noch heute erinnert sich so mancher Knorr-Bremser in Dankbarkeit an so manches „Care-Paket“, das von Lund aus seinen Empfänger im damals so verarmten Nachkriegs-Deutschland fand und ihn mit den Zutaten für eine zünftige Schwedenplatte geradezu fürstlich beschenkte... Heute gestaltet sich die Verbindung mit der NAF so eng wie eh und je: die Schwedische Staatsbahn verwendet fast ausschließlich Knorr-Bremsergeräte.

Die Stadt Lund kann auf eine tausendjährige, wechselvolle Geschichte zurückblicken. Der Ort wurde bereits in nordischen Chroniken und Sagen erwähnt, und archäologische Funde weisen auf eine ehemals bedeutende menschliche Ansiedlung hin.

Mittelpunkt der Stadt ist der romanische Dom aus Kalkstein (1080 bis 1145). Die ältesten Teile erinnern stark an die rheinischen Kathedralen, aber der im nächsten Jahrhundert zugefügte Schmuck ist rein lombardischen Stils. Die Chorstühle aus dem 14. Jahrhundert sind besonders sehenswert, ebenfalls die Altarwand, die Kanzel aus dem 16. Jahrhundert und die 600 Jahre alte astronomische Uhr, die auch heute noch geht. Die von 23 Säulen gestützte Krypta unter dem Chor ist eine der größten der Welt.

Der Besucher wird von den vielen Grün- und Parkanlagen angetan sein – ganz besonders aber wohl von dem Freilichtmuseum, einem der schönsten Schwedens. Hier gibt es eine ansehnliche Sammlung von alten Gebäuden, Bauernhöfen, Pfarr- und Stadthäusern, die man aus verschiedenen Provinzen Südschwedens hierher holte. Zu den Prachtstücken gehört auch eine malerische alte Holzkirche, in der sich besonders romantisch veranlagte Brautpaare jetzt noch gern trauen lassen. Heute leben in Lund etwa 48 000 Einwohner.

ZUR ERINNERUNG AN JOH. PH. VIELMETTER



Vor 60 Jahren, am 1. April 1907, trat jener Mann in die Leitung der Knorr-Bremse GmbH Berlin ein, den man mit Fug und Recht heute neben Wilhelm Hildebrand als den Baumeister unseres Konzerns bezeichnet: Johannes Ph. Vielmetter.

Vielmetter war damals in der Schweiz als Industriekaufmann tätig, als der Justitiar der Fa. Loewe AG., Herr Dr. Walther Waldschmidt an ihn herantrat, um ihm die Stellung eines teilhabenden kaufmännischen Direktors anzubieten. Bis zu diesem Zeitpunkt leitete Georg Knorr mit Unterstützung von zwei Prokuristen die Geschäfte alleine – nun aber, mit

schen und finanztechnischen Vorgängen des schnell wachsenden Unternehmens zu befassen. Es bedurfte einer Persönlichkeit mit vielseitiger Erfahrung im Bankfach, eines unternehmerischen, „dynamischen“ Kaufmanns, wie man heute sagen würde. Man fand ihn in der Person Vielmetters. Und damit begann für die Knorr-Bremse GmbH. eine Epoche stürmisch verlaufenden Aufstiegs.

Als Knorr sich 1910 – ein Jahr vor seinem Tode – aus Gesundheitsgründen von seinem Werk zurückziehen mußte, erfolgte unter J. Ph. Vielmetters behutsamer Führung und durch Beteiligung zweier Berliner Bremsen-

die deutschen Eisenbahnen eingeführt – wurde der „Vielmetter-Fonds“ als Ruhegehalt und Unterstützungsfonds der Knorr-Bremse AG. gestiftet. Im gleichen Jahr beteiligte sich die KB-AG. an der Werkzeugmaschinenfabrik Carl Hasse & Wrede GmbH. (ab 1921 mit 90%) und an der Norddeutschen Gummifabrik E. Kübler & Co. GmbH., beide in Berlin (Kübler wurde 1939 ganz von der Knorr-Bremse AG. übernommen). Diese Werke halfen sogleich mit, das Lieferprogramm der Preußischen Staatsbahn zu erfüllen. Die Bayerischen Motorenwerke AG., München, gingen in das Eigentum der KB über; sie wur-



Mitglieder der Berliner Industrie- und Handelskammer bei einer festlichen Sitzung (um 1928). Vorn links Joh. Ph. Vielmetter

vielfersprechenden technischen Neuerungen seiner Bremse beschäftigt, war es dem genialen Konstrukteur nicht mehr möglich, sich auch noch mit den komplizierten kaufmänni-

firmen eine Umfirmierung der bisherigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung in eine Aktiengesellschaft. Zehn Jahre später – die Kunze-Knorr-Bremse wurde inzwischen für

den später unter dem neuen Namen „Süddeutsche Bremsen AG.“ als Tochterunternehmen der Knorr-Bremse weiterbetrieben... Es sollte dies das bedeutsamste Jahrzehnt

des Unternehmers Vielmetter werden: Unter seiner großzügigen Planung wurde eine umfassende Werksvergrößerung vorgenommen. Die Industriebauten der Knorr-Bremse in Berlin-Lichtenberg erlangten seinerzeit Berühmtheit als vorbildliche Industrieanlagen ... Indessen übernahm die Knorr-Bremse AG umfangreiche Investitionen zum Ausbau des Stahlwerks Volmarstein, das denn auch später, im Jahre 1938, unter dem Namen Knorr-Bremse AG., Stahlwerk Volmarstein, in eigene Verwaltung übernommen wurde. Zu diesem Zeitpunkt war die Knorr-Bremse das größte Bremsenlieferwerk Europas mit einem Areal von 85 497 qm und einer Gesamtbelegschaft von nahezu 8000 Beschäftigten!

Allein die Verfolgung der Transaktionen in diesen 20er Jahren lassen in der Person Joh. Ph. Vielmetters einen Unternehmer und Kaufmann großen Ranges erkennen. Er verstand es, die genialen Erfindungen seiner Partner wirtschaftlich zu nutzen. Er erwarb Betriebe, die für die Vervollkommnung der Produktionsbasis von Interesse sein konnten, und er war – für heutige Begriffe – ein erstklassiger Marketing-Mann: er hatte ein Gespür für das Erschließen neuer Absatzgebiete. Dies alles setzte überragende finanzpolitische Kenntnisse, eminente Willenskraft und Verhandlungskunst voraus. Und noch eine weitere Gabe war ihm zu eigen: die richtigen Männer am richtigen Platz einzusetzen und sie zu echten Mitarbeitern heranzubilden! In den Zeitraum seiner größten Erfolge fielen auch als äußere Zeichen der Anerkennung für seine Arbeit im Dienste der Technik die Verleihung des Titels eines Dr.-Ing. e. h. der Technischen Hochschule Karlsruhe und des

„Gehaltslisten“ anno domini 1911

eines Dr. rer. pol. h. c. der Universität Heidelberg. Am 6. Mai 1944, im Alter von 84 Jahren, schloß dieser bedeutende Unternehmer seine Augen für immer. Niemand entsinnt sich, von ihm je ein lautes Wort gehört zu haben. Ihm war jene seltene Höflichkeit des Herzens zu eigen, die stets, ohne zu verletzen, auch widersprechen konnte. In der Erinnerung derer, die ihn kannten, lebt er fort als ein

Herr im Sinne des Wortes. Seine Erscheinung ist gegenwärtig geblieben, leicht zurückgelehnt an seinem Arbeitstisch sitzend, die Hände vor sich aufeinandergelegt, mit ein wenig seitlicher Neigung des Oberkörpers nach rechts, ganz Zuhörer, ganz untadelige Vornehmheit und Ruhe, während sein Kopf mit der Präzision einer Rechenmaschine arbeitete und jedes Ja und jedes Nein, beide unbeirrbar freundlich, endgültig war ...

BAUMA-

Welthandelsplatz für Baumaschinen und -geräte

München – XIV. BAUMA 1967 auf dem Oberwiesenfeld, unmittelbar vor dem Werksgelände von Knorr-Bremse und Südbremse. Man sieht die „Messestadt“, viele besuchen sie, um sich ein Bild von der technischen Weiterentwicklung dieses großen, bedeutenden Wirtschaftssektors zu machen. Auf dem Messestand der Motoren-Werke Mannheim AG treffen sich Münchner und Mannheimer Kollegen.

MWM ist in diesem repräsentativen in- und ausländischen Angebot der BAUMA vertreten. „Einbaumotoren“ für verschiedenartigste Zwecke der Bauwirtschaft sind ein besonderer, meist auf individuelle Bedarfswünsche zugeschnittener Teil des Dieselfertigungsprogramms. Die Notwendigkeit der Beobachtung dieses Markts ist für die MWM-Beteiligung ebenso entscheidend wie die erneute Bekundung der fortschrittlichen Produktionsleistung.

Dies um so mehr, als die BAUMA 1967 zu einer Zeit stattfand, die vielleicht konjunkturell einen Wendepunkt darstellt. Die Nachfrage nach baulichen Investitionen, damit auch in Baumaschinen und -geräten, ist von den gleichförmig hohen jährlichen Zuwachsraten des vergangenen Jahrzehnts spürbar abgeflacht. Vielleicht ist eine ge-

wisse Sättigung des Nachholbedarfs erreicht, der sich in neue, durch Beanspruchung und Verschleiß bestimmte Nachfragestufung erst wieder einpendeln muß. Die Finanzkraft wichtiger Auftraggebergruppen läßt zur Zeit eine Steigerung nicht zu. Die Kreditpolitik von Regierung und Bundesbank veranlaßt manche Baumaschineninteressenten zur Zurückhaltung im Kauf.

Im etwas stagnierenden Markt ringt der Wettbewerb mit seiner hohen Fertigungskapazität um jeden Auftrag. Für den Baumaschinenhersteller bedeutet dies, nur Maschinen absetzen zu können, die qualitativ hochwertig und zugleich wirtschaftlich sind: hohe Leistungen bei niedrigem Gewicht und Preis, geringe Reparaturanfälligkeit, leichte, unfallsichere Bedienerbarkeit. Technisch bestimmend sind dazu – das betrifft auch die Erzeugnisse der MWM – günstige Einbauverhältnisse des Antriebsmotors für die Arbeitsfunktionen der Baumaschine.

Gerade diesen Anforderungen des Baumaschinenmarkts wird MWM mit bewährten Erzeugnissen gerecht. Wir zeigten in der großen Zeithalle

Kleindieselmotoren der luftgekühlten Baureihe D 308 und der wassergekühlten Ausführung D 208. Diese kompakten Antriebsmotoren überdecken – mit und ohne Aufladung – einen Leistungsbereich von 15 bis zu 120 PS. Wegen der Austauschbarkeit wichtiger Maschinenelemente sind sie für Baufirmen, die einen wirtschaftlichen „typenreinen“ Maschinenpark anstreben, besonders wertvoll. Viele in- und ausländische Maschinenhersteller bekundeten wiederum ihr Interesse an diesen robusten, geräuscharmen Viertakt-Dieselmotoren, die in mehr als 120 Ländern der Erde von der Einführung der MWM-Konstruktion in branchennotwendige Anforderungen zeugen.

Der Einbaufall „Mobilbagger“ wurde mit einem Sechszylindermotor der neuen Baureihe D 232 demonstriert. Sie hat den breiten Leistungsbereich von 90 bis zu 400 PS und fällt durch besonders günstige Einbaumasse und Gewichte auf. Ferner wurde ein Elektroaggregat gezeigt, bei dem der dieselmotorische Antrieb durch einen aufgeladenen Sechszylinder (265 kVA) des seit 15 Jahren bewährten und ständig weiterentwickelten Typs RHS 518 aus der Münchner SB-Fertigung erfolgt.

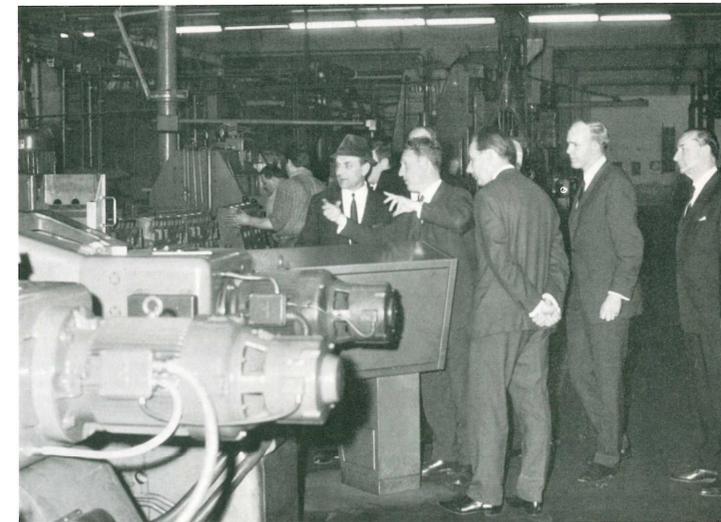
Messen und Ausstellungen sind vor allem Treffpunkte für Gespräche. Auf dem BAUMA-Stand hat es daran nicht gefehlt. Das wesentlichste daraus: Interessenten und Anbieter rechnen zuversichtlich damit, daß „der Markt sich wieder fängt“. Die Kurve der Bauexpansion wird kaum wieder in die frühere Form stetigen Aufstiegs zurückgleiten. Der Trend zeige alle Anzeichen für einen „ruhigeren Marktverlauf“. Hoffen wir, auch auf ihm einen guten Platz zu finden. JHB

Verkaufs- und Werbeleiter des Rhein-Neckar-Raumes bei MWM

Auf Einladung von Obering. W. Körner, des MWM-Verkaufleiters Inland, besuchte der „Arbeitskreis Verkauf und Werbung bei den Industrie- und Handelskammern Heidelberg-Ludwigshafen-Mannheim“ die Motoren-Werke zur Werksbesichtigung und Aussprache über die Wirtschaftssituation.

Diese seit 15 Jahren bestehende Erfahrungsaustausch-Gemeinschaft ist ein gutes Beispiel für das Zusammenwirken über den Bereich der einzelnen Kammer hinaus, um sich mit Belangen des Verkaufens und Werbens auch über die speziellen Gegebenheiten der eigenen Branche hinweg zu befassen. Sicherlich bestimmen die Besonderheiten der verschiedenen Märkte – für MWM also die Absatzbarkeit von Dieselmotoren – primär das Denken und Handeln der Verkaufs- und Werbeleiter. Darin aber ist niemand von den Bedingungen der allgemeinen Wirtschaftssituation gelöst. Sie geht mit dem ganzen Fächer einschneidender Einflüsse über die gesamte Wirtschaft, wie es sich gerade in diesen Monaten zeigt. Ebenso allgemeiner interessierend für alle Branchen sind z. B. Fragen der Exportfinanzierung, des Werbepostens auf internationalen Messen und Ausstellungen, Aussprachen über organisatorisch-funktionelle Gestaltung des Verkaufsapparats, marktregional auch über die Auswirkungen von EWG-Festlegungen, von neuen Wegen für Markterkundung, -analysen und -beobachtung. Klarheit über allgemeindienlich nutzbares wird zumeist aus Debatten, Diskussionen, durch menschliches Sichausprechen geboren.

So ergeben sich immer wieder viele und neue Ansatzpunkte für den Gedanken- und Erfahrungsaustausch. Man vertieft ihn durch Betriebsbesichtigungen mit ebenso freimütigen wie stets konstruktiven Äußerungen. Der



Graf Bassowitz erläutert die Kurbelgehäusebearbeitung

Vorsitzer des Arbeitskreises, Kurt Müller-Eckert (Verkaufs- und Werbeleiter der Vereinigte Armaturen-GmbH Mannheim) und auch Dipl.-Kfm. Schmuck von unserer Mannheimer IHK stellten diesen Handlungsstil des Arbeitskreises als bewährten Zweck vor allem heraus. Daneben gewinne man durch die Anschauung das Verständnis für die in gleicher Funktion, aber in unterschiedlicher Marktbezogenheit tätigen Kollegen.

Die rund 30 Gäste sahen sich bei MWM aufmerksam und – soweit sie aus dem Maschinenbau stammen – mit besonderem Interesse die MWM-Fertigung und die Werkstättenstruktur an. Einige, sowohl Verkaufingenieure als auch technisch versierte Kaufleute, die schon früher einmal hier waren, meinten: „MWM ist wirklich zu einem modernen Unternehmen in dieser Größenordnung geworden!“ JHB

PERSISCHER MILLIONEN- AUFTRAG FÜR MWM



v. l. n. r.: Staatssekretär Selehi, Minister Rouhani, Mr. Waziri – stehend – Keller/MWM Mannheim, Boy/MWM Iran

Selbst in Zeiten der Hochkonjunktur sind Millionenaufträge nicht alltäglich. Noch mehr erfreuen sie in der augenblicklichen Wirtschaftssituation. Staatliche Entwicklungsaufträge auch im Ausland fließen zäher, bedürfen meist langwieriger Vorbereitungsarbeit im Lande selbst, so wie sie im vorliegenden Falle von der persischen Niederlassung »Sherkate Sahami MWM Iran« der Motoren-Werke Mannheim AG mit der iranischen Regierung geführt worden ist.

Unser Foto zeigt die Unterzeichnung des Vertrags zwischen dem Iranischen Ministerium für Wasser- und Energieversorgung (MWPI) und MWM Mannheim als Generalunternehmer. Es geht um die Lieferung von Kraftzentralen für iranische Städte im Rahmen der deutschen Kapitalhilfe. Konsortialpartner der Motoren-Werke Mannheim AG ist die zur elektrischen Ausrüstung der Zentralen zuständige Arbeitsgemeinschaft Siemens/AEG. JHB



Herr Direktor Wilhelm Stark

technisches Vorstandsmitglied der Motoren-Werke Mannheim, verstarb am 8. April 1967 in seinem Wohnort Weinheim. Dieser Verlust trifft das Dieselmotorenwerk in Mannheim sehr schwer; denn Wilhelm Stark war eine Führerpersönlichkeit, die nicht allein durch Ideenreichtum in der Formgestaltung von Produktionsstätten und Erzeugnissen Voraussetzungen für eine moderne Fertigung schuf, sondern auch mit großer Energie Vorstellungen in der Praxis durchzusetzen verstand. Mitarbeiter, denen er verantwortungsvolle Aufgaben delegierte, überzeugte er durch die Klarheit seines technischen Denkens und durch die Offenheit seines in christlicher Glaubenshaltung verwurzelten Charakters. Die MWM verdanken diesem Manne sehr viel, vor allem bei der Planung und Verwirklichung des organischen Fertigungsflusses im Dieselmotorenbau. Der Fachmann, „von der Pike auf“ mit diesem Metier vertraut, fand Mittel und Wege, die aus der historischen Entwicklung des Werkes bedingte Raumnot durch neue Ideen zu überwinden. Nur etwas mehr als 53 Jahre alt ist der in Schloß Zeil bei Leutkirch in Württemberg am 19. Februar 1914 geborene Wilhelm Stark geworden. Liebenswerte Persönlichkeiten geben sich ganz, geben sich früh aus bei ihrer Tätigkeit zum Wohle der Gemeinschaft. Deshalb werden sie auch im Wandel des Berufsalltags nicht vergessen. Wilhelm Stark gehört zu ihnen. Er hat sich um MWM verdient gemacht.

Die Scheibenbremse im Examen

Vom 18.–20. Januar dieses Jahres schien ein Schnellzug mit 15 Reisezugwagen eine etwa 100 km lange Strecke im romantischen Schwarzwald unsicher zu machen. Dem Nichteingeweihten mußte er als eine Art Geisterzug erscheinen, denn er stand in keinem Kursbuch, hielt vorzugsweise auf freier Strecke, er pfiff und zischte, daß es nur so eine Art hatte und war so gut wie nicht besetzt. Die Handvoll Reisende, die hier und da sichtbar wurden, trugen statt Koffern ein paar Blättchen Papier in der Hand und gespannte Mienen zur Schau ... Des Rätsels Lösung: es fand eine Bremsversuchsfahrt statt. Wenn eine international renommierte Bremsenbauanstalt, wie es die Knorr-Bremse ist, eine technische Neuentwicklung auf ihrem Gebiet international bekannt machen will, so wendet sie sich an die Deutsche Bundesbahn, die dann ihrerseits an den Internationalen Eisenbahnverband, die UIC, herantritt. Ihr gehören Vertreter von rund 20 Nationen an, die in verschiedenen Ausschüssen tätig sind. Einer davon nennt sich „Fachauschuß Bremswesen“. Er besteht aus Sachverständigen, die natürlich ganz genau wissen, was eine Bremse ist. Und eben sie gilt es, für jene Neuentwicklung zu interessieren. Zu diesem Zweck werden Versuchsfahrten anberaumt, für die als Veranstalter die Deutsche Bundesbahn zeichnet.

Bei den Vorführungen nun im Schwarzwald ging es um die Knorr-Scheibenbremse.

Schienefahrzeuge werden zumeist mit Reibungsbremsen ausgerüstet. Dazu zählen in erster Linie Klotz- oder Scheibenbremsen. Nun haben Versuche auf dem Reibungsprüfstand der KB München ergeben, daß die Geschwindigkeitsgrenze für die Klotzbremse bei etwa 160 km/h liegt; der Verschleiß der Bremsklötze und der Radreifen nimmt bei noch höheren Geschwindigkeiten in einem Ausmaß zu, der wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist. Die Zukunft gehört somit der Scheibenbremse.

Bei der Wahl eines geeigneten Werkstoffes für die Brems Scheibe gaben unsere Konstrukteure von Anfang an dem Grauguß die beste Chance. Schnellfahrversuche auf der Strecke Bamberg-Forchheim im Frühjahr 1965 wurden nicht nur ein großer Erfolg für die Knorr-Brems Scheiben – sie zeigten auch eindeutig die Grenze der Klotzbremse auf.

Die Teilnehmer unserer Schwarzwaldfahrt setzten sich aus Herren des Bremsunterausschusses der UIC – mit seinem Präsidenten Monsieur Laplaiche –, Herren der Bundesbahn unter Führung von Bundesbahndirektor Kirschstein und einigen Knorr-Bremsern, an ihrer Spitze Herr Dir. Dr. Bodey, zusammen. Interessierte Beobachter waren außerdem die KB-Geschäftsführer Dir. Burkhardt und Dir. Hardy. Das Programm war umfangreich: Versuchsfahrten in der Ebene



Zum Abschluß ein Erinnerungsfoto. 2. v. l. Präsident M. Laplaiche, neben ihm 4. v. l. Bundesbahndir. Kirschstein

auf der Strecke Offenburg–Freiburg, Versuchsfahrten im Gefälle auf der Strecke Sommerau–Hausach und natürlich eine Reihe von Sonderversuchen.

Da auch ganz besonderer Wert auf das Funktionieren der Gleitschutzeinrichtung gelegt wurde, schuf man mit Fleiß die ungünstigsten Bremsverhältnisse: Seifenwasser auf den Schienen täuschten eine besonders schlüpfrige Strecke vor, und einige Eifertige gar stellten eine künstliche Schlitterbahn her, indem sie von Hand ein Gleisstück mit Schmierseife bestrichen, um anschließend zu demonstrieren, daß auch in einem solchen extremen Fall ein vollbesetzter Schnellzug dank Knorr absolut sicher gebremst werden kann. Wie schnell, wie sicher und wie gut ging aus den Ableseeinrichtungen hervor, die in einem eigens dafür ausgestatteten Meßwagen alle Meßwerte registrierten.

Als man sich zum Abschluß der für alle Beteiligten strapaziösen drei Tage zu einem Essen in Offenburg zusammenfand, war man denn auch des Lobes voll. Es schien der Deutschen Bundesbahn zusammen mit der Knorr-Bremse gelungen zu sein, die Herren vom UIC von der Leistungsfähigkeit der Scheibenbremse aus München zu überzeugen. Ein wenig traurig stimmte dann später doch die Nachricht, daß Knorr-Bremser und Eisenbahner in dieser Stunde Abschied nehmen mußten von einem langjährigen Freund und Berater, dem Bundesbahndirektor Dipl.-Ing. H. Kirschstein, der mit seinem 65. Geburtstag in den Ruhestand trat. Als Leiter des Versuchsamtes für Bremsen in Berlin und später als Dezernent im Zentralamt Minden arbeitete er ständig zusammen mit den Konstrukteuren der Knorr-Bremse an der Weiterentwicklung der Eisenbahnbremstechnik.

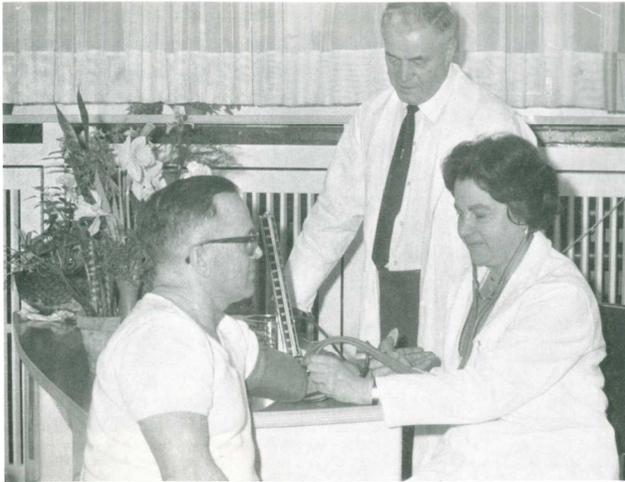
Die Durchführung der Versuchsfahrten im Schwarzwald waren für ihn eine der letzten großen Aufgaben, bevor er aus dem aktiven Dienst ausschied. Sein eminentes Fachwissen aber will er der nachfolgenden Technikergeneration weitergeben: als Dozent für moderne Kupplungs- und Bremstechnik an der Technischen Universität Berlin.

Der Zug hält in Sommerau, mit 832 m der höchste Punkt der Strecke für Gefällefahrten. Nun folgt bis Hornberg alle 600 m ein Tunnel!



Aufzählung

28. Aulia, 29. Port, 30. Malta, 32. Pass, 35. his, 37. KA, 38. ml.
18. Bete, 19. Werk, 21. Federng, 24. Ende, 25. Brot, 26. Kordel,
7. Freistadt, 8. Aar, 9. ehern, 10. Reiterspiele, 15. Salz, 16. Seim,
Senkrecht: 1. Brnellprobe, 2. Aeneas, 3. Nigier, 4. Amor, 5. net, 6. en,
36. Ba, 37. Knut, 38. Mistei, 39. Magd, 40. Missale.
29. Prag, 30. Mop, 31. Ruderboot, 32. part, 33. oie, 34. RT, 35. Halde,
21. Feldsteine, 22. Netz, 23. RM, 24. Erde, 25. Bank, 26. KS, 27. Pan,
14. Ingot, 15. Ster, 16. sei, 17. Neer, 18. BA, 19. Wert, 20. ean,
Waagrecht: 1. Bananen, 7. Falter, 11. reimen, 12. Oran, 13. HE,



Patient Germann wird verarztet – Werkärztin Dr. Schönewald, Werksaniläter Clemeur

Werkärztlicher Dienst bei MWM jetzt hauptberuflich

Nachdem seit etwas mehr als drei Jahren die werksärztliche Versorgung der Belegschaft von einem in Mannheim praktizierenden Arzt sozusagen „nebenberuflich“ mit wöchentlich einigen Sprechstunden durchgeführt worden ist, hat das Unternehmen jetzt die ärztliche Betreuung einer hauptberuflich tätigen Medizinerin übertragen. Damit ist das Werk dem empfehlenden Erlaß des Bundesarbeitsministeriums auf dem wichtigen Gebiet des betrieblichen Gesundheitsschutzes gefolgt, daß für Betriebsgrößen mit mehr als dreitausend Beschäftigten möglichst ein hauptberuflicher Werkarzt tätig werden soll.

Mit der Aufgabe ist Frau Dr. med. Hildegard Schönewald betraut worden. Sie ist Internistin und war zuvor mehr als ein Jahrzehnt im Ludwigshafener Marienkrankenhaus tätig, so daß sie in großem Maße klinische Erfahrung mitbringt. Die Motoren-Werke

versprechen sich von der ganztägigen Verfügbarkeit eines Arztes im Werk eine gesteigerte Einflußnahme auf arbeitsmedizinischem Gebiet zugunsten der Beschäftigten. Jede menschliche Tätigkeit, vor allem im Bereich industrieller Arbeit, birgt auch Gefahren für die Gesundheit. Nicht nur Unfälle oder Berufskrankheiten sind ein Beweis hierfür. Auch Überlastungs- und Abnutzungsschäden – die sogenannten Zivilisationskrankheiten – sowie manche anderen chronischen Organschädigungen sind zu einem gewissen Anteil eine Folge der Berufstätigkeit.

Hier liegt eine Grundaufgabe für den Werkarzt. Er kann daran mitwirken, daß die in der Belegschaft Tätigen an einem ihrer gesundheitlichen Leistungsfähigkeit angepaßten Arbeitsplatz eingesetzt werden und er muß bei den von ihm betreuten Menschen überprüfen, ob Änderungen in der Belastbarkeit eingetreten sind, die zu medizinischen Folgen Anlaß geben.

Eine umfassende ärztliche Betreuung von mehr als dreitausend Menschen ist schon vom Umfang her nicht möglich. Die Tätigkeit des Werkarztes kann und soll kein Ersatz für das Wirken bewährter Hausärzte sein, deren Aufgabe die ständige Krankheitsbehandlung ist und bleibt.

Die werksärztliche Konsultation und Hilfe ist durch die Notwendigkeit der Erstbehandlung bei Unfällen oder besorgniserregenden Krankmeldungen während der Arbeitszeit naturgegeben. Sie versteht sich als ärztliche Vorbehandlung im Werk, der in der Regel die Zuweisung an den Hausarzt oder im gegebenen Falle auch an den Amtsarzt folgt. Im Einvernehmen mit dem Unfallschutzbeauftragten Schreibweis erfordern auch die Verhältnisse am Arbeitsplatz selbst die Aufmerksamkeit der Werkärztin. Schließlich kann nur der geschulte Arzt die Möglichkeit gesundheitlicher Schädigungen z. B. durch bestimmte Arbeitstoffe, durch Lärm, falsche Arbeitshaltung, durch Mängel in der Entlüftung und Beleuchtung erkennen.

In diesem Wirkungskreis sind dem hauptberuflichen Werkarzt Aufgaben gestellt, die echte betriebliche Gesundheitsvorsorge und unmittelbare ärztliche Hilfe in den ständigen Notfällen industrieller Arbeitsbetätigung bedeuten. Er kann auch einen günstigen Einfluß auf den Krankenstand ausüben.

Frau Dr. Schönewald, die wir an ihrem ärztlich gut ausgestatteten Arbeitsplatz aufsuchen, wo sie vom Werksaniläter Clemeur und Krankenschwester Hermine Heinze unterstützt wird, ließ eine klare Auffassung vom Sinn und Ablauf ihres Wirkens erkennen. Vor allem weist sie ein immer noch bestehendes Vorurteil entschieden zurück, im Werkarzt etwa einen „Krankenkontrollleur“ zu sehen. Der Werkarzt ist nur seinem ärztlichen Gewissen verantwortlich und wie jeder andere Arzt der Schweigepflicht unterworfen. Die Sonderstellung eines Arztes unmittelbar an den industriellen Schaffensstätten kann aber nur dann voll ausgefüllt sein, wenn dem ärztlichen Werksdienst von allen Betriebsangehörigen das notwendige Vertrauen entgegengebracht wird. Die freiwillige Einrichtung eines hauptberuflichen Dienstes vorbeugender Gesundheitspflege am Arbeitsplatz sollte eine gute Basis beim Dienst am Menschen abgeben. JHB

Zwischen Elternhaus und Werkbank

LEHRLINGS-ÜBERGANGSSCHULE IM SCHLOSS BUCHENAUER HOF

„Im Schloß ist der Lehrling König“, überschrieb die Mannheimer Lokalpresse ihren Bericht über die Übergangsschule für MWM-Lehrlinge. Nun, so ganz weit her war es mit königlicher Freizügigkeit natürlich auch nicht; denn diese 14 Tage

internatsartigen Zusammenseins gingen in der Zweckbestimmung vom Hinführen zum Gemeinschaftsleben der Arbeitswelt aus. Da muß man sich schon einordnen. – Doch lassen wir zwei Lehrlinge selbst über ihre Eindrücke berichten.

Wenn man vom wohlbehüteten Zuhause, aus unbekümmert verlebter Schulzeit in die Welt der Erwachsenen tritt, dann ist das schon ein bedeutsamer Meilenstein auf unserem Lebensweg. Und selten stehen Wegweiser an diesen Scheidewegen des Lebens. Wir sind unserer Lehrfirma MWM dankbar dafür, daß sie einen solchen „Wegweiser“ durch die „Übergangsschule“ aufrichtete. Beruf bedeutet ja nicht nur den Erwerb praktischer Fertigkeiten, sondern weit mehr noch, sich im Ernst des Berufsalltags zurechtzufinden, auch, Geist und Gemüt mit den Dingen zu beschäftigen, die es zu wissen und zu begreifen gilt,

damit man in den harten Anforderungen des Lebens überhaupt bestehen kann. Der „Buchenauer Hof“ liegt bei Waldangeloch in der Senke des Neckarberglandes zwischen Heidelberg und Heilbronn. Ländliche Ruhe umgibt dieses Heim des Jugendferienwerks Mannheim, so recht angetan, sich einmal von dem zu lösen, was hinter einem liegt und sich auf das vorbereiten, was auf uns 54 Junglehrlinge zukommt.



Hier waren wir Lehrlinge Schloßherren

Dafür hatte der Leiter unserer Lehrwerkstatt, Ing. Hugo Cornelius, ein Programm mit Unterweisungen, Aussprachen und jugendmäßiger Freizeitgestaltung aufgestellt, und seine Ausbilder Richard Burkhardt, Hans Cech, Heinrich Hartmann, Peter Hönig und Otto Keck sowie Helmut Schoch, Obmann der Betriebsrats-Jugendkommission (Sport) unterstützten ihn bei der Durchführung. Die Unterweisungsthemen befaßten sich vor allem mit den Dingen des Gemeinschaftslebens, wozu Ordnung, Sauberkeit, Zuverlässigkeit und das richtige Benehmen im Alltag gehören. Wir behandelten auch Themen wie Pflichtbewußtsein, Bereitschaft zur Mitverantwortung, Arbeitsfreude, Selbständigkeit und richtig verstandene staatsbürgerliche Freiheit. Referenten brachten uns weitere

wissenswerte Lebensvorgänge nahe, z. B. Meinungsbildung durch die „Massenmedien“ Funk, Fernsehen, Film und Presse, die in Rassen und Glaubensrichtungen geteilte Menschheit, „Jugend und Gesundheit“, „Du und das andere Geschlecht“, „Länder des Wohlstands und Entwicklungsländer“ und „Das geteilte Deutschland“. Betriebsbezogenen erfahren wir von MWM, ihrer Geschichte, von der organisatorischen Gliederung des Unternehmens, vom Dieselmotor und dem Bauprogramm der Motoren-Werke Mannheim AG, auch vom Sinn und Inhalt des Lehrvertrags, das Grundsätzliche über die Berichtsheftführung und über das Betriebsverfassungsgesetz.

„Unsere Heimat“ wurde in Vorträgen, mehr aber noch durch unsere Wanderungen erlebend deutlich. Interessant waren die „heißen“ Diskussionen über aktuelle Themen nach der abendlichen Zeitungsschau und den Fernsehnachrichten, überhaupt die regen Aussprachen auch nach Vorträgen. Neben der „geistigen Nahrung“ kam der Sport nicht zu kurz. Es störte uns wenig, daß der holprige Landsporplatz nicht gerade olympiareif war. Für junge Menschen ist es schon wichtig, daß auch die körperliche Ernährung kraftvoll ist. Die Küche im „Buchenauer Hof“ war ganz ausgezeichnet. Darüber haben sich unsere Eltern gefreut, die uns sonntags besuchen durften. „Man ist doch beruhigt, wenn man sieht, wie gut die Buben untergebracht sind und betreut werden“, meinten sie. Und wir haben uns natürlich bemüht, unsere Beurteilung im Pressebericht wahrzumachen, der von einem „Bild der Wohlerzogenheit“ und von der Wandlung zu „manierlichen Jungmännern“ geschrieben hatte.

Das heißt sicherlich nicht, sich seines jungen Lebens etwa nicht freuen zu dürfen. So in den Karnevalstagen, die in die Zeit unserer Übergangsschule fielen. Unser „närrischer Abend“ ließ die Zügel ausreichend für jugendlichen Übermut locker. Im Wechselspiel

nahmen Ausbilder und Lehrlinge einander „auf die Schippe“. Und Herr Cornelius vertrat mit seinem Akkordeon dabei die „närrische Hofkapelle“.

Wechselvoll – wie das Leben ist – brachten andere Tage uns schöne, besinnliche Stunden mit guten Filmen und eindrucksvollen Aussprachen. So werden die Tage der Übergangsschule noch lang in unserer Erinnerung bleiben. Sie haben ihren Sinn und Zweck erfüllt. Freude haben uns die Besuche „aus dem Hause MWM“ gemacht, von Direktor Kutschbach, Betriebsratsvorsitzenden Werner Nagel, der Werksärztin Frau Dr. Schönewald und dem kaufmännischen Ausbildungsleiter J. H. Bergmann.



Heimatwanderung während der Übergangsschule

Wir alle sind nun zu einer Gemeinschaft geworden, die für drei Jahre täglich im Beruf lebendig ist, bis uns die Erwachsenen, mit denen wir menschlich Kontakt gewonnen, zur Facharbeiterprüfung und damit zu einem weiteren Abschnitt unseres Lebens geführt haben.

Gundolf Frost und Günter Gilberg, MWM-Lehrwerkstatt.

STOLZENBURG-MELZ

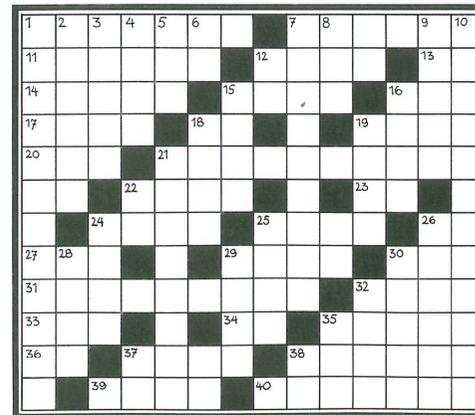
Waagrecht:

1. Südfrucht, 7. Schmetterling, 11. Verse schmidten, 12. Stadt in Algerien, 13. Kfz-Zeichen für Helmstedt, 14. Block aus Flußstahl, 15. Holzmaß, 16. Befehlsform von sein, 17. ndl. Maler, 18. Kfz-Zeichen für Bamberg, 19. Bedeutung und Gehalt einer Sache, 20. engl.: Ohr, 21. dichter Feldspat, 22. Fischfanggerät, 23. ehem. deutsche Währungseinheit, 24. Planet, 25. Geldinstitut, 26. Kfz-Zeichen für Kassel, 27. Hirtengott, 29. Hauptstadt der CSSR, 30. Wollbesen, 31. Wasserfahrzeug, 32. dem Nennwerte gleich, 33. span. Anfeuerungsruf, 34. Kfz-Zeichen für Reutlingen, 35. Bergabhang, 36. chem. Zeichen für Barium, 37. nordischer Männernamen, 38. Scharotzerpflanze, 39. Bauerndirn, 40. Maßbuch.

Senkrecht:

1. Härteprüfung, 2. trojanischer Held, 3. Strom in Afrika, 4. Liebesgott, 5. engl.: Netz, 6. franz.: in, 7. deutsche Bezeichnung für Republik, 8. Wappentier, 9. eisern – aus Erz, 10. Turnier, 15. Speisewürze, 16. Honigsaft, 18. Rote Rübe, 19. gewerblicher Großbetrieb, 21. Aufnahme von Schwingungen, 24. Schluß, 25. Nahrungsmittel, 26. gedrehte Schnur, 28. Schulsaal, 29. Hafen, 30. Mittelmeerinsel, 32. Ausweis, 35. Tonstufe, 37. Kfz-Zeichen für Karlsruhe, 38. ital. Tonstufe.

Auflösung in diesem Heft



Mit der Kamera durch die kurpfälzische Landschaft

FOTOWANDERUNG – EIN ERHOLSAMES HOBBY

Die Arbeit im Beruf beansprucht den ganzen Menschen. Er bedarf des Ausgleichs durch richtig angewandte Freizeit. Werkstätten- und Büroluft engt die Lungen ein; Sport und Wandern in freier Natur läßt sie sich wieder dehnen, in wohllichem Gefühl des Erlebens. Beim Wan-

dern, weitab von Verkehrsstraßen und industriestädtischer Betriebsamkeit. Jede Wanderung wird zur Fotowanderung. Das Hobby dankt es uns mit der Möglichkeit, die oft einmaligen Empfindungen nachzuerleben, immer wieder Bild festzuhalten: „Photographie“ – d. h. „mit Licht Geschriebenes“. Wir zeichnen

Motiv überhaupt das frohstimmende an unserem Hobby; denn jedes Auge sieht – wie überall bei künstlerischer Gestaltung – das gleiche anders. Es muß schon etwas von musischer Harmonie mitschwingen.

Unsere schöne kurpfälzische Heimat

Ist naturgegeben unser hauptsächlichliches „Jagdrevier“. Selbstverständlich verschließen wir uns nicht dem Erlebnis, wie herrlich sich die Schöpfung uns überall darbietet, – im Hochgebirge, in den Urgewalten an den Gestaden der Meere, in der einsamen Verlorenheit der Heide-, Moor- und Maare-Landschaft. Wir nützen die Heilsamkeit des Umweltwechsels im Urlaub. Auch dort ist unsere Kamera mit uns. In der üblichen Freizeit, abends und am Wochenende, wandern wir aber auf heimatlichen Pfaden. Heimat – das

geistigen Leben Freude haben. Meine Erlebnisfotos mögen von diesem Raum künden, vom grünen Tal, in dem der Neckar zwischen den vorderen Odenwaldbergen austritt, „Alt-Heidelberg, du feine“ grüßt, um sich dann, zwischen Schaffens- und Wohnstätten gewerbetätiger Menschen, vom „Vater Rhein“ weitergeleiten zu lassen. Natur und Kultur berühren sich in Schwetzingen an den Weinhängen der Rheinufer, über denen ehrwürdige Dome aufragen. In der Rheinebene, zwischen alten Rheinarmen, umfängt uns die Stille ertümlicher Natur und läßt die Seele Einkehr halten.

Auf sonntäglicher Fotowanderung

Wieder sind wir unterwegs. Der Waldweg auf halber Berghöhe läuft dem Neckartal zu. Einige Waldschneisen geben den Blick auf



Jesuitenkirche und Schloß in Mannheim

ist für uns das „Zwischenstromland“ zwischen dem Rhein und dem unteren Lauf des Neckars, begrenzt in der Weite von den Höhenzügen des Odenwaldes und der Pfälzer Haardt. Nur wenige Gebiete in Deutschland dürften mit gleichem Reiz alle Menschen ansprechen, die am Zusammentreffen von landschaftlicher Schönheit, Kunst und regem

das romantische Heidelberg frei. Dahinter liegt im Dunst des Morgens die Rheinebene, in der sich die silbrigen Bänder der Flüsse in die Weite hinein verlieren. Am Horizont, dort wo abends die Sonne untergeht, bildet der Donnersberg die abschließende Kulisse dieses Naturbühnenbilds. – Die Fotogruppe verweilt, der Fotografenpuls pocht um einige



Der Dom in Speyer

Schläge erregter. Man spricht über „Blende“ und „Zeit“, macht Aufnahmen und freut sich des schönen Tages.

Wie meistens, gehen Wolfgang, Erich und Walter, – MWM-Lehrlinge – voraus. Sie sind die Träger frohgemuter Stimmung, 17-jährig, immer zu Späßen und lustigen Sängen aufgelegt. Man ist noch nicht vom „Ernst des Lebens“ angesteckt, den die Erwachsenen so oft erwähnen. Man freut sich seines Jungseins. Dann kommen die „Gesetzteren“, Sie

fachsimpeln, ihre großen Tragetaschen bergen die Fotogerätschaften – die Vorsatzlinsen, die Fern- und Weitwinkelobjektive und die Aufnahmeapparate. Von ihnen kann man viel lernen; ihren für Motive geschärften Augen entgeht nichts. Am Ende der Gruppe wandern Heinz und Klaus, dieser ruhig, fast bedächtig, jener impulsiv, lebhaft und begeisterungsfähig. An den winterlichen Fotoabenden waren sie Freunde geworden.

Heinz hält an, holt temperamentvoll den Belichtungsmesser aus der Tasche, mißt „Zeit“

mit Gelbgrün-Filter, damit sich auch die Ferne und die weißen Wolken im Bilde gut abheben werden. – Wie der Beruf ganze Arbeit verlangt, so bedingt auch das Hobby ganzes Tun.

Was man sieht und erlebt, muß man verstehen. Später, als wir an einem sonnigen Platz rasten, erzählt der Leiter der Fotogruppe aus der Geschichte und Vergangenheit dieser Kurpfalz. Rechtes Erleben erwächst aus Sehen und Verstehen. Immer hat es die Menschen an Ströme und Flüsse gezogen. Sie siedelten an ihren Ufern. Es gab Hader und Streit um das Dreieck zwischen Rhein und Neckar, das soviel natürliche Lebensbedingungen spendet. In den weiten Auwäldern gab es Wild, die Gewässer waren fischreich. Auch im Winter lieferten die Wälder Nahrung und wärmendes Holz. Kelten, Römer, Alemannen, Franken ließen sich im Zuge der Völkerwanderung nieder. Es gehört zum Schicksal dieser Landschaft, daß ihre Menschen sich immer wieder des Zugriffs auf ihren Siedlungsbereich erwehren mußten, daß Heimatgewordenes in Kriegen und Kämpfen Zerstörungen anheimfiel. Aber der Behauptungswille des guten Menschenschlags überdauerte auch die Zeit, da die Dome der Salier in Speyer und Worms noch wehrhafte Kaiserpfalz bedeuteten. Und in jüngster Zeit hat auch unsere Generation Schrecken und Zerstörung durchleben müssen. „Möge die Zukunft vor dem Schwert bewahrt bleiben, zurück bleibt doch immer nur der Trümmerhaufen!“ schließt der Leiter unserer Wandergruppe. –



Im Schwetzingen Schloßpark

Es muß nicht unbedingt Schönwetter sein, wenn wir hinauswandern aus den Steinwüsten. Das Auge entdeckt auch die besonderen Schönheiten in den Wandlungen der schöpferischen Natur im Regen, im Frühnebel, wenn das karge Licht durch den Wald dringt. Auch wenn Blitze gleich Peitschen die sturmgehetzten Wolken jagen und sich in Pfützen auf aufgeschwemmten Feldwegen spiegeln. Dann sind wir unterwegs, wir – eine Gruppe Fotofreunde auf Motivjagd. Und so, wie der rechte Jäger nicht jedes Wild angeht, kennen auch wir das Hören. Es bedarf beachtsamen Erwägens, ehe es uns „schußreif“ dünkt. Vielleicht ist dieses „Diskutieren der Augen“ um das absolut am schönsten erscheinende



Blick ins Neckartal bei Ziegelhausen

„Alt-Heidelberg, du feine“

und „Öffnung“. – „Mensch, das gibt 'ne Wucht“, sagt er, und „acht, einhundertstel“. Er will schon den Fotoapparat einstellen, da legt Klaus ihm die Hand auf den Arm. „Halt, mein Freund, wer wird den gleich in die Luft gehen! Nicht so stürmisch, die Sache muß in Ruhe überlegt und durchdacht werden!“ Das tun sie und kommen überein: Mit Stativ, kleinerer Blende, längerer Aufnahmezeit und

Wir sind still geworden, besinnlicher. Dann blicken wir wieder auf in die Großartigkeit dieser heimatlichen Landschaft. Rotgoldnen spielt die Abendsonne auf dem Spiegel des Neckars. In Neckargemünd läutet ein Glockendreiklang den Abend ein, unseren Wanderungs-Feierabend.

Albert Schläger, MWM/AF 4



Am 10. April verstarb, für alle unerwartet, das langjährige frühere Vorstandsmitglied der Süddeutschen Bremsen AG

Herr Wilhelm Holzhäuser

im Alter von 75 Jahren.

Herr Holzhäuser, der 1936 als Betriebsleiter seine Tätigkeit in dem Münchner Werk begann, wurde bereits zwei Jahre später in den Vorstand berufen, dem er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1957 angehörte. So erlebte er in den beiden Jahrzehnten seines Wirkens an maßgeblicher Stelle die schwere Kriegs- und Nachkriegszeit. Auf seine unerschöpfliche Tatkraft und außergewöhnlichen Fachkenntnisse konnte sich das Unternehmen stützen, als es an den Wiederaufbau ging.

Sein aufrechter Charakter, seine Warmherzigkeit und Hilfsbereitschaft und nicht zuletzt seine positive Lebenseinstellung gewannen ihm die herzliche Zuneigung aller seiner Mitarbeiter. Bis zu seinem Tode bewahrte er sein Interesse dem Werk, das ihm so viel verdankt.

Wir werden uns seiner stets in Dankbarkeit erinnern.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

**Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein**



WILHELM KNOCHE
Elektronmeister 31. 3. 67

Süddeutsche Bremsen AG



WILHELM BEUTEL
Bohrwerksdreher 25. 4. 67

Carl Hasse & Wrede GmbH



FRIEDRICH UEBEL
Konstrukteur 16. 1. 67

**Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein**



HANS-GÜNT. SCHÜSSLER
Werkstoffprüfer 1. 4. 67

Süddeutsche Bremsen AG



GEORG BENEDIKT
Meister 1. 4. 67



HERMANN BILLER
Mot.-Schlosser 1. 4. 67



HANS LANG
Dreher 1. 4. 67



JOSEF MAIER
Fertigungsplaner 1. 4. 67



ANNA PETZ
Sachbearbeiterin 1. 4. 67



OSWALD SPINDLER
Werkzeugmacher 1. 4. 67



HEINRICH WALTER
Richtmstr. 1. 4. 67



GEORG WEICH
Einsteller 1. 4. 67



RUDOLF ZINSL
Gruppenführer 1. 4. 67



HERBERT SOBIEREY
Einkäufer 7. 4. 67



OTTO DORFNER
Buchhalter 15. 4. 67

Motoren-Werke Mannheim AG



HEINZ HERBEL
Staplerfahrer 10. 3. 67



PETER SCHLEICH
Zahnradstoßer 23. 3. 67



WERNER WAHLIG
Detailkonstrukt. 29. 3. 67



KARL KRATZERT
Sachbearbeiter 1. 4. 67



OTTOMAR INGBER
Normen-Ing. 18. 4. 67



WALTER ADLER
Lagerarbeiter 20. 4. 67



WILHELM APPEL
Dreher 20. 4. 67



HEINZ BECKER
Dreher 20. 4. 67



WILLI EBERT
Monteur 20. 4. 67



HEINZ EHRET
Schlosser 20. 4. 67



HEINZ EITEL
Kontrollleur 20. 4. 67



GÜNTHER FLICKER
Rohrschlosser 20. 4. 67



HERMANN GÄRTNER
Versuchs-Ing. 20. 4. 67



MANFR. HEINZELMANN
Maschinentechn. 20. 4. 67



PAUL KRUST
Fahrer 20. 4. 67



HERBERT LINDER
Maschinentechn. 20. 4. 67



WERNER MÖNCH
Abteilungsleiter 20. 4. 67



VALENTIN MORWEISER
Schlosser 20. 4. 67



GEORG PROBST
Fräser 20. 4. 67



ERICH RIES
Abteilungsleiter 20. 4. 67



WERNER SEITZ
Abnehmer 20. 4. 67



GÜNTHER SCHOTT
Dreher 20. 4. 67



ALBERT WILLI
Kfz-Schlosser 20. 4. 67



HEINZ WINKLER
Kupferschmied 20. 4. 67



HELMUT MESSNER
Dreher 20. 4. 67



Gurte geben Sicherheit!

ZU DEN
VERKEHRSSICHERHEITSTAGEN
1967

Ein erfahrener Mann hat einmal gesagt: „Es ist wohl einfacher, eine Rakete zum Mond zu schießen, als einen Kraftfahrer von der Nützlichkeit eines Sicherheitsgurtes zu überzeugen.“ Natürlich kann ein Sicherheitsgurt im Auto keine Unfälle vermeiden. Aber er verhindert ihre größtlichen Folgen. Das ist heute durch tausendfache Praxis erwiesen und durch wissenschaftliche Untersuchungen erhärtet. Dennoch ist für viele Kraftfahrer der Gedanke an das Angeschalltsein unerträglicher als die Vorstellung, daß er mit zerschmettertem Schädel und zerquetschtem Brustkorb die Zahl der Verkehrstoten vergrößern könnte.

Für viele ist der Sicherheitsgurt nichts anderes als ein Anschnallriemen, der den Fahrer an sein Fahrzeug fesselt. Diese falsche Vorstellung ist wohl deshalb so verbreitet, weil die Wirkungsweise neuzeitlicher Sicherheitsgurte unbekannt ist. Und ebenso falsch eingeschätzt werden die Kräfte, die beim Zusammenstoß auf den menschlichen Körper einwirken. Da fuhr ein Mann mit über hundert Sachen gegen ein Hindernis. Dank Sicherheitsgurt kam er mit dem Leben davon – doch das Kleingeld, das er in der Tasche trug, riß ihm ein Loch in den Anzug, eben weil es nicht „angeschnallt“ war. Denn so groß sind die Kräfte, die beim Auftreffen auf ein Hindernis den Fahrer nach vorne reißen. Schon bei 20 km/h beträgt die Wucht bereits das Zehnfache seines eigenen Körpergewichtes.

Die Wirkung eines Sicherheitsgurtes beruht auf einem Gurtband aus spezialbehandelten Kunststoff-Fasern. Sie machen den Gurt so zerreißfest, daß er den vorprellenden Körper des Fahrers auffängt, noch ehe sein Kopf oder sein Oberkörper aufschlagen können. Dabei ist der Gurt so elastisch, daß er diese Wucht innerhalb des Raumes zwischen Fahrer und Lenkrad bzw. Vorderwand des Wagens federnd abbremst.

Doch das Gurtband ist nicht so elastisch wie ein Gummiband, das den Körper mit gefähr-

licher Wucht auch wieder zurückschnellen würde. So nutzt der Gurt durch seine ausgeklügelte Wirkungsweise den Raum zwischen Fahrer und Windschutzscheibe wohlberechnet als zusätzlichen „Bremsweg“. Der Gurt verzehrt einen guten Teil der Energie, die beim Aufprallen den Wageninsassen nach vorn schleudern. Und es ist meist der Teil, der ohne Gurt den Fahrer zerschmettern würde.

Moderne Sicherheitsgurte besitzen übrigens Schösser, die sich mit einem Griff mühelos öffnen lassen. Sie hindern nicht während der Fahrt. Sicherheitsgurte sind tausendfach bewährte Lebensretter bei schneller Fahrt und erst recht dort, wo die meisten Unfälle passieren – im langsamen Stadtverkehr. Der Autofahrer mit Verstand riskiert nicht, daß sein Leben einmal an dem berühmten seidenen Faden hängt. Er vertraut auch nicht auf sein Glück, wenn einmal „alle Stricke reißen“ und der Unfall nicht mehr zu vermeiden ist. Er fährt stets mit Sicherheitsgurt!

Diese eindrucksvollen Ratschläge lesen wir für Sie in der Sondernummer der „Unfallwehr“. Auf eine Übersendung eindrucksvoller Fotos zu diesem Thema konnten wir – in diesem Fall „leider“ – verzichten; sie fanden sich nach kurzen Rückfragen in den Brieftaschen einschlägig betroffener Knorr-Bremser.

Fall 1:

Auf der Autobahn in Richtung Hildesheim kam der Wagen des Fahrers B. bei einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h ins Schleudern, prallte erst gegen die linke Leitplanke, dann gegen die rechte und kam schließlich auf der linken Fahrbahn zum Stehen.

Nach einigen Schrecksekunden befreite sich der Fahrer aus dem total zertrümmerten Auto und lief etwa 200 m zurück, um den nachfolgenden Verkehr aufzuhalten. Obgleich die ersten zwei Fahrzeuge noch rechtzeitig anhalten konnten, ließ es sich nicht verhindern, daß spätere Wagen auffuhren.

Der eigene Wagen erlitt Totalschaden – der Fahrer lediglich einen Schock. Er benutzte den im Wagen montierten Sicherheitsgurt.

Fall 2:

Der Fahrer W. befand sich mit seinem Wagen und drei Fahrgästen auf der Autobahn in Richtung München. Gerade, als er im Begriff war, einen Omnibus zu überholen, scherte dieser ohne einen für ihn ersichtbaren Grund plötzlich nach links auf die Überholfahrbahn aus. Herr W. trat das Bremspedal durch – aber bei einer Geschwindigkeit von rund 130 km/h kam es dennoch zu einem Aufprall ...

Der Bus trug eine dicke Beule davon; für die Reparaturkosten des aufgefahrenen Mercedes hätte man fast einen neuen erwerben können. Und die Insassen? Sie hatten Glück im Unglück: alle drei sahen das Unheil kommen und kamen mit einigen Hautabschürfungen und in einem Fall – mit einem gebrochenen Finger davon. Trotzdem traurig für sie alle, denn es hätte nicht einmal eine lädierte Hand gegeben, wären die in jedem firmeneigenen Wagen montierten Sicherheitsgurte angelegt worden!

