

WIR

105/1970

von den Werken der Knorr-Bremse



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTFLEITUNG:
Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 350 51

GRAPHIK:
Müller-Woelk, München

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

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

105
OKTOBER
1970

KNORR auf der 3. Verkehrsausstellung
in Essen und auf der Leipziger Herbst-
messe 1970 3

Mit Hasse & Wrede auf der „IHA '70“ 4

Finnische Gäste bei MWM São Paulo 4

MWM-Dieselmotoren in besonderem
Einsatz 5

Nicht totzukriegen! 6

Mit Computern in die Zukunft 7

Fortschrittlich in die siebziger Jahre 9

Ein Jahr Rallye-Sport mit MWM-Reklame 10

Lehrfahrt nach England und Wales 12

Der erste Schritt ins Berufsleben 13

Gesundheitsvorsorge für Jugendliche 14

Hilfen für die Familien 14

Trotz Vorsorge jährlich 10 Millionen Mark
Unfallkosten! 15

Unsere Jubilare 15

Unser Kreuzworträtsel 16

Das grüne Drumherum unserer Wohn-
heime 16

Es gibt da ein populäres Sprüchlein: „Dienst ist Dienst, und Schnaps ist Schnaps“. Das klingt nicht unflott. Es stimmt aber nicht, wie wir gleich sehen werden:

Der Mensch im Dienst und der Mensch außer Dienst sind ja keine zwei verschiedenen Personen! Im allgemeinen tragen die Menschen die Sorgen und Freuden ihres langen Arbeitstages hinüber in den verhältnismäßig kurzen Feierabend. Und natürlich ist es ebenso auch umgekehrt. Die Ruhe und das Glück eines friedlichen Feierabends strahlen in den grauen Arbeitsalltag zurück und lassen manches leichter ertragen. Da wir unsere beste und längste Lebenszeit arbeitend im Betrieb verbringen, brauchen wir dafür die meiste Kraft. Der Feierabend soll uns neue Kraft geben. Wenn uns aber nach Arbeitsschluß daheim Ärger erwartet, dann werden dabei Kräfte verbraucht, über die wir eigentlich nicht mehr verfügen. Es kommt zu einem Raubbau, dem kein Körper auf die Dauer gewachsen ist. Deshalb spielt besonders bei jedem schwer arbeitenden Menschen, ob er nun im Akkord schafft oder als leitender Mann Verantwortung trägt, das Privat- bzw. Familienleben eine große Rolle.

In einer Familie tragen beide Partner hierbei große Verantwortung. Es liegt viel an der Frau, ob der Mann seine Wohnung als Heim oder bloße Behausung empfindet. Wenn er weiß, daß er erwartet wird, nicht nur des Lohnes wegen, sondern weil er eben als Ehepartner oder Familienvater tagsüber dem anderen gefehlt hat, dann kehrt er noch einmal so gern nach Hause zurück.

Doch nun zu dem heimgekehrten Mann. Er ist zwar in seinen eigenen vier Wänden, aber er ist häufig mit seinen Gedanken und mit seinem Körper noch keineswegs losgelöst vom Büro, vom Band oder von der Maschine. Wenn jemand den einen gleichen Handgriff tausendmal am Tage vollzogen hat, dann braucht er – im Gegensatz zur Maschine, die gefühllos ist – eine Übergangszeit, in der die vielbeschäftigte Hand, die schon fast automatisch arbeitet, langsam zur Ruhe kommen kann. Mit der Gedankenarbeit ist es natürlich ähnlich. Wer die Bürotür hinter sich zuschlägt, der vollzieht damit oftmals nur eine mechanische Handlung, denn seine Gedanken, die um irgendwelche geschäftlichen Probleme kreisen, nimmt er in seinem Kopf mit nach Hause.

Ja, wenn er den Kopf samt aller Verantwortlichkeiten im Fach seines Schreibtisches verschließen und gegen einen schönen leeren Feierabendkopf eintauschen könnte! Mancher würde dies liebend gerne tun, um sich für den Rest des Tages mit den Kindern zu beschäftigen, sich die Probleme seiner Frau (die auch „rund um die Uhr“ schafft!), ihre Sorgen und Nöte, anzuhören oder einem Hobby nachzugehen... Doch nicht jedem gelingt dies. Wir vermögen den Arbeitsalltag nicht fein säuberlich von der Freizeit zu trennen. Abschalten lassen sich nur die Maschinen. Man drückt auf den Knopf oder betätigt den Hebel, und der Apparat gehorcht. Unser Körper aber ist feiner als der komplizierteste Computer, denn er denkt und fühlt.

Arbeit und Freizeit dürfen nicht nur hingenommen und erledigt werden. Wir müssen sie in den Griff bekommen wie Werkzeuge, die uns helfen, das Leben zu formen und zu gestalten – nach unserem Willen.

Die Knorr-Bremse

auf der 3. Verkehrsausstellung in Essen

Schnellverkehr mit 250 km/h über mittlere und weite Entfernungen, Nahschnellverkehr in Ballungsräumen mit 120 km/h und Spezialgüterwagen für schnellen Transport ebenso wie für schnelles Be- und Entladen fast jeden Ladegutes – in diesen drei Hauptgruppen präsentiert sich die Schienenfahrzeugschau im Freigelände der 3. Verkehrsausstellung in der Essener Gruga.

Star der Ausstellung war die in Kassel gebaute elektrische Schnellfahrlokomotive der Baureihe E 103 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h bei einer Leistung von 14 100 PS. Bereits im Herbst 1970 gelangten die ersten dieser Lokomotiven vor TEE- und F-Zügen zum Einsatz. Moderne Reisezugwagen des Fernverkehrs, die sich durch zahlreiche Detailverbesserungen (Klimaanlage, Geräuschisolierung) von ihren Vorgängern unterscheiden, unterstreichen das Bemühen der DB, den hochwertigen Fernreiseverkehr noch attraktiver zu machen.

Mittelpunkt der ausgestellten Nahverkehrsfahrzeuge war der dreiteilige S-Bahn-Trieb-

zug ET 420, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 33 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Zum Einsatz gelangen die ersten 120 dieser Triebzüge, die auch auf vorhandenen Gleisanlagen die Höchstgeschwindigkeit voll ausfahren können, 1972 zur Olympiade in München, aber auch im Einzugsgebiet von Frankfurt und im Ruhrgebiet.

Repräsentanten des zukünftigen innerstädtischen Schnellverkehrs sind eine Zweiwagen-einheit der Münchner U-Bahn, ein sechsachsiger Stadtbahn-Gelenkzug der Stadt Frankfurt und eine Dreiwagen-einheit der Hamburger U-Bahn. Gemeinsame Merkmale dieser in verschiedenen Konstruktionen ausgeführten Fahrzeuge sind neben ansprechender innerer und äußerer Ausstattung Leichtbau, hohe Fahrbeschleunigung und große Lafruhe.

Die ausgestellten Güterwagen ließen einmal den Trend zu höheren Geschwindigkeiten (100 bis 120 km/h), zum anderen zu einer weiteren Anpassung an das jeweilige Ladegut sowie Möglichkeiten für schnelles Be- und Entladen erkennen.

Das fachkundige Publikum konnte sich auf dem Stand der Knorr-Bremse über das reichhaltige Fabrikationsprogramm genaue-

stens orientieren. Magnetschienenbremsen, Scheibenbremsen, U-Bahn-Bremsen, gleisbogenabhängige Steuerungen, elektro-pneumatische KE-Bremsen, lastabhängige Druckluftbremsen, die Führerbremsventilanlage G 1 und der elektronische Gleit- und Schleuderschutz für Schienenfahrzeuge, Trilex-Räder, Scheibenbremsen und Einzelapparate der Kraftfahrzeugbremsen für Straßenfahrzeuge überzeugten von der Qualität der Erzeugnisse aus München und Volmarstein.

Unsere Standbesetzung jedenfalls konnte sich über mangelndes Besucherinteresse nicht beklagen – es waren für sie anstrengende Tage, ausgefüllt mit Fachsimpeleien über technische Probleme aller Art, die alte Kunden oder solche, die es sicher einmal werden, an sie herantrugen. – Wie heißt es doch in einer Anzeige von Knorr?

„Wenn wir die technische Entwicklung wieder einmal ein Stück vorangetrieben haben, steckt mit Sicherheit ein guter Kunde dahinter. Das ist für uns nicht nur ein guter Abnehmer von Bremsen, sondern ein guter Lieferant von Aufgaben und Informationen. In solche Kunden investiert man gern für Forschung und Entwicklung. So viel wir wissen, macht uns da auch keiner etwas vor. Sie sehen es an den Ergebnissen.“

... auf der Leipziger Herbstmesse 1970

Es war das erste Mal, daß sich die Knorr-Bremse mit einem Stand auf der Messe in Leipzig beteiligte. Wenn auch allgemein das Ergebnis dieser ersten Septemberwoche als „enttäuschend“ bezeichnet wurde, so konnten doch unsere Herren aus München zahlreiche Interessenten auf dem Ausstellungsstand begrüßen.

Gezeigt wurden Geräte aus dem Programm der Kraftfahrzeug-Bremse und dem der Druckluftsteuerungen, wobei hauptsächlich Luftpresser und die neuen Bremsventile und -zylinder für die Zweileitungs-Bremsanlage einerseits und Magnetventile und Zylinder andererseits interessierten.

Druckluftsteuerungen sind ja ein relativ junges Kind der Knorr-Bremse. Um so erstaunlicher ist seine schnelle Entwicklung, nachdem bewiesen werden konnte, daß es für Knorr auf dem Gebiet der Steuer- und Regeltechnik keine Probleme gibt. Knorr-Fluidics arbeiten in den verschiedensten Maschinen; sie arbeiten ohne bewegliche Teile, und sie zogen auch auf dem ansprechenden Messestand in Leipzig wieder einmal die Aufmerksamkeit der Experten auf sich.



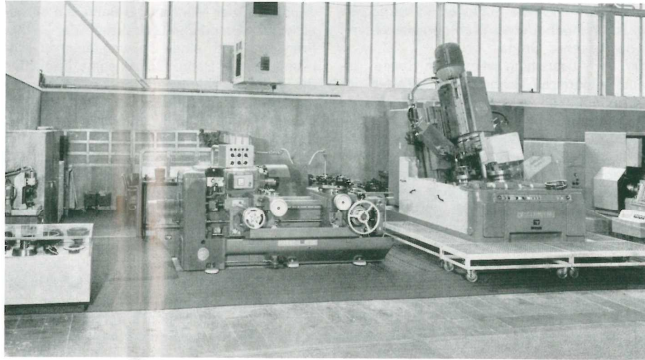
Teilansicht des KB-Standes auf der Leipziger Herbstmesse 1970

Mit Hasse & Wrede auf der »IHA '70«:

Einen dreispindligen Kopier-Drehautomaten

zeigte Hasse & Wrede, Berlin, auf ihrem Messestand auf der »IHA 70«, der internationalen Werkzeugmaschinen-Ausstellung, die im September in Hannover stattgefunden hat. Hasse & Wrede präsentierte mit dieser Maschine eine Weiterentwicklung ihrer bekannten senkrechten Mehrspindel-Drehautomaten mit hydraulischen Kopierschlitten. Die seit 12 Jahren gebauten fünf- und sechsspindligen Automaten erhalten damit eine Ergänzung durch einen dreispindligen Automaten mit einem Futterdurchmesser von 360 mm. Dadurch ist es möglich, Werkstücke bis zu einem Außendurchmesser von etwa 400 mm zu bearbeiten. Die vordere Spindel dient als Ladestation, so daß das Ein- und Ausspannen der Werkstücke innerhalb der Arbeitszeit liegt. An den beiden Bearbeitungsstationen können die Werkzeuge sowohl auf dem Zentralwerkzeugschlitten, der sich von oben nach unten bewegt, befestigt werden, als auch auf den hydraulischen Kopierschlitten. Diese Kopierschlitten arbeiten normalerweise unter 45° von oben nach unten. Sie können aber auch waagrecht angeordnet werden oder sich unter 45° von unten nach oben bewegen. Die letztere Anordnung ermöglicht es, Kopiervorgänge in Bohrungen durchzuführen. Auch dieser Automat hat die bewährte Indizierung durch eine geschliffene Stirnverzahnung, so daß eine Toleranz von 0,03 mm eingehalten werden kann. Das besagt, daß

die meisten Bohrungen mit einer Qualität H 7 fertiggedreht werden können. Die Umrichtezeiten sind hier noch kürzer als bei den fünf- und sechsspindligen Automaten: sie liegen zwischen 1/2 und 3 Stunden, da weder Nocken noch Kurven ausgewechselt werden müssen. Die notwendigen Wege für den Zentralwerkzeugschlitten werden über Drucktasten eingegeben. Zusätzliche Ausrüstung mit Seitensupporten, Ladeeinrichtung und Transportband ist auch hier möglich.



Finnische Gäste bei MWM São Paulo

Die Direktion unseres Werkes in São Paulo, der MWM Motores Diesel S.A., kann häufig Gäste begrüßen, und es ist dort zur schönen Gewohnheit geworden, vor der Werkskulisse ein „Familienfoto“ zu schießen. Diesmal bekamen unsere Brasilianer Besuch aus Nordeuropa: acht Abgeordnete der finnischen Regierung – in Begleitung des Direktors der Firma Valmet-Oy-Finnland, Herrn Jorma Tissari – besichtigten zusammen mit der Geschäftsleitung des brasilianischen Valmet-Werks die Anlagen unserer Motorenfabrik und zeigten sich sehr beeindruckt. Bei DIMOTOR freut man sich immer wieder über das große Interesse, das dem jungen Werk und seinen Mitarbeitern vom In- und Ausland entgegengebracht wird.

Auflösung des Kreuzworträtsels von Seite 16

Wagenrecht: 2. Bremskraftregler, 15. Quadrige, 17. LRT, 18. eventuel, 20. Roland, 23. Abakan, 26. FF, 27. au, 28. Katerl, 30. Mung, 31. f. Anz, 32. Infrakt, 36. da, 37. Reo, 38. FO, 40. AK, 41. OIB, 42. RT, 43. NN, 44. Harfe, 45. resolur, 48. Neri, 51. Flossen, 52. Ethe, 53. gatlle, 54. Lew, 55. Brenner, 56. Ml, 6. SG, 7. Kattunkel, 8. All, 9. tra, 10. Redukt, 11. e.V., 12. GE, 13. Ruptur, 14. Albigensier, 15. Urbino, 19. Arenen, 21. Ort, 22. Narkose, 24. Aema, 25. Nl, 28. KPD, 29. apart, 31. Pafete, 32. Faers, 33. er, 38. pill, 46. Uhr, 47. Ahn, 49. EG, 50. RA, 52. EN.

Diese Zeitschrift geht seit Jahren den „Spuren unserer Arbeit“ nach, wenn sie über die vielseitige Verwendbarkeit der MWM-Erzeugnisse in aller Welt berichtet. Mit der technischen Entwicklung bieten sich immer wieder neue, besondere Einsatzfälle als beachtenswert und interessant an. Die folgenden könnte man sogar nach elementarer Verschiedenheit ordnen:

Für den Weg in die Erde, zu Wasser und in der Luft

Es geht um den Antrieb modernster Gesteinsbohrwerke, von Spezialschiffen und von Flughafenaggregaten.

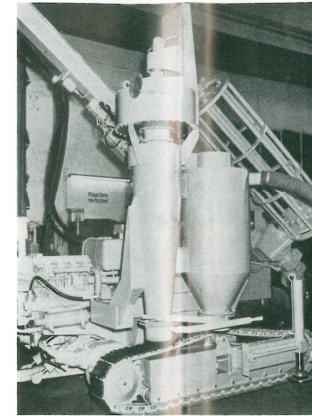
Lafettenbohranlagen

der Salzgitter Maschinen AG (im Tätigkeitsbereich des MWM-Verkaufsbüros Hannover) wirken daran mit, den unvorstellbar großen Zement- und Baugesteinsbedarf der – wie man im Baugewerbe sagt – „Zweiten Steinzeit“ zu decken. Der Grundtyp LB 24 dringt mit 60 m Gestängelage und 92 mm Bohrl Lochdurchmesser tief in die Steinbrüche mit devonischen Kalkmassen, in Jura- und Muschelkalk ein und ermöglicht Sprengsätze, die auf einmal 100 000 bis 200 000 t Gestein als Ausgangsstoff für Zement zu Tal bringen. Bohrtiefe und -lochdurchmesser bestimmen wesentlich die Kosten und die Wirtschaftlichkeit. Je nach dem Gestein sind beide Faktoren insofern variabel, als Typ II der Lafettenbohrmaschine für 30 m Bohrtiefe und 130 bis 160 mm Durchmesser ausgelegt ist. Den enormen Kraftbedarf im schwerwichtigen Antriebseinsatz befriedigen Dieselmotoren der MWM-Typen D 308, Drei- und Vierzylinder; die einmannbediente Raupenfahranlage kann auch wahlweise elektromotorisch betrieben werden. Eine Bohrstaubsaugvorrichtung dient der Gesundheitsvorsorge. Konstruktiv bereits fertig, ausgerüstet mit dem MWM-Dieselmotor D 232.6, wird die weiterentwickelte Lafettenbohranlage des Typs LB 46 gegen Jahresende zum Einsatz kommen.

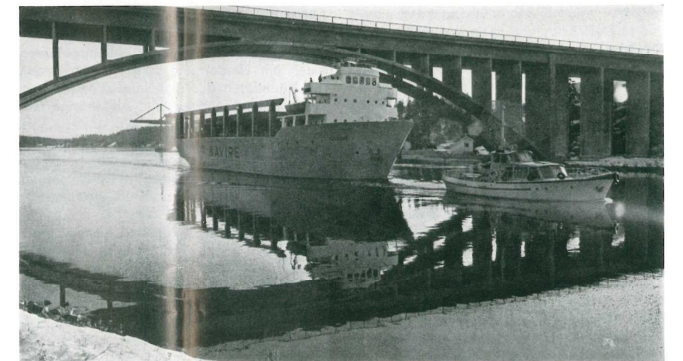
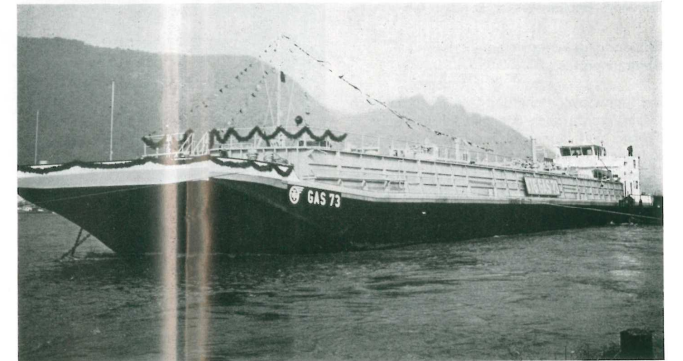
Flüssiggas-Tanker auf dem Rhein

Das Besondere an diesen Neubauten liegt einmal im transportierten Gut: Flüssiggas. Zum anderen daran, daß bei Konstruktion und Bau der vier Einheiten „VTG Gas“ Nr. 73 bis 76 weitestmögliche Zusammenarbeit der damit vom Auftraggeber (Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH [VTG], Hamburg) betrauten drei Rheinwerften (Hilgers/Rheinbrohl, Berninghaus/Köln und GHH-Rheinwerft Walsum) wirksam geworden ist. Vor allem konnten kooperativ Vorteile der Serienfertigung und der Auftragsabwicklung unter einer Federführung (Rheinbrohl) genutzt werden. Man spricht in der Fachpresse sogar von einem ganz neuen „Tanker-Image auf dem Rhein“. Jeder dieser 840 t tragenden Spezialtanker (85 m lang, 11,4 m breit und 2,4 m Tiefgang) faßt 1800 cbm und wird von zwei 560-PS-MWM-Dieselmotoren TD 440-6 angetrieben. Der Tanker, mit einem den Schubleichtern ähnlichen Vorschiff

MWM-DIESELMOTOREN IN BESONDEREM EINSATZ



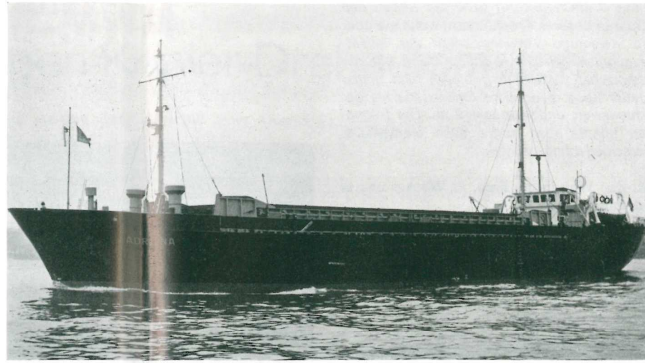
Fotos, von oben: Salzgitter-Lafettenbohrwerk; Flüssiggas-Tanker „VTG GAS 73“ auf dem Rhein; der finnische Spezialtransporter MS „Navire“ im Schlepp



(unser Bild), fällt durch den mit zwei Decks ausgestatteten, elastisch gelagerten Aufbau achtarn auf. Die Gasanlage ist für Propan, Butan, Propylen und Gemische zugelassen. Hydraulische Schnellschlußventile an den Anschlußstellen bewirken bei Gefahr automatisch das Zufallen aller Verschlüsse.

Spezialschiff für Lukendeckeltransport

Spezialisierung ist ein Merkmal technischer Entwicklung. Baueinheiten verschiedenster Art werden vorgefertigt und benötigen dann durch Zahl und Abmessung artige Transporteinrichtungen. So gehört das finnische MS „Navire“ (unser Bild), auf der Werft Oy Laivatellisuus in Pansio (Finnland) gebaut, zu den ausgesprochenen Spezialtransportern auf dem Wasser. Das Lukendeckel produzierende Unternehmen Oy Navire AB in Piikkiö ließ es bauen, weil größer und schwerer werdende Lukendeckel den Transport erschwerten. MS „Navire“ (499 BRT, 51 m lang, 14 m breit) hat zwei Decks. Laden und Löschen erfolgen durch einen über der Ladeluke (mit 33,5 x 11,6 m Abmessung) laufenden 30-t-Kran. Daher kann der von zwei 500-PS-MWM-Dieselmotoren des Typs RHS 618 V 16 angetriebene Neubau auch andere Sperrgüter und Schwerlasten befördern. Den Auftrag für die motorische Ausrüstung wickelte die MWM-Vertretung für Finnland, Renken & Co., Bremen, ab.



Ober: MS „Adriana“ – gleichen Typs wie MS „Bianca“; links: fahrbares Flughafenaggregat



leistung von 125 kW erfüllt. Als „Herz“ dieser Versorgungseinheit hat sich der lauffähige und zuverlässige MWM-Dieselmotor D 232 V 8 mit einer Nennleistung von 193 PS bei 2200 U/min bewährt. Unser Foto zeigt das fahrbare Aggregat vor dem Überschall-Passagierflugzeug „Concorde“ und dem Jumbo-Jet auf dem Pariser Flughafen Le Bourget.

Ist es nicht interessant, Kollegen in Mannheim und München, dem Wirken der Motoren nachzugehen, die ihr mit Hirn und Hand geschaffen habt? Besonderer Einsatz wird nur durch besondere, qualifizierte Fachleistung möglich. MWM und SB sind daran beteiligt. JHB

Rhein-Main-gängige Container-Seetransporter

Bei der Bayr. Schiffbau-Ges. in Erlenbach (Main) wurde nach der zum Jahresbeginn in Dienst gestellten „Adriana“ jetzt auch das Schwesterschiff „Bianca“ an die Hamburger Reederei A. Kirsten übergeben. Beide Frachter (Tragfähigkeit 1275 t) sind mit MWM-Dieselmotoren bestückt: für den Hauptantrieb mit einem 1650-PS-TBRHS 345 SU, für die Borddienste mit zwei TD 208-6-Aggregaten und einem D 325-4-Bordaggregat. Die Seeschiffe, speziell für Paletten- und Containertransport gebaut, haben hydraulisch absenkbare Brückenhäuser, um niedrige Brücken passieren und dadurch auch Binnenwasserstraßen direkt bei ihrem Einsatz im Rhein-Main-Spanien-Verkehr befahren zu können.

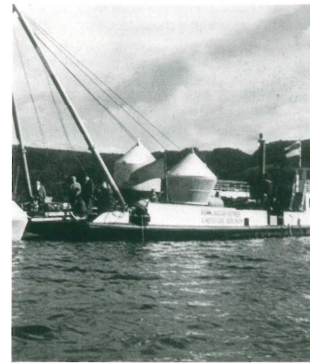
Fahrbares Bodenversorgungsaggregat für Flugzeuge

Und nun zum dritten Element, dem Luftverkehr. Flugzeuge werden während ihres Aufenthalts in Flughäfen vom Boden aus energievorsorgt. Superjets und Jumbos, die Luftgiganten der neuen Generation, verlangen dabei immer leistungstärker werdende Stromversorgungsaggregate für Beleuchtung, Klimaanlage, Kühlrichtungen, für Steuerungs-, Regelungs- und Überwachungsanlagen, telemetrische Systeme und Turbinenanlasser. Solche Anforderungen werden vom Mehrzweckaggregat DU 814-2 der französischen Firma Guinault durch gleichzeitige Abgabe von 400 Hz Drehstrom sowie 28,5 und 112 Volt Gleichstrom bis zu einer Gesamt-

Nicht totzukriegen!

Die Personenschiffahrt auf dem Bodensee ist zum überwiegenden Teil mit unseren MWM-Antriebsmotoren ausgestattet. Viele von uns sind schon an den grünen Ufern des Schwäbischen Meeres entlanggefahren, lasen am Niedergang zum Maschinenraum die Kenndaten der dieselmotorellen Ausstattung und fühlten als Angehörige von MWM oder eines anderen Werks der Knorr-Bremse-Unternehmensfamilie doch einen gewissen Stolz, unter sich das beruhigende, zuverlässige Tuckern des MWM-Diesels zu hören und von seiner Kraft getragen zu werden. Der Stolz ist berechtigt, und wenn wir nun hören, daß manche dieser Motoren jahrzehntelang – man möchte sagen treu und unverdrossen – diesen Dienst am Menschen verrichten, dann freuen wir uns über den steten Beweis werkmännischer Qualitätsarbeit. Unser Foto zeigt ein Spezialarbeits-schiff, in dem die ursprünglichen Motoren

des MWM-Typs RH 24 seit mehr als 42 Jahren wirken. Bei diesem Schiff handelt es sich um die ehemalige Autofähre „Meersburg“ der Stadtwerke Konstanz. 1928 nahm diese erste Fähre auf dem Bodensee den Übersetzverkehr für Personen und Fahrzeuge zwischen Meersburg und Konstanz auf. Die Antriebsmotoren sind ständig in angestrengtem Dauerbetrieb gelaufen. Die Fähre hat bis 1963 rund eine Million Personenkraftwagen, 170 000 Lastkraftwagen, 25 000 Motorräder, 20 000 Omnibusse, mehr als fünf Millionen Personen, dazu nichtmotorisierte Fahrzeuge und Viehherden übergesetzt. Als die Stadtwerke Konstanz das Schiff 1963 ausmusterten, übernahm es die Firma Alfons Heidegger in Überlingen und baute es zu einem Arbeits-, Ramm- und Bergungsschiff um. Seither ist M.S. „Lukas“ ständig auf dem ganzen See unterwegs, um Trinkwasser-



leitungen zu verlegen, Anbinde- und Hafempfähle zu schlagen, Bergungen durchzuführen oder die Vielfalt sonstiger Wasserbauarbeiten zu erledigen.

Und immer noch arbeiten die alten Motoren zuverlässig. Nicht totzukriegen! Die Bodan-Werft in Kreßbrunn am Bodensee, Generalvertretung der MWM, und die Schiffseigner stellen den MWM-Antriebsmotoren das beste Zeugnis aus, wenn sie der „guten Qualitätsarbeit und Konstruktion“ Anerkennung zollen. Nur der Betriebswirtschaftler meint, neben dem lachenden einen auch das andere weinende Auge betrachtend: „Haben unsere Motoren nicht doch ein zu langes Leben?“ Man will doch schließlich auch zukünftig produzierende, neue und fortschrittliche Motorenentwicklungen einsetzen. Sei es wie es sei: Diesen Motorveteranen auf M.S. „Lukas“ wünschen wir auch in ihrem motorischen Betagtheit noch ein langes Leben. JHB

Mit Computern in die Zukunft

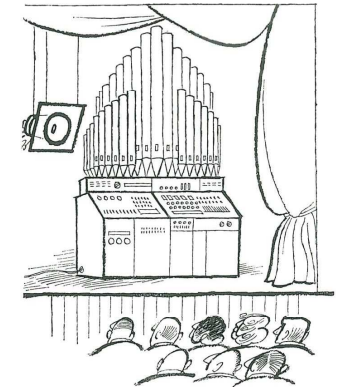
Unter diesem Wegweiser berichtet der „Kleine Wirtschaftsspiegel“, Stuttgart, über den unvermindert weitergehenden Vormarsch der Computer. Sicherlich hat der „seelenlose Rechner“ auch diese interessanten Zahlen ermittelt.

Im Vorjahr waren etwas mehr als 5000 elektronische Datenverarbeitungsanlagen in der Bundesrepublik im Betrieb. An Jahresmiete wurden 1,5 Mrd. DM dafür aufgewandt. Der Gesamtaufwand für Computernutzung liegt bei etwa 3 bis 4 Mrd. DM. Bis 1975 wird sich die Zahl der Rechenanlagen auf 12 000 erhöhen. Deutsche Firmen haben an der Gesamtzahl der aufgestellten Maschinerien einen Anteil von 14%; amerikanische Firmen sind mit 85% immer noch uneinholbar am Drücker.

Während der letzten zwei Jahrzehnte hat sich die Zahl der in der BRD eingesetzten Datenverarbeitungsanlagen um rund das 40fache vermehrt. Die Computerindustrie ist derzeit der am schnellsten wachsende Wirtschaftszweig. Die „Computerdichte“ wird am Verhältnis der Computerzahl pro Million Arbeitskräfte gemessen; hier wird am stärksten die Ausbreitung sichtbar. Die Bundesrepublik liegt mit 134 installierten Computern pro Million Werktätiger leicht über dem EWG-Durchschnitt. Diese Dichte bedeutet allerdings nur ein Fünftel der US-amerikanischen von 630. Nach einer Untersuchung des Verbandes Deutscher Rechenzentren (VSRZ) bedienen sich heute mehr als 50 000 Betriebe der elektronischen Datenverarbeitung. Manche Betriebe haben eigene Rechenzentren mit oft mehr als 20 Computern. Mittelständische

Unternehmen und zum großen Teil die öffentlichen Verwaltungseinheiten (Städte, Gemeinden, Kreise) bedienen sich „im Abonnement“ der Gemeinschaftsleistungen von „Mietrechenzentren“ (mehr als 200 in der BRD); manche von ihnen versorgen bis zu 100 Auftraggeber aus Wirtschaft und Verwaltung.

Computer sind teuer. Schon eine kleine Maschine kostet Monatsmieten bis rund 10 000 DM. Ganze Rechenzentren bringen es in der Miete bis an die Obergrenze fünfstelliger DM-Beträge je Monat. In Tiefpunkten der Konjunktur wird die Belastung schwer spürbar sein. Man wird sie sich aber auch dann noch leisten müssen, weil die mit viel Investition entwickelte Informationszentrale nicht mehr entbehrt werden kann. Fortschritt – und den stellen die Computer zweifellos dar – kann nicht abgebrochen werden.



„Meine Damen und Herren, Sie hörten Bach, programmiert von Herrn Schulz.“

Was kostet ein Schüler?



Täglich wird in den Zeitungen, in Rundfunk und Fernsehen von hohen Ausgaben für unser Bildungswesen berichtet. Man weist darauf hin, daß die schulische Ausbildung im Zuge der fortschreitenden technischen Entwicklung an Bedeutung für die Aufstiegschancen jedes Bürgers und den Leistungsstand unseres Staates gewinnt. Das kostet schon eine Kleinigkeit und noch etwas mehr. Nach der Erhebung des Statistischen Bundesamts Wiesbaden betragen die öffentlichen Ausgaben für das Unterrichtswesen an

allgemein- und berufsbildenden Schulen im Jahr rund 12,3 Milliarden DM. Das entspricht einem Jahresaufwand pro Schüler von 670 DM bei Berufsschulen und von 6250 DM bei Ingenieurschulen. Bei diesem Vergleich ist jedoch zu berücksichtigen, daß in den Berufsschulen aufgrund des Schultyps (Teilzeitschule) mehr Schüler an einer Schule ausgebildet werden können. Die große Differenz zwischen Gymnasien und Volksschulen (siehe linksstehendes Schaubild) ist zum Teil auf die Personalausgaben zurückzuführen, da der Personalkostenanteil je Schüler durch die vergleichsweise geringere Klassenstärke in den Gymnasien höher als in Grund- und Hauptschulen ist.

Leider liegen keine statistischen Angaben über die Leistungen der Wirtschaftsunternehmen vor. Sie dürften kaum niedriger für Aus- und Fortbildung ihres Berufsnachwuchses sein. Daß sie ebenso notwendig sind, bedarf keiner Frage.

Einiges über das geliebte Auto



Mit verantwortungslosen Schnellfahren braucht der Wartepflichtige nicht zu rechnen

Wer an der Einmündung zu einer Vorfahrtsstraße im Ortsbereich steht, darf nicht blindlings darauf vertrauen, die bevorrechtigten Kraftfahrer würden höchstens 50 km/h

fahren. Bei der Überlegung, ob er einbiegen oder die Straße überqueren darf, muß er mit Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Vorfahrtsstraße rechnen.

Das Kammergericht Berlin hat jedoch entschieden, die Anforderungen an den wartepflichtigen Autofahrer dürften nicht überspannt werden.

Deshalb wies es die Anschuldigungen gegen eine Autofahrerin zurück, die am Rande einer Vorfahrtsstraße auf einen günstigen Zeitpunkt wartete, um die Fahrbahn überqueren zu können. Sie sahen in einiger Entfernung von links eine Fahrzeugkolonne heranrollen, die vorschriftsmäßig 50 km/h fuhr. Als sie daraufhin startete und schon fast die gegenüberliegende Seite erreicht hatte, setzte plötzlich ein ihr bisher verborgen gebliebener Fahrer mit 80 km/h zum Überholen der Kolonne an und rampte dabei die Frau, die sich schon auf der Gegenfahrbahn befand. Das Fahrzeug wurde umgestoßen; die Fahrerin erlitt erhebliche Verletzungen.

Das Gericht bestätigte die Alleinschuld des Fahrers und erklärte, der Wartepflichtige brauche seine Fahrweise nicht darauf einzurichten, daß ein für ihn nicht sichtbarer Vorfahrtberechtigter unter erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitung ein Überholmanöver durchführe, das kein verantwortungsbewußter Kraftfahrer fortgesetzt hätte. – Urteil (3 Ss 247/68) des Kammergerichts Berlin.

Durchgehende Trennlinie muß auch vom Überholer respektiert werden

Eine ununterbrochene weiße Trennlinie auf der Fahrbahn bedeutet, daß ab ihrem Beginn nur noch die rechte Straßenhälfte befahren werden darf. Wer den Strich überfährt, macht sich einer Ordnungswidrigkeit schuldig und erhält eine empfindliche Geldbuße.

Das Bayerische Oberste Landesgericht hat in einem Beschluß darauf aufmerksam gemacht, daß die nicht gestrichelte Linie auch von den Fahrern respektiert werden muß, die gerade zum Überholen angesetzt haben. Diese Verkehrsteilnehmer müssen ihr Fahrmanöver abbrechen und wieder auf die rechte Straßenseite zurückkehren. Verboten ist es, doch noch den Versuch zu machen, an dem auf der rechten Fahrspur Befindlichen vorbeizukommen, und dann – unter Überfahren des ununterbrochenen weißen Strichs – wieder nach rechts einzuscheren. Die Richter ließen dennoch gegenüber einem Autofahrer Milde walten, der sich darauf berufen hatte, er sei ortsunkundig gewesen, habe beim Überholen in der Dunkelheit die weiße Linie sehr spät erkannt und sich aus diesem Grunde erst 50 Meter nach ihrem Beginn wieder rechts eingeordnet. Sie stellten das Strafverfahren mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft wegen Geringfügigkeit ein. – Beschluß 1b St 504/68 des Bayerischen Obersten Landesgerichts.

Der »Rentenberg«

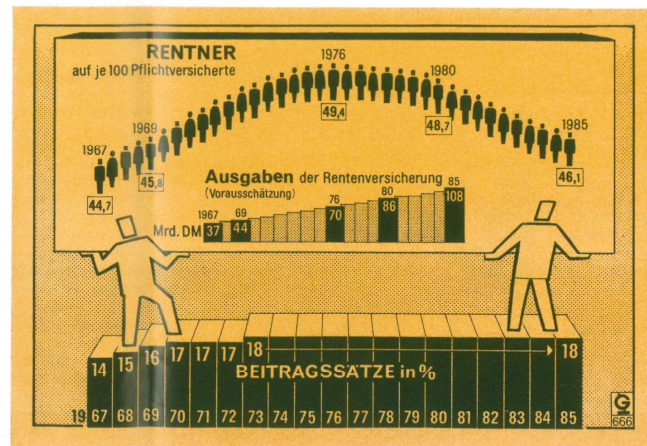
Die wirtschaftliche Information bedient sich gern bildhafter Vorstellungen. Man spricht von der wärmenden „Konjunktursonne“, von der „Talsohle“, aus der wir wieder „über den Berg“ kommen müßten. „Bergeslasten“, die uns bedrücken, sagen etwas aus; etwa der „Butterberg“, der zu den Sorgen der EWG gehört. Auch der „Rentenberg“ ist im Gespräch. Was darunter zu verstehen ist, zeigt unser Schaubild sehr anschaulich.

Bis zum Erreichen des Rentenberg-Gipfels in den Jahren 1976/77 müssen von den Sozialversicherungsbeiträgen der Erwerbstätigen steigend mehr und höhere Renten finanziert werden. Nach der Vorausschau des Bundesarbeitsministeriums werden bis zu diesem Zeitpunkt die Gesamtausgaben der Rentenversicherung von gegenwärtig 44 Mrd. DM auf 70 Mrd. DM anwachsen. Auf 100 Pflichtversicherte der Angestellten- und der Invalidenversicherung kommen dann fast 50 Rentner – eine Folge der zunehmenden Verschlechterung der Altersstruktur unserer Bevölkerung.

Erst nach 1976/77 wird das Verhältnis zwischen Beitragszahlern und Rentenempfängern wieder günstiger. Trotzdem werden auch danach die Ausgaben weiter steigen, denn das Prinzip der „dynamischen Rente“, bei dem die Rentenbeträge mit dem Anstieg der Löhne verkoppelt sind, bleibt bestehen. Hoffnungsvoll an der ministeriellen Vorausschau ist, daß die Beitragsätze nach der

Kletterpartie zum Rentenberg-Gipfel nicht weitersteigen. Vorerst allerdings erhöhen sie sich noch: Auf 16% (1969) des beitragspflichtigen Arbeitsverdienstes (der Arbeitgeber zahlt davon die Hälfte) folgen 1970 und in den zwei nächsten Jahren 17%, dann für lange Zeit 18%. Voraussetzung für die Rich-

tigkeit der Vorausschau ist freilich ein „normales Wirtschaftswachstum“ – ohne die alles umwerfenden „Talsohlen“ – mit einem durchschnittlichen Anstieg der Löhne und Gehälter von jährlich 5%. So haben's die Experten geschätzt. Sonst kämen wir kaum über den so bedrohlich hohen „Rentenberg“.



Fortschrittlich in die siebziger Jahre

Für die auswärtigen unter den 80 geladenen Gästen, die am Freitag, dem 31. Juli zur Einweihung des neuen Verwaltungsgebäudes der Carl Hasse & Wrede GmbH an die Spree eilten, war Berlin wirklich eine Reise wert. Sie sollten einen Büro-Neubau besichtigen, der tatsächlich nach den neuesten architektonischen Erkenntnissen erstellt worden war und dessen innere Ausstattung wahrhaft bemerkenswert ist. Unsere Werkzeugmaschinen-Fabrik in Berlin-Britz ist zwar klein – verglichen mit den westdeutschen Werken der Knorr-Gruppe – aber gesund. Nachdem die Schwierigkeiten der ersten zehn Jahre, die der Kapitulation im Jahre 1945 folgten, überwunden werden konnten und 1955 mit der gezielten Planung eines Werkzeugmaschinen-Programms und der Aufnahme einer Lizenz-Fertigung (Holset-Schwingsungsdämpfer) begonnen wurde, trat das Werk in eine Phase der stetigen Aufwärtsentwicklung, die bis heute angehalten hat.

Direktor Rohde hatte somit allen Grund, seinen Gästen – den Herren Direktoren Vielmetter und Dr. von Bandemer, führenden Herren der Konzernleitung, Herren vom Bezirksamt Neukölln, vom Senator für Wirtschaft, Geschäftsfreunden, Bauunternehmern, Abteilungsleitern, Jubilaren und sonstigen verdienten Mitarbeitern – als Hausherr freudstrahlend entgegenzutreten, zumal sich auch das Wetter festlich zeigte: ein prächtiger Sommertag mit gutem Fernsicht präsentierte sich den Gratulanten, die sich auf der Dachterrasse des neuen Gebäudes eingefunden hatten.

Bei seiner Begrüßungsansprache bezeichnete Direktor Rohde dieses Jahr der Fertigstellung des Verwaltungsgebäudes als einen Meilenstein auf dem von Hasse & Wrede zurückgelegten Weg, denn es sei wohl das letzte Bauvorhaben, das auf diesem Gelände durchgeführt wurde; sozusagen der vorläufige Schlußstein der Gestaltung des Unternehmens, nachdem in den Vorjahren ausschließlich die Werkstätten vergrößert und die Ausstattung dieser Werkstätten mit modernsten Maschinen vorgenommen worden seien. (Ein Blick in die Runde über das Werkgelände genüge vorerst; der spätere Werkrundgang würde Genaueres zeigen.) Die laufend durchgeführten Investitionen sowohl auf dem Bau- als auch auf dem Einrichtungssektor ermöglichten es, die Fertigungskapazität der ständig steigenden Nachfrage anzupassen, so daß nunmehr die Fertigung den möglichen optimalen Zustand erreicht habe. Es sei sicher verständlich, daß die Entwicklung des Unternehmens, die zwar nicht rasant, jedoch Schritt um Schritt erfolgreich verlaufen sei, alle Mitarbeiter dieses Werkes mit Freude und Genugtuung erfülle. Es läge nun an der nachfolgenden Generation, den erreichten Stand in Zukunft nicht nur zu sichern, sondern stetig –

entsprechend den gegebenen Möglichkeiten – weiter auszubauen. Die hierzu notwendigen Voraussetzungen seien vorhanden. Ein besonderer Dank an alle Mitarbeiter, den Architekten und Bauunternehmer, besonders aber an Direktor Vielmetter, der stets den Plänen des Unternehmens mit großer Aufgeschlossenheit gegenübergestanden und sie in jeder Hinsicht gefördert habe, beschloß Herr Rohde seine Ansprache. „Ich übergebe hiermit heute offiziell dieses Verwaltungsgebäude seiner Bestimmung. Mögen die Entscheidungen, die hier in Zukunft getroffen werden, eine weitere erfolgreiche Entwicklung des Werkes ermöglichen. Ich danke Ihnen.“ Grund zur Freude hatte auch Architekt Heese, denn schließlich habe wieder einmal das Sprichwort „Was lange währt, wird endlich gut“ seine Bestätigung gefunden. Die ersten Besprechungen für die Generalplanung der Bauvorhaben von Hasse & Wrede fanden bereits vor rund 10 Jahren statt, und zwar in dem kleinen, sehr bescheidenen

Zimmer der Geschäftsleitung, oftmals bei hochsommerlichen Temperaturen von 40 Grad. Bei diesen Planungen sei von Direktor Rohde prinzipiell festgelegt worden, daß vor dem Bau von Büroräumen zuerst einmal Produktions- und Sozialräume geschaffen werden müßten. Herzlicher Applaus wurde Herrn Heese zuteil, als er auf eine „Unterlassungssünde“ zu sprechen kam: „Es ist eine gute Idee der Geschäftsleitung gewesen, diese Einweihungsfeier auf dem Dach des neuen Verwaltungsgebäudes abzuhalten. Da durch besondere Umstände kein Richtfest mit Richtkranz hatte stattfinden können, ist diese kleine Feier symbolisch für die Richtkranz: ein Kreis von guten Freunden, der Bauherrn und Architekten umgibt. Ein solcher Richtkranz ist sicher schöner als die üppigste Krone auf dem Dach.“

Hell klangen die Gläser, es freuten sich die Gäste, es lachte die Sonne, und um das kalte Büfett nicht warm werden zu lassen, griff man herzlich auf, während man sich ein Stück Britz von oben ansah: am Horizont die Griepstadt, ein neuer Stadteil für junge Familien, rundherum sonst Grünes, Gärtnereien in der näheren Umgebung, Für den Ausbau der Mohriner Allee als Schnellstraße zwischen Tempelhof und Neukölln mußte das Werk seinen Zaun um einige Meter zurücknehmen.

Ja, das Gesicht des Werkes hat sich auf imponierende Weise geändert. In ein paar Jahren wird man vergessen haben, daß anstelle des dreigeschossigen Glas- und Betonbaues ein altes zweistöckiges Bürogebäude stand, in dem die Abteilungen Einkauf und Versand sowie die Bauleitung untergebracht worden waren. Nunmehr haben sich alle Abteilungen unter einem Dach zusammengefunden.

Eine nähere Besichtigung schien geboten. Also verließ man die Dachterrasse, die übrigens kein architektonischer Gag ist, sondern einzig und allein so gebaut und konstruiert worden war, daß in späteren Jahren bei Bedarf ohne große bauliche Maßnahmen weiter „aufgestockt“ werden kann, und die jetzt den Betriebsangehörigen als Pausenfäche zur Verfügung steht. Man ließ sich durch das Haus führen.

Die Räume der Geschäftsleitung, das Konstruktionsbüro, die weiteren Büros, die Telefonzentrale – alles musterergütig errichtet, erbaut und eingerichtet. Teppichboden, Schrankwände, Teeküchen – und „vergoldete“ Fensterscheiben! (Als zweiter Bau in Berlin – nach dem Westberliner Postscheckamt – hat sich Hasse & Wrede für diese neuartige Zweischeiben-Isolierverglasung entschieden, bei der die Innenseite der Fensterscheiben mit Gold bedampft und vergütet wurde, zu dem Zweck, die Wärme aus dem Sonnenlicht nach außen zu reflektieren. Es sind somit keine Jalousien mehr nötig; als Blendschutz genügen Vorhänge.) Nicht

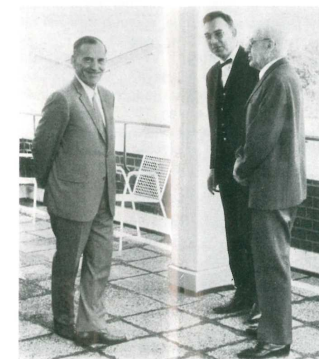


Foto oben: Architekt Heese bei seiner Ansprache; unten, v. l. n. r.: die Herren Studinger, Schliebener, Butschke



weniger interessant ist die Tatsache, daß die einzelnen Büros nicht durch gemauerte Wände voneinander getrennt werden, sondern durch deckenhohe Schrankwandelemente, die sich bei Bedarf durch Fachleute umbauen lassen. Ganz unten überdachte Parkplätze, eingerahmt von Rasenflächen und Rosenbüschen.

Durch den Umzug der Büros in das neue Haus wurden in den bisherigen Verwaltungsgebäuden Räume frei; hier bietet sich bereits jetzt ein weites Arbeitsfeld für Architekten und Handwerker, denn ein totaler Umbau in der Absicht, hier für die Arbeitsvorbereitung und Vorrichtungskonstrukture, die Betriebsleitung und Terminverfolgung ähnliche moderne Büros zu schaffen, wurde in Angriff genommen.

Weiter geht es, vorbei an dem Neubau 1966/67, in dem die Sozialräume untergebracht wurden, zur 600 qm großen Halle G, der sogenannten „Dunkelhalle“. Hier entstehen jene hochwertigen Präzisionsmaschinen, die den Ruf von Hasse & Wrede weit in die Welt hinausgetragen haben. Und weil es für den Bau von Werkzeugmaschinen kein strengeres Gebot gibt als das höchster Genauigkeit, dringt in diese Montagehalle Tageslicht lediglich durch ein schmales hochliegendes Fensterband an der Nordseite. Nur auf diese Weise ist es möglich, die Maschinen vor einseitiger Erwärmung, die durch den Einfall von Sonnenlicht entstehen könnte, zu schützen.

Der Rundgang war beendet. Der positive Eindruck, den das Werk auf die Besucher gemacht hatte, kam in den nachfolgenden ausgedehnten Fachgesprächen zum Ausdruck. Die Geschäftsführung konnte zufrieden sein.

1: v. r. n. l. die Herren Vielmetter, Schmidt, Göldner, Dr. v. Bandemer, Meißner, Göhlich, Kox, Liebs, Hinkel, Dohrmann.
 2: v. l. n. r. die Herren Rohde, Liebs, Hinkel, Dohrmann.
 3: v. l. n. r. die Herren Malek, Eichhorst, Steinberg, Schmidt.
 4: v. l. n. r. die Herren Schmidt, Göldner, Zurhold, Eichhorst, Malek, Pinkus, Rohde, Kutschbach, Hinkel.

Mein Hobby: Ein Jahr Rallye-Sport mit MWM-Reklame

Die Saison 1969 begann für mich am 22./23. 3. mit der „Rallye Trifels international“, die über 608 km ging und sich in der näheren und weiteren Umgebung von Kaiserslautern abspielte. Enorme Orientierungsschwierigkeiten haben diese Veranstaltung berühmt und berühmt gemacht, und nicht von ungefähr wird von einer „Beifahrer-Rallye“ – wenn auch der Fahrer ganz schön „hinlangen“ muß – gesprochen. Bezeichnend für die Güte der Veranstaltung ist die relativ hohe Teilnehmerzahl von 128 Teams.

Nachdem die „Trifels“ Treffpunkt der Rallye-Asse aus ganz Deutschland ist, konnte ich mit meiner Platzierung im guten Mittelfeld durchaus zufrieden sein.

Während dieser Veranstaltung hatte ich ein nettes Erlebnis. Ich fuhr zum Tanken in eine Tankstelle, und da fragte doch tatsächlich der Stif, den Blick auf das Schild „MWM-Diesel“ gerichtet: „Kriegen Sie Diesel?“ Trotz der Eile, und es eilte tatsächlich, reichte es dem Chef zu der Entgegnung: „Quatsch – das ist doch Reklame!“

Mit der Saison noch nicht richtig begonnen,

folgte dann schon wieder der Osterurlaub. Frisch gestärkt und siegesmutig fuhr ich mit meiner Frau am 13. 4. eine kleine nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltung, die „Rallye petit“ des AC Bavaria München über etwa 160 km. Es reichte jedoch nur zu einem Platz unter den ersten 10%, was bei der Qualität der Teilnehmer keine allzu berauschende Leistung unsererseits war.

Zwischenzeitlich hatte ich auch die Ausschreibung für die „13. Int. Semperit-Rallye“ mit dem geplanten Streckenverlauf erhalten. Also ging es am Samstag, dem 10. 5. in aller Frühe zum Training nach Österreich. Die „Semperit“ geht über 1865 km vom Bodensee bis zum Neusiedler See bzw. Wien. Was wir taten, war jedoch kaum als Training zu bezeichnen, wenn man bedenkt, daß Anwärter auf die vorderen Plätze, und das sind durchweg Werksfahrer, die gesamte Strecke trainieren. Dabei wird ein „Gebetbuch“ für die Strecke und die Sonderprüfungen erstellt, wofür etwa 1 bis 2 Wochen aufgewendet werden.

Wir dagegen begnügten uns, einige schwie-

rige Streckenabschnitte abzufahren und waren bereits am Sonntag früh wieder zu Hause.

Verschiedene Pässe, die im Streckenverlauf lagen, waren zu dieser Zeit wegen Schneeverwehungen noch gesperrt und nicht befahrbar. Was uns besonderen Respekt abnötigte, war die (hundemiserable) Qualität der vorgeschriebenen Straßen, soweit wir sie abgefahren waren.

Eine kleine Episode spielte sich dann um den 15. Mai in einer Autowaschstraße, deren Besuch durch das Training in Österreich kein Luxus war, ab. Hinter meinem Fiat 124 stand ein Fiat 125, dessen Besitzer intensiv meinen Wagen betrachtete. Die Frage: „Seit wann baut eigentlich Fiat schon den MWM-Diesel in den 124er ein, das könnte man doch auch beim 125er tun?“ ließ mich ein Lächeln nur mühsam unterdrücken. Meine Aufklärung über das Schild „MWM-Diesel“ beruhigte ihn – wenn auch mit rotem Kopf ob seiner Bildungslücke – wieder.

Am 17./18. 5. ging es dann zur „10. Heidelberger ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt“ über

404 km. Hauptgebiet war hier der nördliche und südliche Odenwald sowie die Gegend um Buchen. Als „Kopilot“ fungierte meine Frau. Eine ausgelassene „SK“ ließ uns zwar nicht unser Herz in Heidelberg, aber die Anwartschaft auf einen der vorderen Plätze verlieren. So reichte es auch hier nur zu einem guten Mittelplatz.

Nach den bisher 1969 erzielten, wenig ermutigenden Ergebnissen kam am 29./31. 5. die „XIII. Internationale Semperit-Rallye“. Donnerstag morgens gegen 6 Uhr fuhren wir (Kopilot war wieder meine Frau) nach Bregenz zur Abnahme, die um 12 Uhr geschlossen wurde. Unterwegs mußte ich an einer Tankstelle feststellen, daß der Anlasser bei warmem Motor streikte. Zeit zu einer Reparatur blieb jedoch keine mehr. In Bregenz mußten alle Wagen sofort nach der Abnahme in den „Parc fermé“ und standen dort bis zum Start am Abend.

Anhand der ausgehängten Landkarten wurde nochmals die Strecke verglichen, und dann ging es zum Essen. Es rentierte sich nicht mehr, bis zum Start des ersten Fahrzeuges um 17 Uhr ein Zimmer zu nehmen, und so erschien uns die Begrenzungsmauer eines kleinen Privathafens am Bodensee als Schlafgelegenheit bestens geeignet.

10 Minuten vor unserer Startzeit durften wir an den Wagen und wurden dann als vorletztes der 85 Fahrzeuge um 18.25 Uhr auf die 1865 km lange Fahrt geschickt.

Über Reutte, Kühltal und Telfs ging es zur 1. Sonderprüfung „Leutasch-Seeferd“, die wie üblich auf Bestzeit zu fahren war. Innsbruck und St. Johann waren Punkte, die zur 2. Sonderprüfung „Birgkarhaus“ führten. Bis 9 Uhr am Freitag früh waren 800 km zu fahren, darunter 3 knallharte Pässe (Paß Geschütt, Pötschenpaß, Sölkerpaß) mit Straßen, die diesen Namen bei weitem nicht verdienen.

Dann kam die Sonderprüfung „Matschiedl“, bei der von Anfang an alles herrlich (zu herrlich) klappte. Etwa 2 km vor dem Ziel sprangen Zuschauer über die Strecke, wobei ich so irritiert wurde, daß ich eine Kurve zu spät bemerkte. Der Zuruf meiner Frau kam zwar noch, aber schon stand ein Begrenzungsstein im Weg, der die Fahrt stoppte und den Kotflügel gegen den rechten vorderen Reifen verformte. Motorsportbegeisterte, die entlang der Strecke standen und hauptsächlich an kritischen Punkten zu finden sind, riefen „sitzen bleiben!“. Fachmännisch legten sie Hand an, damit sich das Rad wieder drehen konnte, was uns eine schnelle Weiterfahrt ermöglichte. Nach der Zieldurchfahrt am Ende der Sonderprüfung trat dann der Hammer in Aktion, um dem Rad wieder seinen – fast vollen – Spielraum zu verschaffen. Daß es dabei eilte (58 km in 61 Minuten), war zwischenzeitlich zur Norm geworden.

Zu diesem Zeitpunkt waren von 4 in unserer Klasse gestarteten Fahrzeugen noch 2 im Wettbewerb.

Um 10.45 Uhr kam nach 890 km in Krumpendorf die erste Zwangspause von etwa 50 Minuten. An fast allen Fahrzeugen wurde „gebaut“, so daß kaum Zeit zum Waschen und Frühstück blieb. Vom Start weg ging es

dann wieder Schlag auf Schlag. Nach 67 km, Sonderprüfung „Klippitztörl“, dann 28 km in 31 Minuten und dann die Etappe „Trahütten-Stainz“ (27 km in 29 Minuten) auf Schotter. Kurz vor der Wasserscheide konnte ich dann den eine Minute vor uns gestarteten Teilnehmer überholen, und es folgte eine Bergabfahrt, aber nur eine kurze, denn vor einer Linkskurve kam ich nicht in den 2. Gang, mußte abbremsen, und schon ging es dahin. Zuerst mit den Vorderrädern links die Böschung hinauf (rechts ging es steil abwärts in den Wald) und dann in einer eleganten Rolle aufs Dach. Nach einigen Metern Dachfahrt blieben wir quer auf der Straße liegen. Doch ohne Verletzungen konnten wir auf etwas unnatürlichem Weg das Auto verlassen. Der kurz zuvor überholte Teilnehmer half, das demolierte Gefährt wieder in die normale Lage zu bringen, und überrascht stellten wir fest, daß sogar eine Weiterfahrt noch möglich war. Einsteigen und nichts wie weiter war alles! Bis zur nächsten Kontrolle hatten wir trotz dieses Zwischenfalls die vorgeschriebene Sollzeit noch geschafft. Im Wagen sah es aber trüb aus, denn alles (Sturzhelme, Orangen, Limoflaschen, Zahnbürsten, Rücksitz usw.) lag wild durcheinander.

Bis zur Sonderprüfung „Stainzer Berg“ hatten wir nur Zeit, nach Kühlwasser und Öl zu schauen. Langsam begann sich jedoch auf dieser Etappe die Frontscheibe aus dem deformierten Rahmen zu lösen und wir mußten durch das Seitenfenster von außen (einer rechts, einer links) die Scheibe festhalten.

Was ist eine Rallye?

Während Automobilrennen auf abgesperrten Strecken mit Höchstgeschwindigkeiten gefahren werden, finden Rallyes auf öffentlichen Straßen und mitten im Verkehr statt. Den Fahrern werden bestimmte Durchschnittszeiten aufgegeben. Strafpunkte gibt es für alle, die zu früh oder zu spät ans Ziel kommen. Die meisten Rallyes werden als Sternfahrten gestartet. Die Wagen fahren von verschiedenen Orten los, legen aber ungefähr die gleichen Entfernungen zum Zielort zurück, wo Sonderprüfungen erst über Sieg oder Niederlage entscheiden.

Fahrer und Beifahrer eines Rallyewagens können sich am Lenkrad abwechseln. In der Regel ist aber der Kopilot der Navigator, der dem Fahrer ständig Anweisungen über den Streckenverlauf zuruft.

Mit Serienfahrzeugen haben Rallyewagen oft nur noch die Karosserie gemein. So hatte Rauno Aaltonens Ford Capri bei der Ostafrika-Rallye einen aufbohrten 2,6-l-Motor mit Einspritzanlage, der 155 PS leistete. Die Bodenfreiheit des Werkswagens war erhöht worden; Ölwanne, Vorderachsträger, Getriebe und Differential waren besonders geschützt. Um den Wagen leicht zu machen, waren Türen und Hauben aus Plastik, die Scheiben aus Plexiglas.

Trotzdem konnten wir etwa 4 Minuten Vorzeit herausfahren, die wir unter Mithilfe von anderen Teilnehmern benutzten, um die Scheibe mit Klebeband am Rahmen zu befestigen.

Nun kam der Schläger der Fahrt. Es ging



Des Rallyefahrers Spezialität: Höchstgeschwindigkeit auf schlechten Straßen mit gefährlichen Kurven (oben)



Bei der Siegerehrung: Gold für Werner Brust und Frau



von Stampf über Gaberl – Altes Almhaus – nach Maria Lankowitz (30 km in 33 Minuten). Was sich dabei abspielte (auf einem Almpfad, der von Felsbrocken übersät war), zeigt am besten, daß auf der Almhöhe auf etwa 8 km allein 10 Fahrzeuge mit Defekten (zer Schlagene Ölwanne, gebrochenen Lenkungen usw.) ausfielen. Mit Glück schafften wir die vorgeschriebene Zeit.

Nach Voitsberg folgten dann die Sonderprüfung „Schwarzenbach“ und anschließend nach 1400 km die Zwangspause Traiskirchen. Mittlerweile war es Freitagabend 22 Uhr geworden, und es lagen nach 50 Minuten Pause noch 465 km vor uns. Prein, Niederalp, Amstetten waren weitere Stationen auf dem Weg zur Sonderprüfung „Liebenau“. In der Zwischenzeit war auch der dritte Teilnehmer unserer Klasse mit Defekt an der Schaltung ausgefallen, so daß uns, wenn wir das Ziel erreichen würden, der Klassensieg sicher war. Es gab also nur noch die Devise „nicht mehr allzuviel riskieren, nur noch ankommen“. Trotz der Anspannung kam mit der Morgendämmerung eine enorme, durchaus verständliche Müdigkeit, und da zeigte sich die Qualität des „Kopiloten“, der intensiv half, diesen toten Punkt zu überwinden. Die Sonderprüfung „Schlagles“ (auf den aufgeweichten Wegen eines Truppenübungs-

platzes) wurde von den Teilnehmern allgemein als Abschluß der Fahrt betrachtet, und auf dem Rest bis nach Wien erwartete niemand mehr Schwierigkeiten. Aber überraschend tauchten noch Orientierungsschwierigkeiten (Kartenfehler) auf. Die Müdigkeit war vorbei, und es begann nochmals „das große Zittern“. Denn nur wer auf der gesamten Strecke die einzelnen Etappen in den vorgeschriebenen Sollzeiten schafft, erhält eine Plakette in Gold.

Mit den letzten Kraftreserven und einer großartigen Leistung meiner Frau, die ein Gespür für die richtige Strecke bewies, schafften wir auch diese Etappen in den Sollzeiten. Der Rest von 62 km bis Wien war zeitlich spielend zu schaffen, kostete uns aber trotzdem noch Nerven, da unser Fiat keineswegs mehr den muntersten Eindruck machte. Das Vorziel am Stadtrand von Wien wurde am Samstag gegen 9 Uhr erreicht, und von da aus ging es mit Polizeizeigelit geschlossen zur Abschlußprüfung auf den Rathausplatz. Diese Abschlußprüfung fand vor großer Zuschauerkulisse statt, und mein demoliertes Wagen nebst Besatzung war begehrtes Fotomotiv.

Nach ein paar Stunden Schlaf kam am Abend die Siegerehrung. Ergebnis: Von 85 Teilnehmern 37 in der Wertung, davon 24 Gold,

5 Silber, 5 Bronze und 3 Erinnerung. Für uns fiel neben „Gold“ der Klassensieg in der Klasse 1, Sporttourerwagen bis 1300 cm³, sowie der 27. Platz im Gesamtklassement ab. Ein Abendessen im internationalen Rahmen, ausgedehnt bis in die frühen Morgenstunden, und die Rückfahrt nach München am Sonntagvormittag beendeten diese Veranstaltung. Mit neuem Auto, einem Fiat 124 Spezial, folgte am 2./3. 8. die 8. Vorderpfälzische Wertungsfahrt Ludwigshafen über 610 km. Auch hier, wie bei „Trifels“, eine Orientierungsfahrt im herrlichen Rallye-Gebiet der Pfalz und des Pfälzer Waldes. Mit dem gleichen Beifahrer wie bei der „Trifels“ gab es den 7. Platz in der Klasse (29 Starter) sowie den 34. Platz im Gesamtklassement (127 Starter). Gold wurde knapp verpaßt, und es reichte mal wieder nur für Silber.

Als Abschluß der Saison 1969 kam dann am 15./16. 11 die Niederbayern-Rallye Plattling über 407 km, die in den Bayerischen Wald führte. Eine Fahrt, die ausschließlich auf einer Bergrprüfung und einem Slalom entschieden wurde. Gegen lauter BMW in der Klasse war nicht mehr als ein 8. Platz (12 Starter) zu erzielen, und somit reichte es auch hier nur für Bronze.

W. Brust, MWM-Verkaufsbüro München



Lehrfahrt nach England und Wales Exkursion zu den Inseleuropäern

Während der Berufsausbildung stellt die „Englandfahrt“, eine Lehrfahrt im wahrsten Sinne des Wortes, für die MWM-Lehrlinge einen Höhepunkt, ein unvergeßliches Erlebnis dar. Allgemeinbildung wird gefördert, die gewisse Einseitigkeit der Ausbildung für einen bestimmten Beruf wird von der persönlichen Anschauung durchdrungen, und für diejenigen, die noch nie über den Kanal zu den Inseleuropäern gefahren sind, ist die besondere Wesensart von Engländern und Walisern eine Begegnung – man könnte sagen – mit einer doch etwas anders als wir lebenden Welt.



Windsor Castle

Eindrucksvolle Anreise

Es ist auch nicht jede dieser Englandfahrten, wenn auch einige gleiche Ziele angestrebt werden, genauso wie die der Vorjahre. Und ein ganzer Reisebus voll junger Menschen wird nicht mit Motorkraftstoff betrieben, sondern vom Reisefieber. Gewerbliche und kaufmännische Lehrlinge – neben MWM waren auch Auszubildende der Daimler-Benz AG dabei –, dazu unsere Betreuer, der Jugendobmann des Betriebsrates, Helmut Schoch, und Daimler-Benz-Ausbilder Roubicek, waren von hohen Erwartungen erfüllt. Die Abendakademie Mannheim, die uns durch ein Wochenendseminar und durch einen Grundkurs in Englisch gut vorbereitet hatte, stellte mit Axel Holst (M. A.) den Reiseleiter. Er hatte sich allerhand einfallen lassen für die zwar strapazierten, doch kaum an Erlebnissen übertreffbaren vierzehn Tage.

In der Morgenfrühe ging es über die Eifelautobahn zur belgischen Grenze, dann nach Brügge. Wir schauten uns die malerische Hansestadt an. In Ostende hatten wir genügend Zeit, das weltbekannte Seebad kennenzulernen. Wunderbar – der Hafen bei Nacht!

Kurz nach Mitternacht schiften wir uns auf der Autofähre „König Baudouin“ ein. War das ein Geschauckel! Der rauhe Seegang ging mit uns ohnehin reisemüden Landratten nicht gerade sanft um. Mancher erfuhr bald, was es heißt, seekrank zu werden. Als wir in der aufgehenden Sonne die Kreidefelsen von Dover vor uns sahen, waren wir froh, wieder Land unter den Füßen zu haben. Die Busfahrt quer durch Südengland lehrte uns, wie landschaftlich schön doch „die Insel“ ist, wie abwechslungsreich mit grünen Feldern,

satten Wiesen, sanften Hügeln – und auch so andersartig in Wohnformen und Städtebildern. Die Autofahrer unter uns – Führerscheinbesitzer „fahren in Gedanken ja immer mit“ – mußten sich an den Linksverkehr erst gewöhnen. Über Folkestone, Hastings, Brighton, Portsmouth, Salisbury erreichten wir Amesbury, wo wir das „Sonnenheiligtum Stonehenge“ besichtigten. Die römischen Badeanlagen in Bath erinnerten genauso an die Vergangenheit eines Landes mit unruhvoller Seefahrertradition. Durch Bristol hindurch, am berühmten Severnmouth über die Severnbrücke hinweg, hatten wir England schon hinter uns gelassen. Der Landesteil Wales nahm uns auf. Rauher Felsboden kündete bei Port Talbot die walisische Küste an. In unserem Zielort Swansea standen wir wieder am Meer, aber bald darauf sanken angespannte, vom ersten Erlebenshunger gestillte Exkursionisten in gute Quartierbetten.

Schönes Wales

Der Aufenthalt in der Hafenstadt Swansea war ausgefüllt mit Besichtigungen, Empfängen und Fahrten in die Umgebung. Doch es blieb genügend Freizeit. Gleich am ersten Tag waren wir – als Repräsentanten aus der Partnerstadt Mannheim – beim Bürgermeister zum Tee eingeladen. Er zeigte uns mit berechtigtem Bürgerstolz das schöne Rathaus. An den folgenden Tagen machten wir Ausflüge in die herrliche Umgebung: Reiz-

voll der Stadtbummel durch Cardiff, das berühmte Wellenbad „Wales Empire Pool“, die Besichtigung des mittelalterlichen Schlosses, erlebnisreich der Gang durchs Welsh Folk Museum. Althergebrachte Handwerkskunst bewunderten wir in der ältesten (Einmann-)Töpferei des Landes. Und dann folgte die Gower Coast mit ihren romantischen Meeresbuchten und den (früher bewehrten) Felseninseln, wie z. B. Caldey. Daß wir in Tenby den bekannten Badestrand aufsuchten und im Meer tummelten, versteht sich von selbst. Tags darauf gingen wir aufs Volksfest „Fair Ground“ in Porthcawl.

Die Presse nahm Anteil am Besuch aus Deutschland: die „Evening Post“ interviewte uns Lehrlinge und brachte einen Bildbericht. An einem Abend waren wir – Jugend unter sich – mit zwar einigen Sprachschwierigkeiten, aber gegenseitig jugend- und arverständig, Gäste im Canoldre Youth Club, an weiteren Abenden im „Top Rank“, Swaseas größter Diskothek, zwischen kürzesten Minis und längsten Maxis, zu jugendlichen Freundschaftsbegegnungen. Beim Schaufensterbummel in den gepflegten Einkaufsstraßen rechneten wir viel besser – und vor allem schneller – mit Pound, Shilling und Pence, als je zuvor in der Berufsschule. Am Abschiedsabend im „Castle Hotel“ gab Swaseas Stadtjugendleiter Tom Gwillim nochmals seine Freude über die „Friendship Links“ unter der jungen Generation Ausdruck. Man spüre von Jahr zu Jahr, wie das Verständnis durch die lebendigen Begegnungen wachse. Auch wir konnten ehrlich sagen, wie wohl wir uns in dieser gastfreundlichen Stadt gefühlt haben, in der auch viele Menschen uns vertraut geworden sind.

Die Weltstadt London

Unsere Rückfahrt führte an Windsor vorbei, wo wir natürlich den Sommersitz der Queen, „Windsor Castle“, besichtigten. Und dann ging's bald in das so unüberschaubare Häusermeer der Themsemetropole. In drei Tagen wollten wir das Wesentlichste, das Charakteristische und wahrhaft „Sehenswerte“ der Millionenstadt kennenlernen. Natürlich gehört dazu die Wachablösung der pelzbehelmteten „Zinnsoldaten“ vor dem Buckingham-Palast.

Die Riverside mit dem Parlamentsgebäude, Old Scotland Yard, „Big Ben“ und St. Paul's Cathedral bot sich uns bei einer Motorfahrt auf der Themse von Tower Bridge bis Westminster Abbey dar. Auf der Stadtrundfahrt waren dann die Besonderheiten „wie aufgereiht“. Am Tower (mit den Kronjuwelen) machten wir Halt. Mit der U-Bahn ging es schnell, während der Freizeit das persönlich Interessierende zu erreichen, u. a. Piccadilly-Circus, den „Nabel der Welt“. Gammler und Tramper geben sich im gleißelnden Reklamelicht dieses Platzes ein Stelldichein, zumal das Vergnügungsviertel Soho nebenan liegt. Der Hyde-Park ist das „Meer der Ruhe“. Man ergeht sich in der frischen Luft, lagert (ungestraft) auf gepflegten Rasenflächen, und an „Speaker's Corner“ kann jeder seine Weltanschauung und Meinung – gehört oder ungehört – in die Menschheit hinausfragen. In

Empfang beim Oberbürgermeister von Swansea (ein Teil der Lehrlingsgruppe); unten: kaufmännische Lehrlinge der MWM



Der erste Schritt ins Berufsleben

Madame Tussauds weltberühmtes Wachsfigurenkabinett sind die Abbilder weltbekannter Persönlichkeiten versammelt. Im Rahmen unseres offiziellen Programms waren wir Gäste der Deutschen Botschaft und der WEU. Auch London ist „schon eine Reise wert“!

Über den Ärmelkanal nach Brüssel

Vor dem Übersetzen nach Belgien hielten wir in Canterbury an, um uns die Kathedrale anzusehen. Im Sonnenschein glitt die Fähre „Princess Astrid“ übers windstille Meer. Von Ostende aus erreichten wir bald Brüssel, unsere letzte Reisestation.

Knapp zwei Tage waren für Belgiens Hauptstadt vorgesehen. Eine Stadtrundfahrt brachte uns zum Atomium, zur Kathedrale St. Gudula, zum Justizpalast, zum Markt und zum historischen Rathaus. Einer Spitzenmacherin schauten wir beim Klöppeln der weltweit berühmten „Brüsseler Spitzen“ zu.

Im NATO-Hauptquartier hörten wir informative Vorträge über die westliche Verteidigungsgemeinschaft an, besuchten uns die „Shape-Stadt“ der Militärs, aßen im Offizierskasino und wurden so auch in der politischen Allgemeinbildung bereichert. Nochmals Rast machten wir vor der deutschen Grenze in Waterloo, dem Feld der geschichtlichen Beendigung der napoleonischen Ära (1815).

Unser Reisebus trabte – wie alle braven Pferdchen auf dem Weg zum heimatischen Stall – schneller, als es nach der belgischen Grenze über die Autobahn wieder unserem Mannheim zu ging. In 15 Tagen hatten wir auf einer Reisedistanz von rund 3000 km vieles gesehen und erlebt, das meiste unbekannt und neu für uns junge Menschen. Unser Europa-Bewußtsein ist auf jeden Fall gefestigt worden. Wie schön ist auch der Nordwesten unseres alten Kontinents!

Gabriele Steiner, Industriekaufmannslehrling

Der erste Schritt ins Berufsleben war feierlich für 28 Maschinenschlosser, 1 Dreher, 8 Technische Zeichner, 15 Bürohilfinnen, 6 Industriekaufleute und 2 Datenverarbeitungskaufleute. Alle waren gespannt auf das Neue, was sie nun erwartete. Mit einer kleinen Einweihungsfeier hat MWM die neuen Lehrlinge begrüßt. Eingeleitet wurde sie mit Klängen von Ludwig van Beethoven, gespielt auf dem Klavier von Ing. Gerlinger. Lehrling John entbot in Gedichtform den Willkommensgruß. Direktor Bernhard Kutschbach begrüßte die „Neuen“ und gab ihnen einen Einblick in die Entwicklung und die Geschichte der MWM. Helmut Schoch, Jugendobmann des Betriebsrates, und Albert Christ, Jugendvertreter, versuchten, den in die Ausbildung Eintretenden eine kurze Information über Pflichten und Rechte als Lehrling zu geben und forderten sie auf, das Lernen ernstzunehmen, denn eine gut abgeschlossene Lehre sei sehr wichtig als Grundstein für eine gesicherte Zukunft, auf ihr könne man aufbauen. Weiter gaben sie ihnen den guten Rat, mit allen ihren großen und kleinen Problemen zu den Ausbildern zu gehen und ihnen volles Vertrauen entgegenzubringen. Anschließend überreichte Direktor Kutschbach jedem einzelnen den Lehrvertrag und sprach die Hoffnung aus, die jungen Kollegen nach Beendigung der Lehr-



Der Ausbildungsvertrag für einen künftigen Facharbeiter aus der Hand des Fertigungsleiters

zeit als tüchtige Fachkräfte zu beglückwünschen. In einer aufgelockerten Atmosphäre gingen die neuen Lehrlinge an ihre Arbeitsplätze, um an Werkbänken, Schreibtischen und Zeichenbrettern „ihren Mann“ zu stehen.
Rita Hörner, Industriekaufmannslehrling

Das geht unsere jungen Mitarbeiter an

Gesundheitsvorsorge für Jugendliche

Jugendlicher ist, wer mehr als 14, aber noch nicht 18 Jahre alt ist. Im Erwerbsleben unterliegt er dem Jugendschutzgesetz. Es geht davon aus, daß Jugendliche beim Übergang in das Arbeitsleben vor Schäden für ihre Gesundheit und weitere Entwicklung zu schützen sind. Sie müssen innerhalb von 12 Monaten vor ihrer Einstellung ärztlich untersucht sein und vor Ablauf des 1. Beschäftigungsjahres nachuntersucht werden. Die Verpflichtung dazu obliegt dem Jugendlichen selbst und seinen Erziehungsberechtigten. Der Arbeitgeber hat aber die Vorlage der ärztlichen Bescheinigung anzufordern und einen Monat vor der Fristüberschreitung den Erziehungsberechtigten zu benachrichtigen. Wird trotzdem die Bescheinigung nicht vorgelegt, dann darf der Arbeitgeber den Jugendlichen nicht weiter beschäftigen. Alle Untersuchungen sind für den Jugendlichen kostenfrei.

Mit den Erstuntersuchungen klappt es meistens, indessen hapert es stark mit den fristgemäßen Nachuntersuchungen. Durch seine Säumigkeit läuft ein Jugendlicher aber Gefahr, seinen Arbeitsplatz zu verlieren oder als Lehrling sein Ausbildungsverhältnis abzubrechen zu müssen. Arbeitnehmer, die das Beschäftigungsverbot von gesundheitsvorsorglich nicht untersuchten Jugendlichen unbeachtet lassen, haben Bußgeldverfahren zu erwarten. – Junge Kollegen, prüft, ob für euch die Papiere stimmen!

»Gewußt wo!« – mehr als nur ein Slogan

Hilfen für die Familie

Wußten Sie als Familienvater oder als Hausfrau und Mutter, daß ... das gesetzliche Kindergeld seit dem 1. September für das dritte Kind von monatlich 50 auf 60 Mark erhöht und die Einkommensgrenze beim zweiten Kind von monatlich 650 auf 1100 Mark angehoben wurde? ... daß alle Schüler von der Klasse 11 ab seit dem 1. Juli d. J. unter bestimmten Voraussetzungen eine staatliche Ausbildungsförderung bekommen können? ... daß für Spargelder, die auf mindestens

Spaß muß sein...

... dachten sich die Schöpfer des neuen Unfallverhütungskalenders für das Jahr 1971, der vom Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften herausgegeben wird, und streuten zwischen vielen interessanten Beiträgen auch diese kleinen Illustrationen mit tief sinnigen Texten ein. Wenn Sie darüber lächeln, freut es uns – wenn Sie darüber nachdenken, wurde damit der Zweck der Sache erreicht!

Dabei fällt mir ein:
Mode mag wechseln, wie sie will, Sicherheit bleibt immer aktuell.



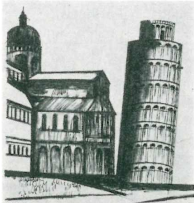
Dabei fällt mir ein:
Verkehrswege stets von Hindernissen aller Art freihalten.



Dabei fällt mir ein:
Bei glatten Straßen immer langsam mit den Pferden.



Dabei fällt mir ein:
Stapel nur in sich gut verbunden auf festem ebenen Grund errichten.



Dabei fällt mir ein:
Hervorstehende Nägel an Klischen, Brettern, Balken usw. sofort beseitigen oder umschlagen.



Dabei fällt mir ein:
Ein moderner Schutzhelm ist leichter zu ertragen als ein Schädelschutzhelm.



sechs Jahre festgelegt werden, eine staatliche Sparprämie in Höhe von 20 bis 30 Prozent je nach Familienstand und der Kinderzahl gewährt wird?

... daß die Heime des Müttergenesungswerks allen Frauen, die sich aus eigenen Mitteln keinen Erholungsurlaub oder keine Kur leisten können, offenstehen?

... daß eine Arbeitnehmerfamilie mit drei Kindern und einem Einkommen bis zu 820 DM im Monat keinerlei Lohnsteuern zu bezahlen braucht?

Dies und noch viel mehr steht in einem Heft, das jetzt unter dem Titel „Für uns – Hilfen für die Familie“ vom Bundesministerium für Jugend, Familie und Gesundheit herausgebracht wurde und das später immer wieder auf den neuesten Stand gebracht werden soll. Unter dem Schlagwort „Familie und Wohnungsbau“ erfährt man beispielsweise, daß zahlreiche staatliche Maßnahmen den Bau von Familienwohnungen erleichtern. Dazu gehören u. a. öffentliche Baudarlehen,

Grundsteuervergünstigungen, Bundesdarlehens- und Familienzusatzdarlehen (das beispielsweise für einen Bauherrn mit zwei Kindern 2000 DM beträgt).

Zum Thema „Wohngeld“ ist gewiß interessant, daß das Wohngeld ein verlornener Zuschuß ist, der nichts mit der Sozialhilfe zu tun hat und auf den unter bestimmten Voraussetzungen ein klarer Rechtsanspruch besteht. Und unter dem Titel „Weniger Steuern für die Familie“ wird u. a. festgehalten, daß auch die Schul- und Berufsausbildung von Kindern steuerlich berücksichtigt wird, wenn diese für ihre Ausbildung auswärtig untergebracht werden müssen.

Und schließlich sind die „Familienferien“, die vom Bund bereits seit 1956 finanziell gefördert werden, ein wichtiges Thema. Heute bestehen in der Bundesrepublik 117 Familienferienstätten mit über 14 000 Betten. Sie sind in einem besonderen Verzeichnis zusammengefaßt und ermöglichen auch größeren Familien gemeinsame Urlaubstage.

Trotz Vorsorge jährlich 10 Millionen DM Unfallkosten Jeder zehnte ist mal dran!



Sicherheitsbeauftragter Schreibweis erläutert Unfallschutzmittel

„Wir müssen mehr tun als das im ‚Grundgesetz der Unfallvorsorge‘ durch die Berufsgenossenschaft ‚Vorgeschriebene‘, meint Peter Schreibweis, hauptamtlicher Sicherheitsbeauftragter der MWM. „Daher haben wir intensiver und in kürzeren Zeitabständen, als es die Paragraphen bestimmen, schon immer unsere Information betrieben. Methodisch läuft die monatliche Ausspracheaktion mit den Unfallschutzbeauftragten der vielen Abteilungen ab. Systematisch wird die Werksjugend einbezogen: sowieso die gewerblichen Lehrlinge im Zuge ihrer Fachausbildung. Nun nahmen wir uns die in Büros und Verwaltung tätigen Jugendlichen vor, und wir werden sie öfter über Gefährdungen durch das Arbeitsleben unterweisen, als es unser Jugendarbeitsschutzgesetz bietet, weil eben der Unfallteufel nicht nur auf Werkzeugmaschinen herumgeistert.“

Da müht sich ein Volk, sein Vermögen durch harte Arbeit zu vermehren und Kostendenken zu wecken, weil vermeidbarer Aufwand der sichernden Festigung unserer Arbeitsplätze dient und viele derart ersparte harte Mark in die Förderung sozialer Aufgaben umgemünzt werden können.

Da mühen sich die Industrie und ihre Unfallschutzbeauftragten, auch das Verkehrswesen mit allen möglichen Informationsmitteln, die Menschen vor Unfallgefahren zu bewahren. Ein spezieller Industriezweig hat aus praktischer Erfahrung eine Vielfalt von Schutzmitteln, Gerätschaften und vorbeugenden Maßnahmen an den Arbeitsplätzen bereitgestellt.

Doch – wesentlich ist die Unfallhäufigkeit im Erwerbsleben nicht zurückgegangen. Immer noch verzeichnen die gewerblichen Berufsgenossenschaften jährlich mehr als zwei Millionen Arbeitsunfälle, davon (im Vorjahr) 64 000 schwere und 4 250 tödliche. Und sie hatten dafür rund drei Milliarden DM aufzuwenden. In der gesamten deutschen Wirtschaft knabbern sogar pro Jahr 10 Milliarden DM Unfallgeld am Volkvermögen.

Muß das unvermeidbar so sein? Geht es nicht anders? – Drehen wir doch besser die Frage um und machen sie zu einem befolgenswerten Gebot: Es muß anders gehen! Denn im Grundsatz steht nicht eine finanzielle Frage im Vordergrund, sondern eine soziale. Wir werden im technischen Fortschritt menschlich pleite gehen, an Leid, Schmerz, an Schäden für Leib und Leben, Gesundheit und körperlicher Unversehrtheit, wenn nicht die Gleichgültigkeit, Gedankenlosigkeit und die allzu bequeme Einstellung „es wird schon nichts passieren“ endlich überwunden werden.

Es passiert eben doch immer etwas. Die Rechenaufgabe „Unfallaufwand geteilt durch

die Anzahl der Arbeitstätigen“ beweist: Jeder zehnte ist mal dran! Möchtest du, Kollege, dieser zehnte sein? Freuen wir uns z. B. einmal, daß die eigentlichen Betriebsunfälle leicht abnehmen, dann steigen die Wegunfälle zwischen Wohnung und Arbeitsplatz an, erhöht durch die Risiken des motorisierten Verkehrs. Spricht die Bundesstatistik nicht Bände, wenn sie feststellt, daß 70% aller Betriebsunfälle von Jugendlichen unter 20 Jahren verursacht werden? Mangelnde Vertrautheit mit Maschinen und Arbeitsvorgängen mag dabei mitspielen, doch meistens sind Selbstüberschätzung, falscher Ehrgeiz und zweifelhafter „Mut“ die Ursache. Diese Werkschrift wird nicht nachlassen, immer wieder zu trommeln, unablässig auch die Lässigsten wachzurufen: Es geht um euer Leben und eure „gesunden Knochen“, um die Abwendung von Schaden und Leid für euch selbst und eure Familien! Der Sicherheitsgedanke muß noch stärker in das Bewußtsein gerückt werden, und die Unfallverhütung müssen wir zu einem festen Bestandteil des richtigen Arbeits- und Führungsverhaltens machen.

Es gibt keine duldsam hinzunehmende Schicksalhaftigkeit. Wir müssen alle „schaffen“, viele an besonders gefährdeten Arbeitsplätzen. Das mag im technisierten Entwicklungsfortschritt gegeben sein, zugeben, doch damit „hat es sich“. Das übrige heißt für jeden: Hört endlich auf mit dem Bla-Bla von der „Unabwendbarkeit der Arbeitsunfälle“! Nun kommt es auf den Schaffenden selbst an, auf sein Mitdenken, auf sein eigenes aufmerksames Wachsein bei der Arbeit.

Es gilt, Vernunft anzunehmen. Und man sagt doch, daß dazu nur derjenige imstande sei, der bereits Vernunft hat! Solltest du sie nicht haben, wenn es ganz allein um deine heile Haut geht, Kollege? JHB

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



ALFRED LIST
Schlosser
29. 9. 70

LUDWIG SPAHR
Dreher
5. 10. 70

Knorr-Bremse GmbH
München



HILDEGARD LIEBSCHER
Leiterin d. Zentralregistratur
6. 10. 70

Süddeutsche Bremsen AG



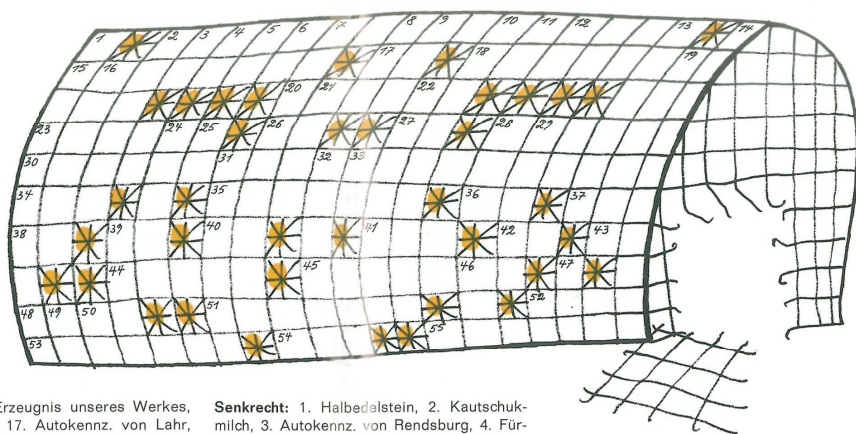
SEBASTIAN HEITMAIER
Vorarbeiter
10. 9. 70

Carl Hasse & Wrede GmbH



ROBERT LUEDTKE
Leiter d. Konstr.-Büros
1. 9. 70

25 DIENSTJAHRE



Waagrecht: 2. Erzeugnis unseres Werkes, 15. Viergespann, 17. Autokennz. von Lahr, Schwarzw., 18. lat.: möglich, 20. Männername, 23. Nebenfluß des Jenissei, 26. Autokennz. von Freiburg (Breisgau), 27. Schmerzenslaut, 28. Bürohilfsmittel, 30. Erzeugnis unseres Werkes, 34. Spruchsammlung, 35. Unterbrechung der Blutversorgung, 36. Hinweis, 37. Segelkommando, 38. Autokennz. von Rosenheim, 40. Autokennz. von Altkirchen, 41. Abk.: Org. Intern. Radiodiffusion, 42. Autokennz. von Reutlingen, 43. Abk.: Normalnull, 44. Saiteninstrument, 45. beherzt, 48. kath. Theologe, 51. Glieder der Fische, 52. Moralbegriff, 53. franz.: Gleichheit, 54. bulg. Münze, 55. Alpenpaß.

Senkrecht: 1. Halbedelstein, 2. Kautschukmilch, 3. Autokennz. von Rendsburg, 4. Fürwort, 5. Autokennz. von Minden, 6. Autokennz. von Solingen, 7. roter Edelstein, 8. Kosmos, 9. ital. Klosterbruder, 10. Zurückführung, 11. Abk.: eingetragener Verein, 12. Autokennz. von Gelsenkirchen, 13. Zerreißung, 14. frz. Sekia, 16. ital. Provinz, 19. Kampfbahnen, 21. dtsch. Komponist, 22. Betäubung, 24. ital. Vulkan, 25. Autokennz. der Niederlande, 28. verbotene Partei, 29. andersartig, 31. Trab auf der Stelle, 32. junge Kuh, 33. Fürwort, 39. grch.: freundlich, 46. Zeitmeßgerät, 47. Vorfahr, 49. Autokennz. von Eggenfelden, 50. Autokennz. von Rastatt, 52. Autokennz. von Ennepe.



Das grüne Drumherum unserer Wohnheime

Ins Notizbuch zu schreiben: Vergeßt das Nutzgärtchen nicht!

Wohnblocks, ganze Siedlungen mit neuen Eigenheimen wachsen um die wirtschaftlichen Ballungsgebiete wie München, Mannheim und den „Kohlenpott“ herum, sozusagen aus dem Boden. Man läßt es sich schon etwas an Zeit- und Autoaufwand kosten, „draußen“ zu wohnen, in meist naturschöner Gegend mit gesünderer Luft. Wenn aber in einigen Jahrzehnten nicht auch aus diesen Wohnbereichen „Steinwüsten“ werden sollen, dann ist die *Auflockerung* vorzuplanen. Vor allem darf es nicht an „grünen Lungen“ fehlen, an großen Grünflächen.

Die Besitzer von Wohn- und Eigenheimen mühen sich auch selbst mit darum, um nicht von Garagen und den sich mehrenden Autoabstellplätzen erdrückt zu werden: Blumenpflanzungen vor den Häusern, möglichst große Rasenbreiten als Ausblick von Terrassen und Balkons. Dem Auge tut das satte Grün gut. Nachbarn wetteifern in der Anlage des grünen Drumherums ihrer schmucken Eigenheime.

Mutter Grün hat Konjunktur. Nach der Freß-

Bekleidungs-, Schmuck-, Reise-, Bildungs-, Gesundheits- und Wohnungsbauwelle rollt die grüne Welle an. Immer mehr Menschen wollen das Blumenbeet und möglichst viel Rasen als grüne Lunge vor der Haustür. Anders als der Schrebergärtner früherer Tage, der sich mit tierischem Ernst der Gartenarbeit verschrieb, sieht der Gartenfreund von heute seinen Garten als Aufenthaltsraum für zwanglose Erholung an. Doch auch hierin sollte sich niemand übernehmen: Nicht jede Grünanlage rund ums Haus braucht ein „Mini“-Park zu sein. Neben Bäumen und Strauchwerk sollte das kleine Nutzbeet bleiben, fürs erste Gemüse und als Gewürzgärtchen. Man hat sogleich und vor allem frisch die nötigen Würzen, den Dill, die Kräuterchen, immer zur Hand. Eingebettet in Blumenrairie, wird auch das Nutzgärtchen weder stören noch „altmodisches Make-up“ bedeuten. Gewiß, wir denken „europäisch“, sehen Deutschland als Industrieland und Frankreich oder Holland als Lieferanten alles Pflanzlichen. Neben der großen Sicht braucht der Eigenheimer daraus

kein Glaubensbekenntnis für seinen kleinen Nutzgarten im Rasenflächenrund zu machen. Noch ein Wort zum Rasen. Die Natur ist unerschöpflich in der Gründung von Pflanzengesellschaften. Eine Wiese vom makellosen Grün eines „englischen“ Rasens fehlt jedoch in ihrem Repertoire. Der perfekte Rasen ist ein Kulturgeschöpf; ohne Hilfe des Menschen ist er auf die Dauer nicht lebensfähig. Die Natur berücksichtigt auf ihrer Speisekarte keine Sonderwünsche. Sie verabfolgt nur Hausmannskost und läßt die Pflanzen sich nach der vorhandenen Kost strecken. Es schmeckt in jedem Fall auch dem Unkraut. Pflanzenforscher haben inzwischen ein Menü entwickelt, bei dem einem Grashalm das Wasser in den Wurzelspitzen zusammenläuft, mit dem man hingegen einen Löwenzahn oder eine Miere jagen kann. Die Ruhr-Stickstoff AG hat den Rasendünger „park“ auf den Markt gebracht, genau das, was für die Feinschmecker unter den Gräsern richtig ist und dem groben Unkraut die Freude an der Mahlzeit verdirbt.