

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

102/1970



WIR

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
München 80, Weißenstephaner Straße 27
Telefon: 450361

Artikel ohne Namentangabe: Stapf, München

102 APRIL 1970

Bei einer Tagung erzählte mir der Personalchef eines Industrie-Unternehmens die folgende buchungswerte Episode: Zu einem Vorstellungsgespräch für einen mittleren Posten hatte er einige Bewerber eingeladen. Ausgerechnet der jüngste – 29 Lenze alt – kam mit dem Flugzeug angereist und präsentierte gleich zur Eröffnung des Gesprächs die üppige Übernachtungsrechnung des größten Hotels am Platze, einer ausgesprochenen Luxusherberge... Nun, der forsche junge Mann bekam den Posten nicht, denn seine Selbsteinschätzung stand in keinem Verhältnis zu seinem tatsächlichen Wert. Außerdem – wer als erste Visitenkarte gleich eine viel zu hohe Spesenrechnung präsentiert, der verrät einen bedauerlichen Mangel an Takt und fehlenden Sinn für das rechte Maß. Das kann man übrigens – so verriet der Personalchef – besonders bei jüngeren Bewerbern immer wieder feststellen. Sie können sich einfach nicht mehr richtig einschätzen. Sie werden durch die Leitbilder in der Werbung „Strahlende Jugend gleich Erfolg im Beruf und Glück in der Liebe“ verführt zu glauben, daß bereits ihre Jugend ein Verdienst an sich sei.

Wie viele Trends kommt auch dieser aus den USA, dem Lande, in dem Jugend, Schönheit und Gesundheit in den Rang von Gottheiten erhoben wurden; Alter, Krankheit und Tod aber gerne ignoriert werden. Mit 45 Jahren wird man drüben oft zum alten Eisen geworfen, wenn einen nicht Job und Dollars als über dem Durchschnitt stehend ausweisen. Diese fast hysterische Jugendsüchtigkeit, die mit einer bewußten Verdrängung von Alter und Krankheit Hand in Hand geht, grassiert nun auch in Europa. In Stellenangeboten trifft man vielfach auf Altersbegrenzungen. Bewerber bis 35 Jahre, allenfalls bis 40 oder 45 werden gesucht, aber Mitarbeiter über 45 sind – soweit es sich nicht um ausgesprochene Führungspositionen handelt – kaum noch gefragt.

Reiche Erfahrung, umfassende Bildung, die Sicherheit des Urteils über Menschen und Dinge, Verantwortungsbewußtsein nach oben und unten – alle diese Tugenden des reifen Menschen scheinen nicht mehr hoch im Kurs zu stehen. Wie sonst ist es wohl zu erklären, daß zum Beispiel mehr als eine Werbeagentur in ihren Zeitungsanzeigen mit dem Durchschnittsalter ihrer Mitarbeiter, das zwischen 20 und 25 Lenzen liegt, prahlt!

Natürlich gibt es Berufe, in denen körperliche Jugendlichkeit wichtig ist, weil ältere Menschen den hohen Anforderungen eines sich dauernd verändernden Spezialgebietes, wie es beispielsweise das der elektronischen Datenverarbeitung ist, nicht mehr gewachsen sind. Auch im Leistungssport muß man jung sein. Bei den Schwimmern und Eiskunstläufern stehen heute die Rekordhalter nicht selten sogar im Kindesalter. Ebenfalls unter den Stewardessen, Mannequins und Fotomodellen ist Jugend Trumpf. Unter den Beatmusikern und Schlagersängern gibt natürlicherweise die Jugend den schrillen Ton an – allerdings so stark, daß man an einen Show-Kindergarten denkt. Nicht alles, was sich brüstet, hat Brust.

Ganz anders dagegen ist es bei den Ärzten! Die meisten Kranken wünschen sich den erfahrenen Arzt. Wer sich operieren lassen muß, wobei es nicht selten um Leben und Tod geht, der will seinem Arzt unbedingt vertrauen können. Der Kranke und Hilflose ist wie ein Kind, das eine starke und führende Hand sucht; und diese sucht es nicht beim Gleichaltrigen, sondern beim Vater oder bei der Mutter oder dem älteren Erzieher. Der ältere Arzt ist im allgemeinen vertrauenswürdig als der junge Arzt, der durchaus tüchtig sein kann, aber eben über eine zu kurze Praxis verfügt. Auch als Kapitän eines Flugzeugs oder Schiffs sehen die Reisenden wohl lieber einen gestandenen Mann als einen zu jugendlichen. Passagiere wollen keine kühnen Experimente, wie sie jungen Helden wohl anstehen, sondern das Verantwortungsbewußtsein von Männern, die wissen, daß ihr Leichtsinns unter Umständen vielen das Leben kosten kann. Wer Sicherheit will, wählt den Menschen, der auf Grund seiner reifen Persönlichkeit mehr Sicherheit gewährleistet als der jüngere, dem die charakterprägenden Erfahrungen fehlen.

Natürlich geht es auch bei der Menschenführung im Betrieb nicht ohne die guten und schlechten Erfahrungen, die man im Laufe von Jahren mit seinen lieben Mitmenschen gemacht hat. Man wird genausowenig einem Lehrling eine Abteilung anvertrauen wie einem Leutnant eine Division, Lebens- und Berufserfahrungen sind gewiß nicht alles, aber viele verantwortungsvolle Aufgaben sind ohne Erfahrung einfach nicht befriedigend zu lösen.

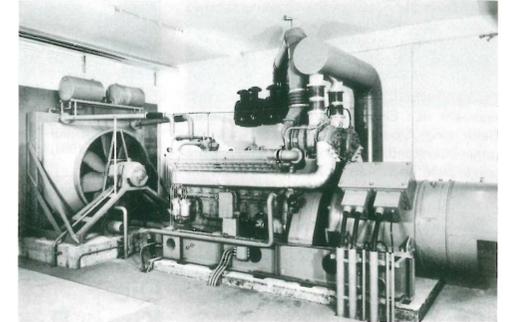
Mal eben über die Straße MWM-Notstrom-Aggregate im Olympiaturm



Kürzesten Anfahrweg zum Verwendungsort haben zwei MWM-Aggregate, die bei der Südbremse gebaut und sozusagen „mal eben über die Straße“ auf das Olympiagelände des Oberwiesfelds geliefert worden sind. Natürlich hat der Auftrag selbst, den die Münchner Sportpark GmbH erteilte, in der Abklärungsarbeit des MWM-Verkaufsbüros München mit dem Auftraggeber und SB mehr

an Weg und Zeit beansprucht. VB-Leiter Wilfried Panitz berichtet, daß die zwei Aggregate, mit einem TBRHS 518 V 16 und einem TRHS 518 S, als Netzersatz und Notstromversorgung für das Atriumgebäude mit dem Olympiaturm bestimmt sind. Es ist schon selbstverständlich geworden, daß MWM-Erzeugnisse bei Olympischen Spielen dabei sind. Wir dürfen an die Olymp-

Olympiaturm, München-Oberwiesfeld, ausgerüstet mit MWM-Notstrom-Aggregaten wie Foto rechts: 650-kVA-Elektro-Aggregat mit Sechszehnzylinder-MWM-Dieselmotor TBRHS 518 V 16 (810 PS bei 1500 Upm) und Siemens-Generator



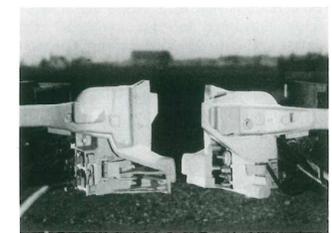
pischen Winterspiele in Innsbruck erinnern, wo MWM-Sofortbereitschaftsanlagen wichtige und praktisch auch angefallene Arbeiten übernahmen, damit der Zeitmeßdienst und das komplizierte Computer-Rechenzentrum nie ohne Strom waren. 1972 in München dienen wiederum MWM-Erzeugnisse der technischen Vorsorge für die Sicherung wichtiger organisatorischer Abläufe. JHB

Die automatische Kupplung in Europa Der Startschuß ist gefallen: die praktische Vorarbeit kann beginnen

Mit dem in Paris nunmehr unterschriebenen Lizenzvertrag über die Herstellung der automatischen Kupplung für die Eisenbahnen in Europa zwischen der UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) – handelnd für 20 europäische Eisenbahnverwaltungen – und der schweizerischen Gesellschaft Unicupler – handelnd für eine deutsch-französisch-amerikanische Herstellergruppe – ist nunmehr ein entscheidender Schritt für die Rationalisierung und Automatisierung der Eisenbahnen getan worden. Bei der deutschen Herstellerfirma handelt es sich um die KNORR-BREMSE, die mit den französischen und amerikanischen Firmen zusammenarbeitet.

Es hat Jahre gedauert, bis viele Schwierigkeiten der neuen Kupplung überwunden und die verschiedenen nationalen Auffassungen auf einen Nenner gebracht werden konnten. Dabei ist aber auch sichergestellt, daß diese Neuschöpfung mit der modernisierten Kupplung der östlichen Eisenbahnverwaltungen, die jetzt von diesen eingeführt worden ist, einschließlich Strom und Luft automatisch kuppelbar ist. Etwa Ostern 1976 soll die Umstellung erfolgen, so daß diese Güterwagen auf allen Eisenbahnnetzen Europas eingesetzt werden können. In Europa hat die automatische Kupplung, die in den USA, in der Sowjetunion sowie in

Japan bereits seit Jahrzehnten bekannt ist, ein wechselvolles Schicksal gehabt, womit gleichzeitig das politische Schicksal Europas charakterisiert wird. Bereits zu Beginn dieses Jahrhunderts wurden die ersten Gespräche über eine automatische Kupplung für alle europäischen Eisenbahnnetze geführt. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges vernichtete diese Anfänge. Mitte der 20er Jahre wurden



sie jedoch wieder aufgenommen. Auch die Knorr-Bremse AG Berlin war damals führend beteiligt. Aber nach wenigen Jahren verurteilte der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges auch diese Ansätze zur Erfolglosigkeit. Inzwischen hatte die gesamte Technik so weitgehende Fortschritte gemacht, daß den Eisenbahnen im Wettbewerb mit dem

Verkehr auf der Straße immer deutlicher die Nachteile einer technischen Rückständigkeit gerade in diesem zentralen Punkt ihrer Arbeit vor Augen geführt wurde. Die alte Schraubenkupplung hemmte insbesondere zwei Grundforderungen einer besseren Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen im Wettbewerb mit dem Güterverkehr auf der Straße, nämlich die Beschleunigung der Transporte und die Erhöhung der Lasten und damit wichtigste Beiträge zur Kostensenkung der Schienentransporte bzw. zur Anpassung der Leistungsfähigkeit an den ständig wachsenden nationalen und internationalen Güterverkehr. Die personalaufwendige Schraubenkupplung stand nicht nur im Widerspruch zu dem steigenden Kräftebedarf in allen Teilen der Wirtschaft, sondern sie brachte auch Unfallziffern, die aus sozialen Gründen nicht mehr zu vertreten waren.

Über die Notwendigkeit einer auf allen Schienensträngen Europas brauchbaren automatischen Kupplung war man sich verhältnismäßig schnell klar, wobei auch bald als selbstverständlich galt, daß diese Kupplung mit der bestehenden automatischen Kupplung auf dem russischen Schienennetz kuppelbar sein mußte. Die westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen bildeten eine Gemeinschaft, welche in Zusammenarbeit mit der einschlägigen Industrie die Kupplung der Zukunft entwickeln sollte. In dem Bewußt-

sein, daß eine Verbesserung der in Westeuropa seit Jahrzehnten benutzten Kupplung dringend notwendig war, hatten sich führende europäische Firmen schon lange mit den einschlägigen Problemen befaßt und auch die Erfahrungen in den USA beobachtet, so daß sie bald Konstruktionsvorschläge machen konnten, die von den Eisenbahnverwaltungen erprobt wurden. Eine wesentliche Förderung erfuhr diese Arbeit durch die Gründung der Unicupler-Gruppe mit dem Technischen Zentrum in München, so daß nunmehr den Eisenbahnen auf der anderen Seite eine Arbeitsgruppe bei der Industrie gegenüberstand, wodurch die Arbeiten ganz wesentlich erleichtert wurden. Die Vorteile wurden noch deutlicher bei der Abstimmung der westeuropäischen und der osteuropäischen Entwürfe, weil die Zusammenarbeit auf industrieller Grundlage weitestgehend die politischen Reibungsflächen entschärfte. Die fruchtbare Gemeinschaftsarbeit der letzten zehn Jahre zwischen den europäischen Eisenbahnverwaltungen und den einschlägigen Industrien kann für die weitere Zukunft auf zahlreichen anderen Gebieten, wo internationale Gremien mit der Privatindustrie zusammenarbeiten müssen, wohl beispielhaft sein. Es ist sicherlich kein Zufall, daß diese Zusammenarbeit gerade innerhalb des Schienenverkehrs demonstriert worden ist, denn kaum ein anderer Zweig der Wirtschaft hat seit seinem Bestehen in einem solchen Umfange zur Völkerverbindung beigetragen, wie dies für die Eisenbahnen zutrifft. Die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, wie z. B. die der Deutschen Reichsbahn in Ost-Deutschland und der Deutschen Bundesbahn in West-Deutschland, ist hierfür ebenso charakteristisch wie die zahlreichen erfolgreich abgeschlossenen Vereinbarungen der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen über alle Grenzen hinweg. Diese Vereinbarungen stellen einen nicht hoch genug einzuschätzenden Beitrag zur Heilung der schweren Wunden aus zwei Weltkriegen dar: sie führten zur sachlichen und menschlichen Wiederannäherung und erzielten eine Partnerschaft des technischen Fortschritts.

Mit dem Abschluß des Lizenzvertrages können nunmehr die Vorarbeiten für die Umstellung des europäischen Güterwagenparks beginnen. Für die Fertigung müssen erhebliche Investitionen von der herstellenden Industrie gemacht werden. Zu den Herstellern werden auch die Knorr-Bremse GmbH Volmarstein und die Süddeutsche Bremsen AG gehören. Die Finanzierung seitens der Bahnen ist weitestgehend sichergestellt. Die Deutsche Bundesbahn wird die erforderlichen Beträge im Rahmen ihres laufenden Finanzplanes unterbringen können, nachdem die Elektrifizierung mit ihren wesentlich höheren Kosten ihrem Ende entgegengeht. Außerdem sind durch die Eurofima, Basel, einem Spezialfinanzierungsinstitut der westeuropäischen Eisenbahnverwaltungen, ausreichende Mittel bereitgestellt. Nunmehr können die Ausschreibungen durchgeführt und anschließend die Aufträge vergeben werden. Dies muß allerdings bis spätestens 1972 erledigt sein, wenn die Kupplungen zum vorgesehenen Umstellungstermin fertig sein sollen.



Franz Mock und Edith Weigel (auf der Weihnachtsfeier 1968)

Die Knorr-Bremse GmbH München wählte einen neuen Betriebsrat

Höchste Blutspenderauszeichnung für unseren Kollegen Aulmich

Nahezu 500 Münchner Bremser konnten sich am 9. März dieses Jahres für die Zusammensetzung eines neuen Betriebsrates entscheiden. Diese Neuwahl wurde durch den Weggang des bisherigen Betriebsratsvorsitzenden Siegfried Heinz notwendig. Die Wahlbeteiligung lag bei 66%. Von den 490 stimmberechtigten Mitarbeitern gaben 324 ihre Stimme ab, davon war eine ungültig; acht enthielten sich der Stimme. Gewählt wurden folgende Kollegen:
Franz Mock
Erich Fux
Edith Weigel
Max Kaiser
Paul Tölg
Roland Sauerwein
Martin Franz
Günter Mach
Herbert Dankwardt.
 In der konstituierenden Sitzung am 11. 3. 1970 wurden von dem Gremium **Franz Mock** als 1. Vorsitzender und **Edith Weigel** als 2. Vorsitzende gewählt. Der neue Betriebsrat bittet, den gewählten Kollegen das bei der Wahl ausgesprochene Vertrauen auch weiterhin zu bewahren. Nach wie vor wird sich der gesamte Betriebsrat für die Belange aller Kolleginnen und Kollegen einsetzen.



Sein Blut für eine wahrhaft gute Sache herzugeben, hat zu allen Zeiten als Sinnbild opferbereiten Menschentums gegolten. Das gilt vordringlich für die Blutspende zur Erhaltung gefährdeten Lebens. Im Kreis Mannheim wurden 154 Männer und Frauen geehrt, die wiederholt und ohne geldliche Vergütung Blut für Schwerverletzte und Schwerkranke gespendet haben. Die höchste Auszeichnung, die Blutspender-Ehrendadel des Deutschen Roten Kreuzes in Gold mit silbernem Lorbeerkranz, wurde vom ärztlichen Direktor des Städtischen Krankenhauses Mannheim, Prof. Dr. Schallack, an zwei besonders verdiente Männer für diesen Dienst am Nächsten verliehen. Einer von ihnen ist **Paul Aulmich** aus dem werksärztlichen Dienst der MWM. Herzlichen Glückwunsch!

JHB

(Foto B + N, Mannheim)



Eine Testfahrt mit Münchens neuer S-Bahn



Direktor Schultz-Naumann im Gespräch mit dem Präsidenten der Bundesbahn Prof. Dr. Oeftering



Vorn rechts: Landtagspräsident Rudolf Hanauer; links daneben: Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel



Rund 300 Ehrengäste der Deutschen Bundesbahn lernten ein völlig neues Fahrgefühl kennen, als am 27. Februar ein kompletter S-Bahn-Zug der Baureihe ET 420 zu einer Probefahrt nach Starnberg anrollte. Neben prominenten Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, der Bayerischen Staatsregierung und der Stadt München war auch die an der Entwicklung beteiligte Industrie eingeladen worden. Der Erste Präsident der DB, Prof. Dr. Oeftering, gab persönlich das Abfahrtsignal zu dieser Demonstration moderner Verkehrstechnik, einem S-Bahn-Langzug, der rund 2000 Fahrgäste aufnehmen kann und 10 000 PS leistet. Daß solche hohe Motorleistung eine enorme Anfahrbeschleunigung gestattet, wurde auf dieser Probefahrt mehrmals vorgeführt. Von 0 bis 100 km/h wurden genau 30 Sekunden ge-

stoppt. Der Normalreisende wird allerdings nur wenig von dieser rasanten Fahrweise merken, so sanft und leise rollt Münchens Verkehrsmittel der siebziger Jahre. Für Sicherheit und Fahrkomfort haben auch die Knorr-Techniker eine Menge beigetragen: Breite, automatisch schließende Türen auf jeder Seite ermöglichen ein bequemes und schnelles Ein- und Aussteigen. Die luftgefederten Drehgestelle sorgen für gleichbleibende Fußbodenhöhe und geräuscharmes, komfortables Fahren. Die KE-Druckluftbremse wird im unteren Geschwindigkeitsbereich elektronisch eingesteuert und erlaubt ein ruckfreies, sanftes Anhalten. Alles in allem eine hochattraktive Wagenkonzeption, die sicher auch von ihren zukünftigen Benutzern mit viel Sympathie aufgenommen werden wird. **KB-Pressestelle**

Eineinviertel Millionen Menschen leben in München. 427 000 in den 151 Gemeinden seines äußeren Wirtschaftsraumes. 1975 werden es zusammen 2 Millionen sein. 230 000 Pendler, so schätzt man, kommen dann täglich in die Stadt. Das ist der „Ballungsraum München“. Ihn zu erschließen, ist ab 1972 die Aufgabe der S-Bahn.

Nicht länger als 60 Minuten! Das ist die Höchstgrenze für den täglichen Weg von zu Hause bis zum Arbeitsplatz in die Großstadt. Alles inklusive: Der Fuß- oder Autoweg von der Wohnung zum S-Bahnhof draußen und der Weg in der Stadt. Diese Zone des „60-Minuten-Weges“ zur Innenstadt umfaßt heute – mit dem Karlsplatz als Mittelpunkt – 498 km² rund um München. Die S-Bahn erschließt bei gleicher Reisezeit mehr als das Dreifache dieser Fläche – 1615 km². Das Umland rückt näher an München. Die heute üblichen Fahrzeiten der Pendler werden erheblich kürzer. Und umgekehrt: München liegt näher am Erholungsgebiet im Grünen. Ein dichter Fahrplan, vor allem zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am späten Nachmittag, mit weitgehend starren Abfahrtszeiten macht es leicht, die S-Bahn zu benutzen.

Sie wird für jeden Bedarf die richtige Größe haben, sie wird in wenigen Sekunden gekuppelt und immer von einem Führerstand gesteuert. 40 000 bis 60 000 Fahrgäste je Stunde und Richtung sind für eine moderne S-Bahn kein Problem. Deshalb sind S-Bahnen vernünftige Straßen.



Modernste Arbeitsmittel im Dienste des Kunden

Testbewährung bei internationaler Arbeitstagung

Mit dem herkömmlichen Erfassen, Bearbeiten und Durchkalkulieren von Anfragen, dann dem einzelnen Ausschreiben von Angeboten, Auftragsbestätigungen, Rechnungen, Liefer-, Bestandsführungs- und Buchungspapieren können Vertriebsvorgänge in unserer Zeit nicht mehr „kundendienstgerecht“ abgewickelt werden. Alles das, was oft tagelang von Hand durch Weitergabe von Sachbearbeiter zu Spezialbearbeiter mühsam aufgezzeichnet wurde, erledigen die Heinkelmännchen unseres Zeitalters, elektronische Datenverarbeitungsmaschinen, in unvorstellbar kurzer Zeit durch unmittelbar zusammenhängende (integrierte) Abwicklung.

Kundendienst gilt bei MWM schon immer als vordringliche Aufgabe. Zeitgemäß größere Erwartungen der Abnehmer werden jetzt durch eine eigene Kleincomputeranlage des Kunden- und Ersatzteildienstes erfüllt, wobei gleichzeitig die damit korrespondierenden Verwaltungsvorgänge im Hause vereinfacht, beschleunigt, zuverlässig und rationell abgewickelt werden können.

Unabhängig von der EDV-Zentrale

Der Nixdorf „Exacta-Magnetknoten-Computer“, System 820/30, ist eine selbständige Anlage, die mit Speichermöglichkeiten und

selbst bei kompliziertesten Ersatzteilanfragen, über deren technische Abklärung man sich erst abends zuvor einig geworden war, schon am folgenden Morgen ein vollständiges Angebot vorgelegt werden könne, mag auch von einer großen Abnehmerorganisation, die sich über ganz Europa erstreckt und deren fachkundige Vertreter sich Ende Februar zu einer einwöchigen Arbeitszusammenkunft bei MWM trafen, zunächst als übliche Beschwichtigung bei eiligen Bedarfsanforderungen angesehen worden sein. Der Beweis für die tatsächlich so kurzfristige Leistungsfähigkeit wurde an Hand der von den Repräsentanten selbst aufgestellten Beispiele geliefert.

Ein besonderes Daten-Schlüsselsystem

Organisationsberater Fuhr erläuterte die zur Nutzung datenmaschineller Kapazität notwendigen Voraussetzungen. Die Verschlüsselung von marktüblichen Teilbenennungen, von Bedarfsort, Aggregat-Typ u. ä. macht langatmige Texte überflüssig. Ebenso wird die Geschäftssprache – in diesem Falle, genauso wie bei den Besprechungen in Mannheim, das Englische – zweit-rangig.

MWM hat für diesen speziellen Abnehmerkreis ein eigenes Nummernsystem zur

aus der Mannheimer und Münchner Fertigung, wie sie – zum Notstromaggregat mit Generatoren verschiedener Provenienz gekoppelt – in vielen Ländern unterschiedlichen Zwecksanforderungen dienen. Ing. Rapp informierte über die technischen Bedingungen des Elektrotreils, und danach sah sich der Besucherkreis auf einem Werksrundgang die Fertigung der Erzeugnisse an.

Der Beweis für Exaktheit und Schnelligkeit

lag täglich vor. Das, wofür man sich als schwierige Musterfälle des Bedarfs entschieden hatte, bereitete sich am Vormittag darauf in sauber geschriebenen Angeboten mit Einzel- und Gesamtpreis vor den Vertretern aus. Da die Daten gespeichert werden, können sie sofort zur Erstellung der Auftragsbestätigung, der Rechnungs- und Versandpapiere weiterbenutzt werden.

Was sich auf unserem Foto als Zusammenfügung unterschiedlicher Arbeitseinheiten darbietet, stellt eine organische Folge von Arbeitsabläufen dar. Die Lieferanfrage oder ein Ersatzteilauftrag wird von der Gruppe „Technische Auftragsbearbeitung“ zunächst „identifiziert“ d. h. die Übereinstimmung der gewünschten Positionen mit den in Betracht kommenden Ersatzteilen für die betreffende Ausführungsart wird eindeutig festgestellt. Die benötigten Sachnummernkarten für die einzelnen Ersatzteile werden an Lochkartentrog der Ziehkartei entnommen und gepoppelt; die Stückzahl wird eingelocht. Der Prüfer kontrolliert die Merkmale und fügt alle weiterbenötigten Angaben hinzu, wie Kundennamen, Bestimmungsort und sonstige individuell auftragsgebundene Daten.

In der Zentraleinheit sind die mit der Sachnummer korrespondierenden Werte, wie z. B. Preis und Bestand, gespeichert. Der elektronische Rechner führt alle rechnerischen Operationen durch und schreibt mit der unwahrscheinlich schnell aufzeichnenden Kugelpfistatatur das fertige Angebot, die Auftragsbestätigung oder die Rechnung aus. Sozusagen als „Nebenprodukt“ fällt ein „Tagesjournal“ für die Ausgangsrechnungen an und liefert täglich dispositionelle Aussagen. Das Programm „erkennt“ auch die zum Lieferzeitpunkt nicht am Lager verfügbaren Teile und schreibt hierfür eine Tabellierung für „Nachlieferungsteile“ aus. Sie gewährleistet die restlose Erfüllung des Kundenwunsches.

Der hohen Rechen- und Schreibleistung entspricht die Vielfältigkeitsmaschinerie, weil üblich viele Exemplare im organisatorischen Ablauf jedes Geschäftsvorfalles gebraucht werden. Ein Hochleistungs-Offsetdrucker des Modells AB-DICK 357 wird stärksten Anforderungen gerecht.

Kundendienst ist eine dauernde Sofortpflicht

Es darf keinen Aufschub geben, um auch komplizierte, von jeder Routine abweichende Bedarfsfälle unverzüglich zu erledigen. Die geschilderte moderne Elektronenmaschinerie und der besondere Anlaß, sie bei einer großen Arbeitstagung auf Herz und Nieren zu erproben, gibt die beruhigende Zuversicht, daß MWM im Kundendienst fortschrittlich bleibt.

JHB

Unter der Schlagzeile „D-Zug raste führerlos über die Gleise“ konnte man kürzlich in der Tageszeitung folgendes lesen:

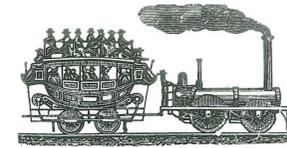
„Mit dem Schrecken davongekommen sind in der Nacht zum Freitag die Fahrgäste eines Schnellzugs, der südlich von Offenburg an einer Bahnschranke mit einem Sattelschlepper zusammenstieß. Die Lokomotive und der Lastzug fingen dabei Feuer. Die brennende Lokomotive kuppelte sich ab und raste einige Kilometer weit führerlos über die Gleise. Der Lokomotivführer war in den Flammen umgekommen.“

Die Lok kam nach Angaben der Bundesbahndirektion Karlsruhe erst zum Halten, als sich die automatische Bremse einschaltete. Der führerlose D-Zug setzte ebenfalls seine Fahrt fort und wurde nach tausend Metern automatisch gebremst, ohne daß Fahrgäste zu Schaden kamen.“

Wie schon so oft, trat auch hier wieder die automatische Druckluftbremse als Schutzengel auf; sie verhütete, daß aus dem Unfall eine Katastrophe wurde... Bis diese Sicherheitsbremse jedoch erdacht, entwickelt und technisch so perfektioniert werden konnte, vergingen Jahrzehnte. Die Geschichte der Bremse selbst aber ist so alt wie das Rad, d. h., sie ist fast so alt wie die Menschheit.

Die erste Bremse war keine Radbremse, sondern eine Schleifbremse: man band ein Bündel belasteter Äste an den Wagen und bremste somit unmittelbar an der Fahrbahn, wie man das heute wieder mit Bremsmagneten macht, die auf der Schiene schleifen. Später erlaubte die Entwicklung des Speichenrades, einen Knüppel zwischen die Speichen zu stecken und mit dem blockierten schleifenden Rad zu bremsen. Erst mit zunehmender Rundheit des Rades und seiner Eisenbereifung konnte der Bremsklotz in heutiger Form entstehen. Parallel dazu verlief die Verbesserung der Fahrbahn zum Schienenweg mit Holzschienen, zur Eisen-schiene und zum Rad mit der Spurkranzführung. Damit und mit der Einführung der Dampfkraft konnten die zu bewegendenden Massen und die Fahrgeschwindigkeit wachsen, und es kam zur Bildung von Zügen. Jetzt stiegen nicht nur die Ansprüche an die Bremsklötze, sondern auch an die Erzeugung der Bremskräfte und ihre Steuerung von einer zentralen Stelle aus, der Lokomotive. Es war im Jahre 1835, als zum erstenmal auf deutschem Boden eine Eisenbahn verkehrte. Mister Wilson fuhr den „Adler“ von Nürnberg nach Fürth auf einer Strecke von 6 km im 40-km-Tempo und ließ den Feuerwagen nach dieser atemberaubenden Fahrt mit einer groben Hebelbremse zum Stillstand bringen. Sie wurde von den mitfahrenden Bremsern auf strapaziöse Art mit dem Körpergewicht und der Kraft der Arme betätigt und konnte notfalls eine zusätzliche Wirkung durch den Einsatz von Flaschenzügen erhalten.

Der nächste Fortschritt war die Anwendung der Spindelbremse – selbstverständlich auch handbetrieben. Es ging damals schon recht abenteuerlich auf den Eisenbahnen zu, wie man aus einer zeitgenössischen Schilderung erkennen kann: sollte der Zug plötzlich gebremst werden, so „muß der Lokführer die



DIE EISENBAHN-BREMSE IN DER LITERATUR und ihre Entwicklung bis zur Gegenwart

Gefahr sehen, er muß den Pfeifenhebel ergreifen, er muß pfeifen, die Luft muß den Schall übertragen, die Bremser müssen denselben hören, verstehen, sich aufrichten, eine Kurbel fassen, müssen solche mehrfach herum-drehen, bis die Bremsklötze zum An-liegen kommen, und kann erst dann die Wirkung der Bremse beginnen.“

Ganz drastisch wird die Situation der Bremser in dem Buch „Geliebte Dampflokomotive“ geschildert. Es geht dabei um die Nach-fahrt eines Kurierzuges auf der Strecke Berlin-Königsberg im Winter des Jahres 1875 – bei 32 Grad Kälte!

„Ketten klirren, die Lok ist angekuppelt. Der Bahnsteig ist leer. Alle Passagiere sind in die Wagen gestiegen. Nur die Kondukteure stehen herum und vertreten sich die Beine. Das sind die Ärmsten der Armen, denkt Lokomotivführer Schneidereit bei sich, als er die Männer mit ihren schwerfälligen Schritten sieht. Nein, das möchte er wirklich nicht, bei dieser Hundekälte als Bremser an der Kurbel auf dem Wagendach sitzen. Das ist die Vorstufe zur Hölle. Nur mit umgekehrten Vorzeichen. Wie hat er es doch da im Verhältnis gut. Viele sind in Ausübung ihres Dienstes schon verunglückt, erfinden, heruntergefallen. Nun, es sollten ja jetzt Versuche mit einer neuen Zugbremse gemacht werden. Schneidereit hat in der Zeitung davon gelesen. Ein gewisser Westinghouse soll eine Bremse erfunden haben, die mittels Luft funktioniert. Kann man sich gar nicht vorstellen, so eine Druckluftbremse. Höchste Zeit, daß auf diesem Gebiet mal etwas getan würde! Der Zugführer pfeift, die Kondukteure klettern auf ihre Plätze, ein schriller Pfiff aus der Dampf-pfeife – Bremse lösen! Dann winkt der Bahnhofs-aufseher.“

Der Zug setzt sich umständlich in Bewegung. Später heißt es: „Bahnhof Schönfeld fliegt vorüber. Der Stationsbeamte steht am

Bahnsteig stramm. Vorbei. Der Zug fährt mit unverminderter Geschwindigkeit. Wie muß es jetzt den Bremsern zumute sein? Im schneidenden Fahrtwind! Auf offenem Wagendach. Wenn Schneidereit aus der Kurve aus dem Fenster schaut, kann er die sieben Wagen hinter seiner Lok rollen sehen. Und auf dem Dach jedes zweiten Wagens eine dunkle Gestalt. Die Bremser. Der Himmel sei ihnen gnädig! Im Bahnhof Rittel winkt die Aufsicht mit einer Fahne und schwenkt die Laterne. Schneidereit sieht es schon von weitem. Zwei kurze Pfeife aus der Dampf-pfeife jaulen durch die Nacht, Maslonka legt den Wurfhebel für die Tenderbremse für die Lok um – die Lok selbst besitzt noch keine Bremse – der Zug verlangsamt seine Fahrt. Schneidereit hat den Regler geschlossen, sie rollen langsam den Bahnsteig entlang. Doch der Zug brems nicht richtig. Sobald er steht, steigt Schneidereit aus. Da stimmt etwas nicht! Die Kondukteure sind abgestiegen und in den Bahnhof zum Aufwärmen gegangen. Nein – der Bremser des letzten Wagens nicht. Er sitzt noch auf dem Dach, eine stille Gestalt, in sich zusammengesunken. Schneidereit ruft den Zugführer. Der klettert noch oben, rüttelt den Mann und ruft nach dem Portier. „Schnell, fassen Sie mit an, der Mann muß sofort ins Haus. Ist schon halb erfrorren!“ – Bedrückt geht Schneidereit wieder zu seiner Lok. Ist das nicht zuviel, was man vom Eisenbahner verlangt? Ist das noch menschlich?“

So war das damals im Jahre 1875. Und noch schlimmer in den ersten Jahren, als die Eisenbahn aufkam, als die Loks noch kein Führerhaus besaßen und Führer und Heizer auf offener Plattform stehen mußten. Viele brave Lokmänner sind damals krank und siech geworden, haben dauernde gesundheitliche Schäden davongetragen, von den armen Bremsern gar nicht zu reden.

Unsere modernen Loks haben heute allseitig geschlossene Führerhäuser. Die Lokmänner sitzen auf gepolsterten Schemeln und können ihre Aufmerksamkeit während der Fahrt ganz der Streckenbeobachtung widmen. – Ende der siebziger Jahre wurden die Züge dann auch mit selbsttätigen Bremsen ausgerüstet. 1872 erfand Heberlein eine Bremse, deren Wirkung durch die Kraft des rollenden Zuges ausgelöst wurde. Seit 1877 wurden eine Reihe verschiedener Druckluft-Bremsysteme in Deutschland ausprobiert, u. a. die von Schleifer. Am wirksamsten erwiesen sich jedoch die Brems-systeme der beiden genialen Amerikaner George Westinghouse und Jesse Fairfield Carpenter. Westinghouse erfand die Druckluftbremse bereits 1869; sie wurde aber erst 1885 in Deutschland eingeführt. Ihre Verbesserung, die Knorr-Bremse, ist heute nicht nur auf deutschen Bahnen; in über 60 Ländern der Erde finden wir Fahrzeuge mit Knorr-Druckluftbremsen! Das Führerbremsventil ist an die Stelle der großen Bremskurbel getreten, und wo früher kreischende Lokpfeife das Kommando gaben, da verrät nur noch leises Zischen, daß eine einzige Hand selbst die größte Geschwindigkeit meistern und den Zug in kürzester Zeit zum Stehenbringen kann.



Kleincomputer-Anlage

flexibler Programmierung unabhängig von der EDV-Zentrale arbeitet, jedoch auch fertig verarbeitete Aussagen dem Zentral-computer als Element zur weiteren Verarbeitung liefern kann. Ein ganzes System von Geräten ist im Computerraum des MWM-Kundendienstes tätig. Man kann sich kaum vorstellen, daß man bisher ohne ein solches Arbeitsmittel auskommen konnte.

Kundenwünsche über Nacht erfüllt

Die Zusicherung von Prokurist Iweh, daß

Kennzeichnung der in Betracht kommenden Teilebezeichnung und Typen erarbeitet. Natürlich übersetzt der Kleincomputer in die allgemeine MWM-Sachnummernordnung. Der knappe Code ist aber für den Kunden einfacher und schneller aufzuzeichnen.

Netzersatzstrom-Anlagen

in differenzierten Ausführungsarten werden vornehmlich an die europäische Organisation geliefert. Direktor Bindel erläuterte die technischen Besonderheiten der Dieselmotoren

Schiffstransport per Schiff

Kleine und große »Elefanten« für Tankerleichtverbände nach Burma



Unser Foto zeigt einen nicht gerade alltäglichen Vorgang: Ein ganzes Schiff wird an Bord genommen. Alles ist ungewöhnlich. Es gibt nicht allzuviel Schwergutfrachter mit Bordkränen von 290 t Tragkraft, wie hier die „Treuenfels“ der DDG „Hansa“, „Bremen“; sie bringt auf dem Vorderdeck nebeneinander zwei von diesen Flußschiffen unter, die 36 m lang, 9,14 m breit sind und einen Tiefgang von 1,37 m haben.

Die acht Schubschlepper, von denen vier bei Abeking & Rasmussen, Lemwerder, je zwei von der Rolandwerft GmbH, Bremen-Hemelingen und der Weserwerft, Minden, gebaut wurden, stellen einen im deutschen Schiffbau seltenen Typ dar. Zum Gesamtauftrag der Binnenschiffahrtsbehörde Burmas, dem Inland Water Transport Board in Rangoon,

Dalla Dockyard zu ihrem Einsatz auf burmesischen Binnengewässern gekommen, vornehmlich auf dem Irawadi und in seinem großen Delta. Zu einer Schubverbandseinheit gehören jeweils 1 Schlepper und 4 Leichter zu zweit neben- und hintereinander. Damit wird der Verband 134 m lang und rund 18 m breit; er kann 2400 t Erdölladung befördern. Die Aufbauten nehmen modern gestaltete Unterkünfte für 30 Mann Besatzung auf, darunter drei Salons, vier Einzel- und eine Doppelkammer, einen Schlafräum für 24 Mann, Toiletten und Duschräume für Offiziere und Mannschaften sowie Küche, Pantry und Vorratsräume. Alle Wohn- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind an eine Klimaanlage angeschlossen.

Was im Verhältnis zum Seeschiff hier so



Die Menschen an Deck lassen die Größenordnungen erkennen

gehören außerdem noch zwei etwas kleinere Schubschlepper mit je 640 PS, die von der Helling der Bayrischen Schiffbau GmbH in Erlenbach am Main gelaufen sind sowie 35 Tankschubleichter mit je 600 t Tragfähigkeit. Die von der Export-Gemeinschaft Schiffbau GmbH, Hamburg, bei den Weserwerften bestellten Schubschlepper gehören zur Typenreihe der „Sinbyuang“, zu deutsch „Große Elefanten“. Ihre Antriebskraft erhalten sie von einer Doppelanlage mit zusammen 1000 PS aus zwei MWM-Dieselmotoren des Typs RHS 435 Achtzylinder. Die „Kleinen Elefanten“ mit dem Typenname „Singyi“ sind mit einer Doppelanlage Sechszylinder der gleichen Baureihe ausgerüstet. Jeder Schubschlepper besitzt dazu für das Bordnetz Stromversorgungs-Aggregate mit MWM-Dieselmotoren: 2 D 206-9-9 und 1 D 208-2. Inzwischen sind die Schubeinheiten von der

klein wirkt, ist also schon ein stattliches Flußschiff. Am Bug weht der blauweiße MWM-Wimpel und zeugt bei diesen gerade in Fernost kaum bekannten, auffälligen Flußflottillen vom weiteren Wirken des Schiffsmotorenbauers MWM in Ostasien.

JHB

Auflösung des Kreuzworträtsels von Seite 16

Waagrecht: 1. Ai, 3. Akut, 8. Stadtvolk, 16. Drosok, 20. Os, 21. Rhot, 22. Erfolg, 23. Sie, 24. Rhy, 25. Tieg, 27. Luftpfeiler, 30. Eihort, 32. Nix, 33. Oel, 34. Wilhalm, 36. Ingriden, 40. Kallon, 42. toffaren, 43. durchig, 44. nah, 46. Risa, 47. Ol, 48. Aqa, 49. geradedurch, 53. Zelle, 54. NN, 55. Radon, 56. Rthe, 57. Kerkert, 1. Adel, 2. Irung, 3. Aort, 4. Korporeg, 5. ungriffen, 6. TE, 7. Meister, 9. Voy, 10. Aedel, 11. Tlixekad, 12. VA, 13. Ottomotore, 14. Lee, 15. Koeth, 17. Offenhal, 18. TSS, 19. Ree, 25. Nharren, 26. Eisten, 31. pis, 35. IN, 36. Inaz, 37. ee, 38. Rho, 39. Neger, 41. Milch, 43. Dico, 45. age, 46. Rad, 50. FA, 51. Ur.

Vor 25 Jahren – am 8. Mai 1945 – ging der Zweite Weltkrieg zu Ende. Deutschland lag in Schutt, Trümmern und Asche. Die Armeen waren geschlagen, die Städte vernichtet. Die Verluste waren immens: 3 Millionen gefallene Soldaten waren zu beklagen, 2,9 Millionen Vermißte, 450 000 durch Luftangriffe getötete Zivilisten, 2 Millionen Kriegsbeschädigte (darunter 6295 Kriegsblinde) und zwischen 1 und 2 Millionen in Flüchtlings-trecks Verstorben oder nach dem Osten Verschleppte... Allein in Westdeutschland wurden 2,25 Millionen Wohnungen und 4752 Brücken zerstört.

Besonders schwer wurden auch die Anlagen und Einrichtungen der Eisenbahn getroffen – katastrophal auch für die Bevölkerung, denn der Schienenstrang wurde als Transportmittel für Menschen und Güter dringender denn je gebraucht. – Nach Unterlagen der Bundesbahn sah die Bilanz der Eisenbahn im Gebiet der damaligen Westzonen folgendermaßen aus:

Nur 6700 Dampflokomotiven waren betriebsfähig, das entsprach rund einem Viertel des Gesamtbestandes der früheren Reichsbahn. Die Zahl der fahrbereiten Personen- und Güterwagen war auf 40 bzw. 75 Prozent zu sammengeschmolzen. Im Bereich der amerikanischen und britischen Besatzungszone standen zur Verfügung: 12 500 Reisezug- und 319 000 Güterwagen. Rund 10 000 Lokomotiven und 100 000 Waggons befanden sich als völlige Wracks oder schwer beschädigt auf den Abstellgleisen. Zu dieser fast entmutigenden Bilanz des rollenden Materials kamen die Schäden an technischen Einrichtungen und beim Oberbau. Zerstört oder weitgehend unbrauchbar waren: 4200 km

Charakter am Lenkrad – Herr und Gebieter über motorische Kräfte

Der „KFZ-Berater“, Mannheim, beschäftigte sich mit einer sehr interessanten psychologischen Studie. Wir geben die lesenswerte Betrachtung auszugsweise hier wieder. Wer von uns Lenkradathleten könnte sich von jeder Schuld gegenüber solchen Verhaltensweisen wohl freisprechen.

Viele Sagen berichten von geheimnisvollen Mitteln, deren Besitz die Kräfte eines Riesen verleiht. Dieser alte Menschheits Traum von der Überlegenheit an Kraft ist nie ausgestorben. Heute bringt unser technisches Zeitalter die Verwirklichung für jedermann – ohne geheimnisumwüllte Zaubermittel. Ganz allein durch den Besitz eines Autos, das den Menschen zum Herrscher über ein Vielfaches seiner eigenen Kraft und Schnelligkeit werden läßt.

Steigerung nach PS-Zahl

Psychologen weisen immer wieder darauf hin, daß sich mit diesem subjektiven Machtgefühl am Lenkrad die Bereitschaft zur Aggression im gleichen Maße erhöhen kann

wie die aus dem Schlummer unter der Motorhaube aufgeweckten PS. Das Automobil vermag, wie kaum ein anderes technisches Erzeugnis – das seelische Verhalten des Fahrzeuglenkers zu beeinflussen, ja sogar zu ändern. Der Grazer Neurologe Dr. Eichhorn schrieb folgende, nachdenklich stimmende Sätze: „Im Hinblick auf die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs besitzt der Führerschein als Dokument mindestens eine solche Bedeutung wie eine Geburtsurkunde. Gerade der körperlich Behinderte oder Kranke werden als Fahrzeuglenker der Faszination einer enormen Zunahme an Kraft und Schnelligkeit eher unterliegen als ein gesunder und seelisch ausgeglichener Mensch. Ganz frei von der unbewußt aufsteigenden Wirkung ist kaum jemand.“

Die moderne Tanknappe

Überdies bleibt der Mensch im fließenden Verkehr weitgehend anonym und unerkannt. Man schaut viel mehr auf die Zulassungsnummer und den Wagentyp als auf die Person am Lenkrad. Diese Art moderner Tarn-

kappe reizt unwillkürlich und ständig den Aggressionstrieb, provoziert Aggressionen und damit Gefahren. Sonst durchaus friedfertige und ruhige Menschen verhalten sich am Steuer eines Kraftfahrzeuges manchmal unerhört aggressiv. Man könnte fast sagen, sie würden von einer merkwürdigen Veränderung ihres Wesens befallen.

Zulassung noch problematischer

Nicht alle Lenkradbeherrscher sind gesund und psychisch ausgeglichen. Die Zahl jener, die im privaten und geschäftlichen Leben unbefriedigt sind, ist groß, auch die mit psychischen Schwächen, die für die Beurteilung der Zulassung zum Straßenverkehr gar nicht wirksam werden können. Ihnen allen öffnet sich das Ventil zum Kraft(meier)gefühl am ehesten.

Wenn nachweislich der größte Anteil an Verkehrsunfällen auf Konto des „menschlichen Versagens“ gebucht wird, drängt sich immer mehr die Einsicht auf, daß die Auswahl der zuzulassenden Verkehrsbewerber ein bis heute noch nicht bewältigtes Problem darstellt.

Von der »Stunde Null« bis zum 200-Kilometer-Tempo

Gleise, 16 900 Weichen, 1800 Stellwerke, 5400 Signale und 2000 Schranken.

Rund 20 Prozent der Hochbauten lagen in Schutt und Asche bzw. waren stark beschädigt. Betroffen waren vor allem die Empfangsgebäude. Von 522 Tunneln konnten 67 nicht mehr befahren werden. Ferner waren zerstört: 3149 Eisenbahnbrücken und 575 bahneigene Straßenbrücken. Sämtliche 21 Rheinbrücken und alle 11 Weserbrücken waren im Wasser; von den 24 Mainbrücken waren 23 und von den 35 Donaubrücken die gleiche Zahl nur noch Trümmerhaufen. Die Verbindungslinien waren also total unterbrochen, und das zu einem Zeitpunkt, als ein durch den Krieg durcheinander geschütteltes und in alle Winde verstreutes Volk sich wieder in seine Heimatorte auf die Reise begeben wollte. Hinzu kam der Abtransport von Millionen von Fremdarbeitern und Kriegsgefangenen und die Einreise von Flüchtlingen aus den Ostgebieten. Außerdem mußten die notwendigsten Bedarfsgüter zur Versorgung der Bevölkerung befördert werden.

Die Situation war vor 25 Jahren auf den übrigen Sektoren der Volkswirtschaft nicht besser. Die Produktion von Kohle und Stahl entsprach nur zu einem Bruchteil dem Bedarf und war außerdem den Auflagen der Alliierten unterworfen. So kam es zu dem unheilvollen Kreislauf, daß Mangel an Kohle die Zahl der einsatzbereiten Lokomotiven zusätzlich minderte und der Mangel an Stahl und anderen Materialien die dringend notwendigen Reparaturarbeiten weitgehend einschränkte, wodurch das rollende Material und die technischen Einrichtungen ständig mehr an Kapazität verloren. Wer erinnert

sich nicht noch der Bahnhofruinen, die mit einem Heerlager von wartenden Reisenden gefüllt waren; wer denkt nicht noch an die „Hamsterfahrten“ und die Züge mit Menschentrauben auf den Trittbrettern und Dächern?

Am 3. Oktober 1946 fand der Leser der Tageszeitung unter der Überschrift „Hauptverwaltung der Eisenbahn“ folgende Meldung: „Die Eisenbahnen in der britischen und amerikanischen Zone sind mit Wirkung vom 1. Oktober der neuerrichteten Hauptverwaltung der Eisenbahnen in Bielefeld unterstellt worden. Bis zum vollständigen Aufbau der Hauptverwaltung arbeiten die Eisenbahn-Generaldirektion für die britische Zone in Bielefeld und die Eisenbahn-Oberbetriebsleitung für die amerikanische Zone in Frankfurt in der bisherigen Weise weiter.“ Sicherlich wird der damalige „Otto Normalverbraucher“ diese Notiz nur flüchtig zur Kenntnis genommen haben, denn ihm waren die Aufrufe für Abschnitte der Lebensmittelpakete, die Sonderzuteilungen und die Möglichkeiten des schwarzen Marktes wichtiger. Er konnte nicht ahnen, daß mit der Schaffung von deutschen zentralen Behörden die Phase des systematischen Wiederaufbaus der Eisenbahn begann eine der Voraussetzungen für das Funktionieren der primitivsten Versorgungsmöglichkeiten der Bevölkerung.

Ende 1947 konnte folgende erste positive Bilanz veröffentlicht werden: 90 Prozent der Brücken wieder aufgebaut bzw. behelfsmäßig hergestellt; 75 Prozent der zerstörten Gleise und Weichen ersetzt und alle großen Bahnhöfe, als Knotenpunkte wichtig, so weit instand gesetzt, daß sie den einfachen Betriebsleistungen genügten. Außerdem liefen

Notprogramme an, um den Bestand an Lokomotiven und Wagen nicht nur zu erhalten, sondern zu erhöhen.

Mit der Errichtung der Bundesrepublik 1949 nannte sich die Eisenbahn „Deutsche Bundesbahn“, und mit dem Gesetz vom 13. 12. 1951 erhielt sie ihren endgültigen Status. Danach ist die DB unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten.

Mit diesem Auftrag ging die Deutsche Bundesbahn in die nachfolgenden Jahre. Schritt für Schritt wurden nicht nur die Spuren des Krieges beseitigt, sondern gleichzeitig ein großangelegtes Modernisierungsprogramm entwickelt, mit dem Ziel, die Deutsche Bundesbahn für die Beförderung von Reisenden und Gütern noch leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Kernstück dabei bildete die Elektrifizierung.

Auch die Reisegeschwindigkeit konnte immer weiter erhöht werden. Brauchte man vor zehn Jahren für die Strecke Köln-Basel noch reichlich sechs Stunden, so wird sie heute in rund 4½ Stunden bewältigt. Und das „Tempo 200“ ist keine Zukunftsmusik mehr; auf der Strecke München-Augsburg wurde während der Dauer der Internationalen Verkehrsausstellung der erste fahrplanmäßige Verkehr aufgenommen.

Im April 1965 wurde das Werk der Elektrifizierung des gesamten Nord-Süd-Systems vollendet. Die DB fährt nun von den Alpen bis zur Nordsee elektrisch; eine Maßnahme, die über die Phase des Wiederaufbaus weit hinausreicht und der große Schritt vorwärts ist, der aus „Opas Eisenbahn“ den modernen Verkehrsträger von morgen macht.

Unfallvorsorge - vorrangige Sozialaufgabe

Mehr tun als nur das gesetzlich Vorgeschriebene

Im Arbeitsprozeß ist die Vorsorge für Leben und Gesundheit eine Hauptaufgabe. Diesen Bestrebungen räumt auch unsere Zeitschrift regelmäßig Platz ein. Grundsatzbestimmungen sind für den Unfallschutz gesetzlich vorgeschrieben. Die ethische Verpflichtung geht darüber hinaus. - „Was tut MWM in diesem Sinne?“ fragten wir den Sicherheitsbeauftragten Peter Schreibweis. „Die MWM hat - entsprechend ihrer Größenordnung - rund 70 Sicherheitsbeauftragte. Dazu besteht seit Jahren ein Sicherheits-Ausschuß aus 6 Personen verschiedener Tätigkeitsbereiche und 3 Betriebsratsmitgliedern. Hauptamtlich für die Unfallvorsorge sind 1 Sicherheitsbeauftragter und 2 Schlosser tätig. Wir sehen es als unsere praktisch wichtigste Aufgabenstellung an, neben der selbstverständlichen Beachtung gesetzlich-betrieblicher Vorschriften unserer Belegschaft alle Informationen, Unterweisungen und Musterbeispiele aus der Unfallverhütungs-Erfahrung zu vermitteln, die dazu dienen, aus unablässiger Erziehung das Verständnis und die Notwendigkeit im Bewußtsein zu verankern. Die natürliche Trägheit und Gleichgültigkeit im Menschen gegenüber dem alltäglichen Gleichmaß müssen überwunden werden. Das Aushängen von Hinweistafeln allein schließt die immer möglichen Unfälle nicht aus. Ständige Aufmerksamkeit muß zu einem unentrennbaren Teil verantwortungsbewußter Arbeitsverrichtung werden. Für sich selbst und den Kollegen

hat jeder mitzudenken. Das kann nur beharrlich ‚anerkundet‘ werden. Daher schulen wir systematisch Kenntnis und Wissen. Die Sicherheitsbeauftragten und der Sicherheitsausschuß kommen je einmal monatlich zusammen. Vierteljährlich werden zu diesen Besprechungen über Vorkommnisse und gebotene Maßnahmen die Meister, Betriebsingenieure und weitere betriebliche Führungskräfte unter der Leitung von Direktor Kutschbach hinzugezogen. Dieser Kreis ist Mittler für die Verbreitung der erforderlichen Unfallschutzwege in der ganzen Belegschaft. Zum gründlichen Vertrautwerden nützt MWM auch die von der Berufsgenossenschaft mehrmals im Jahr durchgeführten Wochenschulungen. Wir haben dort regelmäßig 20 bis 25 Plätze für unsere Sicherheitsbeauftragten, Meister, Betriebsingenieure, Führungskräfte, Elektrofachleute und Kranführer belegt. Das Erarbeitete wird betriebsbezogen zur Grundlage, immer ‚auf dem laufenden‘ zu sein. Innerbetrieblich bedienen wir uns aller uns zugänglichen Literatur über Arbeitssicherheit. In den ‚Unfallverhütungsvorschriften‘ der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft müssen die damit Befähigten sozusagen ‚bibelfest‘ sein. Schriften wie ‚Die Unfallwehr‘ oder ‚Der Sicherheitsbeauftragte‘, auch Mitteilungen aus anderen Fach-Berufsgenossenschaften ergänzen die Nutzbarkeit von Erfahrungen. Die Broschüren ‚Gesetz und Recht‘ behandeln in Mu-

sterbeispielen die Rechtsfolgen von Unfällen; ‚Sicherheits-Lehrbriefe‘ sprechen besondere Fachrichtungen wie Dreher, Fräser, Elektriker, Schweißer, Kranführer und Staplerfahrer an, die ‚Unfallverhütungsfibel‘ wendet sich an die Meister. Im Unternehmen wird darauf geachtet, daß alle notwendigen Unfallverhütungs-Schutzartikel wie z. B. Schutzbrillen, Atemschutzmasken, Sicherheitsschuhe, Schutzkleidung, Handschuhe, Helme, Gehörschutz und Schutzeinrichtungen verschiedener Art nicht nur empfohlen und bereitgestellt, sondern unbedingt auch benutzt werden. Die Mitglieder des Sicherheitsausschusses und Sicherheitsbeauftragte überzeugen sich davon bei turnusmäßigen ‚Betriebsbegehungen‘. Zum Wissen gehört im Unfallschutz das praktische Können. Daher werden Sicherheitsbeauftragte durch das Deutsche Rote Kreuz bei uns in ‚Erster Hilfe‘ ausgebildet. Ein weiterer Kurs mit 38 Teilnehmern läuft zur Zeit. Darum geht's überhaupt: Der Information muß die Tat folgen. Immer muß etwas geschehen, damit das Bewußtsein für etwas unumgänglich Nötiges nie einschläft. Und wenn die Sicherheitsbeauftragten ihren ehrenamtlichen Dienst mit innerster Anteilnahme verrichtet haben, steht ihnen verdiente Anerkennung zu. Als Dank und Ansporn zeugt ein von Vorstand und Betriebsdirektion unterschriebenes ‚Diplom‘, mit einem kleinen Präsent, vom gemeindlichen Wirken.“ JHB

Werkseigener Rettungsdienst

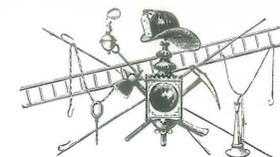
ist gerüstet für den Kampf gegen den Unfalltod -



In einer Zeit wie der unsrigen, in der es alle drei Sekunden in der Bundesrepublik zu einem Arbeits- oder Wegeunfall kommt... in einer Zeit, in der die Motorisierung auf den Straßen einen Grad erreicht hat, der eine schnelle Hilfe durch öffentliche Rettungsdienste zu bestimmten Tagesstunden vielfach unmöglich macht... in einer solchen Zeit also, in der sich niemand darauf verlassen kann, daß bei einem Unfall rasch und wirkungsvoll geholfen werden kann, ist es für ein größeres Unternehmen dringend notwendig geworden, sich unabhängig von städtischen Kranken- und Feuerwehrgesellschaften zu machen - man muß zur Selbsthilfe greifen. In unserem Münchner Werk ging man vorbildlich an diese Aufgabe. Man schuf einen Rettungsdienst, der in seiner Art nicht so leicht übertroffen werden kann. Rückgrat des „Erweiterten Brand- und Unfallschutzes“ sind drei Kombiwagen, die in ihrer techni-

- im Brandschutzdienst - zur Brandbekämpfung und Rettung von Menschen aus Brandgefahr
- im Bergungsdienst - zur Bergung Verschütteter
- im Instandsetzungsdienst - um betriebliche Gefahrenstellen zu sichern und eingetretene Schäden zu beseitigen
- im Sanitätsdienst - zur Leistung der Ersten Hilfe, Betreuung und Registrierung der Verletzten für deren Abtransport
- im Ordnungsdienst - zur Absperrung fahrdirektions Abschnitte
- im Meldedienst - als Melder für die Verbindung innerhalb des Betriebes.

Die Rettungswagen wurden in der Süd-

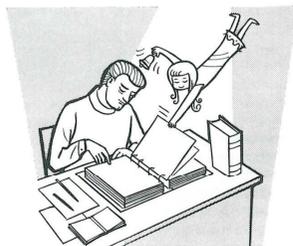


da kommt so manche Feuerwehr nicht mit!

bremse selbst mit Sachkenntnis nach dem neuesten Stand der Technik entworfen und ausgestattet, wobei die solide Grundausstattung noch durch Preßluftatmer, Hitzeschutzkleidung, fahrbare Schweißgeräte, hydraulische Winden und hydraulische 15-t-Wagenheber, ein Großlöschgerät, Löschdecken und Atemschutzmasken erweitert wurde. Sogar Martinshorn und Blaulicht fehlen nicht. Möglichkeiten zur Erprobung des werkeigenen Rettungsdienstes gab es in jüngster Zeit bereits. Da liefen zum Beispiel durch ein Mißgeschick in einem Kellerraum zwei Ballons mit Salmiak aus - mit Hilfe der Atemschutzmasken konnte der Keller in kurzer Zeit gesäubert werden. Etwas bedrohlicher schien ein Kabelschachtbrand in der Bonderei kurz vor Weihnachten, wobei 7 m Kabel in einem 40 m langen Schacht brannten. Durch den Einsatz des Löschwagens gelang es, den Brand innerhalb von 2 Stunden zu löschen. Diese Fälle hatten nun guttob bei weitem keinen Katastrophencharakter; es kam auch glücklicherweise niemand zu Schaden. Tatsache aber ist, daß man im Werk München für den Notfall gerüstet ist und daß man, um zu diesem Ziel zu kommen, weder Mühe noch Geld gescheut hat. Im Kampf gegen den Tod gibt es hier keine Bremse.

Mitdenken ist der Vater des Fortschritts

Am Schwarzen Brett riefen Werbeblätter mit netten Zeichnungen und aufmunternden Texten zur notwendigen Mitarbeit an Verbesserungsmöglichkeiten auf. Vor vier Jahren wurde bei MWM für das „Betriebliche Vorschlagswesen“, d. h. die Auswertung und Prämierung brauchbarer Verbesserungsvorschläge der Mitarbeiter, eine feste Ordnung geschaffen. Jeder Belegschaftsangehörige erhielt das Merkblatt. Briefkästen wurden fürs vereinfachte Abliefern von Vorschlägen aufgestellt. Daß sie nicht gerade übergequollen sind, weil gute Ideen eben nicht wie Brötchen gebacken werden, ist klar; daß sie aber meist leer bleiben, ist doch besorgniserregend. Es fehlt am Willen zum Mitdenken, das zeigt der bedauerliche Rückgang an Vorschlägen. 1966 waren es 99 mit einer Prämiensumme von mehr als DM 5000,-, 1967 lagen der Kommission nur noch 47 Anregungen vor, für die rund DM 1000,- Anerkennungsprämien ausgerechnet wurden. 1968 und 1969 scheint der Gedanke eingeschlafen zu sein: 18 bzw. 14 Vorschläge mit DM 500,- bis DM 600,- Gesamtpremie.



Es fehlt nicht an nutzbaren Ideen

Unter mehr als 3000 Köpfen bestimmt nicht. Mancher hat sicherlich schon gedacht, wenn er einen Arbeitsplan oder eine Folge von Arbeitsverrichtungen beobachtet: „So wird das nicht klappen! Wenn man mich gefragt hätte...“ Nun, jeder ist angesprochen, sich Gedanken zu machen, wo und was man zweckmäßig etwas anders oder Gutes noch besser macht.

Und solche gedanklichen Vorstellungen sollen nicht mit Raketingeschwindigkeit durch den Kopf ins Land schnellen. Wiedervergessens gehen, Konzeptionen nicht in der Schublade ruhen. Das gehört sofort

auf den „Tisch des Hauses“

also auf den Arbeitstisch des Beauftragten für das Betriebliche Vorschlagswesen! Einfach in einen der vielen Briefkästen auf dem Werksgelände hinein! Irgendwelche Hemmungen wären unangebracht; auf die Form kommt es nicht an, nur auf den Inhalt. Wir wissen, daß nicht jeder „feingezirkelte“ Schriftsätze anfertigen kann. Unwesentlich! Die Vertraulichkeit steht ohnehin an erster Stelle der Vorschlagsbearbeitung. Nur der beauftragte Sachbearbeiter weiß den Namen des Erreichers, die Gutachterkommission erfährt ihn nicht einmal, sondern prüft und beurteilt rein sachlich.

Kein Fortschritt ohne Mitdenken

Am heutigen technischen Hochstand, der einen uns angenehmen Lebensstandard brachte, haben viele Mitmenschen ersten

Betriebliches Vorschlagswesen braucht jeden

müssen. Ausruhen auf dem Erreichten brächte Rückgang, Einbuße und schließlich Verlust. Wir müssen uns immer wieder weiteren Erkenntnissen von Wissenschaften und Praxis angleichen. In unserer Zeit leben mehr Wissenschaftler als in allen Kulturen vor uns, zusammengenommen. Täglich produziert auch der Erzeugnis-Wettbewerb eine Lawine an Neuem. Mitdenken und Fleiß stehen dabei Pate. Und die Erkenntnis, im Verständnis all des Neuen jederzeit mitkommen zu müssen, wenn man sich behaupten will.

Erfahrung vererbt sich nicht

Die wirtschaftliche Praxis schöpft aus unmittelbarer Kenntnis, gestützt auf Erfahrungen. Eigenen, wohlverstanden, denn Opas Erfahrungen vererben sich nicht. Oftmals sind brauchbare Ideen überhaupt nicht an Bereiche gebunden, in denen der Vorschlagende „gelernter Fachmann“ ist. Wer offene Augen hat und aufmerksam ist, der findet nicht Ansätze zur bloßen Kritik, sondern zur aufbauenden Kritik, d. h. praktische Hinweise, wie man es besser machen könnte.

Das Werk ist groß, die Organisation breit gefächert, Arbeitsabläufe sind überall verzahnt. Da muß manchem manches auffallen; denn nichts ist so gut, als daß es nicht noch besser gemacht werden könnte, z. B. Arbeiterleichterungen und -vereinfachungen, verbesserter Einsatz und wirtschaftlichere Nutzung maschineller, technischer Hilfsmittel, auf dem Gebiet sicherer, sauberer und geordneter Arbeitsplätze, bei der Verminderung von Ausschuß und Fehlern, für zweckvolle Arbeitsverfahren, bei Überlegungen zur Produktionssteigerung und Kostensenkung, organisatorischen Verbesserungen und Verwaltungsvereinfachungen.

Meist sind es die kleinen Dinge

im Arbeitsalltag, für die sich das Vorschlagswesen geradezu anbietet, weniger die großen, strukturändernden Vorgänge. Im Konstruktiven hängt aber die Wirksamkeit des Großen vom Bestmöglich-Richtigen aller Einzellemente ab. Bei der täglichen Arbeit bekommt der Mitdenkende aus meist aller-nächsther Sicht ein gutes Auge dafür, was man „eigentlich besser machen könnte“.

Die Jagd nach Ideen ist offen

Machen Sie mit! Dadurch können Sie Ihren Teil dazu beitragen, das Arbeitsfeld des Unternehmens, seine Wohlfahrt - die auch die Ihre ist -, überhaupt Ereignisse, die unser Tun mitbestimmen, selbst zu gestalten und mitzuformen.

Das lohnt sich auch unmittelbar; denn für verwirklichungsfähige Vorschläge sind Geldprämien vorgesehen. Für patentfähige oder gebrauchsmusterreife Vorschläge wird das Gedankengut der Anreger nach Bestimmungen der Ordnung für unser Betriebliches Vorschlagswesen selbstverständlich geschützt.

Im Gleichmaß der Alltäglichkeit bedarf es ab und zu der Selbstaufmunterung. MWM wird sich über jeden Verbesserungsvorschlag freuen, weil er die Bereitschaft, mitdenken zu wollen, aufs neue beweist. Der Fortschritt ist immer eine Folge verwertbarer Ideen. Und immer, wenn eine solche uns als Verbesserungsvorschlag erreicht, kann es für MWM irgendein Problem weniger bedeuten. JHB

Unser Urlaubs- ABC



„Die ist aber früh dran!“ werden Sie vielleicht bei der Überschrift denken – aber es soll ja schon Arbeitnehmer geben, die auch am Rande der Hitzschlagwelle erholsamen Urlaub machen wollen und die Monate Juli/August lieber im Büro und in der Werkhalle zubringen. Jedenfalls finden sich schon ab Ostern wirklich lohnende Urlaubsziele, und es ist erwiesen, daß die freien Tage der Vor- und Nachsaison mit ihrer positiven, erholsamen Wirkung viel länger anhalten als ein in hochsommerlicher Glut abgehaltener Ferien-Trip.

Alpen

Der 1200 km lange Gebirgszug hat in jeder Jahreszeit seine Reize. Vom ungarischen Zentralklima bis zum Mittelmeereinfluß ist alles geboten. Hohe Bevölkerungsdichte ganzjährig durch heftigen Urlaubsverkehr gewährleistet.

Baden

Laut Statistik bei mehr als der Hälfte aller Urlaubswilligen der Hauptgrund für eine Ortsveränderung. In München und Umgebung: Bagger- und Autobahnseen (schon vom Namen her stark motorisiert), mangelhaft vertretene Schwimmbäder, eine eiskalte Isar und der Swimming-Pool des Nachbarn (von einer Neuanschaffung ist wegen der enormen Anhebung des cbm-Wasser-Preises abzuraten). Mittelmeer: von Jugoslawien bis Frankreich

immer noch schöne Plätze zu finden. Côte d'Azur seit einem Jahr sehr teuer; Atlantikwestküste mit Mindestgarantie für 2 Monate Regenzeit und nur für geübte Schwimmer. Nord- und Ostsee: für Bluthochdrucker, Asthmatiker und Raucherlungen das beste Klima, da Temperaturschwankungen zwischen Tag und Nacht nur unerheblich. Extratouren: Schwarzmeerküste sehr reizvoll und preiswert. Nicht näher erwähnt bleiben: Roß- und Kneipp-Kuren auf Kassenkosten, niederbayrische Privatweiber und Übersee.

Camping

„Herrlich!“, sagen die einen, „jämmerlich!“ die anderen. Und da es zwei grundverschiedene Möglichkeiten gibt, den Haushalt unter ein Baumwollgewebe zu verlegen, haben sowohl der Enthusiast als auch der Verneiner recht:

Geht man „zelteln“ – mit Fahrrad und Mini-Hauszelt, mit Blechnapf und Konservendosen, Luftmatratze und Arme-Schlafsack –, so ist das zweifelsohne etwas für harte Männer, und es kann herrlich sein. Betreibt man aber die hohe Schule des Camping, so entspricht der Aufwand für einen 2-Wochen-Trip nach Ibiza einem Auswanderer-Konvoi nach den unerforschten Gegenden zwischen Alaska und Himalaja.

Laut Camping-Fachgeschäft nehme man eine Aachtzylinder-Zugmaschine mit angehängtem Einachser, errechne die maximale Belastungsfähigkeit und subtrahiere davon das Lebendgewicht aller Familienangehörigen. Der Differenzbetrag läßt sich spielend mit dem Allernötigsten ausgleichen: Steilwandzelt mit Küchenanbau und Klappdusche, moskitosicherer Speiseschrank, Tiefkühltruhe und Dreiflammherd, Sonnensegel für PKW und Schwiegermutter, Gummiboot für die Kinder – dazu Photo- und Tauchausrüstung, Ersatzteile, Spezialgarderobe und Heimspiele für Regenperioden.

Darminfektionen

müssen ja nicht gleich in Typhus und Ruhr ausarten, aber schon ein Blähbauch mit Durchfall und Erbrechen kann einem den gerade hoffnungsvoll begonnenen Urlaub vergällen. Diese fatale Hochsommer-Urlaubs-Erscheinung tritt zumeist in den ersten Tagen der Luft- und Kostveränderung auf. Hüten Sie sich vor dem Genuß sog. „Frischwassers“ in den Ländern der südlichen Mittelmeerküste, essen Sie Fleisch nur durchgebraten und ohne vorher einen Blick in die Küche der gepflegten Restauration zu wagen, vermeiden Sie Fischspeisen nach 11 Uhr vormittags und verzichten Sie generell in den ersten Tagen auf Buttercremegebäck und Frischmilch. Gleichen Sie sich der heimischen Küche insoweit an, als Sie sich unbedingt einen Schluck 90%igen vor dem griechischen Hammelspieß gönnen sollten,

und verschmähen Sie nicht die natürlichen Würzen wie Knoblauch und Pfefferschoten, da diese Gewächse Reizstoffe enthalten, die es dem Magen leichter machen, mit dem Überangebot an Ölen und Kohlehydraten fertig zu werden.

Ersatzteile

Sie sollten bei diesem Wort weniger an den fälligen Austauschmotor oder die abgefahrenen Reifenprofile denken, sondern vielmehr daran, daß namhafte Service-Clubs Ihnen beinahe alle diesbezüglichen Sorgen für einen geringen Jahresbeitrag abnehmen – auch im Ausland. Zumeist sind Ihnen ja die kleinen Schwächen Ihres Benzin-Esels bekannt – auf eine Werkzeugtasche sollte man sowieso nicht verzichten –, aber eine Tube Anti-Quietsch-Paste leistet manchmal mehr Dienste als drei Keilriemen in verschiedenen Längen, von denen dann keiner paßt.

Flugreisen

– immer billiger, immer weiter, immer selbstverständlicher. Bedenken Sie die Gewichtsbeschränkung bei Luftgepäck, nehmen Sie keine Anti-Flug-Pillen und überlassen Sie die Vorbereitung eines Absprungs über der Adria ruhigen Gewissens dem Bordpersonal – dafür wird es schließlich bezahlt. Gefäßverkalkung und kurze Zeit zurückliegende Operationen sind ein triftiger Grund, keine Flugreise zu unternehmen.

Gammeln

Aber, aber – das ist doch nur was für arbeits-scheue Wirtschaftswunderkinder! Weit gefehlt, wenn Sie das auch so geschmähte Wort richtig für sich auslegen. Was zeichnet einen echten Gammeler aus? Generelles Fehlen aller an sich gesellschaftsnotwendigen Attribute wie Krawatte, gut(= eng)sitzende Oberbekleidung, steife Haltung auf noch steiferen Stühlen, starre Essenszeiten nach Uhr und nicht nach Appetit geregelt... usw. usf.

Werden Sie ein Edel-Gammeler zu Hause im Garten, wühlen Sie mit nackten Zehen im Erdreich, aalen Sie sich bäuchlings im Sand und essen Sie ohne Obstmesser eine Melone. Bieten Sie dem stauenden Nachbarn den Anblick eines Grandseigneurs in karierten Bermudashorts und kümmern Sie sich einen feuchten... um die hämischen Seitenblicke, die ausdrücken wollen, „wie weit es mit dem da schon gekommen ist“.

Heide-Urlaub

Der Schlagler 1970 für Deutsche in Deutschland. Sie dürfen Kinder und Kleintiere,

Steckenpferd und Fahrrad mitbringen – Sie müssen echten Urlaub machen wollen, und Sie brauchen sich nicht zu wundern, wenn im nächsten Heide-Hof Herr Gen.-Dir. Dr. h.c. unter den gleichen Bedingungen seinen letzten Infarkt aushält. Sie werden sich auf alle Fälle prächtig erholen. Es entfällt die Reue danach (Portemonnaie) und die Unsicherheit davor. Für Familien das sicherlich bestens geeignete Ziel, da An- und Abmarsch nur einen Tag verschlingen. Informieren Sie sich bei den Fremdenverkehrszentralen von Niedersachsen und Hamburg oder bei einem Reisebüro in Ihrer Stadt.

Impfungen

– das Schreckgespenst seit dem „Fall von Meschede“. Sehr oft gesetzlich vorgeschrieben, mit fragwürdigem Sinn und häufig katastrophalen Folgen (Reaktion auf die Impfung 1–4 Wochen nach Applikation), da sich die wenigsten der Auslandsreisenden früh genug zu diesem Schritt entscheiden können und vom Schüttelfrost bis zum Brechdurchfall alle Höhen und Tiefen am Urlaubsort durchstehen müssen.

Ju-He

Damit ist nicht der freudige Ausruf anläßlich des ersten Schnees gemeint, sondern eine alte, weltweite Einrichtung – die Jugendherberge. Generell ist die Mitgliedschaft in der DJH oder der IYHF nötig, um Aufnahme zu finden (Jahresbeitrag DM 2,-, 4,-, 8,- je nach Alter). Als einzelner Erwachsener finden Sie genauso ein Bett wie Jugendgruppen und Familien. Anhand eines ausführlichen Ju-He-Verzeichnisses können Sie einen preiswerten und eindrucksvollen Urlaub mit Fahrrad, PKW oder zu Fuß planen. Übrigens: Ju-He's sind schon lange nicht mehr potentielle Verbreiter von Flöhen und ähnlichem Getier – so manches südländische Hotel könnte sich eine Scheibe Reinlichkeit von diesen gut geführten Häusern abschneiden!

Kinder

– wohin damit? Die Meinungen gehen weit auseinander; Akrobaten des Familienlebens lassen auch in den Ferien keinen ihrer Sprößlinge aus den Augen, was nicht selten zu dem skurrilen Bild führt, daß „Mama sich endlich mal erholen muß“ (Baby 8 Monate, Sohn 3 Jahre und Tochter 8 Jahre alt, Vater ein Nervenbündel) und man diese Ferienmutter dann in sengender Glut Windeln waschen sieht, was sie zu Hause einfacher erledigen könnte.

Soll man also mit ihnen verreisen? Daß man ein Baby nicht aus der Hand gibt – klar (kleine Entfernungen, absolut ruhige Umgebung), daß die Gören zwischen 4 und 12

auch mal raus wollen – klar (Familien-Zelt an Badeseer, Verwandte auf dem Land, Kinder- und Landschulheime), daß ein Teenager mit 15 raus muß – klar! Hier wird's schon schwieriger: mit Eltern = sehr beruhigend (für die Eltern!), ohne dieselben wiederum äußerst attraktiv für den Nachwuchs. Aber nicht jeder Vater (die wenigsten) kann in zwei- bis dreifacher Ausführung einen gut betreuten Auslands-Aufenthalt oder einen entsprechend großzügig angelegten gemeinsamen Urlaub erschwingen.

Also ein beinahe unlösbares Problem! Übrigens: noch zu erwartender Nachwuchs bleibt, einschließlich der dazugehörenden werdenden Mutter, von jeglichem Reiserisiko verschont – schon wegen der Umstände mit der Staatsangehörigkeit bei einer Niederkunft im Flugzeug oder im Zollgrenzbezirk.

Luft

– es darf geatmet werden! Aufgeatmet – weil man jetzt „endlich die Bude hinter sich hat“, eingeatmet – und das hoffentlich tief und in der bestmöglichen Zusammensetzung dieses überall vorhandenen, selten jedoch noch als „Atemluft“ erkennbaren Gasgemischs. Den prozentualen Anteil von Schmutz in der Luft einer Kleinstadt gebe ich Ihnen gar nicht erst bekannt; bei dem einer Großstadt würde es Ihnen sowieso den „Atem verschlagen“. Tröstlich, daß schon im Schrebergarten weitaus bessere Bedingungen herrschen!

Mangelercheinungen

Bargeld – durch ungewollte Veräußerung der Brieftasche während eines Schnellimbiß-Aufenthaltes (also: notierte Reiseschecks einer Großbank mitnehmen); Autoschlüssel, Brillen und Ehegatten (also: Doppelausführung an sicheren Ort mitnehmen bzw. nie aus den Augen lassen); Toilettenpapier – bei Reisen durch Frankreich absolute Mangelware und im Handel selten erkennbar, da es wie Servietten-Restposten aus dem Dritten Reich aussieht (also: wer kauft vor der Tat, der hat in der Not!).

Nerven

– ich werde mich lächerlich machen und darüber auch nur ein Wort verlieren! Medizinisch gesehen hat jeder Nerven – die Frage ist nur, wer sie auch wieder mit nach Hause bringt.

Offenglassene

Gas- und Wasserhahnhähne, Dachluken und Haustüren: lesen Sie nach dem Urlaubs-Boom den Polizeibericht, und Sie können

sich glücklich schätzen, nicht in der Rubrik der „erheblich Geschädigten und Heimgesuchten“ aufgeführt zu sein. Jedes Polizeipräsidium informiert Sie kostenlos über wirksame Verschuß- und Abschreckmaßnahmen.

Pelztierjagden

Im Sommer sind sie auch in Kanada verboten! Rücken Sie lieber Ihrem eignen blassen Balg zu Leibe und ins rechte Sonnenlicht!

Quecksilbersäulen

sind dazu da, daß man sie abliest, die erkannte Zahl verwertet und sich frühzeitig in schattiger Gefilde zurückzieht. Niemand wird Sie um einen rostroten Kopf und jahrelang wiederkehrendes Schädelbrummen nach einem Hitzschlag beneiden.

Reiseapotheke

– sie unterscheidet sich insofern von der pflichtgemäßen Auto-Pflasterkiste, als Sie auf den Kauf von einem Dutzend Brandbinden verzichten können und dafür lieber ein leichtes Abführmittel, Kaffeekohle (für das Gegenteil), Kreislaufstütze (Kampferöl, Goldtropfen, Kochsalz oder Mineraltabletten) und Insektenschutz einpacken. Lassen Sie Fläschchen mit fragwürdigem Inhalt und unleserlichen Etiketten zu Hause – die nächste Giftzentrale kann sehr weit weg sein!

Skepsis

sollten Sie immer bewahren, wenn es um Sonderangebote in Flugreisen, Vollpension zu Unterpreisen und direkte Strandnähe von Hotels geht – insbesondere, wenn der gepriesene Ort weder auf der Landkarte noch im Baedeker zu finden ist. Für so manchen Gutgläubigen war die Reise am Busbahnhof inmitten fremder Menschen zu Ende – der Reiseleiter mit den bezahlten Tickets ist bis heute überall!

Trinkgelder

– mehr oder weniger großzügige Gäste; bei Vergabe nach Gutdünken und eigenem Börseninhalt meist ein zweischneidiges Schwert; etwa 10–15% lösen Erstaunen in nordischen Ländern aus (wenn man sie überhaupt los wird.) Dort ist längst der Incl.-Preis eingeführt. In Deutschland erntet man dafür seit zwei Jahren ein freundliches „danke“, im Süden wird dieser Prozentsatz wie selbstverständlich gleich einbehalten, und in Frankreich kann es Ihnen im Lokal und im

Kino (!) passieren, daß der oder die solchermaßen Beschenkte hartnäckig in Ihrer Nähe verweilt, da mindestens das Doppelte erwartet und in Ausnahmefällen auch gefordert wird (fast alle Dienstleistungsbranche bekommen kein festes Gehalt!).

Ungeziefer



sollten Sie dort belassen, wo es heimisch ist. Ein Sandfloh ist noch keine Tragödie, Zecken, Kleiderläuse und Menschenflöhe hingegen sind nur mehr über einen langen Leidensweg loszuwerden. Inspizieren Sie in fragwürdigen Quartieren (Autopanne am Rande der Zivilisation) das Bett und ziehen Sie im Notfall den Windschatten Ihres PKWs vor.

Voraussichtlich



während des Urlaubs anfallende Zahlungsverpflichtungen sind vordringlich in Ordnung zu bringen – ein Bankauftrag oder Prophylaxe-Zahlungen bewahren Sie vor dem unverbindlich lächelnden Gerichtsvollzieher, der Sie garantiert noch am Abend Ihrer Rückkehr in Ihren vier Wänden ausfindig macht.

Wertgegenstände



verlieren ihren Reiz, wenn sie verlorengehen. Außerdem ist die Zeit vorbei, da eine schmuckbehängte Person im Badeanzug Aufsehen erregt hat. Ein eignes Banktresorfach ist gar nicht nötig – jedes Geldinstitut verfügt über geeignete Räumlichkeiten, wo sich Ihre Mehrkarätigen und die Erbschaftspapiere in bester Gesellschaft befinden.

X-fach



und in verschiedensten Versionen haben Sie sicherlich alle diese Tips schon mal gehört. Vielleicht ist aber doch noch etwas dabei, was Sie interessiert.

Übrigens sind Einladungen auf

Yachten



von Olscheichs nur der Kino-Breitwand und Lieschen Müller vorbehalten – Sie sollten sich nicht allzusehr auf so etwas versteifen.

Zu guter Letzt



einen richtig erholsamen Urlaub!

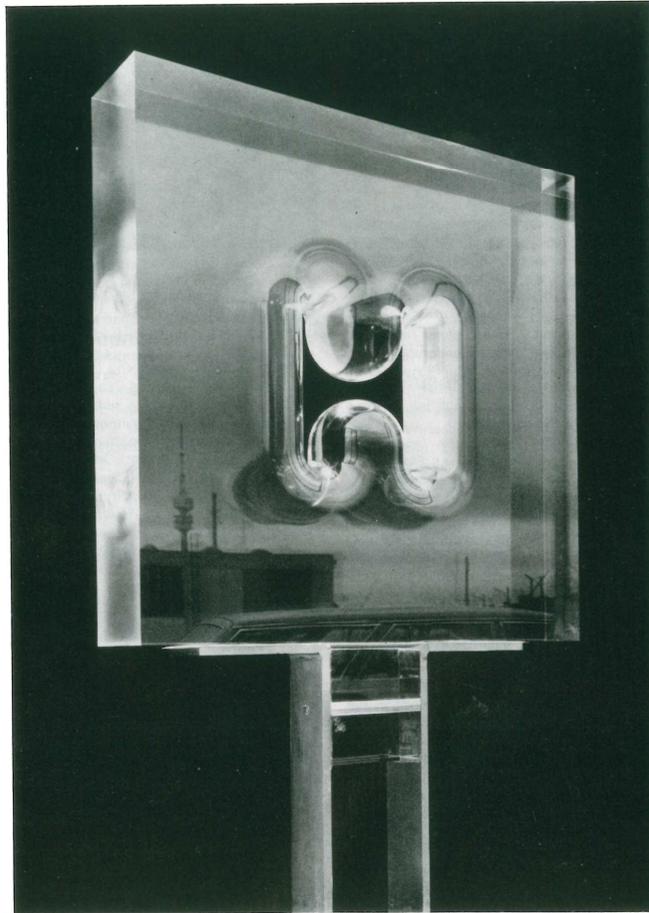
Helga Badum, München

Glasplastik für den »Deutschen Pavillon« in Osaka/Japan

Diese derzeit größte Plastik aus Acrylglas entstand auf dem Gelände der Süddeutschen Bremsen AG in München.

Der Münchener Bildhauer Uli Pohl wurde von Herrn Prof. Stein vom Bundesverband der Deutschen Industrie aufgefordert, für den Garten des Deutschen Pavillon auf der Weltausstellung 1970 eine repräsentative Arbeit zur Verfügung zu stellen.

Die Plastik ist in dreimonatiger Arbeit gefräst, geschliffen und poliert worden. Der Glaskörper wiegt etwa 3 Zentner und hat die Ausmaße von etwa 90 x 107 x 16 cm.



50 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



Fritz Döls
Obermeister
14. 4. 70

Carl Hasso & Wrede GmbH



Alfred Doege
Dreher
1. 4. 70

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



Max Urbaneck
Hobler
1. 4. 70

Süddeutsche Bremsen AG



Franz Hofmeister
Werkzeug-Kontrollleur
28. 4. 70

Motoren-Werke Mannheim AG



Paul Schöllkopf
Monteur
28. 3. 70



Ludwig Endlich
Kontrollleur
28. 4. 70



Heinrich Renner
Elektriker
28. 4. 70



Heinz Sattler
Vorrichtungs-Konstrukteur
28. 4. 70



Friedrich Schäfer
Schleifer
28. 4. 70

25 DIENSTJAHRE

Süddeutsche Bremsen AG



Sylvia Brehmer
Kontrollistin
12. 3. 70



Johann Stemmer
Versandmontage-Inspektor
20. 4. 70

Motoren-Werke Mannheim AG



Fritz Harter
Verkaufssachbearbeiter
3. 3. 70

UNSERE JUBILARE

50 Jahre – ein halbes Jahrhundert im Dienste Ihres Unternehmens! Das ist ein seltenes Jubiläum. Wir wünschen den verdienten Kollegen, die ein Menschenalter lang in guten und in schlechten Zeiten, in Krieg und Frieden ihrem Werk die Treue gehalten haben, viel Glück!

Das 40jährige Dienstjubiläum ist in diesem Jahre eigentlich ein ganz besonderes! Denn vor 40 Jahren, im Jahre 1930, herrschte bei uns größte Arbeitslosigkeit. Die Nationalsozialisten kämpften mit den Kommunisten um die Macht und gewannen die Reichstagswahl. Der Kanzler Brüning führte, allein auf das Vertrauen des greisen Präsidenten Hindenburg gestützt, eine Minderheitenregierung. Eine Notverordnung löste die andere ab. Sogar die Beamtgehälter wurden drastisch gekürzt. Die Zahl der Arbeitslosen stieg auf 4,5 Millionen an... Deshalb waren unsere Jubilare, die nun ihr Vierzigstes feiern, damals sehr glückliche junge Leute, als sie endlich einen Arbeitsplatz in einem krisenfesten Unternehmen finden konnten. Nur, wer die langen Schlangen der Stempelgeldempfänger vor den Arbeitsämtern kennt und die Not vieler Familien, die tatsächlich hungern mußte, der weiß, was es damals bedeutete, eine Arbeit zu bekommen!

Daran werden sich unsere Jubilare, denen wir die Treue danken, die sie vier wechselvolle Jahrzehnte hindurch unserer Firma hielten, bestimmt noch erinnern. Und sie werden vielleicht ihren Kindern und Kindeskindern aus diesem Anlaß von jenen Zeiten erzählen, zu denen keineswegs Milch und Honig geflossen ist.

Was denken Frauen über die berufliche Tätigkeit?

Der Deutsche Gewerkschaftsbund hat kürzlich durch das Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Infas) die Befragung eines repräsentativen Querschnitts der abhängig erwerbstätigen weiblichen Bevölkerung über die Einstellung der Frauen zum Berufsleben vornehmen lassen, die sehr aufschlußreiche Ergebnisse erbrachte.

Befragt wurden 1011 Arbeitnehmerinnen über 18 Jahre. Davon waren 54% verheiratet, 15% verwitwet/geschieden, 31% ledig. Es waren tätig als Angestellte 49%, als Beamtinnen 5%, als Facharbeiterinnen 9%, als Angelernte 21% und als Ungelernte 13%. 60% der Befragten haben einen Beruf erlernt, 35% der Befragten haben keinen Beruf erlernt, und 5% machten keine Angaben. Als Grund für das Nichterlernen eines Berufes gaben von den 35% = 351 Befragten an: „Es fehlte Geld, ich mußte gleich verdienen“ (24%), „Es war keine Lehrstelle vorhanden“ (22%), „Ich mußte zu Hause im Haushalt (oder eigenen Betrieb) mithelfen“ (16%), „Es war für Mädchen nicht üblich, die Eltern wollten es nicht“ (12%).

Zu dieser Gruppe der Nichtgelernten gehören immerhin noch ein Viertel der 18 bis 24 Jahre alten Frauen oder über die Hälfte = 56% der 18 bis 34 Jahre alten Frauen, was deutlich macht, daß die Forderung nach einer guten Berufsausbildung auch für Mädchen trotz eines hier festzustellenden positiven Trends weiterhin und insbesondere an die Arbeiter und ihre Familien zu richten ist. Die allgemeine Behauptung, Frauen wollen sich nicht weiterbilden und beruflich fortkommen, wird hier widerlegt.

Auf die Frage: „Wären Sie bereit, sich beruflich weiterzubilden, wenn Sie dadurch eine bessere Position erhalten könnten?“ antworteten 45% der Befragten mit „ja“ 46% der Befragten mit „nein“, 9% machten keine Angaben. „Ja“ sagten 55% der Angestellten, 61% der Beamtinnen, 39% der Fach-

arbeiterinnen, 31% der an- und ungelerten Arbeiterinnen. „Ja“ sagten aber auch, und das sollte man besonders gut notieren, 46% der Frauen mit noch nicht schulpflichtigen Kindern (Kleinkindern) im Haushalt und 37% der Frauen mit schulpflichtigen Kindern im Haushalt.

Es ist also eine verhältnismäßig große Bereitschaft zur Weiterbildung vorhanden, die genutzt werden könnte und sollte. Dafür sind allerdings mehr und andere Angebote erforderlich, nämlich für die Qualifizierung beim Verbleiben im Berufsleben, für das Kontakthalten zur Arbeitswelt bzw. zum erlernten Beruf bei vorübergehendem Ausscheiden aus dem Berufsleben zwecks Kindererziehung und für die Vorbereitung auf einen Wiedereintritt in den Beruf bzw. die Arbeitswelt nach dieser Zeit.

Was nun die Unterbrechung der Berufstätigkeit anbetrifft, so haben 29% der Befragten einmal unterbrochen, 14% der Befragten mehrmals unterbrochen und 53% der Befragten noch nicht unterbrochen. Von den verheirateten (551) Frauen, um die es bei dieser Frage besonders ging, unterbrachen ihre Berufstätigkeit 43% noch nicht, 34% einmal und 19% mehrmals.

Auf die Frage an die 18- bis 24jährigen: „Wie lange werden Sie voraussichtlich noch berufstätig bleiben?“ antworteten z. B. 10% „ein Jahr“, 14% „zwei bis drei Jahre“, 14% „drei bis fünf Jahre“, 7% „fünf bis zehn Jahre“, 7% „länger als zehn Jahre“ und 48% „weiß nicht“. „Weiß nicht“ antworteten auch 38% der 25- bis 34jährigen, 25% der 35- bis 49jährigen, 28% der 50 Jahre alten und älteren.

Wieder in den Beruf zurückkehren nach einer Unterbrechung wollen „ganz bestimmt“ 12% der Befragten, „vielleicht“ 18% der Befragten, „nein“ 48% der Befragten, „weiß nicht“/keine Angabe 22% der Befragten. Die Aussage „ganz bestimmt“ liegt am höchsten bei

den Beamtinnen mit 26% (Angestellte mit 11%, Facharbeiterinnen mit 7%, angelernte/ungelernte Arbeiterinnen mit 12%), was sicher nicht nur an der Art der Tätigkeit und an den verhältnismäßig günstigen Arbeitsbedingungen, sondern auch an dem Bildungs- und Ausbildungsstand, dem größeren Selbstbewußtsein und Eigenständig-Sein-Wollens liegt. Allerdings halten es nicht nur die Beamtinnen zu 63% für normal, daß viele Frauen berufstätig sind, sondern auch 64% der Angestellten, 47% der Facharbeiterinnen und 45% der an- und ungelerten Arbeiterinnen, ja 85% der Beamtinnen, 72% der Angestellten, 69% der Facharbeiterinnen und 67% der an- und ungelerten Arbeiterinnen meinen, daß Frauen ohne Kinder berufstätig sein sollten.

Auf die direkte Frage: „Wenn Sie es sich erlauben könnten, würden Sie gern Ihren Beruf aufgeben?“ antworteten 47% der Befragten mit „nein“, 44% mit „ja“ (65% der Beamtinnen, 54% der Angestellten, 47% der Facharbeiterinnen, 34% der an- und ungelerten Arbeiterinnen mit „nein“).

Waagrecht: 1. südäm. Faultier, 3. Betonungszeichen, 8. Gegensatz zu Landvolk, 16. Meißwaage für Tauffall, 20. Autokennzeich. v. Osnabrück, 21. lat. Vernunft, 22. positives Ergebnis, 23. pers. Fürwort, 24. Ort im Allgäu, 26. Getränk, 27. Knorr-Kompressor, 30. schnelle Beförderungsart, 32. Autokennz. v. Neuß, 33. flüssiges Fett, 34. männl. Vorname, 36. nicht zur Kenntnis nehmen, 40. mathem. Grundsatz, der nicht zu beweisen ist, 42. Vorgang bei Verkehrsunfällen, 43. nach Getränken verlangend, 44. nicht weit, 46. weibl. Vorname, 47. Autokennz. v. Oldenburg, 48. türk. Offizierstitel, 49. andere Bezeichn. für geradeaus, 53. Flugzeugrumpf, 54. Abkürzung für Normal-Null, 55. Edelgas, 56. Waldtiere

Senkrecht: 1. Stand, 2. Fehler, 3. Wüstling, 4. ambulanter Zeitungsvertrieb, 5. etwas umfassen, 6. Autokennz. v. Tecklenburg, 7. Könnner, 9. engl. Spielzeug, 10. Krebstier, 11. Erzeugnis v. Volmarstein, 12. Abk. für eine Knorr-Verkaufsabt., 13. Verbrennungskraftmaschinenart, 14. Befehlsform v. lesen, 15. weibl. deutscher Opernstar, 17. Stadt südl. v. Offenburg, 18. Abk. für Teilstammsatz, 19. Segelkommando, 25. Ort bei Strakonitz (Westböhmen), 28. griechische Philosophenschüler, 31. frz. Falten (Mz), 35. Autokennzeichen v. Ingolstadt, 36. männl. Vorname, 37. Doppelselbstlaut, 38. griechischer Buchstabe, 39. Menschenrasse, 41. gesundes Getränk, 43. sagenhafte Königin v. Karthago, 45. engl. Alter, 46. Teil des Wagens, 50. Autokennz. v. Rastatt, 51. ausgestorbenes Rind

y = i

Auflösung des Kreuzworträtsels auf Seite 8

Jürgen Rücker, München

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | | | | | 18 | 19 | 20 | | 21 | | | | |
| 22 | | | | | 23 | | 24 | 25 | | 26 | | | | |
| 27 | | | | 28 | | | 29 | 30 | | 31 | | | | |
| 32 | | 33 | | | | | 34 | 35 | | | | | | |
| 36 | | 37 | | | 38 | 39 | | 40 | | | | | 41 | |
| | 42 | | | | | | | 43 | | | | | | |
| 44 | 45 | | | | | | 46 | | | 47 | | | | |
| 48 | | | | | | 49 | 50 | | | 51 | | | 52 | |
| 53 | | | | | 54 | | 55 | | | 56 | | | | |