



VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

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

GRAPHIK: Müller-Woelk, München

DRUCK: Kastner & Callwey Munchen 80, Weihenstephaner Straße 27 Telefon: 45 03 61

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

## 93 1968

	Gleisbogenabhängige Luftfedersteuerung im Examen	4					
	"Denkende Luft" auf dem Vormarsch	5					
	Wir empfehlen: Schutzimpfung gegen Grippe	5					
	Neue Flottille unter dem MWM-Wimpel	6					
	Israelis besuchten MWM						
	Sicherheit am Arbeitsplatz - Thema Nr. 1	8					
-	Erster Schritt ins Berufsleben	9					
	Der Reibungsprüfstand der KB München nach seinem Umbau	10					
	Gretchenfrage an den Ehemann: "Wie hältst du's mit der Hausarbeit?"	11					
	Eindrücke von einer Lehrfahrt der MWM- Lehrlinge nach England	12					
	Volmarsteiner Lehrlinge zu Besuch in Luxemburg	13					
	Podiumsgespräch: Der Mensch und die EDV	14					
	Unsere Jubilare	15					
	2 × Gold für Rosemarie Unser Kreuzworträtsel	16 16					
		_					

Bitte erinnern Sie sich einmal an Ihre Schulzeit... Gab es da in Ihrer Klasse nicht auch einen Vorzugsschüler oder Klassenersten! Er wußte immer eine Antwort, aber er sagte nie seinen Kameraden, die unter dem Blick des Lehrers schwitzten, etwas vor. Er schrieb die besten Klassenarbeiten, aber er ließ keinen abschreiben. Und da haben wir schon sein Problem: Er war der Primus der Klasse, der Liebling des Lehrers, aber kein Kamerad von uns. Wenn wir herumalberten oder Zigarettenbilder tauschten, stand er klug abseits und las in seinem Schulbuch. Er durfte das heilige Klassenbuch dem Herrn Lehrer aufs Pult legen und verwaltete Kreide und Schwamm für die Schultafel. Er genoß des Allerhöchsten Vertrauen, doch wir hüteten uns, ihn in unsere kleinen Geheimnisse einzuweihen weil wir wußten, daß er sie ja doch nur an den Lehrer weitergeben würde.

Wenn ich heute versuche, unsere damaligen Gefühle zu analysieren, so glaube ich nicht, daß wir unserem Primus ein so starkes Gefühl wie Haß entgegenbrachten. Nein, wir mochten ihn nur nicht und ließen ihn deshalb links liegen.

Diesem Typ des Klassenersten, des Strebers, des Vorzugsschülers bin ich übrigens noch manchesmal in meinem Berufsleben begegnet. Ich denke oft an Herrn B., mit dem ich am Anfang meiner Laufbahn zusammenarbeiten sollte, aber es einfach nicht konnte, eben weil er den Typ eines erwachsenen, ausgewachsenen Klassenersten verkörperte. Er war mir vom Äußeren her gar nicht einmal unsympathisch, auch sein Benehmen war im allgemeinen höflich, doch er konnte einfach seinen Mund nicht halten. Er mußte zu jedem Problem, auch wenn es ihn wirklich nichts anging, seinen Senf geben.

Wir treffen ja immer wieder auf Menschen, denen es direkt körperliche Qualen bereitet, zu schweigen, die es gewissermaßen als Beleidigung empfinden, wenn man sie nicht fragt, obgleich sie doch vor Wissen nur so bersten. Was nun den besagten Kollegen betrifft, so kam dazu, daß er mich nicht nur durch seine dröhnende Stimme, sondern auch durch seine massige Figur einfach erdrückte. Ich war damals noch jung, dünn und schüchtern — ich litt unter der Art dieses lieben Mitmenschen, der stets nach dem Motto von Hans Albers "Hoppla, jetzt komm ich!" auftrat und den Raum ausfüllte. Sicher, er wußte mehr als ich und war nie um ein Argument im Gespräch verlegen; er hatte seine Daten genau im Kopf, doch woran lag es nur, daß er weder mich noch andere für sich einnahm! Es lag nicht an seinem Wissen und Können, sondern lediglich an seiner Art, mit diesem Wissen und Können, sondern lediglich an seiner Art, mit diesem Wissen und Können, zu protzen. Er stellte seine Überlegenheit zu deutlich zur Schau. Und niemand hat es gern, wenn ein anderer auf seine Kosten eine Schau abzieht.

Da war sie wieder, diese selbstgerechte Attitüde des Vorzugsschülers, des Strebers, der sich unbedingt vor seinem Lehrer ins rechte Licht setzen will und keinerlei Rücksicht auf seine Kameraden nimmt. Natürlich waren Ehrgeiz und Geltungsstreben seine Triebfedern. Gegen beide Eigenschaften ist absolut nichts zu sagen, denn sie braucht der Mensch, um vorwärtszukommen, und selbstverständich werden die Ehrgeizigen stets mehr Feinde haben als die Genügsamen . . . Jedoch müssen die Ehrgeizigen nicht unbedingt laut und überheblich sein. Mir sind jedenfalls während meines Berufslebens neben den wichtigtuerischen Herr-Lehrer-ich-weißwas-Musterschülertypen auch Kollegen und Vorgesetzte begegnet, denen es nicht an Ehrgeiz fehlte, die aber trotzdem auch bescheiden auftraten.

Ehrgeiz und Ellenbogen beginnen zwar beide mit dem großen E, doch sie brauchen keineswegs untrennbar miteinander verbunden zu sein. Der intelligente Mensch wird seinen Ehrgeiz unter der Kontrolle des Verstandes halten, denn ein Intelligenter unterscheidet sich von einem ehrgeizigen Streber dadurch, daß er anderer, weniger kluge und glückliche Menschen in ihrem Selbstbewußtsein weder kränkt noch verletzt. Ein kalter Ehrgeizling erkämpft sich seinen Weg nach oben ohne Rücksicht auf Verluste. Ein intelligenter Mensch wird auch beim Vorwärtskommen sein Herz nicht im Kühlschrank disponieren, wo es schön griffbereit nur zum Hausebrauch wartet. Denn Intelligenz bedeutet keineswegs nur Klugheit und Begabung; es kommt aus dem Lateinischen und heißt zuerst einmal Einsehen und Verständnis haben. Und wer nicht einsichtig und verständnisvoll ist, der bleibt trotz Klugheit und Begabung stets nur ein Primus, ein Vorzugsschüler und erhält nie das Reifezeugnis des Lebens, das in der Zuneigung und der Achtung seiner Mitmenschen besteht.

# Schnellbremsversuch für den Herrn Minister

Carlos Gomez da Silva Ribeiro, portugiesischer Minister für Verkehr, Post und Fernmeldewesen, informierte sich bei einem Besuch in der Bundesrepublik über modernste technische Errungenschaften der Deutschen Bundesbahn. Der Minister nahm u. a. auch an einer Schnellfahrt mit 200 km/h auf der Versuchsstrecke Bamberg-Forchheim teil. Die hier seit längerer Zeit andauernden Testfahrten gelten der Untersuchung des bremstechnischen Verhaltens bei der Kombination mehrerer Bremssysteme. Bei derart hohen Geschwindigkeiten werden neben der elektrodynamischen Bremse der Lokomotive auch Magnetschienenbremsen und Scheibenbremsen eingesetzt (Knorr – der Sicherheit wegen).

Der Minister hatte Gelegenheit, die hohe Geschwindigkeit und zwei Schnellbremsungen bis zum Stillstand auf dem Führerstand der Lokomotive zu erleben. Unterwegs stieg er in den angehängten Schnellzugwagen um und konnte auch hier einen Eindruck von den hervorragenden Fahr- und Bremseigenschaften der Wagen gewinnen. Exzellenz war vor allem von dem geräuschlosen und ruckfreien Bremsvorgang beeindruckt.



# Hier übt man das große 1x1 des Motorenbaues

In gewissen Abständen veranstaltet die MWM Motores Diesel S.A., Säo Paulo, Schulungskurse für Monteure. Die Schulbank drückt dann das technische Personal der Gebietsvertretungen, der Wiederverkäufer und der einzelnen Kundendienststationen.

Die beiden Fotos wurden während zweier Kurse im tropischen Norden Brasiliens gemacht. Auf dem Bild oben begrüßt Kursusleiter Peter Sendrowicz den Direktor der Fa. Marcosa und 30 Teilnehmer in Belem; das untere Bild wurde bei der Fa. Comarsa in Manaus aufgenommen. Der Chef des Hauses (stehend) durfte bei dieser Veranstaltung nicht nur den Bürgermeister seiner Stadt begrüßen, sondern auch den Gouverneur des Staates Amazonas. 56 Monteure fanden sich zu diesem Lehrgang ein. Allen Teilnehmern konnte Herr Sendrowicz am Schluß des Kurses bestätigen, daß sie wirklich alles über die Wartung, Instandhaltung und Reparatur unserer Motoren kennengelernt haben – zum Nutzen der Firma, die sie zu uns schickte, zum Nutzen unseres Werkes, das stets um die Zufriedenheit der Kunden berüht ist und schließlich auch zum Nutzen der Kursusteilnehmer selbst, die durch eine Vertlefung ihres Spezialwissens ihren Beruf noch sicherer und erfolgreicher ausüben können.





# KNORR dient der Sicherheit und dem Fahrkomfort

Gleisbogenabhängige Luftfedersteuerung im Examen

Am Dienstag, den 20. August 1968, trafen sich um 11 Uhr auf dem Bahnhof von Treuchtlingen – einem idyllischen Fleckchen Mittelfrankens – "die Spitzen der Behörden", nämlich 20 maßgebliche Herren der Deutschen Bundesbahn. Wer jedoch an einen Betriebsausflug im engsten Kreise dachte, befand sich auf der falschen Fährte: wieder einmal fand eine Versuchsfahrt statt, und der Prüfling an diesem schönen Sommertag war die gleisbogenabhängige Luftfedersteuerung von KNORR.

Bevor jedoch Herr Präsident Dr. Lehmann vom BZA München den 3teiligen Dieseltriebwagen 624 der Hauptverwaltung vorführte, machte Herr Dir. Hegenbart, ebenfalls Zentralamt München, in einem Einführungsvortrag die Gäste mit den Umständen und den technischen Möglichkeiten dieser Steuerung bekannt.

Das Bemühen, die Bahn als Verkehrsmittel noch attraktiver als bis-

wurde bereits vorgenommen; auf den Hauptstrecken sind diese Möglichkeiten praktisch erschöpft. Die heute noch vorhandenen geschwindigkeitsbeschränkenden Gleisbögen auf großen Strecken der Eisenbahnen zu beseitigen, scheitern meist an den hohen Kosten oder auch daran, daß die Neuverlegung ganzer Streckenabschnitte überhaupt nicht möglich ist.

Nun also suchte man schon bald nach realisierbaren Möglichkeiten der Geschwindigkeitssteigerung allein mit Hilfe der Fahrzeuge.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit (km/h) von Schienenfahrzeugen in Gleisbögen ist von der Aufsichtsbehörde durch den Wert V $_{max}=4.6$  / R (R = Bogenhalbmesser [m]) eng begrenzt. Diese Formel für die Höchstgeschwindigkeitsgrenze gilt für die größtzulässige Überhöhung des Gleisbogens von 150 mm und basiert auf der Überlegung, daß auf die Reisenden beim Durchfahren von Gleisbögen keine größere Fliehkraftbeschleunigung wirken soll.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung im Gleisbogen ist also ausschließlich mit Rücksicht auf den Fahrkomfort gezogen, denn die Geschwindigkeitsgrenzen für Entgleisungs- und Kippsicherheit sowie für die Belastungsmöglichkeit des derzeitigen Gleises bzw. der bogenäußeren Schiene liegen meist weit höher.

Eine Möglichkeit, die Geschwindigkeit zu steigern, besteht nun darin, die Wagenkästen der Fahrzeuge zusätzlich nach bogeninnen zu neigen. Der hierbei auf die Reisenden wirkende stärkere Hangabtrieb wird durch die bei höherer Fahrgeschwindigkeit gesteigerte Fliehkraft entweder ganz ausgeglichen oder auf dem zulässigen Grenzwert von etwa 1/15 g gehalten.

Nun hat sich Knorr bereits durch die Luftfederung von Schienenbussen große Verdienste erworben. Sie diente allein dem Fahrkomfort – an sonstige Möglichkeiten dachte man seinerzeit nicht. Daß durch die Weiterentwicklung nunmehr die bogenabhängige Luftfedersteuerung entstand, macht diesen Sektor noch bedeutend



Starr und ohne jede Neigung durchschlingert der Zug den Bogen

her zu machen, gipfelt in den beiden Forderungen: höhere Geschwindigkeit und erhöhter Fahrkomfort. Antrieb, Bremsen und Laufruhe der Züge sind verhältnismäßig leicht zu steuern, und auf vielen Schnellifahrten, die zumeist auf geraden Streckenabschnitten stattfanden, ließen sich mühelos Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h oder gar mehr erreichen. Bei der Absicht aber, die Durchschnittgeschwindigkeit zu erhöhen, mußten bisher alle Versuche an der Linienführung der Strecken scheitern. Die Schienenwege weisen zu viele Bögen auf – Gleisbögen, bei denen die Züge ihr Tempo drosseln müssen, sollen nicht alle Fahrgäste durcheinandergeschüttelt oder auf den Gängen zu Fall gebracht werden.

Als man seinerzeit die Strecken plante und baute, legte man als Höchstgeschwindigkeit die heute übliche zugrunde . . . Es geht also nun die Frage, ob und wie man die vielen Gleisbögen (beispielsweise auf der Strecke Mainz-Koblenz) schneller befahren kann. Eine Verlegung und Verbesserung einzelner kleiner Streckenabschnitte



Bald sorgt Knorr für "sanfte" Kurven!

Interessanter: Es bietet sich eine bogengerechte Wagenkastenneigung relativ einfach an. Bei luftgefederten Fahrzeugen können die in Bögen erforderlichen Neigungen des Wagenkastens um seine Längsachse, nämlich durch unterschiedliche Luftfederhöhen, mit einer elektrisch und pneumatisch geschalteten Luftfedersteuerung eingestellt werden. Es scheint dies das Ei des Kolumbus zu sein, zumal durch diese Konstruktion Gleisbögen bis zu 25% schneller zu durchfahren sind. Die Herren von der DB-Hauptverwaltung Frankfurt, an ihrer Spitze Professor Kniffler und als Ehrengast Ministerialdirigent Naefe vom Verkehrsministerium, waren denn auch – wie alle anderen Experten – von der Vorführung sehr angetan.

Bis jedoch der Bundesbahn-Normalverbraucher in den Genuß der KNORR-gleisbogenabhängigen Luftfedersteuerung kommt, werden wohl einige Jahre vergehen. Denn bei KNORR und der DB wird schließlich Sicherheit groß geschrieben: erst wird entwickelt, dann erprobt und dann gefahren – und zwar um einiges schneiler als zuvorl

## »Denkende Luft« auf dem Vormarsch!

Bild rechts: Herr Wydra, Spezialist für Knorr-Fluidics, bei einem Interview mit dem Hessischen Rundfunk.

Bild unten: Auch bei der Pressekonferenz zu Beginn der Ausstellung wurde der Fluidic-Technik große Bedeutung zugemessen. Die Knorr-Bremse konnte hierzu einen interessanten Beitrag leisten.





Auf einer Fachausstellung Hydraulik und Pneumatik, die kürzlich im US-Handelszentrum in Frankfurt stattfand, wurden die neuesten Entwicklungen auf diesem Gebiet demonstriert. Erstmalig in Deutschland wurde auch ein fluidisch gesteuerter Magnet-Kartenleser vorgestellt, der um ein Vielfaches schneller arbeitet als konventionelle Lochkarten-Leseeinrichtungen. Dieses Gerät soll Daten, die auf einer Magnetkarte festgehalten sind, in den elektronischen Computer einspeisen. Innerhalb der Kartentransporteinrichtung dient eine integrierte Fluidic-Schaltung zur Steuerung, zum Abfühlen und zur Ausführung aller erforderlichen logischen Funktionen. Einzige bewegliche Teile sind die durch Luftturbinen angetriebenen mechanischen Hebe- und Senkvorrichtungen für Kartenmaschinen und Ablegeeinheiten.

Die Knorr-Bremse München vertrat auf dieser Ausstellung ihren amerikanischen Lizenzgeber Bowles Engineering Corp. Das umfangreiche Programm der Knorr-Fluidics war schon am Eröffnungstag für zahlreiche Fachleute von größtem Interesse. Viele von ihnen hatten bereits Schaltpläne oder Zeichnungen mitgebracht, um sich an Ort und Stelle über verschiedene Probleme zu unterhalten oder sich beraten zu lassen.

Schl., Müncher

### Ein guter Start für Herbst und Winter

### Deutsches Grünes Kreuz empfiehlt Schutzimpfung gegen Grippe

Wenn wir Menschen im Zeitalter der Computer und der Raumschifffahrt glauben, daß wir gegenüber unseren Vätern und Großvätern besonders modern denken und handeln, dann läßt sich das doch in der Praxis unseres täglichen Lebens leicht bezweifeln. Noch immer sehen wir dem Herbst und dem Winter mit ausgesprochen altväterlichen Bedenken entgegen, weil mit der "unfreundlichen Jahreszeit" die Gefahr einer Erkältungskrankheit fast schicksalhaft auf uns zukommt. Dies gilt nicht nur für die zahlreichen Erscheinungsformen der bakteriellen Erkältungskrankheiten, sondern genauso auch für die Virus-Grippe, die eine der letzten großen und bisher noch unbesiegten Infektionskrankheiten der Menschheit ist. Man nimmt es hin, daß Herbstwetter, Regenwetter, Matschwetter eben "Grippewetter" ist und sucht mit allen möglichen Mitteln und Tricks einer Infektion zu entgehen.

Obwohl wir wissen, daß in manchen Jahren die Grippe-Infektionen bis zu 70 Prozent aller fleberhaften Erkrankungen der Atemwege darstellen und obwohl sich heute mehr und mehr die Erkenntnis durchsetzt, daß einerseits große Bevölkerungsgruppen durch die Virus-Grippe besonders stark gefährdet sind, andererseits aber auch bei Epidemien enorme volkswirtschaftliche Schäden entstehen, ist das Wissen über einen vorbeugenden Schutz gegen Grippe in unserer Bevölkerung noch verhältnismäßig gering. Dabei bietet uns die Schutzimpfung gegen Grippe in Epidemiezeiten eine Schutzrate bis zu 80 und mehr Prozent. Die leichte Übertragbarkeit des Grippe-Virus

dient vor allem dort einer schnellen Verbreitung der Krankheit, wo ein starker Publikumsverkehr herrscht, beziehungsweise wo viele Menschen aus beruflichen Gründen in räumlicher Enge zusammenarbeiten

Zu dissem Bevölkerungsteil, der Millionen arbeitender Menschen umfaßt, treten dann die Personen, die aus biologischen Gründen möglichst eine Ansteckung durch das Grippe-Virus vermeiden sollten, und zwar sind dies alle, die 60 Jahre alt und älter sind, weiterhin die Personen mit folgenden chronischen Erkrankungen: Herzerkrankungen, speziell rheumatischen Ursprungs, Hypertonie und Arteriosklerose, Bronchialasthma, chronische Bronclitits, Bronchiektasien, Lungenfibrose, Lungenemphysem und Lungentuberkulose. Dazu kommen noch die Diabetiker und die an Addisonscher Krankheit leidenden Personen. Ebenso bedürfen Schwangere eines Impfschutzes gegen Grippe, der möglichst schon in den ersten Wochen der Schwangerschaft durchgeführt werden sollte. Nicht zuletzt sind aber auch die Schulkinder schutzbedürftig sowie die Kleinkinder, die Kindernätzen besuchen oder in Heimoflege sind.

Man sieht aus dieser Aufstellung schon den Umfang der Bevölkerungskreise, die aus biologischen Gründen den Start in Horbst und Winter in keinem Falle ohne einen vorbeugenden Schutz gegen Grippe antreten sollten, wobei im Interesse der eigenen Sicherheit nicht erst abgewartet werden sollte, ob im bevorstehenden Winterhalbiahr eine Eoidemie zu erwarten ist oder nicht.

## Neue Flottille unter dem MWM - Wimpel

Stapelläufe und Indienststellungen

Es sind frohe, von Stolz erfüllte Tage für die Werften und die Auftraggeber, wenn wieder ein Neubau vom Stapel läuft oder in Dienst gestellt wird. Die Schiffstaufe und die Probefahrt bilden den festlichen Rahmen solcher Ereignisse. MWM ist dabei, insbesondere wenn es sich um die Antriebsmotoren handelt. Dann weht der blaue MWM-Wimpel über dem Bug.

Fine Flottille stolzer Schiffe lief und läuft auf vielen Werften vom Stapel oder wird fertig den Auftraggebern übergeben. Von diesen Anlässen während der letzten Monate haben wir einen kleinen Film zusammengestellt.

"Wir wünschen dir allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!"

Wasser unter dem Kiell\* Passagier- und Autofähre "INSEL FOHR"
Die im Auftrag der Wyker Dampfschiffs-Reederei gebaute Passagier- und Autofähre "INSEL FOHR" lief bei der Husumer Schiffswerft vom Stapel. Sie hat inzwischen nach Fertigstellung den Bäderverkehr zwischen dem Festland und den Inseln Fohr-Amrum übernommen; sie ist 50 m lang und hat einen Tiefgang von 1,50 m. Die beiden MWM-Maschinen TRS 18,22 V 12 bringen eine Geschwindigkeit von 1/25 Knoten. Das Schiff erhielt außerdem je ein Dieseläggreget mit MWM-Motor D 23,26 für den Pumpenbetrieb und die Sternwersogrung her. Insel Föhr kann etwa 300 Fahrgalset und 40 Personenkraftwagen aufnehmen.

Versorgungsschiff "ALSTERTOR"
Bei der Hitzler-Werft, Lauenburg, wurde der Neubau Nr. 701 auf den Namen
"ALSTERTOR" getauft. Auftraggeberin ist die Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH, Hamburg. Es ist das 7. Schiff dieser Art der VTG und wird bei
\$3//50.8 m Lange, 11 m Breite, bei 3,55 m Seitenhöhe auf 3,55 m Tiefgang rund
800 t tragen. Der 495-BRT-Heckträger wird von zwei MVM-Dieselmotoren TBFG
81/22 V 16 mit zusammer. Der sein orienen RHS 518 S tätig sein. Des Fährzeug
ist für den Transport von Versorgungsmitteln aller Art für Bohrinseln eingerichtet.

Fahrgastschiff "LANGEOOG I" Fahrgastschiff \_LANGEOOG | "
Für die Inselgemeinde Langeoog ist das Fahrgastschiff \_LANGEOOG | " bestimmt, das bei der Jade-Werft, Wilhelmshaven, vom Stapel gelaufen ist. Das
Schiff kann 295 Fahrgaste mit 12 Knoten Geschwindigkeit in etwa einer halben
Stunde von Bensersiel nach Langeoog befördern. Dem Antrieb dient eine Doppelanlage D 232-Zwölfzylinder. Zwei Bordaggregate sind mit MWM-Dieselmotoren
vom Typ D 308-2 ausgerüstet.

Versorgungsschiff "WARTURM"
Bei der Schiffswerft Hugo Peters in Wewelsfleth machte das Versorgungsschiff
"WARTURM" am 21. Ma zum erstenmaß Bekanntschaft mit seinem künftigen
Element. Es gehört zu einer Serie von elf Einheiten, die von der "VTG HANSAÖffshore" vor der englischen Küste, im Persischen Golf, in der Adria und vor
MWM-Dieselmotoren des Typs TBRS 18/22 V 16, mit Strom versorgte ine dieselelektrische Aggregatsanlage mit 3 MWM-Motoren RHS 518-Sechszylinder.

Küstenfrachter "JOLITA"

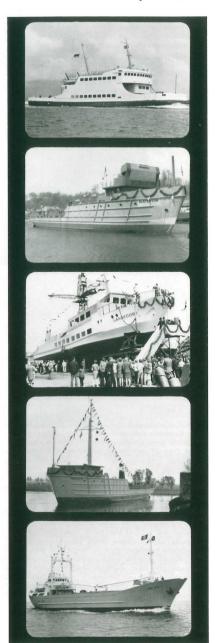
Ein Küstenfrachter von 299 BRT und 778 tdw ist Mitte Mai bei der Schiffswerft
H. Rancke in Hamburg-Neuerfelde auf den Namen "JOLITA" getauft worden.
Auftraggeber ist die norwegische Reederei I/S ARBECO, Lars Rej Johansen, in
Oslo. Antrieb für dieses vierte Schiff gleichen Typs ist mit 1050 PS ein MWMDieselmotor TBD 484-6U. Der Laderauminhalt faßt 61 700 cbf Schüttgut.

Küstenmotorschlepper "MISTRAL"
Das Schiffshrts- und Handelskontor Sötje & Co in Hamburg übernahm von der Schiffswerft C. Cassens, Emden, den Küstenmotorschlepper "MISTRAL", 70 BRT groß, 23 m lang, 6,55 m breit, mit 2,75 m Tiefgang, Antrieb ist ein Motor gleichen Typs wie bei der "Jollia", Außerdem ist das Schiff mit einem MWM-Aggregatsmotor TD 208-4 für Borddienste ausgerüstet. Der Schlepper wird für vielfältige Aufgaben im Hafen- und Seeschleppverkehr eingesetzt.

Versorgungsschiff "ADAMSTURM"
Ein Schwesterschiff der "Alstertor", der Versorger "ADAMSTURM", ist von der Werft J. G. Hitzler in Lauenburg an die DDG "Hansa", Bremen, Ende April abgeliefert worden. Die motorische Ausstattung ist die gleiche wie bei denselben Typen der Versorgungsflotte, die vor der englischen Östküste, im Mittelmeer und an der Atlantikküste Afrikas im Einsatz ist.

Motortanker "ONABI" In Rendsburg bei der Krögerwerft ist unter der Baunummer 1358 der Motortanker "ONABI", bestimmt für die Bermudas, vom Stapel gelaufen. Er ist für den Transport von Säuren mit drei Spezialtanks von 595 chm Inhalt ausgerüstet. Bei 58,6 m Länge, 9,65 m Breite, 4,15 m Seitenhöhe und 3,8 m Tiefgang wird das Schiff mit einem 800-PS-MWM-Dieselmotor des Typs TBD 484-SU eine Geschwindigkeit von 11 Knoten erreichen. Für die Borddienste werden 2 MWM-Dieselmotorn RHS 518 A und 1 D 308-6 sorgen.

Seetankschiff "KAI"
Der 1100-tdw-Seetanker "KAI" ist im Binnenland, am Hang des Spessarts bei der Bayerischen Schiffbau GmbH in Erlenbach am Main, gebaut worden. Die Bremer Firma Diersch & Schröder übernahm das 499 BRT große Tankschiff nach dessen Werftprobefahrt main- und rheinabwärts Ende Mai in Rotterdam und stellte es für den nordeuropäischen Raum in Dienst. 10 Ladetanks können 1432 cbm Tankgut übernehmen. Die Ladefolpumpen, von zwei MWM-Dieselmotoren des Typs RHS 518 V betrieben, leisten stündlich 540 cbm. Für Hilfsdienst eist auf diesem Schiff ein Bordaggregat mit einem weiteren MWM-Dieselmotor des Typs D 208-4 eingesetzt.







"In Ihr Eigentum und in Gottes Hand gegeben!" Überall wird der Verkehr für die lebensnotwendigen zwischenmenschlichen Aufgaben stärker, auf den festen Straßen, auf den Äckern landwirtschaftlicher Arbeit, aber auch auf den vielen Schifffahrtswegen. Wir freuen uns darüber, daß überall auch Erzeugnisse unseres Werks tätig sind. Den Schiffsneubauten, die ihrem Element zugeführt werden, den in Dienst gestellten Schiffen auf Jungfernfahrten und danach in jahrelangem Einsatz wünschen auch wir "Allzeit gute Fahrt" und immer Zufriedenheit mit den zuverlässigen MWM-Dieselmotoren, die für sie und in ihnen wirken.

#### **Eine Generation** mit Weltverständnis

Jaraelia besuchten die MWM

Eine Gruppe von 25 jungen Männern und Frauen aus Israel folgte einer Einladung der Stadt Mannheim, um das Leben in Deutschland kennenzulernen. Einblick in die industriewirtschaftliche Regsamkeit gab ihnen ein Besuch in der MWM.

Die Besuchergruppe stellte einen guten gesellschaftspolitischen Querschnitt in ihrer Zusammensetzung dar. Alle stammten aus der Stadt Or-Yehuda, 12 km von Tel Aviv gelegen. Bürgermeister Kazzaz hatte leitende Herren der Stadtverwaltung mitgebracht, Lehrer und Jugenderzieher, Bankangestellte. Studenten und Abiturienten. Und alle gehören der jungen, einer neuen Generation an, die das Weltverständnis sucht.

Sie sprachen davon, daß die Motorisierung in ihrem Land fortschreitet und hörten, daß daran - vor allem in der Schiffahrt und der Landwirtschaft - auch MWM-Dieselmotoren beteiligt sind. Mit viel Sachverstand, auf Englisch, Französisch und mit ein paar Brokken Deutsch stellte man interessierte Fragen, unterhielt sich auch mit Männern an Maschinen und Montagebändern. Herr Pistorius vom Mannheimer Stadtjugendamt regte, als man zu Tisch ging, Gespräche über sozial- und arbeitspolitische Problematik an. Und natürlich sprach man auch über Israel. Bürgermeister Kazzaz machte sich zum Dolmetsch der neuen Generation in einem Staat. der in diesen Tagen 20 Jahre alt geworden ist. Das neue Staatsvolk Israel hätte aus dem jahrtausendealten Judenvolk nicht entstehen können, wenn nicht seine Jugend von eisernem Willen, seine Existenz gegen härteste Umwelt aufzubauen, erfüllt wäre. Aber dazu gehört eine Weltoffenheit, die sich an anderen Völkern immer wieder orientiert. Eine junge Frau sprach es offen aus: "Rassen- und Klassenkämpfe können überwunden, der Hunger und andere Mißstände unter den Menschen können bewältigt und eine politische Ordnung, die den Frieden sichert, kann geschaffen werden, wenn aus der Koexistenz die Proexistenz wird, d. h. wenn aus dem Zusammenwirken ein gegenseitiges Sichverantwortlichfühlen erwächst.

Man will zunächst sehen und erleben. Den Rahmen dafür gibt der deutsch-israelische Jugendaustausch ab. Danach kann es nur nützlich sein, wenn der Gedankenaustausch auch unter Vertretern verschiedenster Gesellschaftsgruppen folgt, insbesondere zwischen Erziehern und Sozialarbeitern beider Länder. Wir haben uns über das Dankwort von Bürgermeister Kazzaz besonders gefreut, als er meinte: "Wir haben von diesem großen Werk, das in die Weite der ganzen Welt wirkt. Weltverständnis wohl erwartet. Sehr befriedigt sind wir davon, es bei der MWM in Mannheim auch gefunden zu haben. Es ist der Stil, den wir für den Aufbau einer guten Zukunft ebenfalls pflegen und den wir alle brauchen!" - In der Heimat wird ein MWM-Wimpel auf dem Ratsherrentisch von Or-Yehuda die Erinnerungen an den Deutschlandbesuch beleben. -



## Sicherheit am Arbeitsplatz für den klugen Mann Thema Nr.1

Dieses fast historische Foto (siehe oben) fanden wir im Archiv der Wir haben den Unfallverhütungskalender vom Hauptverband der ge-Knorr-Bremse. Die Fabrikhalle galt zum Zeitpunkt der Aufnahme, zu Beginn der zwanziger Jahre etwa, als fortschrittlich und absolut besichtigenswert.

Auf uns Jüngere machte das "altmodische" Interieur des Raumes einen so kuriosen Eindruck, daß wir ganz unwillkürlich nach Gefahrenquellen für die dort gerade Beschäftigten suchten. Herr Ingenieur Gué, Sicherheitsbeauftragter der Südbremse, der gerade dazukam, machte innerhalb weniger Minuten allein fünf Punkte ausfindig, die nach den heutigen Vorschriften der Berufsgenossenschaft sofort beanstandet würden. Dazu zählen auch Mängel arbeitstechnischer Art, die erst im weiteren Sinne als "Gefahrenquelle" bezeichnet wer-

Unsere Frage an die in dieser Hinsicht vorgebildeten Leser lautet nun: Welches sind die fünf beanstandeten Punkte?

Sie sollten sie innerhalb von 15 Minuten herausgefunden haben. (Zu Ihrer Kontrolle und für ganz eilige Betrachter haben wir das Ergebnis an anderer Stelle dieses Heftes abgedruckt.)

Auch schon vor 40 Jahren achteten staatliche Stellen und Vertreter der Berufsgenossenschaften auf die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften - doch im Vergleich zur damaligen Zeit werden heute weitaus größere Beträge für die Aufklärung der Arbeitnehmer ausgegeben. Aus gutem Grund:

Noch vor zwei Jahren gab es rund 3 Millionen Arbeitsunfälle. Das geht aus einem Unfallverhütungsbericht hervor, den die Bundesregierung dem Parlament vorgelegt hat. Auf 1000 Arbeitnehmer bezogen, bedeutet das 117,7 Arbeitsunfälle. Rund 7000 davon sind tödlich verlaufen. 112 000 Fälle von diesen 3 Millionen haben zur Zahlung einer Entschädigung in Form von Renten oder einer anderen Abfindung bzw. zu Sterbegeld geführt. An Hand dieser Zahlen zeigt sich, daß Arbeitsunfälle nicht nur einen wirtschaftlichen Effekt im Betrieb haben, sondern auch die Versicherungen in gewissem Umfang belasten. Insgesamt kann zwar gesagt werden, daß die Tendenz zu Arbeitsunfällen rückläufig ist. Das heißt aber nicht, daß man etwa die Hände in den Schoß legen kann. Warum sollte es nicht möglich sein, die Unfallquote im Betrieb oder auch auf dem Wege zum Betrieb - denn auch Wegeunfälle zählen als Arbeitsunfälle - noch weiter zu vermindern?

werblichen Berufsgenossenschaften durchgesehen und darin 10 Grundsätze für Ihre Sicherheit

gefunden. Sie können nur jedem im Betrieb Beschäftigten warm ans

Befolgen Sie stets die Unfallverhütungsvorschriften und sorgen Sie unter gewissenhafter Beachtung der zur Verhütung von Unfällen gegebenen besonderen Anweisungen und Belehrungen für Ihre und Ihrer Mitarbeiter Sicherheit.

Musizieren Sie gern? Kein Problem: Pfeifen Sie auf alle Ermahnungen zum sicheren Verhalten. Sie werden gewiß bald Gelegenheit finden, in schmerzhaft hohen Tönen zu

2 Machen Sie Kollegen, die Ihnen zur Hilfe oder Unterweisung zugeteilt sind, auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren und die in Frage kommenden Unfallverhütungsvorschriften aufmerksam.

> Harte Männer halten nichts von Samthandschuhen. Auch nicht beim Umgang mit Säuren und Laugen. Da tragen sie Gummihandschuhe.

3 Sie dürfen nur die Ihnen gestatteten Verkehrswege, Ein- und Ausgänge benutzen und nur die Teile des Betriebes betreten. wohin Sie Ihre Beschäftigung oder ein ausdrücklicher Auftrag führt. Abgesperrte oder durch Warntafeln gekennzeichnete Räume und Stellen zu betreten, ist Unbefugten verboten.

> Lassen Sie sich gern überraschen? Kein Problem: Fahren Sie ungesichert auf dem Elektrokarren mit. Ihr Alltag wird sich überraschend verändern.

4 Sie dürfen sich nie an Maschinen oder anderen Betriebseinrichtungen zu schaffen machen, deren Bedienung, Benutzung oder Instandhaltung Ihnen nicht obliegt.

Das schwärzeste Schwarz Ihres Lebens. Wollen Sie es erleben? Dann fummeln Sie doch mal an Elektrosachen

5 Prüfen Sie Maschinen, Werkzeuge, Geräte, Gerüste. Leitern. Apparate usw. vor ihrer Benutzung auf ihren ordnungsgemäßen Zustand. Beseitigen Sie Mängel sofort oder zeigen Sie diese dem Vorgesetzten an.

Miniröcke sind wie schadhafte Leitern. Sie verführen und bringen manchen zu Fall.

6 Melden Sie unverzüglich außergewöhnliche Erscheinungen an Betriebseinrichtungen.

Dolce vita - wer das Leben genießen will, muß auch dafür sorgen, daß er ohne Unfall bleibt.

7 Benutzen Sie Betriebseinrichtungen und Arbeitsgeräte nur für den Zweck, für den sie bestimmt sind. Verwenden Sie Sicherheitseinrichtungen. Schutzvorrichtungen und Schutzmittel (Brillen, Masken, Schirme usw.) sorgfältig. Halten Sie sie instand und reinigen Sie sie nach Bedarf. Es ist verboten sie für andere Zwecke zu mißbrauchen, sie eigenmächtig zu beseitigen oder zu beschädigen. Fordern Sie Fehlendes rechtzeitig an

Playboys brauchen keine Sicherheitsschuhe. Sie haben's ja nur mit leichten Dingen zu tun, nicht aber mit schweren Brocken

Nuterlassen Sie Spielereien, Neckereien, Zänkereien und andere mutwillige Handlungen, die Sie oder andere gefährden

Stehen Sie gern im Mittelpunkt? Kein Problem: Ziehen Sie Ihrem Kollegen zum Spaß den Stuhl weg, wenn er sich setzen will. Man wird sich um Sie reißen.

 Bringen Sie keinen Branntwein mit, und genießen Sie keinen Branntwein während der Arbeitszeit (einschließlich der Pausen). Angetrunkene dürfen die Betriebsstätte nicht betreten und dort nicht geduldet werden.

Beat und Slop und Balla-Balla - da geht's heiß her. Wissen Sie übrigens, wo der nächste Feuerlöscher hängt und wie er bedient wird?

Beachten Sie auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte die behördlichen und sonstigen Verkehrsvorschriften, Sorgen Sie dafür, daß eigene Verkehrsmittel für den Weg von und zu der Arbeitsstätte in betriebssicherem Zustand sind und nicht mißhräuchlich henutzt werden

> Sparen Sie gern Geld? Kein Problem: Fahren Sie Ihre Autoreifen bis auf die Leinwand herunter. Das hilft Ihnen eines Tages auch noch Steuern und Versicherung zu



Knorr hat wirklich gute Mitarheiter Aher was bei Circus Krone ein Betriebsunfall wäre, ist bei der KB ein Unfall aus eigenwirtschaftlichem Interesse". Das Nachsehen hat in solchem Fall der Verunglückte.

Sie wissen ia:

Jeder, der in einem Arbeits-, Dienst- oder Lehrverhältnis steht, ist gegen die Folgen von Arbeitsunfällen und entschädigungspflichtigen Berufskrankheiten versichert. Das ist Gesetz. Die wesentlichsten Träger der gesetzlichen Unfallversicherung sind die 36 gewerblichen Berufsgenossenschaften, denen rund 1,7 Millionen Betriebe mit rund 19,5 Millionen Versicherten angehören. Sie sind nach Gewerbezweigen gegliedert. Die Gelder für die Unfallversicherung werden ausschließlich von den Betrieben aufgebracht. Die Lohntüte der Berufstätigen wird also durch keinerlei Abzüge für diesen Zweig der Sozialversicherung geschmälert.

Die Berufsgenossenschaften haben dafür zu sorgen, daß Unfälle nach Möglichkeit verhütet werden. Hierzu dienen die auf der Grundlage der durch Unfälle gewonnenen Erfahrungen entwickelten Unfallverhütungsvorschriften, deren Durchführung von fachlich besonders ausgebildeten Technischen Aufsichtsbeamten überwacht wird. Mit allen denkbaren Mitteln erstreben die Berufgenossenschaften eine Verbesserung des technischen Unfallschutzes (unfallsichere Ausgestaltung der Maschinen, Arbeitsstätten, Arbeitsverfahren, Entwicklung von Schutzvorrichtungen usw.) und versuchen, die Berufstätigen auf iede mögliche Weise zu unfallsicherem Arbeiten anzuhalten (Aufklärung durch Bilder, Filme, Schriften, Vorträge, besondere Schulung von Sicherheitsbeauftragten und Führungskräften).

Doch auch die sorgsamste Unfallverhütung kann Unfälle niemals ganz vermeiden, denn menschliches Versagen wird immer wieder zu Unfällen führen. Deshalb bleibt nur eines:

Durch mehr Achtsamkeit als hisher sicher arheiten!



Der erste Schritt ins Berufsleben war feierlich. 52 Lehrlinge (Lehrberufe: Maschinenschlosser 24, Dreher 9, Industriekaufmann 16, Technische Zeichner 3) wurden in die große Familie der MWM-Belegschaft aufgenommen. Personalbüroleiter Willi Aspenleiter überreichte die Lehrverträge. Der Leiter der Lehrwerkstatt, Ing. Hugo Cornelius, und der Jungobmann im Betriebsrat, Helmut Schoch, sprachen über "Die Berufslehre als neuer Lebensabschnitt". Es ist der Beginn eines Wegs, der durch Fleiß, rege Mitarbeit und vorbildliche charakterliche Haltung zu höchsten Aufgaben an fachlicher Leistung und beruflicher Verantwortung führen kann. Gerhard Jelinek entbot in Gedichtform den Willkommensgruß der schon im Lehrverhältnis stehenden Jugend für die neuen "Kollegen". - "1800 Stunden zählt ein Lehrjahr heute", war das Thema, das sich der Lehrling Gun-

dolf Frost für seinen Vortrag ausgewählt hatte. Der Fortschritt im beruflichen Ausbildungswesen während der letzten beiden Jahrzehnte, insbesondere aber das stärkere persönliche und menschliche Sichbefassen der Lehrfirma mit jedem einzelnen Lehrling, wurden deutlich. Jugendvertreter Albert Christ sprach "von Lehrling zu Lehrling" und ermunterte uns, das Lernen ernst zu nehmen, aufgeschlossen für alles Neue, für den vielartigen Lehrstoff zu sein und auch in der Berufsschule fleißig mitzumachen. - Horst Gerlinger umrahmte die Feierstunde im Unterrichtsraum unserer Lehrwerkstatt mit Musikvorträgen auf dem Klavier; wir lauschten Beethovens Adagio cantabile, dem Impromptu von Franz Schubert und Mozarts "à la Turca". Unser Lehrbeginn in dieser schönen, feierlichen Form hat uns Freude gemacht und tief beeindruckt. -

Lehrling Wolfgang Ries, Mannheim

## SCHWERER UND NOCH SCHNELLER

### Der Reibungsprüfstand der KB München nach seinem Umbau

In Rundfunk, Presse und Fernsehen werden Geschwindigkeiten bis 400 km/h von maßgebenden Herren der Deutschen Bundesbahn genannt, die man auf der Schiene erreichen will, um der immer stärker werdenden Konkurrenz des Autos und Flugzeugs zu begegnen. Bis diese traumhaften Geschwindigkeiten allerdings realisiert werden können, mögen noch einige Jahre vergehen. Doch schon heute befaßt man sich eingehend mit den in diesem Zusammenhang auftretenden Problemen – wenn auch vorerst auf Prüfständen und im Rahmen von Studiengesellschaften.

Nach den erfolgreichen Schnellfahrversuchen auf der Strecke Bamberg-Forchheim im Mai 1965 (siehe Heft 73/Juni 1965 unserer Werkzeitschrift) und den nicht minder erfolgreichen 200-km/h-Fahrten anläßlich der Internationalen Verkehrsausstellung im Sommer mit Knorr-Achs-Bremsscheiben wurden die gleichen Wagen im TEE 54/55 oder 77/78 (bekannter unter dem Namen "Blauer Enzian" oder "Helvetia") eingeoetzt. Mit diesen Zügen werden heute fahrplanmäßig Geschwindigkeiten bis 200 km/h gefahren. Interessant ist dabei, daß der "Blaue Enzian" bei nur 70 Minuten Aufenthalt am Zielort München die Strecke Hamburg-München-Hamburg in der Zeit von 7.04 Uhr bis 23.16 Uhr bei einer Entfernung von rund 1650 km zurücklegt und dabei immerhin eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 113 km/h erreicht – natürlich für die reine Fahrzeit.

Wenn auch schon in den früheren Jahren auf dem Reibungsprüfstand der Knorr-Bremse München Stoppbremsungen aus 250 km/h Ausgangsgeschwindigkeit mit Klotz- und Scheibenbremsen ausgeführt wurden, so kamen diese Belastungen in letzter Zeit doch immer häufiger vor. Diesen Experimenten nun hält auch der solideste Prüfstand nicht auf die Dauer stand, und so kam es, daß sich im Frühjahr dieses Jahres mit einem explosionsartigen Knall unsere Notbremse verabschiedete ... Eine Generalüberholung des seit 1950 in Betrieb befindlichen Prüfstands wurde damit vordringlich.

Nun ist ja mit einem solchen Vorhaben eine völlige Demontage verbunden. Da unser Prüfstand in seiner Größenordnung zwar schon stets in bezug auf Geschwindigkeit zu den schnellsten gehörte, im Hinblick auf seine Schwungmassen sich jedoch nicht alle vorkommenden Belastungsfälle realisieren ließen, wurde die Gelegenheit wahrenommen, mit der Generalüberholung auch gleichzeitig eine Ergenommen, mit der Generalüberholung auch gleichzeitig eine Ergen

Zustand des Prüfstandes zur Stunde 0

Heute: nun läuft und läuft und läuft er wieder!

weiterung bezüglich der Masse vorzunehmen. Und wegen der zu erwartenden 400 km/h wurde auch gleich noch die zulässige Höchstdrehzahl im Rahmen des Möglichen erhöht.

Aus einer Gegenüberstellung gehen die Daten des alten und des überholten und gleichzeitig erweiterten Prüfstands hervor:

	früher	jetzt	
/lassenträgheitsmoment	137,4	256,4	mkps <sup>2</sup>
Maximale Drehzahl	1 450	1 650	UpM
Maximales Arbeitsvermögen	1,59	3,8	3 Mio mkp
Achslast bei Rad-Ø 1000 mm	10 800	20 120	kp
/lax. Geschwindigkeit 1000 mm	273	311	km/h

Im Rahmen dieses Artikels ist es vielleicht auch noch interessant zu erfahren, wie sich die Produktion der Bremsscheiben im Laufe der Jahre entwickelt hat.

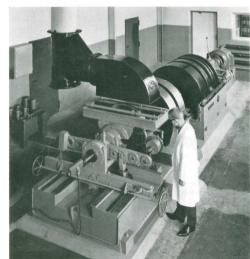
Die erste Lieferung von 5-Achs-Bremsscheiben erfolgte 1955 an die Deutsche Bundesbahn, die zweite an die SNCF in Paris, denen zehn weitere Bremsscheiben 1958 als sogenannte Prototypen erstmals in der bewährten Spannhülsenausführung folgten. Von diesen zehn Bremsscheiben befinden sich heute immerhin noch drei im Einsatz. Sie dürften inzwischen eine Laufleistung von etwa 1,4 Millionen Kilometer erreicht haben, womit sie auch den Radsatz überlebten ... Wie sich die Lieferung von Bremsscheiben mit den Jahren entwickelt hat, zeigt nachstehendes Diagramm.

Stückzahl	Entwicklung der Bremsscheiben-Produktion									
1958	59	60	61	62	63	64	65	66	- J	ahre

Man könnte diese Angaben auch nach Bremsscheiben für Voll- und Straßenbahnen, nach derjenigen für das Inland und Ausland aufgliedern, was jedoch zu sehr ins Detail führen würde. Bis ins Jahr 1966 lag die Exportquote bei 50–75%. Erst in der letzten Zeit hat sich dieses Verhältnis zugunsten des Inlands geändert. (Das altbekannte Sprichwort vom Propheten, der im eigenen Lande nichts gilt, hat sich auch hier wieder bewahrheitet.)

Wir können eine erfreulliche Aufwärtsentwicklung feststellen, und es besteht die durchaus berechtigte Hoffnung, daß sich diese Tendenz in verstärktem Maße in der Zukunft fortsetzen wird.

F. Preller, München



## Die Gretchenfrage an den Ehemann:

## »Wie hältst du's mit der Hausarbeit?«



Von einem jungen Ehemann kann man mancherlei Positives erwarten wie zum Beispiel Treue, Ritterlichkeit und Fleiß. Neben guten Manieren und einwandfreiem Charakter wird Tatkraft an ihm von seiner jungen Frau wohl geschätzt.

Tatkraft, Fleiß... nur im Beruf? Ehe das junge Mädchen Ehefrau wird und ihr "Ja" haucht - ob altmodisch auf dem elterlichen Kanapee oder modern beim Auto-, Schioder Bootfahren - sollte sie "ihm" die Gretchenfrage stellen: "Und wie hältst du's mit der Hausarbeit?" Denn selbstverständlich muß Gretchen wissen, daß sie - zumindest bis zum ersten Kind - weiter berufstätig sein wird. Ein neuer Haushalt kostet schließlich Geld, und selbst das preiswerteste Kaufhaus macht's nicht möglich, das weiße Schleiflackschlafzimmer nur für einen Apfel und ein Ei zu erwerben! Sie wird also weiterhin ins Büro, in die Fabrik oder in das Geschäft gehen und am Abend genauso angestrengt wie ihr Mann nach Hause kommen. Aber während früher die besorgte Mutter ihr armes erschöpftes Kind mit Leckereien empfing, steht jetzt der Liebste in der Küchentür, läßt erst einen Magen knurren und knurrt dann selbst, wann es wohl nun endlich was zu essen gäbe . . . - bestenfalls liegt er im Sessel und liest die letzten Sportnachrichten. Gretchen hingegen fällt es wie Schuppen von den Augen:

Ihr jurger Ehemann ist zwar in seinem Beruf tüchtig, zu Hause aber ist er faul. Das hatte sie nicht erwartet! Er, der an jedem Samstagvormittag mit Hingabe das Auto wäscht, abledert, wachst und poliert, die Türen von innen säubert, das Armaturenbrett statüswischt und den Schmutz am Boden zusammenkehrt, er deckt am Abend nicht einmal den Tisch!

Nun, wir möchten Gretchen beiseite nehmen und es trösten: in ein paar Jahren ist alles vorbei – womit wir nicht etwa ihr Eheglück meinen, sondern lediglich die Abneigung ihres Gatten für häusliche Verrichtungen. Aus einer Umfrage geht hervor, daß sich ein Mann mit etwa 25 Jahren vom forschen, überheblichen Jüngling zum "Kumpel" gemausert hat. Er, der Junge, der auf gar keinen Fall (etwa durch das Abtrocknen von Geschirr!) daran erinnert werden möchte, daß er noch wenige Jahre zuvor unter Mutters Fuchtel stand und nur unter Androhung drakonischer Strafmaßnahmen im elterlichen Hause mit Hand (will sagen den kleinen Finger) anledet.

erfährt in den Mittzwanzigern eine eindrucksvolle Wandlung. Er hat inzwischen eingesehen, daß ihm als Haushaltungsvorstand absolut kein Stein aus der Krone fällt, wenn er sich auch einmal praktisch um den Haushalt kümmert. Ja. mehr noch:

Jeder fünfte deutsche Mann hält eine tatkräftige Mithilfe im Haushalt seinerseits für notwendig!

Und diese zu einer körperlichen Arbeit nach Feierabend so positiv eingestellten fünften Männer finden sich in erster Linie unter den 25-30iährigen! Genieße diese Zeit, Gretchen. denn mit 31 läßt das Interesse an Putz- und Kochstunden merklich nach. Wahrscheinlich deshalb, weil nun das erste Kind zu Hause aufgezogen wird und die Frau doch vielfach ihre Tätigkeit aufgegeben hat. Da erscheint dem Familienoberhaupt die Vorstellung nur recht und billig zu sein, daß die Hausfrau während seiner Abwesenheit allein zu Rande kommen kann. Nun ja - er ist nicht abgeneigt, "auch manchmal zu helfen", aber diese Mithilfe wird sich wohl auf Feiertage wie den Muttertag oder das liebe Weihnachtsfest beechränken

Mit zunehmendem Alter neigt der Mann immer mehr dazu, die Hausarbeit als "reine Frauensache" abzutun; diese negative Einstellung vollzieht sich analog zum Anwachsen der Familie. Hier kann mit Recht angenommen werden, daß in den meisten Fällen Wohnung und Kinder von einer Nur-Hausfrau betreut werden. Denn der Anteil der berufstätigen Ehefrau verliert in einem Mehrpersonenhaushalt an Bedeutung. Deshalb merke:

Je größer der Haushalt, desto geringer die Neigung zur Mithilfe.

Erst im Rentenalter wird es wieder gemütlich. Das starke Geschlecht besinnt sich wieder auf ungewohnte, fast vergessene Arbeiten: der alte Herr befindet es für richtig und angemessen, die anfallenden häuslichen Arbeiten mit seiner Frau zu teilen. Auch gingen die Jahre an dem jungen Gretchen von einst nicht spurlos vorüber. Die Spannkraft läßt nach, und der nunmehr Nur-Ehemann geht seiner Frau beim Putzen und Einkaufen selbstverständlich zur Hand.

Aber welches sind nun die Hausarbeiten, die von Männern am ehesten übernommen werden? Weitaus an der Spitze steht "Ofen heizen, Kohlen holen" (65%). Das ist nicht verwunderlich, denn das Kohlenschleppen aus dem Keller gibt "ihm" einen Anstrich von Ritterlichkeit, eine Eigenschaft, die auch

ihre Wirkung auf Nachbarn, denen er zufällig im Treppenhaus begegnet, nicht verfehlt. (Noch lieber allerdings würde er mit ganzer Manneskraft auf den Knopf drücken, der die Ölheizung in Betrieb setzt!)

Mit weitem Abstand folgen sodann auf der Liste der hauswirtschaftlichen Arbeiten, an die man den Eheliebsten mit viel Geduld und weiblicher List heranführen kann: Schuheputzen (39%). Geschirr abtrocknen (36%) und Einkaufen (35%). Ein kleiner Teil läßt sich auch noch zu gelegentlichem Geschirrspülen überreden – aber damit ist die Skala der zumutbaren Hausarbeiten auch schon erschöoft.

Aus tiefster Seele entrüstet und gekränkt wäre der Mann, wollte man ihn vielleicht zum Fensterputzen heranziehen! Zum Bettenmachen!! Zum Kochen!!! Auch die Treppenflur-Säuberung oder das Wischen von Fußböden wird von dem größten Teil der Mannsbilder abgelehnt. Und natürlich die Betreuung von Kleinkindern! Sie erfordert zugegebenermaßen vor allem Liebe und Nachsicht, die tatsächlich fast nur von weiblichen Wesen aufgebracht wird. Begeisterung fürs Kartoffelschälen und Gemüseputzen wird er in den seltensten Fällen zeigen. Und auch den Staub würde er am liebsten dort liegen lassen, wo er schon seit Tagen liegt. Niemals würde es ihm einfallen, einen Lappen zu ergreifen, um mit ihm Bücherborden, Nippes oder Parfümfläschchen ein frisches, gepflegtes Aussehen zu verleihen ... Allerdings zur Ehre des Mannes sei's gesagt:

8% der Befragten sind bereit, jede der genannten Arbeiten zu übernehmen!

Da man aber bei dieser Personengruppe nicht weiß, ob überhaupt von ihr bislang jemals mehr Hausarbeit als das Ausleeren der Aschenbecher erwartet wurde, tut man gut daran, etwas Zurückhaltung zu üben und diesen 8% nicht blindlings zu vertrauen – für das schwache Geschlecht ist es schließlich beinahe lebensnotwendig, Männern nicht unbedingt alle schönen Worte zu glauben!

#### Auflösung des Kreuzworträtsels von Seite 16

Senkrecht: 1 de, 2 Vielmetter, 3 Armee, 4 Ete, 6 Brise, 7 Sieg, 8 Seehund, 11 Stuart, 12 Ro, 17 Eli, 18 Nut.

Waagerecht: 1 Du, 2 Vase, 5 Wir, 6 Bremse, 9 Lei, 10 Eismeer, 13 Este, 14 Go, 15 Heute, 16 Athen, 19 Re, 20 Lu, 21 Detroit.



## Menschen wie du und ich

#### Eindrücke von einer Lehrfahrt auf die Insel

Ein Bus voll MWM-Jugend - gewerbliche und kaufmännische Lehrlinge des 3 Lehrjahres waren zwei Wochen in Großbritannien und Belgien. Diese im Einvernehmen mit der Mannheimer Ahendakademie und Volkshochschule e.V. durchgeführte Exkursion war eine Lehrfahrt im wahrsten Sinne des Wortes. Dipl.-Pol. Siegfried Scheffel leitete sie, der Verfasser betreute die jungen Menschen. deren Blick für Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse außerhalb von Wohnort und Lehrfirma geöffnet wurde. Anschauung vertiefte die berufsfachliche Lehre, Erleben diente der Bildung. Auf das Wissensnotwendige über Land und Leute, auch mit einigem fremdsprachlichen Wortschatz, gut vorbereitet, gewann die Jugend eine erstaunliche Selbstsicherheit im fremden Land.

#### Ther Bord

Wer den Ärmelkanal überguert, muß eine Menge überlebter Vorurteile über Bord werfen: Jahrhundertelang gewollte "Splendid isolation" schwand im Wandel der Weltmachtverhältnisse, die technische Entwicklung hat die Meeresbarriere als Bollwerk gegen Angreifbarkeit bedeutungslos gemacht. England beginnt, ein zu seiner Existenz erforderliches europäisches Gemeinschaftshewußtsein zu entwickeln. Wirtschaftlich wird es ihm schwer gemacht; die Wirtschaft bedarf noch der Schutzzölle. So begegnet man kaum ausländischen Autotypen auf der Europainsel, auch die Nahrungsmittel stammen fast ausschließlich aus der heimischen Landwirtschaft. Der eingewurzelte Konservativismus ist natürlich nicht so schnell zu überbrücken. Man ist zwar aufgeschlossener geworden; aber im tiefsten Wesen fehlt es nicht an Verbeugungen vor

manchem Hergebrachten, wie das Nichtaufdrängen- und Nichtauffallenwollen nach dem ungeschriebenen Gebot "Kein lautes Wort in der Öffentlichkeit".

Das gilt allerdings nur für den englischen Landesteil. Die Waliser, die man wegen ihres lebensfrohen Naturells die "Rheinländer Großbritanniens" nennt, sind anders, aus ihrer Volksart anpassungs-fähiger. Doch auch hier muß man sich vor Verall-gemeinerungen hüten, genauso, wie die gefühlskal-ten, der deutschen Vorstellung immer wieder verten, der deutscnen Vorsteilung immer wieder ver-mittelten hageren Britinnen anscheinend ausgestor-ben und einer Generation gewichen sind, die im Superminirook frauliche Formen in allen Proportio-nen beweist – genau wie bei uns. Über Bord gegan-gen ist auch all das Gerede von den samt und son-ders in Slums lebenden Arbeitern. Die Wohlstandsders in Slums lebenden Arbeitern. Die Wolnstalls-ära ist auch bei ihnen erkennbar: gute Kleidung, "Häusle bauen" in fast schwäbisch beharrlichem Streben, "fahrbare Untersätze" auf meist guten Stra-ßen und Autobahnen kontinentalen Charakters. Die ben und Autobannen köntinentalen Charakters. Die Legende von verrußten Bergbauorten ist bereits Ge-schichte. Viele Zechen sind der Entwicklungsrevo-lution in der Energiewirtschaft zum Opfer gefällen. lution in der Energiewirtschaft zum Opter gefallen. Kohle hat wenig Zukunft, viele Zechen – außer denen mit hochwertigem Anthrazit – sind stillgelegt, auf den Berghalden grünt frischer Bewuchs. Neue Industrien siedeln sich, zaghaft noch, an. Pipelines zu landeinwärts gelegenen Oiraffinerien wurden über Hügel und Täler verlegt. An den Stahlwerken sind erste Anzeichen jahrelang vernachlässigter Moderste Anzeichen jahrelang vernachlässigter Modern

misierung zu erkennen, Wenn man durch Südengland und Südwales fährt, schwindet alles an unrichtigen Vorstellungen über die Landschaft. Nur in Dover reckt sich der kahle die Landschaft. Nur in Dover reckt sich der kanie Kreidefelsen auf. Sonst aber umgeben uns Mittel-gebirge, Täler mit reichen Obstbaubeständen, satten Wiesen und weidendem Vieh, Schafherden als Rohwiesen und weitentein vien, Josainerierde ist Aufstofflieferanten der guten englischen Woltuche. Eingebettet in gepflegte Gemüsegärten liegen – in offenen Bauweise, wie sie der Brite liebt – schmucke Anwesen in burgartigem Schnörkelstil. "My home is my castle!" Mein Haus ist meine Burg. "Burgen" im neuzeitlichen Stahlbetonbau können sich nur wenige Inselbewohner vorstellen.

Schließlich ist auch ein Hemmnis über Bord gegangen, das jahrhundertelang die britischen Menschen von den kontinentalen Mitmenschen getrennt hat: das permanente Mißtrauen. Der Kanal ist angesichts lebensnotwendiger Zusammengehörigkeit der Völker zum Rinnsal geworden. Jeder freut sich über

> Gäste in Mannheims Partnerstadt Swansea Von den gemütlichen Familienhotels in der Oystermouth Road sind es nur 100 Yards bis zum Sandstrand der flachen Bai. Aber zum Baden blieb wenig Zeit; ein von Stadtjugendleiter Tom Gwilvm ausgearbeitetes Programm "reichte uns tagfüllend herum". Empfang beim Bürgermeister, mehrere Abende Zusammensein im Penlan-Jugendzentrum, Besichtigung der Ölraffinerie in Llandarcy, ein Besuch im Seven-Sisters-Jungbergarbeiter-Club, Tagesfahrten an die herrliche Gower-Küste, nach Cardiff mit seinen ehrwürdigen Kathedralen St. Fagans und St. Athan, zu den prähistorischen Tropfsteinhöhlen von Dan-yr-Ogof, Empfang durch Rotary Club und Gas Board, ein Sportnachmittag mit einem Fußballfreundschaftsspiel (2:0 für MWM): dann - als schönstes Frlebnis - ein Konzert des Nationalen Jugendorchesters

dem menschlichen Kennenlernen erwuchs die Einsicht: Überall sind es Menschen wie du und ich, mit gleichen Lebenserwartungen, denselben Sorgen, Mühen und gelegentlichen Freuden, mit dem Wunsch, unbedingt den Frieden zu erhalten. Im Partnerschaftsgedanken vieler Städte brachen sich noch stärkere Empfindungen Bahn: Man will in Freundschaft miteinander leben, "Friendship link" - Glieder einer Kette freundschaftlicher Verbundenheit - nennen Engländer und Waliser diese auten Bemühungen.

#### Die lugend ging voran

Wir freuen uns über Begegnungen mit der Jugend Swanseas in Mannheim, und sie gab sich aastlich beim Besuch deutscher "Sehleute". Man kann besser beurteilen, was man gesehen und erlebt hat. Erwartungsfreude fuhr durchs Rheinische Schiefergebirge und Belgiens Ardennen mit. Ein wenig bang, teils auch mit Anflügen von Seekrankheit durchlehten viele ihre erste Seereise

London mit seiner Großräumigkeit und dem für uns ungewohnten Linksverkehr schien uns zu erdrücken, bis wir ihm mit seinen herrlichen Sehenswürdig keiten auf der Stadtrundfahrt näherkamen. Wir saher keiten auf der Stadtrundrahrt näherkamen. Wir sähen u. a. die Horseguards, den Tower mit den Kron-juwelen, natürlich auch Piccadilly Circus, Trafalgar Square, Speakers Corner im Hydepark, die "Straße der Jugend" Buckingham Palace, Tower Bridge, Big Ben, das Parlament, Downing Street 10, das Presse-zentrum Fleetstreet, Old Scotland Yard und "alles zentrum Fleetstreet, Old Scotland Yard und alles das, was das Besondere an Großbritanniens Haupt-stadt ist. Unmöglich, alles aufzuzählen und zu be-schreiben, was diese Riesenstadt mit Königspalästen und großen Parks, mit Museen und Kunstsammlunmit berühmten Kathedralen und Geschäften erischen Denkmälern und öffentlichen Gebäuden Ecken und Winkeln, mit malerischen, oft merkwürdi gen Sitten und Bräuchen bietet. In Vorträgen hörter gen Sitten und Bräuchen bietet. In Vorträgen hörten wir bei der WEU von den Bestrebungen der Westeuropäischen Union um nationale Zusammenarbeit in Europa. Canterbury, anglikanischer Erzbischöfssitz, Oxford und seine Colleges, dann – vorbei an normannisch bewehrten Castles, Kirchen und Gemäuern – der breite Severnmouth, nit Cardiff, der Hausetzeiten Wilse. Hauntstadt von Wales, waren die nächsten Stationer

von Wales unter Leitung des weltbekannten BBC-Dirigenten Arthur Davison. Und alles in stetem Kontakt mit Jugendorganisationen Swanegae

#### Gespräche und Eindrücke

Wir benutzten alle Gelegenheiten zu Gesprächen, um Einblick in Wirtschafts- und Sozialverhältnisse zu erhalten, sprachen mit Dock- und Bergarbeitern, mit Raffinerie- und Stahlwerkfacharbeitern, Kaufleuten und Gewerbetreibenden, mit dem Polizisten auf der Straße, dem Mann an der Theke und Hausfrauen beim Einkauf.

Das Einkommen liegt im Durchschnitt unter dem vergleichbarer Arbeitskräfte in Deutschland. Besonders die weiblichen Arbeitskräfte erhalten wesentlich niedrigere Löhne und Gehälter. Der Jahresurlaub beträdt 21 bezahlte Arbeitstage, ohne Zusatztage für Jugendliche oder Jubilare. Urlaubsgeld kennt man nicht. Die Abzüge sind prozentual etwa gleich. Der Staat trägt die Kosten für Gewächstenschappens dachet hesternoten Mindesteuwa gieren. Der Staat tragt die Kosten für Ge-sundheitsmaßnahmen, jedoch in bestimmten Mindest-leistungen. Lehrverhältnisse sind zahlenmäßig ge-ringer als bei uns; berufliche Bildungsmöglichkeiten werden nach Angebot und Nachfrage viel schwächer als in Deutschland wahrgenommen.

Die Lebenshaltungskosten sind höher als bei uns Die Lebenshaltungskosten sind hoher als bei uns, mit Ausnahme der günstigen Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse, einbezogen Wollstoffe, während industrietechnische Güter - z. B. Autos - um 
die Hälfte bis zum Doppelten teurer als in Westdeutschland sind. Ein gewisser Wohlstand ist immerhin zu erkennen, auch Zufriedenheit der - alles in 
kann der Bereite der Bereite der bei bei han dem allem – genügsamen Bevölkerung. Es bleiben dem aller Lebensfreude zugeneigten Wallser ein paar Schillinge, sich etwas an Geselligem zu leisten.

#### Die Clubs

Dazu tragen die unzähligen Clubs nicht unwesentlich bei. Sie sind der Treffpunkt Gleichgesinnter, nach dem Beruf, dem Hobby oder dem sozialen Stand. Ein Arbeiter zeigte mir sein Clubverzeichnis: mehr als 4000, Worker's Clubs' in ganz Groß-britannien. Im zwanglosen Kreis solcher Klubs sind für den Arbeiter Aufenthalt, oft Wohnen, Essen und für den Arbeiter Aufenthalt, oft Wohnen, Essen und Trinken beträchtlich billiger. Natürlich haben Clubs wie sportart- und ortsgebundene Rugby-, Football-und die in jedem Dorf anzutreffenden Cricket-Clubs vereinsartigen Charakter, aber sie sind mit unseren Vereinen nicht zu vergleichen. Britische Clubs sind Zentren alltäglicher Begegnung und Mittelpunkte allen freizeitlichen Gesellschaftsleben. Hier ist auch der Verzehr alkoholischer Getranke nicht an die Kette gelegt, wie sonst in der Öffentlichkeit, wo lizensierte "Pubs" und Restaurants selbst Bier (Ale) nur zu den Mahlzeiten ausschenken dürfen und Punkt 22.30 Uhr eine Glocke zur "Last Order", d. h. zur letzten Bestellung, ertönt.

#### Lehrreiche Tage

Bei aller Aufgeschlossenheit, europäische Gemeinschaft zu pflegen, bleiben die Inselbewohner in vielem bei ihrer eingewurzelten Lebensart, und sie fühlen sich wohl dabei. Kaffee mag beliebter als früher geworden sein, aber den Tee zu allen Gelegenheiten kann er kaum verdrängen. Wir lernten die Teestunde zum netten Gespräch schätzen. lernten überhaupt ständig auf dieser Lehrfahrt, die es verdient, Teil des beruflichen Ausbildungsplans zu sein. Die Eindrücke wurden auf der Rückfahrt in Brüssel durch Vorträge und Aussprachen beim NATO-Hauptquartier abgerundet. Sie sollten der Jugend die weltweiten Bemühungen verdeutlichen, auf politischem, wirtschaftlichem und militärischem Gebiet Eigensüchtelei zum Nutzen friedlicher Gemeinschaft zu überwinden. So. wie es auch der Sinn unserer Lehrfahrten ins Ausland ist: Trennendes zu überbrücken, mit Verständnis und Toleranz Gemeinsames zu I H Bergmann



#### Auf nach Kapstadt!

Ein junger Italiener fiel vor einer amerikanischen Touristin auf die Knie und himmelt sie an: "Dein ist mein ganzes Herz!" Darauf die ältliche Millionärin: "Okav. Darling, dann laß uns gleich nach Kapstadt fahren."

Volmarsteiner Lehrlinge zu Besuch bei Nachbarn



Einer schönen Tradition zufolge werden einmal jährlich Volmarsteins Lehrlinge auf die Reise geschickt. Sie begann diesmal am Donnerstag, dem 6. Juni 1968, und hatte Luxemburg zum Ziel

Schon zu Beginn der Fahrt herrschte schönste Reisestimmung. Das Wetter war natürlich auch wunderbar, denn "Wenn Engel verreisen ... " Die Reiseroute führte über Wuppertal, Köln, Bonn bis Altenahr. Hier wurde die erste Rast eingelegt. Zur Stärkung gab es Getränke und Wurstbrötchen. Da wir früher als erwartet den ersten Teil der Fahrt hinter uns gebracht hatten, konnte der Aufenthalt bis auf eine Stunde ausgedehnt werden. Ein geruhsamer Stadtbummel ließ sich arrangieren und - aus Bildungsgründen - sogar eine Weinprobe einlegen, denn schließlich befanden wir uns mitten in Deutschlands

Weinbaugebieten! Von Altenahr aus ging die Fahrt durch die Eifel, am Nürburgring vorbei bis Cochem an der Mosel. Auch hier fanden wir genügend Zeit für einen Rundgang. Freudig begrüßt wurde die Gelegenheit zu einer Dampferfahrt auf der Mosel, die dank des herrlichen Wetters äußerst stimmungsvoll war. Doch war diese Exkursion ja nur ein kleiner Seitensprung auf unserem Weg nach Luxemburg. Wir erreichen die Stadt am Abend und fanden Unterkunft in der Jugendherberge, Schon beim Abendessen ging es sehr international zu. Mit den Jugendlichen aus den verschiedensten Ländern wurden Bekanntschaften geschlossen. Dies war aus Gründen der Verständigung gar nicht so einfach. Auf Hände. Füße und in der Schule erlernte "Kleinstkenntnisse" mußte zurückgegriffen werden . Für die Erkundung des "Nachtlebens" stand

uns der Abend bis 22 Uhr zur Verfügung.

So machten wir uns nach dem Essen auf. "Luxemburg at Night" zu erleben! Die große Überraschung: Obwohl wir in einzelnen Gruppen aufgebrochen waren, trafen wir uns kurjoserweise nach kurzer Zeit fast alle in derselben Gaststätte wieder! Der musikbegeisterte Wirt unterhielt uns mit Trompetenund Posaunentönen. Auf Wunsch spielte er dann deutsche Volkslieder, und nachdem wir warm" geworden waren, sangen wir aus voller Brust mit. Leider konnten wir nicht den vollständigen deutschen Liederschatz loswerden, denn der Herbergsvater rasselte ja schon zwei Stunden vor Mitternacht mit dem Schlüsselbund - trotzdem wurde der Abend ein voller Erfolg

Am nächsten Tag stand eine Stadrundfahrt auf dem Programm. Eine Reiseführerin vom Verkehrsamt zeigte uns die Sehenswürdigkeiten der Stadt Luxemburg. Wir staunten nicht schlecht, denn am Abend vorher hatten wir nicht allzuviel von der Schönheit dieser Mini-Metropole gesehen. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl von nur 95 000 hat Luxemburg tatsächlich eine ganze Menge städtehaulicher Attraktionen zu bieten:

- Das ungefähr 20 km lange Netz unterirdischer Galerien und enorme, in den Felsen gesprengte Kasematten, die im Bockfelsen und im Petrußtal besichtigt werden können. Die in Europa einzigartige Wallpromenade auf der "Corniche", die Türme des Rhamplateau, die "Drei Eicheln", die eleganten spanischen Türmchen und die über 80 Brücken, Besonders hervorzuheben sind die Adolphe-Brücke, die 5 Riesenviadukte und die neue, erst im vergangenen Jahr fertiggestellte Europa-Brücke.
- Das Großherzogliche Palais (16. und 18. Jahrhundert), das Auswärtige Amt (1751), die Liebfrauenkathedrale und ihre neue Krypta mit der Großherzoglichen Gruft und dem Grabe Johanns des Blinden, König von Böhmen und Graf von Luxemburg, das ehemalige Jesuitenkolleg, das Rathaus, die St.-Quirinus-Kapelle und zahlreiche Adelsund Patrizierhäuser und Refugien der ehemaligen Abteien.
- Das Stadthaus "Cercle" auf dem Paradeplatz, das bischöfliche Palais, die Senderäume und der Sitz von Radio-Télé-Luxembourg, sowie die Stiftung Pescatore im Stadtpark, die neue Piuskirche in Belair und, nicht zu vergessen die Europäische Schule und das ausgedehnte Athenäum am Boulevard P. Dupont.

Jeder von uns kann nun aus vollem Herzen bestätigen, daß neben Berlin auch Luxemburg unbedingt "eine Reise wert" ist.

Zu schnell vergingen die Stunden - schon stand der Bus zur Heimfahrt bereit . . . Gegen Abend kam uns die Gegend wieder bekannter vor: wir trafen in Albringhausen am "Hax" ein. Als Abschluß der Fahrt blieben uns beim Preiskegeln noch einige schöne Stunden

Bevor wir auseinandergingen, bedankte sich der Jugendsprecher im Namen aller Lehrlinge bei der Direktion und Reiseleitung für die gelungene Fahrt, die nicht nur eine Informationsreise war, sondern auch wesentlich zur Kameradschaft der Lehrlinge untereinander beigetragen hatte.

G. A. Pletscher, Volmarstein



Empfang im Rathaus Guildhall durch den Mayor Mr. David-Jenkins und die Mayoress, Ratsherrin Mrs. Patricia Jenkins

#### Das hat uns interessiert!

### Podiumsgespräch:

### Der Mensch und die EDV

Im Rahmen einer Betriebsversammlung der KB München, die am 24, 9, 1968 stattfand, stellte sich Herr Wacke, Leiter der Abteilung Organisation, einer Diskussion, die über seinen Artikel "Die Auswirkungen der Automation auf den Menschen im Betrieb", veröffentlicht in der Werkzeitschrift Heft 90 und 91, anberaumt war. Der Betriebsrat hatte Fragen erarbeitet, die Herr Wacke vor der Belegschaft beantwortete Hier in gedrängter Form ein Auszug aus der interessanten Diskussion.

Betriebsrat (im folgenden "B'rat"): Besteht nicht die Gefahr, daß die EDV zum Mittelpunkt wird, dem sich der Mensch unterzuordnen hat?

Wacke: Diese Gefahr besteht nicht, da die Maschine nur nach Programmen arbeiten kann, die vom Menschen programmiert wurden. Die Maschine soll und muß zur Helferin des Menschen werden.

B'rat: Der Arbeitnehmer hat vielleicht weniger Angst vor dem Unbekannten als Angst, seinen Arbeitsplatz zu verlieren. Ist dies nicht begründet?

Wacke: Mir geht es darum, zu zeigen, daß Angst vor dem Unbekannten dadurch beseitigt wird, daß man in die fremde Materie eindringt und diese wissensmäßig erfaßt.

B'rat: Führungskräfte, die sich in manchen Dingen auf ihre Sachbearbeiter verlassen. sind deshalb nicht immer über alle Details unterrichtet. Kann man von ihnen erwarten, daß sie die neue Organisation begreifen. und wenn nicht, wie werden die Konsequenzen ihnen gegenüber aussehen?

Wacke: Jede Führungskraft muß soviel von der EDV lernen, wie es zur Durchführung der Aufgaben in ihrer Position erforderlich ist. Inwieweit Personen gegenüber, die dazu nicht bereit sind, Konsequenzen gezogen werden müssen, ist eine soziale Frage.

B'rat: Sie schreiben, daß durch die EDV einige Arbeitskräfte frei werden können, die, soweit erforderlich, anderweitig eingesetzt werden sollen. Liegt nicht in der damit zum Ausdruck gebrachten Einschränkung die Frage nahe, ob ein Teil des Sinnes der Rationalisierung die Einsparung von Arbeitskräften bedeutet?

Wacke: Der Sinn der Rationalisierung wurde von mir im Februar-Heft 1965 so definiert, daß sich dahinter das große Bemühen verbirgt, die Wirtschaftlichkeit und Produktivität der Unternehmen zu verbessern. Es ist mit Zahlen beweisbar, daß die Freisetzung von Arbeitskräften durch betriebliche Automation bisher durch die Steigerung der volkswirtschaftlichen Gesamtproduktion wieder aufgefangen wurde. Dies wird erst dann problematisch, wenn die Konjunktur nicht mehr steigt oder gar sinkende Tendenz zeigt. Finzelne Arbeitsplätze können überflüssig werden, dann müssen die Betroffenen allerdings umlernen.

B'rat: Durch die Hetze des Alltags, den damit verbundenen vollen Einsatz und höchste Konzentration kann vielen Mitarbeitern kaum noch zugemutet werden, "EDV zu lernen". Wie soll mit solchen Leuten verfahren werden, die zwar den guten Willen. aber keine Zeit für die Umstellung haben?

Wacke: Viele Veröffentlichungen - auch seitens der Gewerkschaften - weisen darauf hin, daß im modernen Zeitalter das erlernte normale Wissen nach acht bis zehn lahren veraltet ist. Jeder muß aus ureigenstem Interesse für ein ständiges Anpassen an die Entwicklung sorgen. In der Praxis wird der Lerneifrige von der Unternehmerseite stark unterstützt

(Hier meldeten sich auch Belegschaftsangehörige zu Wort, die mehr über die Möglichkeiten der betrieblichen Förderung wissen wollten )

B'rat: Schichtarbeit im Büro, die Sie für möglich halten, bringt Probleme vieler Art. Insbesondere denke ich an unsere Frauen, die aus vielerlei Gründen diese Schichtarbeit nicht leisten können. Was kann hier getan werden?

Wacke: Aus Produktivitätsgründen kann eine teure Maschine nicht nur acht Stunden am Tag laufen. In der Fabrik ist dies seit langem selbstverständlich. Wir werden zur Schichtarheit nur Mitarbeiter heranziehen, die aus privaten und familiären Gründen dazu in der Lage sind.

B'rat: Wird durch das Programm der Maschine nicht die Entscheidungsfreiheit des Menschen weitgehend eingeengt und damit eine Abqualifizierung in arbeitstechnischer und finanzieller Hinsicht erreicht?

Wacke: Das Programm entscheidet überhaupt nicht - Entscheidungen trifft vorher der Mensch bei der Konzipierung des Programms. Das Problem ist die Umstrukturierung der einzelnen Arbeiten in planende Vorbereitung, Durchführung sowie Kontrolle und Steuerung. Von einer Abqualifizierung kann dabei keine Rede sein.

B'rat: EDV-Arbeiten werden meist jüngeren Leuten übertragen, wohl mit Recht, Was aber geschieht mit den älteren Mitarbeitern? Wird man sie zum selben Gehalt belassen? Im Hinblick auf die spätere Rente ist dies eine bedeutsame Frage.

Wacke: Für die EDV-Arbeiten sind jüngere Kräfte tatsächlich besser geeignet, aber bei den EDV-Kaufleuten hat sich gezeigt, daß die älteren geistig beweglichen Mitarbeiter das neue Wissen sehr gut und schnell aufgenommen haben. Unser Vorstand hat mehrfach erwähnt, daß kein Mitarbeiter wegen EDV-Umstellungen entlassen wird. Durch freiwilligen Abgang, der z.B. bei der KB im Jahre 1967 bei 9,8% lag, entsteht auch gar nicht erst eine Notwendigkeit hierzu.

B'rat: Zum Umlernen soll die Eigeninitiative im Vordergrund stehen, doch ist manchem durch enorme physische und psychische Belastung das Umlernen nicht mehr möglich. Auch trägt die Arbeitgeberseite dieser Entwicklung nicht im gewünschten Ausmaß Rechnung. Was kann hier geschehen?

Wacke: Ein Mensch der zeitlehens Neues in sich aufnimmt, wird auch mit 50 Jahren damit nicht aufhören und deshalb lernfähig bleiben, Im übrigen beweisen zahlreiche Einrichtungen wie Volkshochschule, gewerkschaftliche Abendlehrgänge usw. das Gegenteil und - auf KB München bezogen - zeigt sich die Arbeitgeberseite bei Erstattung der Kursgebühren und evtl. erforderlicher Freizeit doch recht großzügig.

B'rat: Gibt es bei uns schon einen langfristigen Personal- und Betriebsstrukturplan? Und will man hierbei mit dem Betriebsrat zusammenarbeiten? Wer soll den "Fähigkeitskatalog" erstellen, wenn er objektiv werden soll? Ein Abteilungsleiter kann auch mal subjektiv urteilen.

Wacke: Bei der KB liegt ein Plan im Entwurf vor, der dem Ist-Zustand entspricht. Ich meine, man sollte bei der langfristigen Planung eng mit dem Betriebsrat zusammenarbeiten. Den "Fähigkeitskatalog" kann nur der Abteilungsleiter erstellen. Eine seiner wichtigsten Aufgaben ist es ja, seine Mitarbeiter klar beurteilen zu können.

B'rat: Ihr Zitat dem Dichter Novalis entlehnt zeigt infolge seines Wahrheitsgehaltes die große Gefahr auf, daß Mißbrauch der wirtschaftlichen Macht der einen Seite Gewinn, der anderen aber Gefahr bringt. Die ethischen Grundsätze, die zum besseren Verständnis der Kontrahenten untereinander beitragen. müssen dazu führen, daß aus der Theorie praktische Konsequenzen gezogen werden. Wacke: Die Gefahr, daß wirtschaftliche

Macht zum Schaden einer Seite mißbraucht wird, besteht nicht. Beide Partner sind heute so verwachsen, daß sie sich selbst nur schaden würden, wenn sie nicht zusammenarbeiten. Ihren Schlußworten kann ich nur zustimmen

Mit dem Dank an Herrn Wacke, daß er sich den Fragen des Betriebsrats stellte, ging die Versammlung zu Ende. Trotzdem blieben viele Fragen offen, die zu einem späteren Zeitpunkt vielleicht bei geänderten Voraussetzungen einer Klärung bedürfen.

Plötzlich und unerwartet verstarb am 24. Sept 1968 der langjährige Betriebsratsvorsitzende der Knorr-Bremse GmbH

#### Herr Curt-Herbert Stolzenburg

#### im Alter von 78 Jahren.

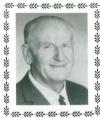
Mit ihm ging ein aufrechter, guter Mensch von uns, der sich in den langen Jahren seiner Zugehörigkeit durch seinen steten Arbeitseinsatz und seine fachliche Tüchtigkeit besondere Anerkennung erworben hat Zuneigung und Wertschätzung brachte ihm auch ein großer Kreis seiner Kollegen entgegen, nahm er sich doch mit ganzem Herzen ihrer Sorgen sowie der Pensionäre der Kranken und in ganz besonderem Maße unseres Kinderheimes an. Die Werkzeitschrift verliert mit ihm einen ihrer treuesten feuilletonistischen Beiträge bekanntgeworden

Seine vielen Freunde innerhalb der Werke der KB beklagen mit uns den Tod dieses warmherzigen und stets verständnisvollen

Geschäftsführung, Betriebsrat und Mitarbeiter der Knorr-Bremse GmbH München

#### UNSERE JUBIL ARE

### Motoren-Werke Mannheim AG



WILLISCHNITT

#### Süddeutsche Bremsen AG



ERICH PRCHAL



ANTON INGELFINGER



Motoren-Werke

#### 50 DIENSTJAHRE

Süddeutsche Bremsen AG

#### **40 DIENSTJAHRE**

#### 25 DIENSTJAHRE



JAKOB WINKLMEIER Fertigungsplaner

Knorr-Bremse GmbH



KURT FLWING



JOSEF STIRNER Wächter 15, 10, 1968





JOHANNA DELSTERHAUS



JOHANN HITZLER Schlosser 30, 10, 1968

#### Carl Hasso & Wrode GmhH



BRUNO MIELITZ

Auf dem Foto von Seite 8 sind zu beanstanden 1. Sämtliche Riemenantriebe

im Arbeitsbereich sind ungeschützt 2 ungenügende elektrische Maschinenbeleuchtung, 3. ungenügende Frischluft-Zufuhr, 4. Maschinenaufstellung entspricht nicht den Lichtverhältnissen. Arbeiter steht mit dem Rücken zum Licht 5 Die Öllache im Vorderarund entstand durch ungenügende Ölabsaugung und bildet eine Unfallquelle, die auch durch das Streuen von Sand nicht beseitigt werden

Direktor i. R. Joseph Bischel Jahre



In geistiger und körperlicher Rüstigkeit voll-endete der frühere Leiter der MWM-Konstruk-tion, Direktor Joseph Bischel, am 11. Sep-tember 1968 sein achtzigstes Lebensjahr. Ein Leben für den Dieselmotor\* haben seine Mitarbeiter die Gedenkschrift anläßlich seines mit 70 Lebensjahren angetretenen Ruhestands ge

nannt. Zugleich stellte man 1958 die Frage: "Ob Herr Bischel es schon ohne die MWM aushält?" Immerhin war er drei Jahrzehnte, davon 4 Jahre vor dem 1. Weltkrieg, bei MWM tätig. Viele vor dem 1. Weltkrieg, bel MWM tätig. Viele Motorbaureihen zeugen von seinem Konstruktiven Wirken. – Nun, ohne MWM hat er es im Ruhestand nicht ausgehalten. Regelmäßig kommt er ins Werk, um sich zu Informiteren und – wenns ter ins Werk, um sich zu Informiteren und – wenns ter in Sterken und der Schaffen und der Schaffen und der Schaffen und sich zu sich zu Schaffen und sich zu sich

mit Joseph Bischel verbunden fühlen, entbieten herzliche Glückwünsche zum Achtzigsten.

### Leichtathletik-Meistertitel für MWM-Kollegin



Rosel Fuhrmann im National-Trikot

> Man sieht es der Sportfigur an, daß leichtathletische Körperertüchtigung dem Ausgleich für die Büroarbeit dient. Bei unserer Kollegin Rosemarie Fuhrmann nämlich, die in der technischen Auftragsbearbeitung an der Schreibmaschine sitzt. Schon seit 1954 ist sie bei MWM tätig. Frauensport ist gewiß nichts Außergewöhnliches, aber wenige widmen sich ihm mit soviel Hingabe und Können, daß der Einsatz seit mehr als einem Jahrzehnt in den Spitzenkreis an Erfolg und Leistung geführt hat.

> Frau Fuhrmann, bekannter noch unter ihrem Mädchennamen Rosel Nitsch, nahm fünfmal an deutschen Länderkämpfen - auch im Ausland - teil. In vielen Einzelwettbewerben - Lauf, Waldlauf, Fünfkampf -, auch in Staffeln ihres Postsportvereins Mannheim, war sie - sozusagen im Abonnement - insgesamt 47mal Badische Meisterin.

Bei den Süddeutschen Meisterschaften am letzten Julisonntag in Worms gab's jetzt gleich zweimal Gold: in der 4 × 100 - m-Staffel (49,2) als Startläuferin, mit Marliese Wörner, Sigrid König und Heidrun Sauerwein, dazu noch in der 3 × 800-m-Staffel, in der sie nach dem Stabwechsel von Heidrun und Sigrid als erste das Zielband zerriß. Wer nicht nur Fußballinteressent ist, sondern auch von der schönen Leichtathletik etwas versteht, weiß, wie kraftraubend gerade diese Mittelstrecke für Frauen ist.

Nach 16 Jahren aktiven Leistungssports will Frau Rosemarie nun kürzer treten: Beruf und Haushalt belassen nur wenig Freizeit. Dieses Zipfelchen aber will sie festhalten, im Übungssport, durch Schwimmen und Skilaufen. Ihre reichen Erfahrungen will die bekannte Mannheimer Leichtathletin, unsere Kollegin, dem Sportnachwuchs als Trainerin und als Frauenwartin für Leichtathletik in Nordbaden weitergeben, in berechtigter Befriedigung von erfülltem Wirken für eine so gute Sache. Glückwunsch zu all Ihren Erfolgen! Bleiben Sie so drahtig, Frau Fuhrmann! Sport macht und erhält schön. -

## Alles Druck-Sache!

#### Warum zu wenig Luft zu viel Geld kostet

Die Lebensdauer eines Reifens rechnet nicht nach Jahren, sondern nach Kilometern. Und davon schafft ein guter Reifen gut und gern seine 50 000, falls er nicht schon vorher mit Gewalt kaputtgefahren wird. Genau das scheint aber wohl die Mehrzahl aller Autoder Reifenfirma Uniroyal Englebert bei Tests auf zahlreichen Parkplätzen festgestellt: 65 Prozent der untersuchten Wagen hatten zu wenig Luft in den Reifen. Manche sogar bis zu 40 Prozent zu wenig. Wenn aber ein Reifen mit nur 20 Prozent zu wenig Druck ge-

fahren wird, schafft er statt 50 000 nur 35 000 Kilometer. Es lohnt sich also durchaus, in regelmäßigen Abständen den Luftdruck zu prüfen. Selbst wenn man dafür hin und wieder ein kleines Trinkgeld geben sollte.

Nun gibt's natürlich ganz Vorsichtige, die sich fahrer zu tun. Jedenfalls haben Ingenieure sagen: Pumpen wir mal lieber ein, zwei Zehntel mehr rein, für alle Fälle. Lieber zuviel als zuwenig. Aber das ist auch nicht das Wahre Der Reifen nimmt ein bißchen Überdruck zwar nicht übel. Aber Stoßdämpfer, Federung, Radaufhängung und Lenkung mögen's lieber nicht so hart. Am besten ist es eben. man hält sich strikt an eben jene Drücke. die als die richtigen vorgeschrieben sind. Und noch ein Tip: Wenn Sie den Luftdruck messen (oder messen lassen), dann bitte immer nur "kalt". Also niemals nach einer längeren Fahrt, sondern immer nur vorher. Die zwei, drei Kilometer, die Sie von Ihrer Garage bis zur nächsten Tankstelle brauchen. machen dabei nichts. Sinnlos wäre es dagegen, nach -zig Kilometern Autobahn oder Landstraße den Luftdruck zu messen. Denn dann sind die Reifen warm, und ihr Luftdruck ist, selbst wenn er "kalt" genau stimmt, ietzt um einige Zehntel höher. Wer nun diesen vermeintlichen Überdruck abläßt, den kann man eigentlich nur noch einen Reifenkiller nennen. Weshalb es Ihnen wärmstens ans Herz gelegt sei, Ihre Reifen nur "kalt" zu messen. Aber das regelmäßig!



Siegfried Heinz, München

#### Waagerecht:

1 vertraute Anrede, 2 Blumengefäß, 5 Titel unserer Werkzeitschrift, 6 Vorrichtung am Fahrzeug, 9 rumän, Währung, 10 Teil des nördl. Ozeans, 13 Balte, 14 japan. Brettspiel, 15 Zeitbegriff, 16 europ. Hauptstadt, 19 Gegenansage beim Skat, 20 Kfz.-Zeichen einer schweiz. Großstadt, 21 Stadt in den USA.

#### Senkrecht:

1 franz. Adelsprädikat, 2 Begründer unseres Konzerns, 3 Streitmacht, 4 Quadrillefigur, 6 Luftbewegung, 7 Ziel des Kampfes, 8 Meerestier der kalten Breiten, 11 Nachname einer schott. Königin, 12 Kfz-Zeichen Rosenheim, 17 jüd. Hohepriester, 18 Rille.

(Auflösung auf Seite 11)

1		*	2	3	,	4
	*	5			*	
*	6				7	
8		*	9			*
10		11				12
13				*	14	
15					*	*
	*	16			17	18
	*	19		*	20	
21						