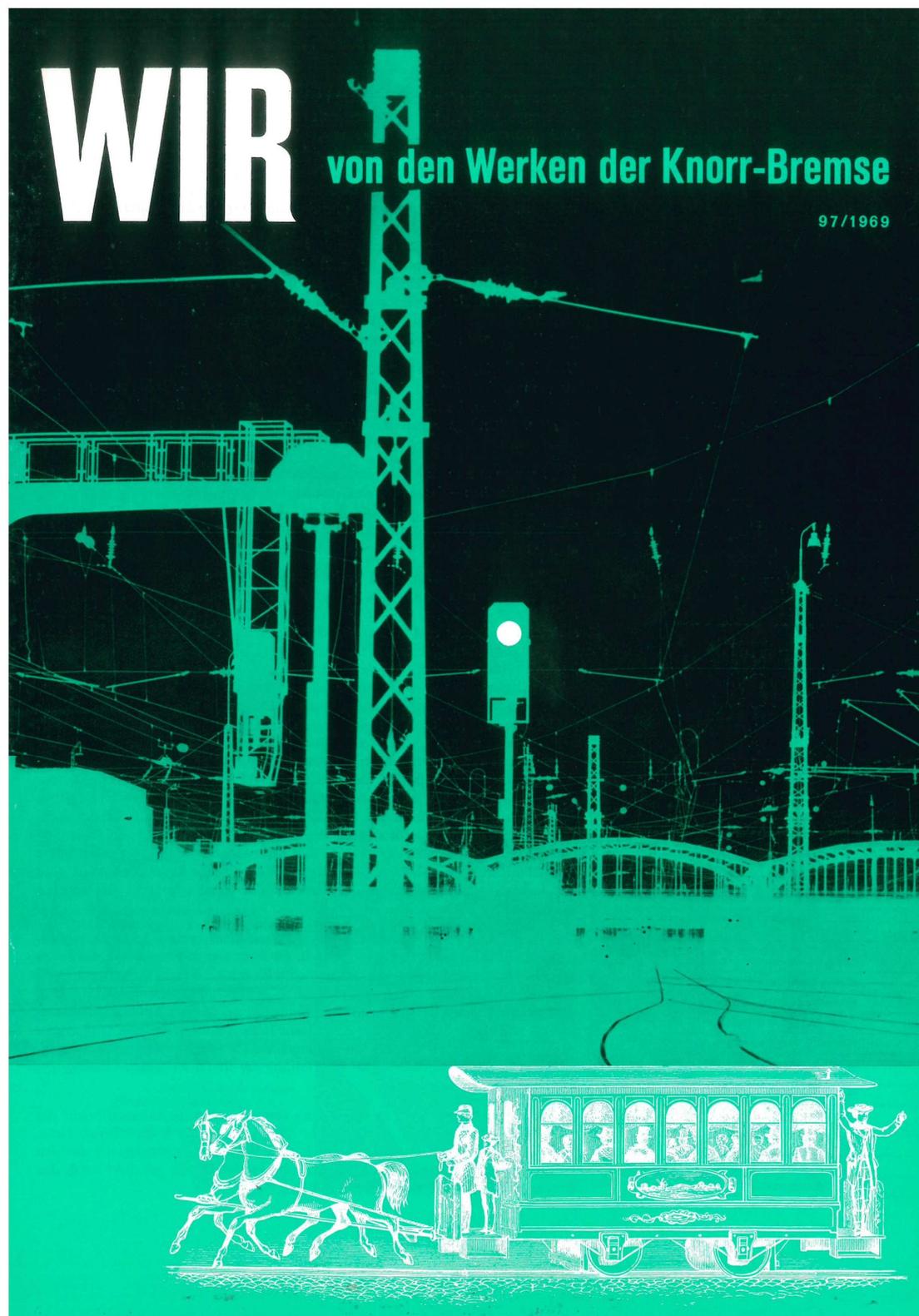


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

97/1969



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

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

GRAPHIK:
Müller-Woelk, München

DRUCK:
Kastner & Callway
München 80, Weihenstephaner Straße 27
Telefon: 45 03 61

Artikel ohne Namentangabe: Stapf, München

97 JUNI 1969

Bayerischer Verdienstorden für Herrn Dir. Vielmetter	3
Panamerikanischer Eisenbahn-Kongreß in Buenos Aires	3
Unser Frühling in Berlin	4
Das geteilte Deutschland erschüttert die Jugend	6
KNORR's VB-Leiter sind mit der Geschäftsentwicklung zufrieden	6
Kuppelungsversuche für Eisenbahner aus Ost und West	7
Belgien - Land wirtschaftlicher und landwirtschaftlicher Vielfalt	8
40 Jahre MWM-Generalvertretung Sansens	9
Internationale Fischereimesse in Ostende 10	
Woher kommen die Gastarbeiter?	10
Hannover-Messe im Konjunkturaufwind	11
Bringt Schmerzen und Kosten: Der Unfall!	12
20 Jahre Scheinfirmen-Übungsbetrieb	13
Was man vor dem Urlaub wissen sollte . . .	14
Unsere Jubilare	15
„Wir entdecken unsere Stadt“	16
Unser Kreuzworträtsel	16

Spätestens seit den Studentenunruhen werden sich viele fragen: „Müssen denn diese Meinungsverschiedenheiten zwischen alt und jung sein?“ Nun, Meinungsverschiedenheiten zwischen alt und jung sind absolut natürlich, denn ein älterer Familienvater muß über viele Dinge anderer Ansicht sein als ein junger Lediger, ein Meister anderer Ansicht als ein Lehrling, ein Professor anderer als ein Student . . . Lediglich über die Form, in der Meinungsverschiedenheiten ausgetragen werden, läßt sich streiten. „Und willst du nicht mein Bruder sein, so schlag ich dir den Schädel ein“ ist genauso töricht wie das sture Pochen auf Amt und Würden, Lebenserfahrung und Alter, das die Jüngeren zur Raserei treiben kann. Alter ist ja keineswegs immer mit Weisheit identisch, und andererseits ist auch Jugend kein Verdienst. Da aber die Jungen im Ernstfalle nicht zu jung sind, für das Vaterland zu kämpfen und zu fallen, haben sie das Privileg, auch unbequeme Fragen zu stellen, und das Recht auf ehrliche Antwort. Die Frage und das Infragestellen der Dinge gehört wie das Suchen nach Neuem zum jungen Menschen.

Unsere Lehrlinge sollen getrost den Mund auf tun und fragen, bis sie verstehen, warum manche Dinge so sind und nicht anders. Das muß uns lieber sein als stummes Kopfnicken, hinter dem sich oftmals nur Bequemlichkeit und Schüchternheit verbirgt. Allerdings sollen die Vorgesetzten auch auf unbequeme Fragen vorbereitet sein.

Wie kann man nun zu einem verträglicheren Miteinander zwischen jüngeren und älteren Menschen — das ja für jede Gemeinschaft, ob von Volk, Familie oder Betrieb, wünschenswert ist — kommen? Indem man sich gegenseitig um besseres Verständnis bemüht. Das geht nur, wenn der Ältere begreift, warum der Jüngere anders denken muß — und umgekehrt.

Dem Jungen gehört die Zukunft, und er lebt in der Gegenwart. Dem Älteren gehört noch die Gegenwart, und er lebt mit der Vergangenheit — und wenn er sehr alt ist, nur noch in der Vergangenheit. Daraus ergibt sich zwangsläufig ein sehr unterschiedliches Denken und Fühlen. Da der Junge körperlich und geistig im Wachstum ist, gewissermaßen in die Zukunft hineinwächst, ist für ihn die Gegenwart bloß eine Durchgangsstation. Seine Gedanken und Träume kreisen um die Zukunft. Was will man nicht alles als junger Mensch erreichen! Und man glaubt — denn man hat ja einen jungen, intakten, leistungsfähigen Körper —, daß sich praktisch jedes Ziel erobern läßt. Für den Älteren ist die Gegenwart kostbar; er kostet sie aus, er schöpft sie aus, genießt sie, weil er nicht überreichlich davon hat. Der Junge geht freigebig mit der Gegenwart um; er verschenkt sie mit vollen Händen. Die Gedanken an ein Ende, Krankheit oder Tod sind ihm naturgemäß fern. Er hat ja noch das Leben vor sich. Aus gutem Grund sind die typischen Kriegshelden wie Siegfried, Richthofen, Lawrence, Marseille und Mölders junge Leute; sie stürzen sich kopfüber in das Abenteuer — in schöner Begeisterung, versteht sich — und bedenken nicht das Ende. Der Vater, der an Weib und Kind denken muß, eignet sich weniger zum strahlenden Kriegshelden. Begeisterung — das ist eine Sache des Gefühls und der Jugend; Nachdenklichkeit, das ist eine des Verstandes und des reiferen Menschen.

Und dann kommt noch eins dazu, das den älteren Menschen am Sprung ins Abenteuer hindert, das ist seine Vergangenheit, die er immer mit sich trägt, von der er nicht loskommt und auch nicht loskommen will, wenn sie reich an denkwürdigen Erlebnissen war. Denn aus der Vergangenheit gewinnt er ja seine Erfahrung. Und die Erfahrung macht ihn vorsichtiger und umsichtiger. Das hat nichts mit Bequemlichkeit und Feigheit zu tun — der Erwachsene kämpft nur mit anderen Waffen und wie ein Mensch, der weiß, was er zu verlieren hat! Die Jungen müssen diesen Standpunkt nicht teilen, sie sollen aber die Haltung der ihnen an Jahren Überlegenen nicht gedankenlos verteuflern.

Es dauert nämlich gar nicht so lange, dann werden in die „Rebellenlaufbahn“ der Jungen sowieso die ersten „Widerstände“ eingeschaltet. Sie heißen Beruf, Liebe, Ehe, Kinder und Familie . . . Und den herben Wein der Erfahrung, der aus den vielen sauren und den wenigen süßen Trauben des Lebens gekeltert wird, den werden dann auch sie einmal trinken müssen.



BAYERISCHER VERDIENSTORDEN FÜR HERRN DIREKTOR VIELMETTER



Den Bayerischen Verdienstorden erhielt am 9. Juni dieses Jahres der Komplementär der Knorr-Bremse KG, Herr Direktor Joachim Vielmetter, in einer Feierstunde in der Bayerischen Staatskanzlei. Diese Auszeichnung, die 1957 „für hervorragende Verdienste um den Freistaat Bayern und das bayerische Volk“ gestiftet wurde, überreichte Herr Ministerpräsident Alfons Goppel dem Chef der Knorr-Bremse mit den Worten des Dankes für dessen Tätigkeit auf wirtschaftlichem, sozialem und kulturellem Gebiet. Laut Gesetz ist die Zahl der Ordensträger auf 2000 begrenzt. Um so mehr freuen wir uns, daß unter den wenigen nun auch unser Firmenchef ist! Wir gratulieren ihm zu dieser Auszeichnung herzlich und fassen sie gleichzeitig als erfolgreiche Bestätigung unserer gemeinsamen Arbeit auf.

Eisenbahnexperten aus 21 Ländern trafen sich

im November letzten Jahres auf dem XII. Panamerikanischen Eisenbahn-Kongreß, der vom 12. bis 23.11.68, mitten im argentinischen Frühling, in der Metropole Buenos Aires abgehalten wurde. Gleichzeitig fand eine Eisenbahn-Ausstellung statt. Und da die Knorr-Bremse weder auf der einen noch auf der anderen Veranstaltung fehlen wollte, schickte sie Herrn Jessen (VA), der sowohl als Beobachter auf dem Kongreß als auch als „Standpersonal“ auf dem KB-Stand der Aus-



Deutsche Gäste auf dem KB-Ausstellungsstand (v. l. n. r.): Herr Lampe (LEU), Abt.-Präs. a. D., Herr Laemmerhold, Präs. der DB, Frau Laemmerhold, Herr Dr. Wiens, Geschäftsführer, Deconsult, Präs. a. D., Herr Jessen (KB).



Herr Kristeff auf unserem Ausstellungsstand

stellung fungierte. Ihm zur Seite „stand“ Herr Kristeff, ein langjähriger Freund des Hauses Knorr, der sich vor dem Kriege um die Einführung der HiK-Bremse in Bulgarien große Verdienste erworben hatte und seit etwa einem Jahrzehnt für Knorr in Argentinien tätig ist.

Während sich die Aktivität unserer beiden

Herren bei der eigentlichen Tagung mehr auf die Teilnahme an der repräsentativen Eröffnungsfeierlichkeit im Städtischen Theater durch den argentinischen Staatspräsidenten General Ongania und mehrere Empfänger zum Zwecke von Kontaktaufnahmen beschränkte, gab es auf der Ausstellung einiges mehr zu tun: ein speziell für die amerikanischen Verhältnisse entwickeltes Steuerventil sowie eine Bremscheibe und das Modell des in Europa hochaktuellen Unciuplers fanden starkes Interesse – um so mehr, als ja die argentinischen Breitspurbahnen auch in absehbarer Zeit an die Einführung einer Mittelpufferkupplung denken müssen.

Unser Frühling in Berlin

Der Frühling in Berlin begann für das Gummwerk Kübler mit einer Gästeinvasion und einer Feierstunde, die von Optimismus getragen wurde... und man hatte Grund dazu, sowohl zum Feiern als auch zum Frohlocken: Was in aller Stille geplant und schließlich durchgeführt worden war, konnte nun rund 120 Gästen aus Industrie, Wirtschaft und Staat vorgestellt werden – das vergrößerte und modernisierte Werk in Berlin-Rudow, das nunmehr die gesamte Kübler-Mannschaft mit ihrer Geschäftsführung unter einem Dach vereinigt.

Dieser Tag bedeutete den Abschluß unendlicher Mühen und Arbeit, gleichermaßen aber auch den Neubeginn eines Unternehmens, das mit zahlreichen Widrigkeiten wirtschaftlicher Art in den letzten Jahren besonders zu kämpfen hatte... Doch an diesem Feiertag, dem Freitag, am 28. März 1969, war alles Kopfzerbrechen, waren alle Sorgen und Strapazen vergessen: gute Laune, wohin man sah.

Den Gast, der sich durch Nieselregen und schmutzige Schneereise an den Straßenträndern zur Köpenicker Straße gekämpft hatte, empfing lebenswürdige Weiblichkeit in adretten gelben Kitteln, versehen mit einem gestickten braunen Firmenschriftzug dort, wo das Herz sitzt, um ihm aus dem warmen Mantel zu helfen und ihn in den Festsaal zu entlassen: in die Kantine, hell, mit frischen Farben (wie praktisch jeder Winkel der Fabrik) und Blumenkörben jeder Art und Größe geschmückt. Aus der Not hatte man hier eine Tugend gemacht: die gestrichenen Dachsparren gaben diesem Eßraum hoch oben einen Hauch bayerisch-ländlicher Behäbigkeit; er strömte Gemütlichkeit aus und damit etwas, was beileibe nicht von jeder Werkskantine gesagt werden kann... So fühlte man sich als erstes wohl bei Kübler, zumal sich auch Herr Direktor Vielmetter, Chef der Knorr-Bremse, gut gelang und unbeschwert und voller Zuversicht gab. Und das hatte man bei Kübler lange nicht gesehen... Nun ja, man hatte eben Grund zum Feiern.

Freudig klang denn auch die Stimme Direktor F. W. Klemms, des Hausherrn, als er die Gäste begrüßte – an erster Stelle den Berliner Senator für Wirtschaft, Herrn Dr. König, und Herrn Bürgermeister Lasson. Die besondere Bedeutung dieses Tages für das Gummwerk hob Herr Klemm noch einmal hervor: „Nach der Zusammenlegung unserer beiden Werke, nach Beschaffung neuer Spezialmaschinen zur Verarbeitung von Kautschuk, nach Um- und Neubauten innerhalb dieses Fabrikgeländes und nach Rationalisierung des gesamten Betriebes sind wir heute endlich wieder ein vollwertiges Mitglied unserer Firmengruppe geworden!“ Nun gelte es Dank zu sagen, denn: „All' dies wäre nicht möglich gewesen, wenn nicht viele Köpfe und Hände uns geholfen hätten, in so kurzer Zeit aus einer alten Fabrik eine fast neue zu machen.“ Dank gebühre der Muttergesellschaft und Herrn Vielmetter, die das Unternehmerrisiko eingegangen seien, hier in Berlin soviel Geld und Arbeit zu investieren. Dank gebühre auch den einzelnen Behörden des Berliner Senats, die großzügig und verständnisvoll auf die Wünsche und Sorgen des Bauherrn bei der Planung eingingen. Ebenfalls Dank abgestattet wurde der Architektengemeinschaft Heese und Göldner und last not least den eigenen Mitarbeitern, die in den letzten zehn Monaten unter sehr erschwerten Bedingungen, zum Teil bei aufgerissenen Fabrikhallen und unter freiem Himmel, die Produktion aufrechterhalten haben. Zur besonderen Freude der Gäste richtete Herr Dr. König, Senator für Wirtschaft, einige Worte an die Anwesenden: er überbrachte die Glückwünsche des Berliner Senats und gab seiner Bewunderung für die Initiative Ausdruck, mit der das Werk modernisiert wurde. Dies käme so ganz den wirtschaftspolitischen Bemühungen der Stadt entgegen. Er sei überzeugt davon, daß das wirtschaftliche Klima in Berlin das seinige zum Gelingen aller Pläne um Kübler beitragen werde, denn – doppelsinnig und von den Zuhörern beifällig aufgenommen –: „Der Frühling kommt ganz sicher!“ Und schließlich

„Mit dem Ausbau des Werkes hat die Knorr-Bremse auf Berlin gesetzt. Wir wünschen von Herzen einen guten Anfang und einen steilen Aufstieg. Alles Gute für Sie und für Berlin!“

Aus der Sicht des Unternehmers sprach Herr Direktor Vielmetter: Auch kleinere Betriebe wie Kübler seien – sofern sie sich spezialisiert hätten – absolut lebensfähig, vorausgesetzt, man vernachlässige die Forschung nicht. Kübler sei nun mit Hilfe eines modernen, neuen Laboratoriums in der Lage, allen Erfordernissen nachzukommen, die unsere Zeit an das Material Gummi stelle. Nun, nach Abschluß aller Bauarbeiten, sei unter den Mitarbeitern ein Auftrieb spürbar, der ihn freue, ein Gefühl „Jetzt geht's wieder vorwärts!“ Persönliche Worte an Herrn Klemm beendeten die Rede: „Mögen Sie das Werk in Frieden weiterführen in eine glückliche Zukunft!“ Und, einen Gedanken seines Vorredners aufgreifend: „Möge auch der Frühling in diesem Werk ausbrechen und auf ihn ein langer Sommer folgen!“

Der Wunsch war ehrlich und herzlich; der Chef hatte sich engagiert. So trank man gerne einen Schluck auf das Wohl Küblers. Den Reigen der Redner beschloß der Vorsitzende des technischen Handels, Herr Theise, ein langjähriger Freund des Hauses, dessen enge Beziehungen bis zum Jahre 1929 zurückreichen. Es war ein Blick zurück in Wehmut, ein Abschied von dem alten Werk in Reinickendorf, an dessen Stelle demnächst Wohnblocks errichtet werden.

Hinter dem Rücken der Gäste war inzwischen das kalte Buffet komplettiert worden, ein Faß Schultheiß-Bier wartete auf den Anstich. War es nun die berühmte Berliner Luft, Luft, Luft oder die Berliner Spezialität „Molle mit 'nem Korn“ – es wurde gemütlich. Doch noch ehe es zu gemütlich wurde, forderte Betriebsleiter Haase zu einem Werksrundgang auf. Und wer wollte sich den schon entgehen lassen; die modernisierte Fertigung war ja schließlich der Grund dieser Feier!

Beginnend im Wareneingang, dem Rohstoff-

lager mit der Abwiegerei, führte der Weg weiter zur Mischerei in Halle I. Man ließ sich den Misch-Ablauf an der Kneterwalze (Maschinenarbeit) bzw. Rußwalze (Handarbeit) erläutern, besichtigte den Kalender mit Zusatzeinrichtung, wurde in der Maschinenhalle auf die Trennung der Produktion schwarz (Presserei, Freihand) und weiß (Handschuhe bzw. Tauchabteilung) hingewiesen, folgte in der Presserei dem Weg der Rohlingsaufbereitung an den einzelnen Pressen vorbei zum Beschneideraum und von da eine Treppe höher zur Freihandabteilung, erfuhr die Gründe für die Aufteilung der Abteilungen in die drei Produktionsgruppen Sprit-

zerei, Schlauchfertigung und Räder- bzw. Walzenfertigung, beobachtete besonders interessiert den Ablauf in der Handschuh- bzw. Tauchabteilung mit den Produktionsgruppen Taucherei, Ränderei, Vulkanisation, Abziehen und Kontrolle und durfte schließlich vor der Visite des Fertigwarenlagers auch die vollkommen modernisierten Labors betreten. Die Nebenbetriebe, das Kesselhaus, die Schlosserei und die mechanische Werkstatt bildeten den Abschluß des Rundgangs. Und als man etwas später Abschied nahm von Kübler und von Berlin, kam man zu dem Fazit: die Feier war 'ne Reise wert, und die von Kübler schaffen's schon. Prost!



Die Zuhörer bei der Einweihungsfeier während der Ansprache von Herrn Senator Dr. König



V. l. n. r. die Herren Dr. König, Vielmetter, Lasson u. Klemm



Die seit fast fünf Jahrzehnten zum Konzern der Knorr-Bremse gehörende Gummwerk Kübler GmbH weihte Ende März ihr in Rudow mit einem Aufwand von rund 4 Millionen DM erweitertes und umgebautes Werk ein. Das seit 1885 bestehende Unternehmen hat zum zweitenmal in seiner Geschichte seine Produktion verlegt. Der erste Betrieb stand in Moabit, wo Louis Dinglinger, Enkel von Louis Fonrobert, des Gründers der ersten deutschen Gummifabrik, und Emil Kübler, früherer Direktor dieses Unternehmens, mit 20 Arbeitskräften die Herstellung von medizinischen und technischen Gummiwaren und später auch von Schläuchen begannen. Im Jahr 1902 wurde das Gelände an die Meierei C. Bolle verkauft und eine

neue Fabrik in Reinickendorf bezogen. Das Reinickendorfer Grundstück ist jedoch vor einigen Jahren in das Wohngebiet dieses nördlichen Bezirks Berlins einbezogen worden. Da sich hier außerdem keine ausreichenden Erweiterungs- und Rationalisierungsmöglichkeiten boten, entschloß sich die Gesellschaft, die Fabrikation auf das 30 000 qm große Gelände an der Köpenicker Straße in Rudow zu verlegen, das die Knorr-Bremse KG 1961 erworben hat.

Das Unternehmen war vor dem Kriege mit einer Tagesproduktion von 3000 Bremschläuchen der wichtigste Lieferant dieses Artikels für die Reichsbahn und andere mit Knorr-Druckluftbremsen ausgestattete in- und ausländischen Eisenbahnen. Da der Betrieb im Jahre 1945 restlos ausgeräumt wurde und zunächst unter Treuhandverwaltung gestanden hatte, kam der eigentliche Wiederaufbau erst nach der Währungsreform in Gang. Mit kräftiger Unterstützung durch die Muttergesellschaft, die Betriebsmittel zur Verfügung stellte und Aufträge ihrer Konzerngesellschaften nach Berlin gab, entstand jedoch in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder ein leistungsfähiges Werk. Die im Jahre 1957 aufgenommene Fertigung von Kunststoff-Bodenbelägen eigener Entwicklung ist zwar aus wirtschaftlichen Erwägungen eingestellt worden, jedoch hat man die Produktion von Erzeugnissen aus Naturkautschuk sowie aus in- und ausländischen Elastomeren intensiviert. In dem ehemaligen Daubitz-Werk wurden vor allem Gummihandschuhe und chirurgische Schläuche produziert. Der in den letzten Jahren vollzogene Umbau hat eine Erweiterung des Programms, zu dem auch zahlreiche technische Artikel gehören, auf gespritzte Profile und Rahmen ermöglicht. Wie früher in Reinickendorf werden in dem um 30% auf 6000 qm erweiterten Werk außerdem Bremschläuche und Gummiplatten für Waggonübergänge gefertigt. Ferner stellt Kübler mit zum Teil im Unternehmen selbst entwickelten Vulkanisieröfen gepreßte und endlose Platten her.

Der Gesellschaft, die mit einem Stammkapital von 1,4 Millionen DM arbeitet, ist es durch Rationalisierung gelungen, die im Laufe des letzten Jahrzehnts erreichte Geschäftsausweitung mit einer auf rund 250 Personen verminderten Belegschaft zu erreichen. Akuten Arbeitskräftemangel sucht sie durch Einstellung ausländischer Gastarbeiter zu überwinden. Vom Umsatz entfallen gegenwärtig etwa 10% auf unmittelbare Lieferungen an die Bundesbahn und 30% auf eigenen Export. Etwa 20% gehen an Konzerngesellschaften.

Anschauung dient der Berufslehre, Erleben trägt zur Bildung bei

Das geteilte Deutschland erschüttert die Jugend

Eindrücke auf einer Lehrfahrt nach Berlin

Unter diesem Leitgedanken führt MWM jährlich Lehrfahrten der gewerblichen, technischen und kaufmännischen Lehrlinge durch. Die Mannheimer Abendakademie organisiert die Exkursionen und bereitet die Teilnehmer durch ein Seminar auf die Besonderheiten des Besuchsziels vor, sei es Großbritannien, Brüssel, Paris, Straßburg oder – wie in unserem Falle – Berlin. Der Soziologe Rainer Heynig (Abendakademie) leitete die einwöchige Fahrt, die MWM-Ausbilder Demmler und Jäger betreuten uns Lehrlinge des 2. Lehrjahrs.

Das geteilte Deutschland

Es ist richtig, die Jugend mit der tragischen Situation Deutschlands bekanntzumachen. Die Trennmauer, auch schon die Busfahrt durchs „andere Deutschland“, waren für uns ein erschütterndes Erlebnis. Wir 34 Lehrlinge sind nach der frohen Stimmung auf der bundesdeutschen Strecke durch Hessische Bergland still geworden, als wir durch die DDR fuhren. Man spürt das Andersartige auf den Verkehrswegen und in der Landschaft. Die Gegend wirkt menschenleer; nur in der Ferne sieht man Silhouetten von Städten mit Fabrikschornsteinen, die davon zeugen, daß auch dort gewerbetreibende deutsche Menschen wohnen.

Lebendiges Westberlin

Obwohl auch Westberlin wegen der Trennung mit Wirtschaftsschwierigkeiten zu kämpfen hat, kam es uns am Kontrollpunkt Drewitz wie der Eintritt in ein wohlhabenderes Land vor; so, wie wir, die junge Generation, es vom Wohlstand des westdeutschen Lebens her gewohnt sind. Regsamkeit pulsiert überall, besonders im Bereich des Kurfürstendamms, im Hansaviertel und auch in Schöne-

berg, wo wir sehr gut untergebracht waren. Das Exkursionsprogramm war vielseitig und lehrreich für diese wirkliche Lehrfahrt. Stadtrundfahrten vermittelten uns eine Vorstellung vom Ausmaß Berlins: 480 qkm für den Westteil der Stadt; 2,2 Millionen Menschen wohnen dort. Wenn wir daran denken, daß der abgetrennte Ostteil ein weiteres Drittel an Raum und Menschen umfaßt, dann wird deutlich, daß Berlin Deutschlands Hauptstadt war und ist. Daran werden auch Einzelansprüche, wie „Hauptstadt der DDR“, auf geschichtliche Dauer nichts ändern. Die Menschen, ihre Lebensart, das besondere „Milieu“ dieser Stadt sind von Grund auf einheitlich. Wir haben mit „den Berlinern“ auf beiden Seiten der Mauer gesprochen und konnten keinen Unterschied finden. Natürlich haben wir nicht politisiert. Im Denken und Sichgeben, im charakteristischen Berliner Dialekt und Mutterwitz läßt sich immer das Zusammengehörige erkennen. Höhere Gewalten haben getrennt, was ein Körper und ein Geist ist.

Nachdem wir die vielen Sehenswürdigkeiten im Westen bewundert hatten – den Funkturm, die moderne Kongreßhalle, die Gedächtniskirche, das Schöneberger Rathaus mit der Freiheitsglocke, das Luftbrückendenkmal in Tempelhof, die Siegessäule, das wiederhergerichtete Reichstagsgebäude, die Deutsche Oper, die Philharmonie, das in seinen Ausmaßen beeindruckende Olympiastadion –, als wir auch von der „Fernrohrstraße“ des Europa-Centers über ganz Berlin geblickt hatten, waren wir

an der Mauer und danach in Ostberlin

erschüttert, nicht nur von den Erinnerungsbildern von Menschen, die ihr Leben ließen, um in die Freiheit des Denkens und in die Gemeinschaft der „anderen Berliner“ zu ge-

In dem großen Sitzungsraum von Halle T fand am 23. März die diesjährige Tagung der Verkaufsbüroleiter/Autobremse statt. In 10 bundesdeutschen Verkaufsbüros waren die Chef-Schreibtische verwaist, denn alle maßgeblichen Herren – 16 an der Zahl – tagten in München. Auf sie alle wartete ein großes Programm – auf sechs von ihnen sogar ein wertvolles Geschenk als Preis! Doch diese Extrabelohnung „für besondere Verdienste“ wurde erst am Schluß der Arbeitstagung

langen; die ganze Mauer und der kahlschlagene „Todesstreifen“ wirken unsagbar bedrückend. Am Brandenburger Tor sagte einer: „Hier ist die Welt mit Brettern zugenagelt!“ Er meinte es bestimmt nicht humorvoll; denn wir alle dachten darüber nach, daß „drüben“ eine andere, willkürlich umgeformte Welt ist. Dieses Gefühl blieb in uns, als wir durch Ostberlin gingen...

Wir haben Berlin kennengelernt

Als wir später durch die Besucherschleuse nach Westberlin zurückkehrten, kamen wir uns vor, als beträten wir Neuland. Es ist wohl die große Tragik, daß sich die gewollte Änderung des Lebensstils zu verewigen scheint. Jugend erlebt unbekümterter als Ältere. Aber alle waren sich darin einig, man werde im anderen Teil Deutschlands das unausgesprochene Gefühl eines gewissen Fremdseins nicht los.

Vorträge über die politische, wirtschaftliche und menschliche Situation haben unser Wissen vervollständigt. Das Kulturelle kam mit einem Besuch von „Anatevka“ im Theater des Westens zu seinem Recht, Fußballfans sahen sich ein Bundesligaspiel im Olympiastadion an, die Besichtigung des AEG-Telefunken-Werks lieferte einen berufsfachlichen Beitrag. Geschichtliche Sehenswürdigkeiten in Ostberlin sind großenteils kriegszerstört, so der Dom und das Schloß am Marx-Engels-Aufmarschgelände und der Pariser Platz. Sehenswert waren das Pergamonmuseum mit völkergeschichtlichen Gegenständen, auch die Universität, die Ostberliner Oper und die einst berühmte Allee „Unter den Linden“.

Diese Lehrfahrt schenkte uns Eindrucksvolles. Sinn und Zweck einer Studienreise wurden erfüllt. Wir danken hierfür unserer Lehrfirma.

Helene Hreus u. Dieter Thome, Mannheim

verteilt – vorher mußte ein anstrengendes Arbeitspensum absolviert werden. Bei seiner Begrüßungsansprache würdigte Herr Dr. Schneider die erfolgreiche Arbeit der Verkaufsbüros, die mit ihren rund 500 Bremsendiensten die Inland-Verkaufsorganisation der Abteilung Kfz-Bremse darstellen. Erfreulich sei die Tatsache, daß aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung mit den westdeutschen Nutzfahrzeugherstellern alle Vertretungen ihre Umsätze beträchtlich stei-



gern und ihr Geschäft erheblich ausbauen konnten... Und dann nahm das Programm seinen Anfang, in dessen Verlauf so vieles auf der Tagesordnung und zur Diskussion stand. Es wurde über die Geschäftsentwicklung der Knorr-Bremse mit den Fahrzeugfabrikanten berichtet; es wurden neue Bremsgeräte vor- und technische, für den Verkauf wichtige Einzelheiten dargestellt; es wurden dringliche Verkaufsfragen erörtert und neue Wer-

bemaßnahmen angeregt; und es wurde besonders interessant, als sowohl die Herren des Stammhauses als auch die VB-Leiter ihre mannigfachen Probleme, Anregungen und Wünsche zur Sprache brachten. Man behandelte die verschiedensten Fragen, den Verkauf und Kundendienst betreffend, und diskutierte besondere Fälle aus der Praxis. So wurde es gleichermaßen für den Veranstalter und für die Teilnehmer ein gewinnbringender Gedanken- und Erfah-

rungsaustausch – zum großen Nutzen beider. Beifall belohnte schließlich die Preisträger: nach altem Brauch werden bei jeder VB-Tagung drei Preise für die höchsten, den zweithöchsten und den dritthöchsten Jahresumsatz und drei Preise für die höchste, die zweithöchste und die dritthöchste prozentuale Steigerung gegenüber dem Vorjahr verliehen – wobei man sich wie stets auch diesmal bemühte, mit dem Geschenk den persönlichen Geschmack des einzelnen zu treffen.

Kupplungsversuche für Eisenbahner aus Ost und West

Es gibt Personenzüge und Güterzüge, es gibt D-Züge, Eil- und Containerzüge, es gibt TEE- und Vorortzüge – und es gibt Sonder- und Versuchszüge. Während aber so gut wie alle in den Kursbüchern verzeichnet sind, bleiben die beiden letzteren anonym. Man erfährt höchstens aus der Zeitung, wer wann warum womit wohin gereist ist – Staats- oberhäupter oder ähnliche Prominenz in Sonderzügen der Politik wegen, Eisenbahnfachleute in Versuchszügen der Wissenschaft wegen.

Über einen solchen Versuchszug berichteten Mitte März viele Tageszeitungen, und da dieser vorwiegend über Frankens Schienen rollte, wurden die Leser der dortigen Blätter am gründlichsten über die Vorgänge aufgeklärt. „Gekuppelt wird in Deutschland – Versuchszug mit internationalen Fahrgästen macht in Bamberg halt!“ – „Bald Kupplung zwischen Osten und Westen – Bundesbahn stellt neue Einrichtung vor!“ lauteten die Schlagzeilen.

Für uns von der Knorr-Bremse ist dieses Ereignis insofern interessant, als mit dem Versuchszug, den man mit dem UNICUPLER ausgerüstet hatte, Kommissionen des Europäischen Eisenbahnverbandes (UIC, Paris) gemeinsam mit Vertretern der Vereinigung für die Zusammenarbeit der Eisenbahner (OSShD, Warschau) unterwegs waren. Es ging vor allem darum, die beiden auf dem gleichen Prinzip beruhenden Konstruktionen der automatischen Kupplung – nämlich die

westliche Lösung der Gruppe UNICUPLER (UIC-Kupplung) und die östliche Lösung (OSShD-Kupplung) – einander anzupassen. Und wie schon so oft bei Neuentwicklungen zeigte es sich auch bei dieser Fahrt wieder, daß sich die Eisenbahner aus Ost und West immer wieder zusammenfinden, um in völkerverbindendem Sinne das angestrebte Ziel zu erreichen: eine einheitliche Lösung zu schaffen, damit später in ganz Europa einschließlich der Sowjetunion die gleiche automatische Eisenbahnkupplung eingebaut werden kann.

Zu einer Einigung will man noch in diesem Jahre kommen. Deshalb wurde bei den Meßfahrten unter verschiedensten Bedingungen zuerst in Mitteldeutschland „östlich“ und danach zwischen Würzburg, Hof und Nürnberg „westlich“ gekuppelt. Die sehr kritischen Beobachter bei diesen Demonstrationen stammten aus der Schweiz, der Sowjetunion, Frankreich, Italien und den beiden Deutschland.

Nach diesen vorläufigen Testfahrten durch unsere romantische Fränkische Schweiz äußerten sich zuständige Stellen über eine Einigung optimistisch: die wesentlichen Unterschiede in den technischen Merkmalen beider Bauformen dürften in Kürze angepaßt sein. Damit ist man schon wieder einen großen Schritt vorwärtsgekommen. Denn auf dem Terminplan der internationalen Eisenbahngleicheren hat man Ostern 1976 besonders groß notiert: es ist das Datum, an dem

Mit Freude nehmen selbst die Rangierer Kenntnis von der automatischen Kupplung; bis zu 800 000mal täglich müssen heute noch Menschen zwischen die Wagen treten, um die Kupplungen ein- oder auszuhängen und zu verschrauben, die Luftschläuche und die elektrischen Steuerleitungen zu trennen oder zu verbinden. – Hier wird die Automation nicht nur technischen und wirtschaftlichen, sondern auch sozialen Fortschritt bringen.



in wenigen Tagen der größte Teil der Wagons in Europa im Westen mit dem UNICUPLER und im Osten mit der östlichen automatischen Kupplung ausgerüstet werden soll. Es werden die modernsten Kupplungen sein, die außer den Zug- und Druckeinrichtungen auch die Luftleitungen für die Druckluftbremse sowie elektrische Steuerleitungen automatisch verbinden. Und wir von der Knorr-Bremse dürfen darauf stolz sein: unser Unternehmen hatte bei der Planung, Durchführung und Einführung einen entscheidenden Anteil.

BELGIEN

- Land wirtschaftlicher und landwirtschaftlicher Vielfalt

Es kommt selten vor, daß wir gleichzeitig mehrere Berichte über ein Land vorliegen haben, mit dem uns wirtschaftliche Kontakte verbinden. Für Belgien war es jetzt der Fall, und ein erinnerungswürdiger aktueller Anlaß ist dabei. Es erscheint angezeigt, den - wie wir es in einer früheren Artikelreihe genannt haben - „Spuren unserer Arbeit“ nachzugehen.

Kennen Sie Belgien?

Natürlich wissen Sie, daß es mit rund 30 000 qkm, etwa 10 Millionen Einwohnern, größter Bevölkerungsdichte und Verkehrsdichte, eines der kleinen Nachbarländer Deutschlands ist. Man kennt die schwarz-gelb-roten Landesfarben in ihrer auffällenden senkrechten Anordnung. Mit der Hauptstadt Brüssel verbindet man die Vorstellung vom historischen Rathaus, vom „Atomium“ aus der Weltausstellung, auch vom Sitz der EWG und des NATO-Hauptquartiers. Mit dem Hafen Antwerpen und dem Seebad Ostende erschöpft sich das Grundwissen. Von Land und Leuten, von der landschaftlichen, auch wirtschaftlichen Vielfalt sprechen nur wenige. Ich bin glücklich, dieses Nachbarland in vielen Besuchen kennengelernt zu haben, schätze die Menschen und verstehe ihre Sprachen. Und ihr Land liebe ich, seit es mir vertraut wurde.

Reichtum an landschaftlichen Formen

Oft bin ich in den Ardennen, dem lieblichen Mittelgebirgsland, gewandert, durch stille Wälder, bis sie sich in den Senken des Sambre- und des Maastals in das nüchterne Bild rauchiger Industrie verlieren: ins Zentrum des Bergbaues und der Eisenhütten, das sich von Charleroi bis nach Lüttich erstreckt. Mittelbelgien hingegen, beidseits der von Viehweiden gesäumten Schelde, ist fruchtbares bäuerliches Ertragsland, während Niederbelgien teils aus sandiger Geest besteht, in deren Bäche niedrige Weiden ihre Köpfe hängen, zum anderen aber bis nach

Antwerpen hin auf kultiviertem Marschland den „Garten Belgiens“ bildet. Bis nahe an die Dünen ist der grüne Gürtel herangerückt: Lungen in der Landschaft, derer ein regsamer Menschenschlag bedarf. Schiffbare Kanäle durchziehen das Land. Auf vielen der gedungenen Kanalschiffe weht am stumpfen Bug der MWM-Wimpel. Seit 4 Jahrzehnten ist MWM-Diesel ein Begriff für die schiffahrtliebenden Belgier. Im besiedelten Raum sind die roten Backsteindörfer noch dichter ineinandergewachsen. „Ganz Europa wird allmählich ein Ballungszentrum; jeder Tag bringt mehr Staub und Lärm“, sagte mir der Besitzer eines der gemütlichen Hotels an der Ostender Strandpromenade, „was täten wir, wenn wir nicht

die schöne Badeküste

hätten!“ - Seeaufenthalt ist immer eine Kur an diesem fast 70 km langen feinsandigen Strand, an dem zwanzig Badeorte mit malerischen Häfen von jeher die Europäer eingeladen haben. Immer mehr Belgier schätzen die eigene „Badestube“, Briten nützen den kleinen Sprung über den Kanal, aber auch die Autos mit dem „D“-Schild haben auf Autobahnen und guten Straßen den Weg an die belgische Nordseeküste gefunden.

Die „Königschausee“ verbindet die im Landschaftscharakter unterschiedlichen Badeorte. Ostende liegt genau in der Mitte. Von dieser „Königin der Seebäder“ aus gesehen, spricht man von der Ostküste zur niederländischen Grenze; die Westküste erstreckt sich bis nach Frankreich. Heilsames Klima

schenkt Erholung; wer mondänes Leben liebt, findet es in Knokke-Zoute, natürlich in Ostende, buntes Strandtreiben in de Panne und Blankenberghe. Andere Bäder haben sich auf Urlauberfamilien eingestellt. Erholung und Entspannung verbinden sich zu angenehmem Aufenthalt. Die gute belgische Küche tut ein übriges, sich zufrieden zu fühlen. - Wußte der Hundertste nicht, daß dieses Land landschaftlich schön ist, so sind die

Zeugen alter geschichtlicher Kultur

noch weniger bekannt. Die Heilbäder Chaudfontaine und Spa am Ardennenrand sind Mittelpunkt eines Gebietes mit vielen Kunstschätzen. Von Brabant, der Wiege des Karolingergeschlechts, spricht man sogar als der „romantischen“ Provinz. Dumont-Wilden schrieb: „Man kann keine hundert Schritte tun, ohne den Staub der Geschichte aufzuwirbeln.“ Schlösser und Burgen, Kirchen und Naturdenkmäler in herrlich bewaldeten Flusstälern belohnen den Kulturfreund mit Zeugen aus wechselvoller Geschichte. Ergreifende „Sehenswürdigkeiten“ mögen für die Vielfalt, die hier nicht katalogmäßig aufgezeichnet werden kann, als Beispiel sprechen: die Ruinen der Abtei von Villers oder das Schlachtfeld von Waterloo. Westflandern zu vergessen, wäre eine kulturhistorische Sünde. Das mittelalterliche Brügge mit seinen Fachwerkbauten, Kunstschätzen und geschichtsträchtigen Plätzen - ebenso Gent, Veurne, Kortrijk mit dem idyllischen Marktplatz und Ypern mit seiner weltberühmten gotischen Kathedrale - sind sehenswerte Kostbar-

keiten. Und Damme erinnert an Till Eulenspiegel, der hier auf die Welt kam.

Tragik volklicher Zerrissenheit

Die Trennung des Volkstums in niederländisch sprechende Flamen und Französisch als Muttersprache wählende Wallonen ist die Tragik des Staates. Die Zerrissenheit ist mit dem Zweisprachenproblem nicht abgetan; hier begegnen sich zwei Kulturkreise, die immer nur schwer zueinander fanden. Trotzdem empfinden beide Volksteile als Belgier, so wie sich ihr Monarch nicht „König von Belgien“, sondern - dem Volke verbunden - „König der Belgier“ nennt. Flamen und Wallonen, etwa gleich an Zahl, ringen um alles, was aus der Sicht menschlicher Bedeutung irgendwie Geltung bedeuten könnte: in Politik, Kirche, Kultur, Wirtschaft und Gesellschaftsleben.

Vielfalt auch in der Wirtschaft

Das Land ist wirtschaftlich gesund, seine Menschen sind fleißig, technisch aufgeschlossen und im Wirtschaftsdenken weltbürgerlich. Der frühe Wirtschaftsvertrag mit den Nachbarländern, „BENELUX“, beweist es. Schifffahrt ist ein bedeutender Wirtschaftszweig, Antwerpen ein Welthafen. Die alte Hansestadt mit dem berühmten Scheldetunnel, der größten Schleuse der Welt, an der viele mit MWM-Motoren ausgerüstete Riesenschiffe mitgebaut haben, ist eine Sehenswürdigkeit für sich. An den kilometerlangen Kais gibt sich der Warenumschlag der ganzen Welt ein Stelldichein. Industriell Tätige im Lütticher Maasbogen sind überwiegend wallonisch, während die gewerbliche Berufsvielfalt mehr von den Flamen ausgeht. Auf den Bauernhöfen, in der Binnenschifffahrt und auch in den Fischerfamilien wird flämisch gesprochen. Vorherrschende Sprache im nunmehr vierzigjährigen Geschäftsverkehr mit dem der MWM verbundenen Haus Sansens ist allerdings das Französische, weil das aus dem um zwar sprachverwandten Holländischen abgewandelte Flämisch nicht leicht von der Zunge geht. Über unsere Geschäftsverbundenheit mögen drei Berichte unmittelbar berichten. J. H. Bergmann, Mannheim

40 Jahre MWM- General- vertretung Sansens



An einem Tag im Mai des Jahres 1929 hat die Geschäftsverbindung zwischen Firmin Auguste Sansens (Gent) und den Motoren-Werken Mannheim begonnen. Das genaue Datum läßt sich nicht mehr feststellen; denn aus dem Kontakt ist bis heute kein Kontrakt geworden. In der „guten alten Zeit“ wurde das Einvernehmen durch Handschlag „auf Treu und Glauben“ besiegelt. Es hat auch keines schriftlichen Vertrags bedurft, als sich der Geschäftsumfang so weitete, daß die MWM ihrem Repräsentanten die Generalvertretung für den von ihm be-



arbeiteten Bereich übertrug: die Ausrüstung der belgischen Binnen- und Kanalschifffahrt sowie der Fischereiflotte mit MWM-Dieselmotoren. Bagger und viele weitere Einbauelemente kamen hinzu. Aus außergewöhnlicher Rührigkeit und Sachkenntnis erwachsen Erfolge, die vom guten Ruf dieser Unternehmenspersönlichkeit und seiner Firma getragen werden. MWM weiß die Wahrnehmung ihrer Belange in bewährten Händen; sie sagt Herrn Sansens für die Geschäftsfreundschaft Dank. Unsere Wünsche gehen vor allem dahin, daß ihm seine Rüstigkeit auch weiterhin die Kraft zur Arbeit gebe, in der er den Sinn seines Lebens gefunden hat.

»MWM- SUPER-SIX«

Selbst ist man sicherlich immer von der Güte der eigenen Erzeugnisse überzeugt. Wenn der Kunde zufrieden ist und lobend die außergewöhnliche Qualität preist, dann ist das Urteil mit Recht stärker zu bewerten. Dem Brief, den Herr C. P. Kruit, Flame und Motorschiffsbesitzer, an die MWM-Vertretung in Belgien, Soc. An. Anc. Etablissements F.A. SANSENS in Gent, schrieb, braucht man nichts hinzuzufügen; er spricht für sich selbst und - was uns sehr freut - für uns:

„Sehr geehrte Herren, seit der Probefahrt an Bord meines Motorschiffs „Con Zelo“ im Jahre 1956 haben Sie nichts mehr von mir gehört. Das war auch nicht nötig, denn der MWM-Motor 230 Sechszylinder / umsteuerbar ist in all der Zeit gut gelaufen und tut das auch weiterhin. Ich möchte meiner Zufriedenheit mit der sehr guten, werkmännischen Arbeit und meinem Vertrauen Ausdruck geben, das man wirklich in die MWM setzen kann. Meinen MWM-Motor nenne ich immer den „MWM-SUPER-SIX“! Noch nie hat er mich im Stich gelassen, auch nicht unter schwierigsten Umständen. Auf dieser Reise wieder, bei 2,65 m Eiche, drückte der MWM meine „Con Zelo“ glatt durch alle Brücken, auch durch Pont Serrin, und in 50 Minuten war ich von Lyon-Parraze in Lyon-Vaisee.

Der Motor läuft nun zwölfjährig und ist erstaunlicherweise bis jetzt noch nie repariert oder überholt worden. Lediglich habe ich, wenn der Maschinenraum gesäubert wurde, ab und zu nach den Lagern und Dichtungen geschaut. Mit der ersten Schraube bin ich bis heute ausgekommen. Natürlich ist sie vollkommen verschlissen; nun, in so langer Zeit darf eine Schiffschraube ja auch wohl verbraucht sein. So muß ich Ihnen schreiben, damit die Werft vorsorglich eine neue Schraube fertigmacht und ich - wenn ich in Kürze dort vorbeikomme - keine Zeit einbüße.

Nochmals: mit dem „MWM-SUPER-SIX“ bin ich überaus zufrieden, und ich meine, mit MWM führe ich auch um die Welt!“

Mijnheer Kruit. Sieht er nicht aus wie das Urbild der stolzen schiffahrenden Geusen?



Antwerpen, neue Seeschleuse



Brügge, Provinzialverwaltung



Oben: Antwerpen, Segelschulschiff „Amerigo Vespucci“ am Kai
Unten: Damme, Rathaus

Internationale Fischereimesse in Ostende

Für die belgische Fischerei war diese Fachmesse ein Neuanfang. Wenn sie nun dreijährlich regelmäßig stattfinden soll, dann steht die Erkenntnis der unbedingten Notwendigkeit im Vordergrund. „Wir brauchen solche Informationen, um uns an die technische Evolution anzupassen“, hat Landwirtschaftsminister Ch. Heger bei der Eröffnung erklärt, „und wenn wir dafür sogleich den internationalen Rahmen wählen, dann tun wir das aus der Einsicht, daß die Technik auch für das Fischereiwesen keine Grenzen kennt“.

Im Vergleich mit vielen schwergewichtigeren Wirtschaftszweigen dieses Landes hat die belgische Küstfischerei im verkehrsreichen Ärmelkanal ein hartes Brot. Es würde noch karger werden, wenn man mit der Entwicklung nicht Schritt hielt. Neue Schiffstypen, andere Fangmethoden, neuzeitliche Werkstoffe in modernen Apparaturen und Gerätschaften, die Ausbeutung weiterer Fischgründe im Hochseebereich und an Nordmeerküsten nötigen dazu, „auf der Höhe des

v. l. n. r.: die Herren Truyen, Vanden Bosch, Piers, Vandenberghe und Sansens; Frau Vanden Bosch in der Bildmitte.



Fortschritts zu bleiben“, ergänzte der Kabinettsattaché im Verkehrsministerium, M. Vanden Bosch, im Gespräch mit Messechef P. Vandenberghe, dem Ostender Bürgermeister J. Piers und dem MWM-Generalvertreter für Belgien, F. A. Sansens, auf dem Messestand der Motoren-Werke Mannheim AG. Die Werbeabteilung der MWM hat sich darüber gefreut, Herrn Sansens mit diesem Ausstellungsstand zufriedengestellt zu haben, den er als „einen der schönsten, wirkungsvollsten und frequentiertesten“ bezeichnet hat. Die dort gezeigten MWM-Erzeugnisse sind beachtet und im Vergleich mit dem Angebot

des internationalen Wettbewerbs gut beurteilt worden: Viele Besucher, die einen MWM-Diesel fahren und solche, die den Antrieb und die Arbeitsaggregate an Bord ihres Fangboots oder Fischkutters modernisieren wollen, sind des Fragens über technische Einzelheiten der Neuentwicklungen nicht müde geworden. Diese Seeleute waren keine bloßen „Sehleute“, sondern das auf technischen Messen wünschenswerte Publikum: interessierte Fachleute. Das strapazierte Standpersonal der Firma F. A. Sansens, insbesondere Herr Truyen, hat für seinen rührigen Messeinsatz Dank verdient. JHB

Hannover-Messe im Konjunkturaufwind

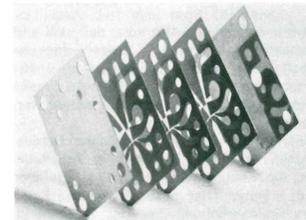


Selbst die Fachleute staunten dieses Jahr über das internationale Angebot und vor allem über die Rekordbesucherzahlen auf der Hannover-Messe. Noch nie erlebte man einen derartigen Andrang in den 20 Hallen auf dem Messegelände und noch nie ein so mannigfaltiges Warenangebot.

Die Knorr-Bremse GmbH, München, konnte in diesem Jahr mit einem abgerundeten Pneumatik- und Fluidic-Programm in Halle 16 A aufwarten. Die Fluidelemente stammten erstmalig aus eigener Fertigung und erweckten durch die Vielfalt des Programmes besonders großes Interesse. Ebenso die vier fluidicgesteuerten Demonstrationsmodelle, die manchmal regelrecht belagert wurden. Über mangelnde Beschäftigung konnte sich also die Standbesatzung nicht beklagen. Insgesamt wurden über 1000 Besucher registriert, die sich eingehend über die jüngsten Entwicklungen auf dem Sektor „Knorr-Pneumatic“ informieren ließen.

J. Schlemmeyer, München

Grundplatte der neuen Knorr-Fluidelemente in geöffnetem Zustand.



Fachsimelei auf dem Messestand – ein alltägliches Bild. In der Vitrine liegen die jüngsten Schöpfungen der Knorr-Fluidicer.



Auch auf dem Freigelände konnte man eine Vielzahl von Knorr-Druckluftsteuerungs- und -bremsanlagen finden: in Mobilbaggern, Gummiradwalzen, Autokränen, Container-Fahrzeugen und schweren LKWs.

Woher kommen die Gastarbeiter?

Die Zahl der Gastarbeiter wird in diesem Jahre möglicherweise die Rekordzahl des Jahres 1966, die 1,3 Millionen betragen hatte, überschreiten. Das Interesse für ausländische Arbeitskräfte hält unvermindert an. Nach einer Untersuchung der Nürnberger Bundesanstalt sind etwa drei Viertel aller im Bundesgebiet beschäftigten ausländischen Arbeitnehmer verheiratet. Von ihnen leben fast zwei Drittel mit ihren Ehefrauen, die überwiegend selbst berufstätig sind, im Bundesgebiet. Gut ein Viertel der verheirateten ausländischen Männer hat eine deutsche Ehepartnerin. Unter den Ausländern aus den sogenannten Anwerbeländern, die mit einer deutschen Frau verheiratet sind, stehen die Italiener mit 22 v. H. an der Spitze, gefolgt von den Jugoslawen (13 v. H.), Spaniern (9 v. H.), Türken (7 v. H.) und Griechen (6 v. H.).

Weit mehr als die Hälfte der männlichen ausländischen Arbeitnehmer ist bereits vier Jahre und länger, etwa ein Viertel sogar sieben Jahre und länger im Bundesgebiet beschäftigt. Als Ungelernte sind gegenwärtig 34 v. H., als Angelernte 36 v. H. und als Facharbeiter 20 v. H. tätig. Eine Angestelltenfunktion üben 8 v. H. aus, während sich 2 v. H. noch in Berufsausbildung als Lehrlinge, Praktikanten oder Volontäre befinden. Die Hälfte der beschäftigten männlichen Ausländer ist bereits 2 Jahre und länger hier.

Anwerbeländer	Stand jeweils Ende März
Italien	257 313
Türkei	125 184
Jugoslawien	90 177
Griechenland	134 165
Spanien	109 127
Portugal	18 24
Übrige Länder	218 243

Quelle: Nürnberger Bundesanstalt

Legend: 1968 (light grey bar), 1969 (dark grey bar)

Unit: Tausend (thousands)

Verkehrsunfall im Ausland

Erwägungen zur Haupturlaubszeit

Wir sind jetzt schon mitten in der Urlaubs- und Reisezeit. Die fortschreitende Motorisierung erlaubt schnelle Reisen über weite Entfernung. Die „Sehreisen“ in den letzten beiden Jahrzehnten ließen die Räder rollen, die des eigenen fahrbaren Untersatzes. „Wer eine Reise tut, der kann was erzählen!“ – Sicherheit. Oft aber auch Unangenehmes an Erlebtem. Autopanpen und vor allem Unfälle sind im Ausland, das uns an Wissen über die für solche Fälle zu erwartenden Folgerungen doch ziemlich fremd bleibt, oft sehr schwierig. Gefeit dagegen ist niemand. So etwas muß man in die Urlaubsplanung auf jeden Fall einbeziehen. Was werde ich tun, wenn ... Das ist von Land zu Land anders. Eine kleine Auslese möglicher Folgen mag dies darlegen:

Dänemark Sind Menschen, Tiere, Fahrzeuge oder andere Sachen von Wert verletzt bzw. beschädigt, muß die Polizei verständigt werden, falls niemand

anwesend ist, der die Belange des Geschädigten wahrnehmen kann. Bei Unfallflucht ist Gefängnis bis zu 6 Monaten, Haft oder Geldstrafe zu erwarten.

Frankreich Unfallflucht – auch falls sich Schuldlosigkeit erweisen sollte – 1 Monat bis 1 Jahr Gefängnis und/oder zwischen FF 500 und 5000 Geldstrafe; doppeltes Strafmaß bei verschuldeten Personenschäden.

Italien Nichtanhalten: Haft bis zu 4 Monaten. Unterlassene Hilfeleistung: Gefängnis und Geldstrafe. Unfallflucht: Untersuchungshaft. Wer als offenbar Schuldiger seine Pflichten an der Unfallstelle erfüllt, kann mit zwei Dritteln der sonst verhängten Strafe davonkommen.

Jugoslawien Polizei muß verständigt werden. Bei unterlassener Hilfeleistung Gefängnis. Bei Unfallflucht, verweigerter Hilfe, Nichtbenachrichtigung der Polizei: Geldstrafe bis zu 10 000 Dinar oder bis zu 30 Tagen Haft.

Österreich Bei Personenschäden Polizei benachrichtigen, Sachschäden nur dann, wenn sich die Beteiligten nicht einig werden. Unfallflucht: zwischen 500 und 30 000 000 (1) (1) Schillinge Geldstrafe oder Arrest von 24 Stunden bis zu 9 Wochen.

Schweiz wie Österreich bezüglich Personen- und Sachschäden. Wer sich seinen Verpflichtungen entzieht, wird mit Haft oder Geldbuße bestraft. Unfallflucht bei Personenschäden: Gefängnis.

Spanien Polizei verständigen und ihr Eintreffen abwarten. Unfallflucht mindestens 500 Peseten Geldstrafe, ebenso bei verweigerter Hilfeleistung. Hinzu kommt Führerscheinvertust für mindestens 3 Monate. Das gleiche gilt für Vorbeifahrer, die trotz Aufforderung keine Hilfe leisten. –

„Da könnte man sich fast wieder erinnern, daß es auch ein Urlaubsziel gibt, das Deutschland heißt“, meinte ein Freund. Sicher, doch das Wissen um Möglichkeiten braucht einem auch Auslandsfahrten nicht zu vergraulen. Aber man sollte gewarnt sein. Und noch eines: Das Auto wird als Bürgschafts- und Sicherheitspfand in vielen Ländern fast immer dabehalten. Da steht man dann, unsicher im fremden Lande, mit seiner Familie im wahrsten Sinne des Wortes auf der Straße!

Auflösung des Kreuzworträtsels von Seite 16:

5. Eie, 8. Eimer, 14. mm.
Senkrecht: 1. AG, 2. Bohrwerk, 3. Gubform, 5. Al, 9. WI, 10. FM, 12. Re, 13. RM, 15. krumm.
Wagrecht: 1. Abwege, 4. Goa, 5. Ase, 7. dreist.

Er verursacht nicht nur Schmerzen, sondern auch Kosten:

DER UNFALL!

Wir leben im Zeitalter der Versicherungen. Jeder ordentliche Mensch ist gegen Krankheit und Arbeitslosigkeit versichert; die Vorsichtigen haben auch noch ihr Leben, ihre Wohnung und ihre Kinder versichert – und alle sind als Arbeitnehmer natürlich gegen Unfall versichert! Gegen Unfall? Wer zahlt denn die Versicherungsbeiträge? Die Firma, bei der man sein Geld verdient. Ja, wozu denn das? Es gibt doch Krankenkassen! Aber nein: ein Unfall ist für eine Krankenkasse keine Krankheit (er kann erst eine werden), und deshalb trägt die Verantwortung für die Sicherheit seiner Beschäftigten am Arbeitsplatz der Unternehmer. Da aber ein einzelner Unternehmer die durch körperliche Schädigungen entstehenden Kosten oft nicht allein aufbringen kann, schlossen sich schon sehr früh mehrere Unternehmen einer Branche zu einer Genossenschaft zusammen. So entstand die Berufsgenossenschaft als Trägerin der Unfallversicherung, die heute auf gewerblicher Grundlage ein Teil der Rentenversicherung ist. Und weil dieser Zusammenschluß kraft Gesetzes entstand, kann man von einer zwangsweisen Zusammenfassung der Unternehmer bestimmter Gewerbebezüge sprechen, was dahin geführt hat, daß heute die Gründung eines Unternehmens ohne Beitritt in die Berufsgenossenschaft nicht mehr möglich ist.

Leistungen der Berufsgenossenschaft (BG)

Hier wollen wir als erstes zur Beruhigung aller Versicherten sagen, daß verbotswidriges Verhalten die Annahme eines Arbeits-Unfalls nicht ausschließt. Sobald allerdings ein Unfall vorsätzlich herbeigeführt wird, entfällt jegliche Leistung der BG. Vorsätzlich herbeigeführt? Ja, auch das kommt vor. Am anfälligsten dafür sind hier die Jugendlichen, aber nur deshalb, weil ihnen die Tragweite ihres Handelns nicht klar ist oder weil sie darüber nicht aufgeklärt wurden. Im § 553 der Reichsversicherungsordnung heißt es: „Hat der Verletzte sich den Unfall beim Begehen einer Handlung zugezogen, die nach strafrechtlichem Urteil ein Verbrechen oder ein vorsätzliches Vergehen darstellt, kann der Schadenersatz ganz oder teilweise versagt werden.“ Für alle anderen Arbeitsunfälle tritt die volle Ersatzleistung der BG in Kraft, die sich aus folgenden Leistungen zusammensetzt: Krankenhausbildung, Berufsfürsorge, Geldleistungen wie Krankengeld, Familiengeld, Tagegeld und Rente. Damit ist freilich nur ein geringer Teil dessen erwähnt, was die gesamten Leistungen der Unfallversicherung ausmachen. Sie alle hier aufzuführen, wäre zu umfangreich.

Es sei hier nur noch erwähnt, daß seit Inkrafttreten des Unfallversicherungs-Neuregelungsgesetzes vom 30. 4. 63 eine Unmenge Maßnahmen zugunsten der Versicherten getroffen wurden, die eine rechtliche Besserstellung des Verletzten garantieren.

Die Aufgaben der Berufsgenossenschaft

Das Unfallverhütungs-Neuregelungsgesetz weist den BGs als erste und vordringlichste Aufgabe die Unfall-Verhütung zu. Die zweite Aufgabe besteht in der Pflicht, die Unfallverletzten baldmöglichst zu heilen. Neben den Durchgangärzten sind dafür bei schwereren Fällen die Krankenhäuser zuständig. Wenn den Verletzten wirksam geholfen und ein sozialer Abstieg verhütet werden soll, dann muß vom ersten Unfalltag an „mit allen geeigneten Mitteln“ eingegriffen werden. Aus dieser Erkenntnis heraus wurden von den BGs eigene Kliniken gebaut, die meist auf Pflege und Behandlung bestimmter Verletzungen eingerichtet sind. Das Arbeitsgebiet solcher Kliniken reicht von der chirurgischen Behandlung bis zur prothetischen Versorgung Amputierter und schließt dabei eine Wiedererächtigung ein.

Alle diese Dinge kosten Geld.

Es wird aufgebracht von allen in einer Berufsgenossenschaft zusammengeschlossenen Unternehmern in Form von Beiträgen, d. h., grundsätzlich zahlen alle in eine Kasse, ganz gleich, ob in seinem Unternehmen Unfälle verursacht werden oder nicht. Allerdings ist die Beitragshöhe gestaffelt, denn selbst Betriebe, die zum gleichen Wirtschaftszweig gehören, unterscheiden sich im Hinblick auf mögliche Unfälle von einander. Deshalb hat man die Firmen aufgrund ihrer Struktur in Gefahrenklassen aufgliedert. Dann gibt es Betriebe, die mehr als andere bereit sind, zu investieren, damit es erst gar nicht zu einem Unfall kommt, etwa durch besonderen Maschinenschutz und dergleichen. Auch dies wird bei der Beitragszahlung honoriert. Auf der anderen Seite werden Betriebe mit hohen Unfallzahlen oder mehreren schweren Unfällen stärker belastet. So ist die Beitragszahlung gleichzeitig ein Gradmesser für das Unfallgeschehen im Betrieb und drückt sich ungefähr so aus:

Aufgrund der jährlichen Lohnsumme wird der Beitrag festgesetzt, der sich ungefähr zwischen 280 000 und 350 000 DM bewegt. Anhand der im selben Zeitraum entstandenen Unfälle werden von der BG verursachte Kosten veranschlagt und nach einem Modus in % umgerechnet. Diese ergeben sodann die Durchschnittsbelastungsziffer. Nun beginnt eine vorsorgliche Unfallverhütung ihre Früchte zu tragen, denn anhand der durch den Betrieb erzeugten Kosten wie Krankenhausaufenthalte, Heilbehandlungen und Renten für Arbeitsunfälle wird die Eigenbelastung für den Betrieb errechnet. Diese Eigenbelastung, in Prozenten ausgedrückt, wird mit der Durchschnittsbelastung verglichen; liegt die erstere unter dem Durchschnitt, so ist mit einer Beitragsermäßigung zu rechnen, ist sie höher, muß nachgezahlt werden.

Hierzu ein Beispiel:

Umlage-Beitrag	310 716,80 DM
Unfall-Belastung	66 760,— DM
Durchschnittsbelastung	28,48%
Eigenbelastung	21,54%
Nachlaß	6,94%
	= 21 506,24 DM
	zu zahlender Beitrag
	289 210,56 DM

Hieraus sollte ersichtlich sein, daß sich eine intensive Unfallverhütung sowohl für den Arbeitnehmer, der vor Schaden an seiner Gesundheit bewahrt wird, als auch für den Unternehmer, der vor größeren Kosten verschont bleibt, lohnt.

Leider hat sich in den letzten Jahren herausgestellt, daß trotz Senkung der Arbeitsunfälle die Kosten nicht proportional gefallen sind, sondern eher gestiegen – eine Folge der Kostenerhöhung bei der Heilbehandlung und dem Krankenhausaufenthalt. Ein Grund mehr also für den Betrieb, die Anstrengungen auf dem Gebiet Unfall-Verhütung noch zu steigern.

Wie setzen sich nun die hohen Summen einer Unfall-Belastung zusammen? Auch hierfür ein Beispiel:

Am 26. 7. 68 geriet ein 21-jähriger Arbeiter beim Sägen von Rohren mit dem Finger in das Sägeblatt einer Kreissäge. Die Strecksehne wurde durchgetrennt, das oberste

Glied des linken Zeigefingers ging verloren. Arztkosten (D.-Arzt., Gutachten usw.) 70,60 DM Krankengeld 913,52 DM Rente (vom 9. 9. 68 bis 28. 2. 69) 20% ab dann monatlich 168,50 DM Kapitalisierter Wert wegen des geringen Alters des Verletzten relativ hoch, etwa 95 000,— DM Summe 96 949,22 DM Weitere Beispiele, die harmloser sind, jedoch auch der Versicherung und damit dem Betrieb Kosten verursachen, sind:

Gestolpert und auf Betonfußboden gestürzt	3600,— DM
Schleifwunde am rechten Finger	2368,33 DM
Quetschung am rechten Zeige- und Mittelfinger	2069,76 DM
Quetschung an Rippen und linkem Unterschenkel	2565,06 DM
Der Betrieb wird aber nun nicht nur für solche Unfälle in Form von erhöhten Beiträgen für die Berufsgenossenschaft belastet, sondern es kommen weitere Ausgaben hinzu, nämlich: Lohnausgleich, Reparaturen an Maschinen und Vorrichtungen, Produktionsausfälle, Konventionalstrafen und die Kosten für die Anlernzeit einer neuen Arbeitskraft – alles in allem ein Rattenschwanz an Kosten, die bei genügender Aufmerksamkeit aller vermeidbar gewesen wären.	

Schließlich darf man nicht vergessen: Unfälle ereignen sich nicht, sondern sie werden verursacht aus Nachlässigkeit, Unkenntnis oder Betriebsblindheit. Deshalb: Wenn jeder mithilft, sie nach Möglichkeit zu verhüten, so ist das zu unser aller Nutzen. Gué, München

20 Jahre Scheinfirmen-Übungsbetrieb

Der Beginn einer guten Berufslaufbahn ist ein Geschenk der Götter, der Rest ist harte Arbeit!

Es mag üblicher sein, Jubiläen in Spannen von 25 oder 50 Jahren zu messen. Für einen Scheinfirmen-Übungsbetrieb von kaufmännischen Lehrlingen, überhaupt für junge Menschen, sind zwei im Wirtschaftsleben ereignisreiche Jahrzehnte eine lange Zeit. Es lohnt, hier in Zehnjahresabschnitten zu denken.

Aus der Ehe „MWM“ und „Lehrlingsfleiß“ ist das am 1. 4. 1949 geborene Kind hervorgegangen. In Anlehnung an die mütterliche Linie erhielt es den Namen „DIESEL-BENZ MANNHEIM AG“. Der Anstoß, die Ausbildung zum Industriekaufmann durch betriebspraktische Übungen zu intensivieren, ist aus der Jugend selbst gekommen. Initiator war Hans Weinmann, heute Direktor der Knorr-Bremse GmbH und Prokurist der Knorr-



Bremse KG. Er war gleich nach dem Krieg in Schwetzingen mit der Scheinfirmenarbeit in Berührung gekommen, brachte für die Mitgründer Walter Beck, Karl Ery, Helmut Ihrig und Günter Ludwig Erfahrungen mit Vorstand und W. Aspenleiter vom Personalbüro förderten die Bestrebungen.

Ein Jubiläumshäft, dem auch diese einführenden Worte entnommen sind, zeichnet den Weg der Scheinfirmenarbeit in 2 Jahrzehnten auf. Es war in manchen Jahren schwer durchzuhalten. Viele der im DAG-Scheinfirmenring miteinander korrespondierenden Übungsfirmen haben keinen Bestand gehabt. Das Übungsbüro der MWM-Lehrlinge ist heute die zweitälteste noch tätige Scheinfirma in Deutschland.

In einer Erinnerungsstunde gedachte man im MWM-Werk des Jubiläums und demonstrierte den Gästen einen „Übungsbetrieb bei der Arbeit“. Die Lehrlinge waren sehr stolz darauf, daß alle Vorstandsmitglieder, auch Direktoren und Prokuristen, weitere interessierte Belegschaftsmitglieder, Eltern, Vertreter von Behörden, Kammern, Ämtern und Schulen ihnen die Ehre des Besuchs erwiesen.

Direktor Kux sprach auf Wunsch der Lehrlinge über „Übungsbüro aus der Sicht der Geschäftsleitung“. Praxisgerecht werde die

im Berufsschulunterricht anezogene systematische Ordnung am konkreten Geschäftsvorgang angewendet. Wissen soll in einer Leistung sichtbar werden. Das verlangt geistige Beweglichkeit und berufsfachliche Wendigkeit. Man gewöhnt sich an selbständiges Arbeiten, um damit vor der Lehrfirma, anderen Scheinfirmen und vor allem vor sich selbst zu bestehen. Immer werde der Lehrling, der als Chef, als Abteilungsleiter oder Sachbearbeiter eingesetzt sei, an Verantwortlichkeit herangeführt. „Laß das doch die anderen machen“ gäbe es dabei nicht. Schließlich erziehe das Miteinanderarbeiten zum Gemeinschaftsgefühl. So bejahe die MWM-Geschäftsleitung diese nützliche Einrichtung, die mit am Fundament für morgen baut und beweist, daß Bessermachen eine Dauerbeschäftigung ist.

Betriebswirt (grad.) Klaus Growitsch, Leiter der DAG-Scheinfirmenzentrale, Hamburg, überbrachte Glückwünsche der 200 Scheinfirmen, sprach anerkennend über den Beharrungswillen dieser Mannheimer Übungsfirma und überreichte dem „Vorstand“ der „DIESEL-BENZ MANNHEIM AG“, Rudolf Hoock, eine Ehrenurkunde. Wilhelm Eichin, Angestelltenvertreter im MWM-Betriebsrat, würdigte die Arbeit vieler Kollegen an der Heranbildung tüchtigen Industriekaufmanns-Nachwuchses während der zwanzig Jahre. Jungkaufmann Gernot Steinmann dankte den Ausbildern im Namen der „Belegschaft“ der Übungsfirma und hob das freizügige, „ungeängelte“ Arbeiten hervor, das eine Scheinfirma für junge Menschen so anreizvoll mache.

Scheinfirmen arbeiten wie wirkliche Unternehmen, sind auch so aufgebaut und organisiert. Sie verkaufen fiktive Waren und bieten fiktive Dienstleistungen an. Ware und Geld – die „Scheinmark“ (SM statt DM) – stehen lediglich in den Büchern. Aber über Scheinbanken, Scheinpostcheckämter, mit Schecks und Wechseln wird nach allen Usancen der kaufmännischen Praxis gearbeitet. Der Sinn liegt in der Abwicklung aller kaufmännischen Arbeitsabläufe und im Lernen durch dieses ständige Üben. Das haben unsere Lehrlinge ernst; es ist ein guter Teil ihres Berufsstrebens. In unserem Gemeinschaftsbewußtsein halten wir es mit Paul Heyse: „Soll das kurze Menschenleben immer reife Frucht dir geben, mußst du jung dich zu den Alten, alternd dich zur Jugend halten.“

JHB, Mannheim



Interessierte Besucher schauen sich den Übungsbetrieb (hier: die Verkaufsabteilung) an

Was man vor dem Urlaub wissen sollte . . .

Reisen ist eine Kunst, und Zeitungen und Zeitschriften sparen nicht mit guten Ratschlägen, wie man die schönste Zeit des Jahres – die Urlaubszeit – am optimalsten gestalten kann . . . Wenn auch WIR uns für Sie, die Reiselustigen, den Kopf zerbrochen haben, so deshalb, weil man ein solches Unternehmen nicht sorgsam genug vorbereiten kann! Denn schließlich kostet ein Ferienaufenthalt Geld – ein durch eigenes Verschulden mißratener Urlaub aber war in jedem Fall zu teuer!

Urlaubsplanung beginnt mit der Überlegung, ob man eine Vergnügungsreise oder einen Erholungsaufenthalt verbringen will. Erfahrungen haben ja gezeigt, daß eine Vergnügungsreise nicht immer erholsam ist, eine Erholungsreise aber durchaus recht vernünftig sein kann! Und danach richtet sich die Reisetageplaner.

Wie auch immer – sie sollte praktisch, sinnvoll zu kombinieren und nicht zu umfangreich sein. Denn eine Reise ist kein Umzug! Und am sorgfältigsten müssen jene ihre Kleidungsstücke auswählen, die ohne Auto unterwegs sind. Deshalb ein Tip – speziell für Eva: Wählen Sie unauffällige, gediegene und geschmackvolle Kleider für die Reise aus! Sie werden sich in einem Lederkoffer unterbringen lassen. Das, was man während der Reise und für die Übernachtung an Wäsche und Toilettenartikeln braucht, verstaue man in einem kleinen Handkofferchen, das hübsch aussieht und genügend Platz für derartige Utensilien hat.

Wer uns am Urlaubsort ausschließlich nach dem Umfang unserer Garderobe beurteilen will, mag uns ohnehin gestohlen bleiben, wenn wir nicht gerade wie Landstreicher auftreten!

Das Ausland lockt den deutschen Urlauber

Neue Rekordzahlen im Reiseverkehr mit dem Ausland sagen die großen Touristik-Unternehmen für 1969 voraus. Schon im vergangenen Jahr blieb jeder zweite Urlauber nicht im Lande. Deutsche Touristen geben mehr als 6,3 Mrd. DM Devisen im Ausland aus. In diesem Jahr dürfte der Betrag weiter steigen.

An den Devisenschaltern der Geldinstitute summen die Rechenmaschinen; fremde Währungen sind schon jetzt zunehmend gefragt. Wenn wir könnten, wie wir wollten, würden wir Westdeutschen – laut Umfrage – unsere Ferien nach Österreich und der Schweiz am liebsten in den USA (42%), in Frankreich (37%) und in Skandinavien (ebenfalls 37%) verbringen. Da aber doch das liebe Geld unser Reiseziel mitbestimmt, stehen die traditionellen Reiseländer Österreich, Italien und Schweiz weiter an der Spitze, wenn-

gleich sich der Vorsprung deutlich vermindert. Nach Beobachtungen der Banken folgen inzwischen Spanien und Jugoslawien dicht auf. Beide Länder sind relativ billig, bieten also einen guten Gegenwert für die D-Mark. Der Kaufkraftvorteil beträgt – am offiziellen Wechselkurs gemessen – in Jugoslawien zwei Fünftel, in Spanien immerhin fast ein Zehntel.

Devisen tauscht man in der Heimat günstiger

Wenn klar ist, wohin die Reise gehen soll, tut man gut daran, sich bei der heimischen Bank rechtzeitig mit fremder Währung zu versorgen. Hier sind die Kurse in der Regel günstiger als draußen. Aber Vorsicht bei Reisen in den Ostblock! Dort ist die Einfuhr von Landeswährung meist verboten. In diesen Fällen leistet der DM-Reisescheck gute Dienste. – War man sparsamer als geplant und hat das fremde Geld im Urlaub nicht restlos ausgegeben, sollte man möglichst nur Banknoten zurückbringen. Mit ausländischen Münzen kann man in Deutschland allenfalls Sammlern eine Freude bereiten; umgetauscht werden sie, wenn überhaupt, so nur mit größerem Kursabschlag.

Währungsrechnen ist nicht jedermanns Sache, schon gar nicht im Urlaub. Dafür gibt es bei den Geldinstituten *Umrechnungstabellen*, die oft mit kurzen Angaben über Sitten und Gebräuche des Gastlandes sowie Hinweisen auf wichtige Devisenvorschriften versehen sind.

Auch das gewöhnliche *Scheckheft* hilft im Ausland weiter. Zusammen mit der Scheckkarte hat es inzwischen „europäisches Format“ gewonnen. Heute garantiert die deutsche Scheckkarte den Gegenwert von DM 200,- pro Scheck in 14 Reiseländern Europas. Das blaurote Schild „ec – eurocheque“ weist dem Urlauber den Weg in eine der rund 150 000 Geschäftsstellen europäischer Geldinstitute, die D-Mark-Schecks in knisternde Scheine und klingende Münze verwandeln.

Reiseschecks sind nicht weniger gern gesehen, hier und im Ausland. Man bekommt sie, in runde Summen aufgeteilt, ebenfalls bei den Kreditinstituten. Nicht nur die Bankfiliale am Urlaubsort, auch der Geschäftsmann auf der Via Veneto oder das Hotel an der Riviera lösen den Reisescheck ein.

Urlaub oder Kuraufenthalt werden erst richtig erholsam, wenn man nicht jeden Abend sorgenvoll in die dünner werdende Brieftasche blicken muß. Hier helfen die Banken ohne große Formalitäten mit *Kleinkrediten*, die später in bequemen Monatsraten zurückgezahlt werden können. Will man aber nur ein wenig auf das nächste Gehalt vorgreifen, hat die Bank auch dafür Verständnis. Formlos kann man das Lohn- oder Gehaltskonto um ein Netto-Monatsgehalt überziehen. „Verfügungskredit“ nennt das die Bank.

Auch Einbrecher freuen sich das ganze Jahr über auf den Urlaub, allerdings auf den anderer Leute. Wer ihnen diese Freude verderben will, bringt Wertsachen und Dokumente zur Bank. In deren Schließfachanlagen werden sie feuer- und diebessicher untergebracht. Diese Safes kann man für geringe Gebühren auch kürzere Zeit mieten.

Beliebteste Inlandsreiseziele

sind gleichermaßen die Bayerischen Alpen und der Schwarzwald. Sie sind auch die bevorzugten Ziele der Camping-Freunde, die sich mit Zelt, Luftmatratze, Zelttisch, Klappstühlen, Benzinkocher, Topfgarnitur, Tellern, Bestecken, Trinkbechern, Kaffeeflasche, Wasserbehälter, Vorratskasten, Frischhaltebeuteln, Zeltlaternen, Holzhammer, Reinigungsgeräten, Kleiderbügel, Zeltspaten, Schlafsäcke, Decken, Salzstreuer, Eierbechern, Teesieb, Zitronenpresse, Kaffeeservice, Kompottschalen, Kühlbox und einem aufblasbaren Campingboot aufmachen, um ihre Ferien ganz am Busen der Natur zu verbringen. Zwischen den soeben aufgezählten 28 Utensilien sollte aber auch der „Camping-Knigge“ als 29. „Gepäckstück“ mitreisen. Er heißt tatsächlich so und umfaßt fünfzehn Punkte, deren jeder eigentlich selbstverständlich ist und zur Harmonie auf den Campingplätzen beiträgt, ohne in irgendeiner Form einen Zwang darzustellen. Und zum Schluß das Wichtigste:

Bevor man die Reise antritt

sollte man sich auf einer Liste jene Dinge notieren, die unbedingt vor Verlassen der Wohnung zu erledigen sind (damit man seine Reise überhaupt entspannt und unbeschwert antreten kann!) Ein solcher „Merkzettel“ sieht ungefähr so aus:

1. Die wichtigsten Rechnungen bezahlen.
2. Urlaubsadresse hinterlassen.
3. Schlüssel im verschlossenen Umschlag bei freundlichen Nachbarn abgeben.
4. Post abbestellen.
5. Schmuck, Dokumente oder ähnliche Wertsachen sicherstellen.
6. Kühlschrank abtauen und ausräumen.
7. Fenster schließen.
8. Licht und Heizungen abstellen.
9. Blumen und Haustiere versorgen.

Propos Haustiere: Ihren Hund können Sie ohne Formalitäten nur mit nach Österreich nehmen, alle anderen Länder haben ihre eigenen Bestimmungen, die in den Reisebüros zu erfragen sind.

Und nun:

Glückliche Reise!
Bon voyage!
Buon viaggio!

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



KARL-AUGUST ACKER
Werkzeugmacher
12. 5. 69



REINHARD EMDE
Modellschlosser
14. 5. 69



MAX RIEDL
Kontrollleur
9. 5. 69



EHRENFRIED SCHUMANN
Meister
19. 6. 69

Motoren-Werke Mannheim AG



ERWIN EWALD
Schlosser-Gr.-F.
2. 5. 69



WOLFGANG SCHWEIGKOFFER
Sachbearbeiter
30. 5. 69



ELISABETH BENDER
Nachkalkulatorin
6. 6. 69



ELISABETH CASPERS
Lichtpauserei
20. 6. 69



Kavalier der Straße

Nichts geht ohne Herbert Münch, Sachbearbeiter in der MWM-Verkaufsabteilung „Landwirtschaft“, von der Ehrung, die ihm zuteil wurde. Was so selbstverständlich für einen verantwortungsbewußten Verkehrsteilnehmer erscheint, die tätige Hilfsbereitschaft bei einem Unfall auf der Straße, ist so alltäglich doch nicht; denn seit fast einem Jahrzehnt haben erst 1850 „Kavaliere der Straße“ unter Millionen Verkehrsteilnehmern vom Kuratorium „Wir und die Straße“ die Ehrenplakette erhalten. Um so mehr freuen wir uns über die Auszeichnung unseres Kollegen.

Es war im Oktober vergangenen Jahres. Herbert Münch, auf dem Weg zu den Motoren-Werken in Mannheim, wurde Augenzeuge eines Fahrzeugzusammenstoßes, bei dem die beiden Fahrer leicht, ein mitführendes Kind jedoch schwer verletzt wurden. Herr Münch fragte nicht viel, nahm sich des schreienden, aus Kopfwunden blutenden Kindes an, packte es zu sich ins Auto und brachte es ins Krankenhaus. Es hat ihn nicht gekümmert, daß Anzug und Autositze blutdurchtränkt wurden. Er kehrte sofort zur Unfallstelle zurück, um sich als Zeuge zur Verfügung zu halten. Die Polizei meldete die vorbildliche Haltung eines Mannes, der den ehrenden Titel „Kavalier der Straße“ verdient. Sie dürfen darauf stolz sein, Kollege Münch, und wir auf Sie.



Herr Direktor Walter Hinkel

Am 19. 5. 1969 wurde das Vorstandsmitglied der Süddeutschen Bremsen AG

85 Jahre alt.
Herr Hinkel, der 1948 seine Tätigkeit bei der Knorr-Bremse GmbH München begann, übernahm bereits zwei Jahre später die Betriebsleitung der Südbremse, in deren Vorstand er zu Beginn dieses Jahres berufen wurde.
Kollegen und Mitarbeiter schätzen ihn als einen ausgezeichneten Fachmann, der sich immer wieder mit seiner ganzen Arbeitskraft für das Münchner Werk eingesetzt hat. Da Herr Hinkel lange Jahre mitten unter den Bremsern wohnte, kennt er wie kaum ein anderer den Betrieb und seine Menschen und hat den Blick für die großen und kleinen Zusammenhänge im Werks-geschehen. Mögen ihm deshalb noch viele weitere Jahre, Gesundheit und Erfolg beschieden sein.

Knorr-Bremse GmbH
München

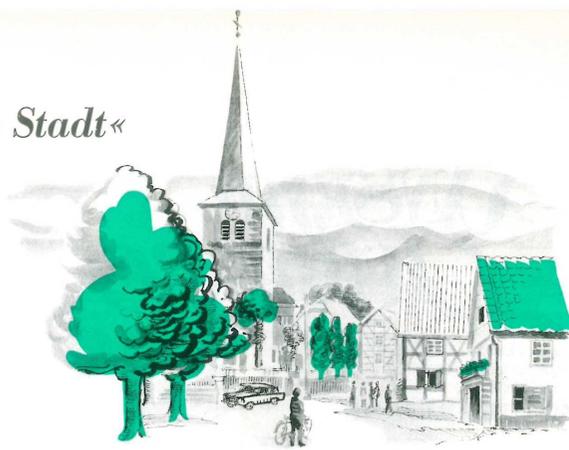


GEORG WELZEL
Leiter der Preisstelle
22. 6. 69

Hasse & Wrede
GmbH

HARRO NISSEN
Konstrukteur
10. 5. 69

»Wir entdecken unsere Stadt«



heißt eine Artikelserie im „Readers Digest“, der größten Zeitschrift der Welt, die in 13 Sprachen erscheint und von der 28 Millionen Exemplare monatlich verkauft werden. Zu unserem Vergnügen wurde im Mai-Heft in der deutschen Auflage (1,25 Millionen!) eine „Stadt“ entdeckt, in der sich eines unserer Konzernwerke befindet und die zugleich Wohnort vieler Knorr-Bremser ist. Aber lesen Sie – gekürzt – bitte selbst:

... Das Wetter ist so herrlich, daß wir beschließen, auf der Terrasse des Burghotels im Freien zu frühstücken. Unsere Gäste aus dem Flachland genießen den Blick auf die Talaue tief unter uns, in der die Ruhr ihre Schleife zieht. „Die Stadt sieht ja aus wie eine Achterbahn“, bemerkt Daniel. Und wahrscheinlich gibt es keine zweite deutsche Stadt mit so steilen Straßen. Wie der Fahrer

des Postautos uns später erzählt, liegt der Bahnhof von *Volmarstein* 92 Meter hoch, der Wasserturm dagegen 250 Meter. Auch weiß er zu berichten, daß ein Werk für Eisenbahn- und Kraftwagen-Bremsen der größte Arbeitgeber am Orte ist und daß Volmarstein in der Herstellung von Vorhängeschlössern führend in Deutschland, ja in Europa ist. Eines Nachmittags versuchen wir, die Geheimnisse einer Formerei und Gießerei zu erkunden. Leider geben die verstaubten Fenster nur einen schlechten Einblick. Da entdeckt Volker, ein begeisterter Fußballer, seinen Trainer, der in der Gießerei arbeitet. Der Mann läßt uns herein und verpaßt uns dunkle Brillen zum Schutz der Augen. Dann stehen wir vor dem mächtigen elektrischen Schmelzofen, in dem die beiden baumstarken Elektroden auf und ab tanzen. Der Ofen-

meister gibt der Schmelze genau abgemessene Zutaten bei. „Vorsicht!“ Wir ducken uns, der Kranführer fährt den Gießkübel ein. Der Ofen kippt schwerfällig; weißglühend und funkensprühend zischt Stahl heraus. Hinter uns stampfen die Formmaschinen. Staub und Hitze werden langsam unerträglich, und wir flüchten in die Putzerei, wo die Gußstücke mit Sandstrahlgebläsen behandelt, gefeilt und auf Hochglanz geschmirgelt werden.“ Wer es also noch nicht wußte, weiß es nun, nach dem Lesen des Artikels: Unsere kleine Stadt (10 200 Einwohner; am Rande des Sauerlandes nahe Hagen, auf halbem Wege an der Autobahn zwischen Köln und Münster gelegen) ist ein richtiger Industriort, auch wenn die malerische Landschaft in ihrem Wechsel zwischen Bergen und Tälern dies einem Fremden nicht sogleich offenbart!

Siegfried Heinz, München

Waagrecht:

1. Abweichungen von der eingeschl. Richtung, 4. ehem. portug. Kolonie, 5. nord. Gottheit, 7. frech, 9. Kfz.-Zeichen Wiesbaden, 10. chem. Zeichen für Eisen, 11. Geschwindigkeit, 12. Skatauedruck, 13. Abk. für alte deutsche Währungseinheit, 15. verbogen.

Senkrecht:

1. Abk. f. Kapitalgesellschaft, 2. Maschine zur Metallbearbeitung, 3. im Stahlwerk Volmarstein vorhandenes Hilfsmittel, 5. Faultier, 6. Quadrillefigur, 8. Haushaltsbehälter, 14. Abk. f. Millimeter.