

WIR

110/1971

von den Werken der Knorr-Bremse



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTFÜHRUNG:
Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51

GRAPHIK:
Müller-Woelk, München

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

Artikel ohne Namentangabe: Stapf, München

110 AUGUST 1971

MWM-Pressekonferenz	3
Fahrbare Kraftstationen für Persien	4
Dr.-Ing. Hans Kremser im Ruhestand	4
Kennt Sie KANIGEN?	5
Deutscher Binnenschiffahrtstag in Mannheim	6
Binnenschiffahrtstag auch in Frankreich	6
Blockierschutz für druckluftgebremsete Fahrzeuge	7
Deutsche Industrieausstellung in São Paulo	8
MWM auf der französischen Landwirtschaftsschau	10
7. Internationale Fiskeri-Messe	10
Der Meister - ein klassisches Berufsbild	11
Unser Mann in Singapur	11
Erfolgreiche Blutspendeaktion bei der MWM	12
Familienfest bei Münchner Segelfliegern	13
Unser Kreuzworträtsel	14
Lehr- und Studienfahrt nach Berlin	14
Unsere Jubilare	15
Ein Besuch in der Sowjetunion	16

„Reden ist Silber, Schweigen ist Gold“ — so heißt es zwar, aber wie viele andere schöne Sprüche, etwa „Jung gefreit hat nie gereut“ oder „Morgenstunde hat Gold im Munde“ stimmt das nur bedingt, denn wer im Leben und im Beruf vorwärtskommen will, der muß reden können. Es nützt ihm wenig, wenn er auf seinem Spezialgebiet ein ausgefuchster Fachmann ist, jedoch nicht mündlich ausdrücken kann, was er weiß. Irgendwann kommt der Augenblick, wo von ihm ein Vorgesetzter oder die Dame seines Herzens etwas erklärt haben will. Dann muß er passen, weil er zu schüchtern ist, das heißt Hemmungen hat, die sich zumeist aus tatsächlichen oder eingebildeten Minderwertigkeitskomplexen herleiten. Diese Komplexe hat fast jeder Mensch; nur läßt sich der eine von ihnen unterkriegen, versklaven, während der andere sie so verarbeitet, daß sie für ihn keinen Hemmschuh mehr darstellen.

Der Schüchterne kann natürlich auch ein Bescheidener sein — aber „Bescheiden sind nur die Lumpe“ sagte der weise Goethe. Gewiß, Bescheidenheit ist eine menschliche Tugend, aber der Bescheidene ist selten erfolgreich — weder im Beruf noch in der Liebe. Wer dagegen sein Licht nicht unter den Scheffel stellt, sondern es leuchten läßt im Lande, der wird gesehen, erkannt und anerkannt. Man kann darüber streiten, ob dieses gut sei, aber das Leben fragt nicht danach, denn es ist weder gut noch böse — genau wie der Grashalm auf der Wiese . . .

Nun steht fest, daß keineswegs jedermann ein geborener Redner ist, aber auch, daß fast jedermann das Reden erlernen kann. Nur der Wille, die Technik der Rede zu erlernen und immer wieder zu üben, muß vorhanden sein. Es geht wie mit dem ABC und dem Einmaleins. Auch das Reden lernt man in einer Schule, in einer Rednerschule. Dort unterrichtet zumeist ein Sprachlehrer, der irgendwann einmal auf der Bühne gestanden hat und nun seinen Schülern aus allen Berufen und Altersklassen mehr oder weniger dramatisch die Grundbegriffe der Redekunst einblut. Es beginnt schon damit, daß der Schüler gezwungen wird, aus dem Stegreif eine kleine Rede vor seinen Leidensgenossen im Rednerseminar zu halten. Dabei erkennt er urplötzlich, wie armselig er spricht. Seine verzweifelten Grimassen und sein Stottern werden nämlich vom Band unerbitlich aufgezeichnet, und er sieht sich darüber hinaus auf dem Bildschirm des Videorecorders. Das ist der berühmte Augenblick der Wahrheit. Und also beginnt er zu lernen, wie der Knabe in der Schule. Er erfährt, wie wichtig das richtige Atmen ist, weil der Atem — wie das Wasser die Boote — seine Worte zu tragen hat. Er hört, daß man seine Zuhörer ansehen und nicht melancholisch den Kopf senken, sondern frank und frei nach oben sprechen soll. Er begreift, daß ein lächelnder Mensch, der seine Worte durch freundliche Gesten unterstreicht, mehr Herzen gewinnt als ein bierernster, der seine Arme wie schlaffe Säcke links und rechts herunterhängen läßt. Er lernt die Vokabeln und Konsonanten als solche auszusprechen, und er lernt vor allem, den Mund zu öffnen, damit all die herrlichen Wörter dem Gehege der Zähne entweichen können.

Da hört man denn gestandene Männer und Frauen im Chore „Rosen, rote Rosen, da kam ein Knab“, sagt, was er tat“ und ähnliche hochgeistige Sentenzen plärren. Indessen, man lernt auf diese Weise doch tatsächlich so nach und nach wieder menschlich zu sprechen. Ist der Lehrer dann zufrieden, so darf man sich wohl gar im Sprechdenken üben. Ein Thema wird gestellt, zum Beispiel „Halten Sie eine dreiminütige Rede zum Tode Ihrer lieben Urgroßmutter“ — aber natürlich nicht humorig, sondern wie es dem ersten Anlaß entspricht, oder „Plädieren Sie im Bundestag für die Einführung der Zwei-Frauen-Ehe“. Einige Stunden Vorbereitungszeit, um die Gedanken erst einmal schriftlich niederzulegen und dann in Stichworten auf einen kleinen Zettel zu schreiben — und dann läßt man seine erste Rede vom Stapel. Dabei wird neben dem Inhalt nicht nur vor allem der Vortrag, der nach Goethe allein des Redners Glück ausmacht, nach Punkten beurteilt, sondern ebenso die deutliche und mit Atem- und Wirkungspausen durchsetzte Rede, auch der Gesichtsausdruck und die Handbewegungen, das allgemeine Aussehen und die Einhaltung der Redezeit. Diese Punkte werden einerseits von dem mithörenden und mitleidenden Publikum erteilt und andererseits von dem gestrengeren Redelehrer. Wer solch ein Rhetorikseminar dann hinter sich gebracht hat, der ist zwar noch kein geübter Redner, aber er hat den ersten Schritt zum Erfolg, vor den die Götter den Schweiß gesetzt haben, getan. Vor allem — und das steht über dem Erfolgstreben — hat er sich selbst überwunden, seine Schüchternheit und Lebensangst. Er ist über eine Trennmauer gesprungen. Er ist nicht mehr stumm wie der Fisch im Wasser; er kann das göttliche Geschenk der Sprache, das nur dem Menschen verliehen wurde, nutzen. Er hat etwas Entscheidendes für die Entfaltung seiner Persönlichkeit getan.

MWM hat in einer Pressekonferenz die Öffentlichkeit durch die Tages-, Wirtschafts- und Fachzeitschriften informiert. Diese Arbeitszeitung möchte entsprechend die Belegschaft unterrichten.

Der seit 1. Juli 1971 zweiköpfige MWM-Vorstand hat es — in dieser Wirtschaftssituation und für ein kontinuierliches Wirken in die Zukunft — als unumgänglich angesehen, die Unternehmenspolitik zu durchdenken und ein neues Konzept aufzustellen. Sicherlich werden organisatorische Umgestaltungen in den traditionellen Gleisen spürbar sein. Aber jeder ist aufgerufen, mitzudenken und mitzumachen, weil es im harten Existenzkampf um das Überleben geht. Vorstandsmitglied Direktor Giesers drückte diesen erforderlichen Mut treffend aus: »Vor der traditionsreichen Vergangenheit unseres Hauses ziehen wir den Hut; vor den Aufgaben der Zukunft haben wir bereits die Ärmel hochgekrempelt!«

Umgestaltung der Vertriebskonzeption

Der kaufmännische Vorstand nannte die Umgestaltung des Vertriebsbereichs eines der äußeren Zeichen für den neuen Führungsstil. Änderungen, die bereits angelaufen sind, sollen das Unternehmen innerlich stärken. Der Vertriebsbereich ist in drei Produktgruppen konzentriert worden: Einbaumotoren, Antriebsmotoren für Aggregate und Schiffsmotoren. Jede ist eigenverantwortlich für die Lösung ihrer Aufgaben auf kaufmännischem, technischem und administrativem Gebiet. Die herkömmliche Gliederung nach Inlands- und Auslandstätigkeit wird fallengelassen. »weil sich die Probleme beim Überschreiten regionaler Grenzen nicht ändern«. Vor dem Tätigwerden im Markt steht die exakte Vorplanung, um Entscheidungen vorzubereiten und vor Unsicherheitsfaktoren abzusichern.

Direktor Giesers erläuterte Umfang und Bedeutung der drei Vertriebsbereiche. Er



Direktor Giesers begrüßt die Presse zum Kajütengespräch

stellte heraus, daß Akquisition und Auftragsabwicklung Teile einer »offensiven Verkaufspolitik« seien, die vom Hauptziel einer technisch qualifizierten Beratung des Kunden »im Sinne einer kompletten Problemlösung« getragen sein müßten. Beim heutigen Käufermarkt sei es nicht mehr möglich, nur auf Erfahrungen und Kundentreue zu bauen. Jeder Mitarbeiter im Unternehmen müsse sich dessen bewußt werden, daß täglich aufs neue

NEUE KONZEPTION IN FÜHRUNG, PRODUKT- UND VERTRIEBS-POLITIK

die Leistungsfähigkeit in Produktion, Vertrieb und Kundendienst zu beweisen ist. Kurzfristiges Ziel ist es, die Rentabilität des Unternehmens zu sichern und dabei eine Politik gezielten Wachstums zu betreiben. Man habe davon auszugehen, daß der Ertrag im Vorjahr stark rückläufig gewesen ist, nachdem die Personalkosten um 19%, die Materialkosten um 8% zugenommen haben und die Währungswertänderungen für die stark exportorientierte MWM empfindlich

spürbar wurden. Neue Preisprobleme stehen unabwendbar an.

»Im Stil der neuen Unternehmensführung liegt es«, so schloß Direktor Giesers, »eine offene Informationspolitik zu betreiben, um das Bild eines aufgeschlossenen Hauses und seines Managements besser als bisher zu zeichnen.«

Produktpolitik und Entwicklung

Vorstandsmitglied Direktor Koenigs ging in der Pressekonferenz von der untrennbaren Integration der Produkt- und der Vertriebspolitik aus. Der Markt bestimmt seinen Bedarf, und die Art des Erzeugnisses beeinflusst die Absatzmöglichkeiten.

Im Bauprogramm findet die Produktpolitik ihren Niederschlag. Es ist darum gegangen, alle alten Motortypen durch neue Baureihen zu ersetzen, um in wirtschaftlicher Fertigung durch die geringstmögliche Anzahl unterschiedlicher Motortypen einen maximalen Anwendungsbereich beim Kunden zu befriedigen. Seit Herbst 1970 ist diese Typenstraffung vollzogen. Sie bringt auch dem Verbraucher Vorteile durch vereinfachte Ersatzteilhaltung, durch schnelleres Vertrautwerden des Bedienungs- und Wartungspersonals mit den Motoren.

Bei den Großmotoren werden nach langjähriger Entwicklung zwei neue Baureihen produziert: D 440/441 und D 500/501; die in der Binnen- und Küstenschiffahrt bewährte Baureihe D 484 wird beibehalten. Parallel mit der Entwicklung neuer Typen wurden Teile der Fertigung auf die Verwendung modernster lochbandgesteuerter Bearbeitungszentren umgestellt, um auch begrenzte Stückzahlen von Fertigungsstellen wirtschaftlich herzustellen.

Im Kleinmotorenbau (15 bis 500 PS) werden Motoren für Traktoren, Fahrzeuge und Stromerzeugungsanlagen gebaut. Etwa 70% gehen an große europäische Schlepperfabriken, und



Direktor Koenigs informiert in der Pressekonferenz über die technische Entwicklung

zwar in luft- und in wassergekühlter Ausführung. Die Kühlungsart ist für die MWM-Fabrikation ohne jede Bedeutung. Durch konsequentes Baukastenprinzip werden Motoren verschiedenster Typen, Zylinderzahl und Kühlungsart weitgehend auf der gleichen Einrichtung gefertigt. Doch auch hier bleibt das Bestreben, weitestmöglich die Typen zu reduzieren.

Die zukünftige Entwicklung wird bei den Lei-

stimmte Zeitverlängerung vorgenommen werden.

Diese sog. Expositionszeit wird über eine Zeituhr nachgeregelt. Hat die Expositionszeit das etwa Doppelte ihres Ausgangswertes erreicht, so ist die Konzentration der Zersetzungsprodukte zu hoch – es folgt der nächste Neuansatz, das Spiel der Regenerierung beginnt von vorn (siehe Schema bzw. Prinzipskizze).

Doch weiter im Text:

Sämtliche mit der 95–97° C heißen Badlösung in Berührung kommenden Teile dieser Anlage bestehen aus V2A-Stahl. Sie werden in bestimmten Zeitabständen chemisch passiviert, damit sich auf ihnen kein Nickel abscheiden kann.

Einzelheiten über den Anlagebetrieb bei SB

Die vollautomatische KANIGEN-Anlage der SB wird in 2 Schichten betrieben und von 2 Mann bedient. Die Warenkörbe werden über die programmgesteuerte Hubwagenvorrichtung automatisch in die jeweiligen Arbeitswannen gebracht. Die Oberfläche der insgesamt 7 Warenkörbe ist mit einem Spezialüberzug versehen. – Beim Vernickelungsvorgang wird dadurch die Nickelabscheidung auf der Korboberfläche auf ein Minimum reduziert.

Ebenfalls auf ein Minimum reduziert werden – durch seitliche Einlagen aus dem nur wenig vernickelndem Kunststoff »Polyamid« – die Verluste an Betriebsstoffen, die beim Herausheben der Warenkörbe aus den Bädern überlaufen.

Vernickelt werden bei SB etwa 300 verschiedene Teile. Die Flächenausbringung beträgt in 2 Schichten etwa 90 qm. Hauptsächlich fallen die sog. Schwerpunkte – Bremszylinder,



KANIGEN-Anlage in der Südbremse, Abteilung Galvanik

der, Zylinderrohre und Kolbenstangen – an. Flächenmäßig betrachtet, nehmen die Bremszylinder mit etwa 72% des gesamten zu vernickelnden Flächenanfalls die Spitze ein. Danach folgen Zylinderrohre mit etwa 12%. Der Preis – bezogen nur auf den Betriebsstoffverbrauch – liegt z. Z. bei DM 32,-/qm Nickelfläche mit einer Nickelschicht von 12 bis 15 µm.

Zum Abschluß soll noch einmal der gescheite Mann zitiert werden, der da sagte: »Die Ergebnisse, die man mit dem chemischen Vernickeln erreichen kann, sind solcher Art, daß sich die Mühe lohnt, die man an das Verfahren wendet.«

Sicherlich hatte die Betriebsleitung diesen Satz im Kopf, als sie Anfang des Jahres den Startschuß für eine langwierige Untersuchung zur Aufzeigung kostensparender Maßnahmen an die KANIGEN-Anlage gab.

Dabei zeigte es sich, daß durch genaue Steuerung der Expositionszeit, bei Einhaltung bestimmter Sollwerte an Flächeneinbringung und Nickelschichtdicke, Kosten zu sparen sind, d. h. daß der qm-Preis weiter gesenkt werden kann.

Weitere kostensenkende Maßnahmen sind vorgesehen durch z. B. Lackieren der äußeren Fläche von Zylinderrohren. – Dies war bisher durch die hohen Anforderungen an den Lack während der Behandlung im Nickelbad nicht möglich.

Die KANIGEN-Anlage der SB hat sich bewährt, die Mühen haben sich gelohnt und werden sich lohnen. Die Möglichkeiten, die das Verfahren bietet, sind noch lange nicht ausgeschöpft.

Wieder ein Schritt in Richtung »Moderne Verfahren in einem modernen Betrieb!«

A. Posniak, München

Binnenschiffertag auch in Frankreich



Mit mehr als hundertjähriger Tradition hat auch Frankreich seinen Binnenschiffertag, den »Pardon de la Batellerie«. Aber anders als in Deutschland, wo die Vertreter der mit dem Binnenschiffsverkehr verbundenen Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltungen und Häfen zusammentreten, werden die kommer-

ziellen Gesichtspunkte nicht in den Vordergrund gestellt. Der »Pardon de la Batellerie« ist ein Volksfest, und zu ihm strömen die Binnenschiffer mit ihren Familien an die Mündung der Oise in die Seine nach Conflans-St. Honorine.

Daß sich gerade dort auch der Sitz der MWM Diesel France S.A.R.L. am Quai de Gaillon (unser Luftbild, aufgenommen vom Leiter unserer Vertriebsförderung, Gerhard Möller, im Sportflugzeug von M. Paufigue) befindet, mag bei der Standortwahl wohl nicht besonders erwogen worden sein; sicherlich aber ist man sich eines besonderen Mittelpunkts der französischen Flußschiffahrt bewußt gewesen. Immerhin hat MWM in den letzten zwei Jahren rund 50 Binnenschiffe etwa des Typs der »Emirose« (unser Foto) mit Antriebsmotoren aus der MWM-Baureihe D 232 ausgerüstet. Das Zusammentreffen von einigen Tausend Binnenschiffern bot erneuten Anlaß zur Kontaktpflege.

Klaus Schröder als Geschäftsführer von MWM Diesel France hatte einen guten Gedanken, als er einen Laderaum der »Emirose«, wie unser Bild zeigt, zu einem freund-

lichen Ausstellungs- und Empfangsraum ausgestaltete, der sich eines außerordentlich guten Besuchs erfreut hat. Claude Robelot und Dipl.-Ing. Wolfgang Fehre beteiligten sich an den Informationsgesprächen mit den französischen Schiffseignern. Mit neuen Interessenten aus Südf Frankreich konnten Verbindungen angeknüpft und auch einige Abschlüsse erzielt werden. Erwähnen wir auch noch einen weiteren Unterschied zur deutschen Binnenschiffahrt. Im Nachbarland wird sich nicht von vorwiegend großen Reedereien getragen; auf den westeuropäischen Binnenschiffahrtswegen fahren überwiegend Partikuliere.

Für sie mit ihren Familien ist der »Pardon de la Batellerie«, einst eine Bittprozession und ein Schiffeseinsegnungsfest, der große Tag, das Treffen ganzer Familien, das man mit französischem Frohsinn begeht, bis zu dem sogar Hochzeiten von Familienmitgliedern der Partikuliere aufgeschoben werden. An den Kais und im Volkspark finden die Familienbegegnungen statt, und bis in den späten Abend hinein sind die festlich geschmückten Schiffe bei Gespräch und Gesang hell erleuchtet. MWM war dabei. JHB



Eine bedeutende Neuentwicklung wurde der Öffentlichkeit vorgestellt:

BLOCKIERSCHUTZ für druckluftgebremste Kraftfahrzeuge

V. l. n. r.: Die Herren Schralstetter, Eckhart, Ertl, Frl. Boutonnet, die Herren Volmer, Pangerl, Bablitzka. Im Wagen: Herr Kasper



Die Bemühungen der Nutzfahrzeugindustrie, leistungsstarke und wirtschaftliche Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, setzen voraus, daß auch die Bremsausrüstungen mit den steigenden Anforderungen immer weiter verbessert werden.

Ein zwar bekanntes, aber praktisch noch nicht einwandfrei gelöstes Problem entsteht z. B. durch das ungewollte Blockieren stark gebremster Achsen. – Die Knorr-Bremse, seit Jahrzehnten mit der Steuer- und Regeltechnik vertraut, hat sich den hier auftretenden Problemen intensiv gewidmet.

Unter allen Kraftfahrzeugen ist das Bremsverhalten der Last- und der Sattelzüge am schwersten zu beherrschen. Das liegt in erster Linie am großen Gewichtsunterschied zwischen dem vollbeladenen und dem leeren Zug und an der gegenseitigen Beeinflussung der beiden Zugteile, des Motorwagens und des Anhängers. Jeder Fahrer weiß, daß man mit viel Gefühl auf das Bremspedal treten soll, aber jeder Fahrer weiß auch, daß auf allen Straßen Situationen auftreten können, die – und das nicht nur zur Winterszeit, bei Nässe und bei Glätte – zu einem Blockieren der Räder, einer, mehrerer oder sogar aller Achsen führen.

Ein stillstehendes Rad kann aber, im Gegensatz zu einem sich noch drehenden Rad, zu meist nur eine kleinere Bremskraft und praktisch keine Seitenführungskraft übertragen. Der Bremsweg eines Fahrzeugs wird also um so länger, je mehr Räder blockieren.

Blockieren gar die Vorderräder der Zugmaschine, dann ist der Lastzug nicht mehr zu lenken. In anderen Fällen kann es zum Schleudern kommen oder der Zug knickt sogar ein.

Natürlich hat man in der Vergangenheit immer wieder das Bremsverhalten der Last- und Sattelzüge verbessert. Es sei an dieser Stelle nur an die Einführung der automatischlastabhängigen Bremskraftregelung (ALB) erinnert. Doch bisher konnte durch alle Entwicklungen eines nicht erreicht werden: blockierfreie Räder. Nun aber haben die Bremsfirmen Bosch und Knorr in den letzten Jahren in enger Zusammenarbeit mit der MAN eine Bremskraftregelung für druckluftgebremste Fahrzeuge entwickelt, die das Blockieren aller Räder beim Bremsen verhindert, unabhängig von der Beladung des Fahrzeugs und der Beschaffenheit der Fahrbahn.

Durch Automatik zur wirksamen Autobremse

Um das Blockieren der Räder beim Bremsen zu verhindern, bedient sich der geübte Pkw-Fahrer eines Tricks: er verringert stets dann den Druck aufs Bremspedal, wenn dieser zu stark geworden scheint und ein Rad zum Blockieren neigt (Stotterbremse). Wohnwagenfahrer unter uns können ein besonderes Lied von den erhöhten Schwierigkeiten singen, die sich dem Fahrzeuglenker eines schwer beladenen Autos nebst Anhänger beim Beschleunigen, beim Bremsen, beim Verreißen der Lenkung vor einem

Hindernis, am Berg, bei Nässe oder bei heftigem Wind stellen! – Bei Lkws ist dieser »Stottertrick« aber nur noch schwer, bei Lastzügen überhaupt nicht anzuwenden. Diese Aufgabe wird nun automatisch von der Bosch-Knorr-Bremskraftregelung ausgeführt, die jedoch viel schneller und zuverlässiger arbeitet, als es der beste Fahrer kann. Hier wird jedes Rad einzeln geregelt – unabhängig von den anderen Rädern des Fahrzeugs. Dabei stehen den Großen Bremsdruck, Bremse, Reibmoment und Rad die Bauteile Drehzahlmeßgerät, Elektronikteil und pneumatisches Ventil gegenüber. Bei dieser Bremskraftregelung bleibt also das ursprüngliche Bremssystem erhalten; in die Bremsleitung ist nur zusätzlich ein pneumatisches Ventil einzubauen.

Bei der Regelung wird die Tatsache ausgenutzt, daß die Drehzahl eines Rades, das zum Blockieren ansetzt, viel stärker abfällt

Deutscher Binnenschiffahrtstag in Mannheim

Daß der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt den Binnenschiffahrtstag 1971 in Mannheim durchführte, war nicht nur eine Turnusfrage für die zweijährlich stattfindenden Tagungen zur Förderung des Wasserstraßenverkehrs. Das Thema »Binnenschiffahrt der Zukunft« fordert Dynamik, wie sie Mannheim, der »lebendigen Stadt«, eigen ist. Am Zusammenfluß von zwei schiffbaren Flüssen ist Mannheim mit der Binnenschiffahrt traditionell verbunden.

Ebenso ist die motorisierte Binnenschiffahrt ohne MWM-Dieselmotoren aus Mannheim nicht denkbar. In den Julitagen, als am Schiffermast auf dem Stephanienufer die Fahnen von Bund, Land und Stadt, die Wimpel der auf Rhein und Neckar vertretenen Reedereien und Werften wehten, da hatte auch MWM zum Empfang von Tagungsteilnehmern festlich geflaggt.

Man folgte unserer Einladung zur Werksbesichtigung, zur Information über Neu- und Weiterentwicklungen. Das Hauptinteresse galt natürlich den Schiffsantriebsmotoren und Bordaggregaten. Die Verbundenheit der

Motoren-Werke Mannheim AG mit der Binnenschiffahrt kam immer wieder zum Ausdruck. Schon tags zuvor war dies in einer besonderen Weise der Fall gewesen. Großformatige Begrüßungskarten mit dem Erstdruck eines Mannheimer Hafenbilds entboten das Willkommen von Aufsichtsrat und Vorstand der MWM. Eine Rundfahrt von etwa 250 Tagungsteilnehmern mit dem Fahrgastschiff »Stadt Mannheim« stand sichtlich im Zeichen der »MWM-Diesel«-Embleme. 4 MWM-Hostessen betreuten mit Gastgeschenk und Geleit die Gäste. Überall auf dem Fahrgastschiff der »Weißen Flotte« Mannheims, das mit einer MWM-Motorendoppelanlage TD 232 V 12 ausgerüstet ist, betonen MWM-Wimpel die Bezogenheit zum Mannheimer Dieselmotorenhersteller.

Da sich unter den Teilnehmern des 12. Deutschen Binnenschiffahrtstags viele MWM-Kunden – Werften, Reedereien und private Schiffseigner – befanden, war eine entsprechend starke Delegation unseres Verkaufs und der technischen Abteilungen bei den vielseitigen Veranstaltungen der Tagung anwesend. JHB

als bei einem normal abgebremsten Rad. Man mißt aus diesem Grunde die Drehzahl jedes Fahrzeugrades mit speziell dafür entwickelten Gebern und bildet aus dieser Größe elektronisch zwei Schaltbefehle für das pneumatische Ventil, das dann den Bremsdruck in einer ganz bestimmten Weise führt. Diese Druckmodulation bewirkt, daß zuerst das Rad wieder beschleunigt und danach eine Zeitlang fast optimal abgebremst wird.

Neigt also nun ein Rad zum Blockieren, dann überschreitet der Abfall der Drehgeschwindigkeit einen bestimmten Wert, wodurch das Bremsdruckventil Befehl erhält, den Bremsdruck schnell abzusenken. Das Rad kann wieder beschleunigen. Hat es eine festgelegte Drehgeschwindigkeit erreicht, wird der Bremsdruck vom Steuerventil auf einen Wert angehoben, der kleiner ist als der, bei dem das Rad zum Blockieren ansetzte. Will das Rad bei diesem Bremsdruck erneut blockieren, dann wiederholt sich der dargestellte Vorgang so lange, bis ein Druck erreicht ist, bei dem das Rad nicht mehr zum Blockieren neigt. Dieser Druck wird eine bestimmte Zeit konstant gehalten. Anschließend wird der Druck langsam erhöht, um durch ein Ansprechen der Regelung eine erneute Information über den Fahrbahnzustand zu erhalten. Damit ist sichergestellt, daß jeweils der größtmögliche Bremsdruck eingesteuert wird.

Voraussetzung für eine gute Bremskraftregelung ist, daß sie sehr schnell arbeitet, denn ein Fahrzeugrad blockiert innerhalb von Bruchteilen einer Sekunde. Aus diesem Grunde konnte bei der Entwicklung nicht auf



Fotos, v. o. n. u.: Lastzug mit Blockierschutz bei Slalomfahrt auf nasser Fahrbahn. Sattelzug in der Kurve mit eingeschaltetem Blockierschutz. Nicht nur die Münchner Polizei, sondern auch das Erste Deutsche Fernsehen waren bei der Presse-Vorstellung des Blockierschutzes dabei.

bekannte Geräte zurückgegriffen werden; alle Bauteile mußten neu entwickelt werden.

Bisherige Ergebnisse

Bei allen bisherigen, sehr umfangreichen Versuchen hat sich das Regelsystem sehr gut bewährt. Es verhindert bei allen Fahrbahnverhältnissen und bei allen Geschwindigkeiten sicher das Blockieren eines jeden Rades. Weiter stellten sich folgende Vorteile heraus, die besonders das Bremsverhalten der Last- und Sattelzüge entscheidend verbessern:

1. Der Bremsweg wird verkürzt, besonders auf nassen und glatten Fahrbahnen. Es werden Abbremsungen erreicht, die sehr nahe an dem Wert liegen, der bei den jeweiligen Fahrbahnverhältnissen überhaupt physikalisch möglich ist.
2. Man kann in Kurven auch noch bei hohen Geschwindigkeiten bremsen, ohne daß der Zug seine Lenkbarkeit verliert, zu schleudern beginnt oder sogar einknickt. Die Geschwindigkeiten müssen nur etwas kleiner als die sein, bei der auch der ungebremste Zug aus der Kurve getragen würde.
3. Das Bremsverhalten ist unabhängig davon, ob der Zug leer oder vollbeladen ist.
4. Der Luftverbrauch ist gering, so daß die Vorratsbehälter nicht vergrößert werden müssen. Überhaupt bleibt das ursprüngliche Bremsystem unverändert.

Die Techniker der Knorr-Bremse haben mit den Vorbereitungen für eine Serienausführung bereits begonnen.

Leber sprachen, und dann ergoß sich der erste breite Strom von Fach- und »Seh-«-Leuten über die attraktiven Stände. Erstaunlich, wieviele Familienväter den mit 3 Cruzeiros (etwa 2,50 DM) für sie nicht gerade niedrigen Eintrittspreis für sich und ihre großen Familien aufzubringen bereit sind. Eine Reportage über all das Beeindruckende, was die Industriezweige (u. a. Auto- und chemische Industrie) boten, würde den Rahmen unserer Werkszeitschrift sprengen. Wenden wir uns dem

MWM-Ausstellungsstand

zu. Er konnte sich im Messewettbewerb sehen lassen! Wichtig die beiden großen D-440-Sechszylinder, zwei Münchener RHS-618-Motoren und die in Brasilien gefertigten Modelle der Typen D 232 und D 225. Ein naturgetreues Schaumodell der Fischkutter, für die diese D-440-Antriebsmotoren bestimmt sind, demonstrierte den Verwendungszweck. Jugend, sogar würdige Damen sammeln »Souvenirs«: die weißblauen MWM-Plastiktaschen finden reißenden Absatz. Unser Sonderdruck in Portugiesisch, der die Fabriken in Mannheim und São Paulo mit ihren Erzeugnissen zeigt, wird beachtet. »MWM« dringt als internationale Gütemarke ins Bewußtsein ein.

DIMOTOR und ihr Sitz São Paulo

Die MWM-Motores Diesel S.A. stellt heute mit rund 800 Beschäftigten auf mehr als

14 000 qm Fabrikationsfläche (Gesamtareal 60 000 qm) ein stattliches Unternehmen dar, ausgerüstet mit 246 modernen Werkzeugmaschinen. Mehr als 600 Motoren p. a. – im Leistungsbereich von 6 bis 450 PS – werden hergestellt, dazu kleinere Bootswendegeräte und Ausrüstungen für Kfz-Bremsanlagen.

Für die Messebesucher, die zumeist aus der 8-Millionen-Stadt (einschl. der Vororte) sind, ist DIMOTOR ein Teil der aufstrebenden heimischen Wirtschaft. Mit fast unvorstellbar hoher Zuwachsrate (São Paulo jährlich 4,8%) spiegelt sich der Sog dieser Industriestädte wider. Brasilien selbst, mit derzeit 92 Millionen Einwohnern und jährlich 2,7% Bevölkerungszuwachs, wird spätestens 1975 die Hundertmillionengrenze erreichen. Hier liegt Zukunft auch für die europäische Wirtschaft.

Die Brasilianer selbst sind sich dieser Entwicklung bewußt, vor allem in Verbindung zum wirtschaftlichen Aufbau. Nach Besuchen in 1964 und 1968 konnte ich nun den besonders rapiden Fortschritt feststellen, der sich vollzieht. Augenscheinlich im städte- und straßenbaulichen Bild: Mit architektonisch ansehnlichen Wolkenkratzen ist die Silhouette noch imposanter geworden. Ein Schnellstraßenring umschließt das weite Ballungsgebiet, und eine Stadtautobahn führt bis ins Zentrum hinein. Dem als Hochstraße gebauten Teilstück haben die Paulistaner in ihrer bildhaften Ausdrucksfähigkeit den Namen »minhocão« – »großer Regenwurm« – gegeben. Tunnel verlegen den Verkehr an belebtesten Plätzen wie der Praça Roosevelt kreuzungsfrei in zwei Ebenen unter die Erde.

Der Supermarkt darüber ist 24 Stunden, auch an Sonn- und Feiertagen, das ganze Jahr hindurch geöffnet. Kein Wunder, daß dieses

Land voll Optimismus

ist: Brasilien nimmt in der Weltrangliste nach Japan den zweiten Platz im Wirtschaftswachstum ein, das Sozialprodukt erhöhte sich um 10%, während sich die Geldwertstabilität immer mehr festigt; die lange Jahre für Brasilien geläufige Inflation ist von beinahe 50% kontinuierlich auf nunmehr 20% gesunken. Für uns von MWM, die wir wegen unseres Engagements in Südamerika mit besonders kritischer Aufmerksamkeit zur Deutschen Industrie-Ausstellung gekommen waren, ergab sich als überragender Eindruck auf dem Messestand, nach Besuchen bei brasilianischen Firmen und aus vielen Gesprächen: dieses Riesenreich, 35mal größer als die Bundesrepublik Deutschland, befindet sich in einem gigantischen Aufbruch. Mit unserer wirtschaftlichen Zusammenarbeit können wir Brasilien helfen und selbst an diesem Aufschwung teilhaben. Dazu gehört natürlich auch das menschlich-mentale und das politische Verständnis. Mit der Gründung der MWM-Motores S.A. und dem stetig weiteren Ausbau dieses Stützpunkts in Südamerika leisten die MWM und ihr KB-Konzern konkrete praktische Entwicklungshilfe.

Heinz Bindel

Foto oben: Die MWM-Motores Diesel S.A. zwischen dem Tieté-Fluß und dem Schnellstraßenring von São Paulo. Unten: MWM-Ausstellungsstand in der Messehalle Alemarcha

Deutsche Industrieausstellung in Sao Paulo

Bundesdeutsche Leistungsschau in Brasilien

MWM-Direktor Heinz Bindel und Verkaufsabteilungsleiter Wolfgang Libbach waren »drüben«, als die Bundesrepublik Deutschland sich zum erstmalig mit einer eigenen industriellen Leistungsschau ihrem Handelspartner Brasilien präsentierte. Immerhin rangiert Deutschland – nach den USA – an zweiter Stelle der brasilianischen Handelsbilanz. (d. Red.)

Ein großartiges Ereignis und Erlebnis – dieser Querschnitt durch den weitgespannten Fächer bundesdeutscher Industrie-Erzeugnisse. MWM durfte nicht fehlen, sind wir doch durch die MWM-Motores Diesel S.A. (»Dimotor«) gerade mit diesem überseeischen Land verbunden. Eine Welle der Sympathie, der Anerkennung für technische und wirtschaftliche Leistungen, kam uns Deutschen entgegen, obwohl ein besorgter Unterton,

verursacht durch Äußerungen in einem Teil der deutschen Presse, nicht zu überhören war. Ich glaube, fehlende Landkenntnis war daran schuld. Fruchtbare dauernde Zusammenarbeit bedarf des Gleichgewichts im Vertrauen. Zur Berichterstattung über die Selbstdarstellung Deutschlands durch die Ausstellung gehört auch eine – dem Wesen und der Wirtschaft – gerecht werdende Darstellung des Partnerlandes Brasilien.

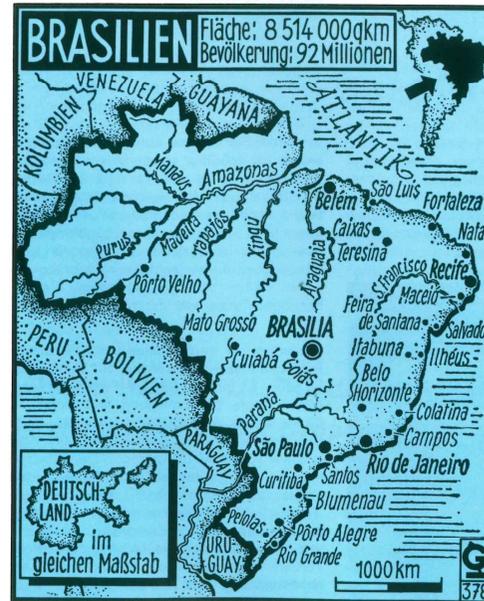
Als langjähriger »Brasilianer«

und einer der ersten Konzern- und MWM-Delegierten zur »Dimotor« glaube ich, zur Aussage »befugt« zu sein. Zehn Jahre nach Rückkehr von meiner siebenjährigen Tätigkeit in São Paulo war diese Ausstellung besonders interessant. Auch Herr Libbach, der zum erstmalig Südamerika erlebte, war äu-

berst beeindruckt. Überall zeigen Hinweise auf die Ausstellung die gründliche Organisation. Nicht nur die wirtschaftlich und kulturell mit Deutschland Verbundenen, vor allem die vielen Brasilianer deutscher Abstammung, nehmen Anteil an dem großen Geschehen, auch der »Mann auf der Straße«.

Die moderne Messehalle im Ibirapuera-Park

faßt kaum die 574 Stände der deutschen Firmen bzw. ihrer »do Brasil«-Niederlassungen. In 5 kuppelförmigen Großräumen präsentiert sich Bundesdeutschlands Sonderschau »Leben in der Welt von morgen«. Als »Gastgeber« begrüßte der Präsident des deutschen Ausstellungskomitees, Prof. Dr. h. c. Kurt Lotz (VW), die brasilianischen Wirtschaftspartner. Industrieminister Pratinha de Moraes, auch der deutsche Verkehrsminister



An der Porte de Versailles in Paris

MWM wieder auf der französischen Landwirtschaftsschau

Die SIMA hat als größte Landwirtschaftsschau unseres Nachbarlandes einen ähnlichen Fachruf wie die DLG-Ausstellung in Deutschland. Treffpunkt der Landwirtschaft, eines in Frankreich großen und bedeutungsvollen Wirtschaftszweiges, ist jährlich das Ausstellungsgelände an der Porte de Versailles. Neue Bauten sind inzwischen entstanden, und auch der MWM-Messestand (unser Foto) befand sich in einer der neuen Hallen. Das Stammhaus Mannheim hat in Zusammenarbeit mit MWM-Diesel France den repräsentativen Stand aufgebaut, und wenn

an einer der Stirnwände zu lesen ist, daß sich bereits mehr als eine Viertelmillion MWM-Dieselmotoren im Einsatz befinden, dann werden die Bedeutung dieses Markts und die erneute Präsenz der MWM augenscheinlich.

Auf dem Stand waren die Herren Direktor Dr. Sahm und Tunze zeitweilig, Frau Raempel, die Herren Boucry und Mitter ständig anwesend. Am Standdienst beteiligten sich auch als Vertreter der MWM-Diesel France die Herren Schroeder, Paufigue, Carpentier und Rodière. Der informationsbegierige Interessentenkreis setzte sich hauptsächlich aus Herstellern landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte, die zur Ausrüstung MWM-Dieselmotoren einbauen, zusammen, also vorwiegend von Renault, deren Agenten und vielen Landwirten, ferner von Vertretern der Fendt-Niederlassung und deren Kunden, von Weinbergsschlepper-Produzenten und von Mährescherherstellern. Die Gespräche un-

ter Fachleuten betrafen in erster Linie die auf dem Stand ausgestellten Motoren der MWM-Baureihen D 325 und D 226, aber auch weitere in dieser Branche eingesetzte Typen des vielseitigen Mannheimer Bauprogramms.

Die MWM-Vertretung in der Bretagne, SDMO, die in ihr Absatzprogramm außer Klein-Dieselmotoren für die Landwirtschaft auch Stromerzeugungsaggregate einbezogen hat, zeigte auf ihrem mit Unterstützung von MWM errichteten Stand (unser Bild) einen Ausschnitt ihrer Stromerzeugungsaggregate für Notstrom- oder Dauerstromversorgung und zwar für ein Sondergebiet der Landwirtschaft, nämlich für Brutkästen von Höfenfarmen. Als Gesamteindruck kann festgestellt werden, daß die SIMA 1971 in Paris für das Wirken der MWM auf dem französischen Markt als erfolgreiche Kontaktpflege mit der dortigen Landwirtschaft angesehen werden darf. JHB



7. Internationale Fiskeri-Messe

in Frederikshavn

Frühling und Sommer sind die Zeit der Messen und Ausstellungen, vor allem überall dort, wo man zur Darbietung von Industriegütern aufs Freigelände angewiesen ist. Die Mühen, die unsere Werbeabteilung mit dem Messeaufbau, auch andere Abteilungen mit organisatorischen Vorbereitungen und str-

paziösem Standdienst auf sich nehmen, verdienen es, daß über solche Messen berichtet wird. Sowieso ist es interessant zu lesen, wo überall und für welche Wirtschaftsbereiche MWM den so notwendigen Kontakt pflegt und - zumeist branchenbezogen - über die Leistungsfähigkeit informiert, am Objekt über die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten weiter- oder neuentwickelter Baureihen bzw. Typen mit der Verbraucherschaft spricht.

Dänemark als traditionelles Land für Schifffahrt und Fischereiwesen rief zur Beteiligung an der 7. Internationalen Fischereimesse, MWM folgte der Einladung und zeigte im Einvernehmen mit ihrer Niederlassung Mannheim Diesel A/S, Holte, einen TBD 441 V 16 und ein TD-232-V-12-Aggregat. Der Ausstellungsstand erfreute sich guten Besuchs und - wie unser Foto zeigt - auch der Aufmerksamkeit der diplomatischen Vertretung Deutschlands: rechts Botschafter Dr. Scholl und seine Gattin im Gespräch mit den Herren Torben Traberg von der dänischen MWM-Niederlassung und Marcel Leuthner vom Auslandsverkauf Mannheim. JHB



Botschafter Dr. Scholl (rechts) und Gattin im Gespräch mit den Herren Torben Traberg und Marcel Leuthner (links) von GA 2

Berufe sind einem steten Wandel unterzogen. Mit dieser Tatsache mußte sich schon mancher von uns auseinandersetzen. Und die Zeit, in der wir leben, das Zeitalter der »zweiten industriellen Revolution«, wie es manchmal genannt wird, machte diesen Wandel besonders offensichtlich. Es ist das Zeitalter der Spezialisten. Jahrhunderte hindurch gingen die Menschen Tätigkeiten nach, die zu den klassischen Berufen zählen. Sie wurden beispielsweise Bauer oder Landarbeiter, Handwerker, Beamter, Offizier, Kaufmann, Lehrer oder ähnliches. Die Anzahl der Berufe war daher bis zur Zeit der Industrialisierung durchaus überschaubar.

Der Handwerksmeister der früheren Zeit, der nach seiner Lehre als Geselle schließlich sein »Meisterstück« arbeitete und zur Begutachtung vorlegte, konnte sich - wie sehr viel später Kaiser Wilhelm - seine Bartspitzen in die Höhe bürteln in dem Gefühl: »Es ist erreicht!« Aufgrund seines handwerklichen Könnens und ethischen Verhaltens genoß er Ansehen und Respekt - und das nicht nur bei seinen Lehrlingen. Seine vordringlichsten Aufgaben bestanden jahrhundertlang darin, sein Wissen und Können an die Jugendlichen weiterzugeben, seine Gesellen zu führen und zu beaufsichtigen und Werkzeuge und sonstiges Arbeitsmaterial zu prüfen bzw. zu kontrollieren.

Heute, 150 Jahre später, sieht unser Berufsleben freilich anders aus. Den jungen Menschen bietet sich die Wahl unter etwa 600 Ausbildungsberufen. Aus dem Handwerk entstanden Industrien, aus Facharbeitern wurden Spezialisten, die mit der Wartung und Instandsetzung der überaus komplizierten und teuren technischen Einrichtung betraut werden können. Und aus manchem Handwerksmeister wurde ein Industriemeister. Mit dem Wandel der industriellen Fertigung, mit Mechanisierung, Rationalisierung und Automatisierung - die sich auch heute noch im vollen Gange befinden - wandeln sich auch die traditionellen Aufgaben des Meisters. Der Plan, die Arbeitsvorbereitung, die Kalkulation bestimmen nicht nur die für die Fabrik typische Arbeitsteilung, sondern vor allem auch das Tempo der Arbeit, das durch Akkordarbeit bis auf Sekunden festgelegt worden ist. Das Tempo der Maschinen legt den Arbeitsablauf fest. Die Maschine selbst verlangt ständige Aufmerksamkeit. Im Arbeitsplan ist die Ausführung der Arbeit bis ins einzelne festgelegt...

So wurde aus dem kleinen behaglichen

Der Meister - ein klassisches Berufsbild im Wandel der Zeit



gehören zu den Hauptaufgaben des Meisters. Daneben sieht er sich tagtäglich neuen Problemen gegenüber, die sich aus seiner Arbeit mit der zur Zeit hohen Anzahl von Gastarbeitern ergeben. Infolge von Sprachschwierigkeiten müssen sich Meister und Untergebene hier mehr als sonst um Verständnis bemühen, und oftmals ist eine Betreuung des einzelnen erforderlich, die nicht selten bis in den privaten Bereich hineingehört.

Die weitaus größten Schwierigkeiten aber kommen durch die Umstellung in der Fertigung auf den Industriemeister zu. Hier wird der Wandel im Berufsbild des Meisters wohl am deutlichsten. Durch den ständig steigenden Einsatz von Halb- und Vollautomaten und die neuen numerisch gesteuerten (NC-) Maschinen sieht er sich gezwungen, »in Elektronik« zu denken. Hier hilft dem Meister auch kein handwerkliches Können mehr, hier drängt sich mehr und mehr ein neues Wissensgebiet in den Vordergrund, das erlernt werden muß, auch wenn vieles, was bisher von ihm selbst und seinen Mitarbeitern bearbeitet wurde, nunmehr Spezialisten zufällt...

Der Meister von morgen

Neue Modelle werden Pflichten und Rechte des Meisters klären oder auch beschneiden, und wahrscheinlich kommt es dazu, daß im allgemeinen Umlernprozeß der Meister von morgen zu einer graduierteren Denk- und Rechenmaschine wird, die trotz allem menschlich fühlt, mit der man noch ein persönliches Wort sprechen kann und die auch einmal einen Fehler macht. Und damit ist der Kern der Sache angesprochen: Der Industriemeister der heutigen Zeit als Vermittler zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer wird erhalten bleiben und stets seinen Platz in der Hierarchie des Werkes finden. Seinen Berufsweg wird er weiterhin als Lehrling beginnen aber nicht unbedingt als Meister beenden. Mit handwerklichem Können von der Pike an bis zum abendlichen Fortbildungskurs bleibt er »auf dem laufenden«. Mit schulischer Bildung allein geht es nicht.

Es werden Wege gesucht, die den Meister nicht überfordern und in ihm weiterhin den Mittler deutscher Facharbeit sehen. So wird das alte deutsche Sprichwort weiterhin seine Gültigkeit behalten, das da lautet:

»Meister ist, wer 'was ersann,
Geselle ist, wer 'was kann,
Lehrling bleibt jedermann!«

Handwerksbetrieb ein von Lärm erfüllter Maschinenaal mit Meistern in den einzelnen Bereichen, die sich auf das Erstellen von Arbeitsplänen verstehen, denen die Arbeitsvorbereitung vertraut ist und die über Akkordzeiten ebenso Bescheid wissen wie über die EDV-Steuerung. Die Steuerung des Arbeitsablaufes durch richtigen Einsatz von Arbeitskräften, die optimale Ausnutzung der Fertigungsmaschinen - und auch bedingt durch den Facharbeitermangel - die verstärkte Überwachung von Fertigungsteilen

Unser Mann in Singapur

Service in weltweiter Größenordnung

Versuchingenieur Walter Steidler besuchte auf einer Geschäftsreise rund um den Erdball auch den südostasiatischen Raum. Er berichtet vor allem über die Ausweitung und Intensivierung technischer Beratung und des Ersatzteildienstes in Singapur.

Guter Kundendienst ist selbstverständliche Voraussetzung, überhaupt Verkaufsgeschäfte

zu machen. Mit der Verbreitung von Erzeugnissen steigen Erwartungen an den Service, d. h. die Garantie für technische Beratung, schnelle Schadensbehebung und prompte Ersatzteillieferung durch ein dichtes Netz von Verkaufsstützpunkten, Montagediensten und Ersatzteillägern. Das Fernostgeschäft der MWM hat, besonders mit den neuentwickel-

ten Motortypen, größeren Umfang angenommen. MWM gründete die Firma MWM-Diesel Far East in Singapur und entsandte als Leiter und Verkaufsdelegierten Ing. Herbert Wald an diesen zentralgelegenen Stützpunkt Südostasiens. Für diesen interkontinentalen Raum gelten Vorstellungen von anderen Größenordnungen, als wir sie vom dichten Wirt-

schaftsnetz Europas kennen. Das Vertriebsgebiet für die technische Beratung und den Ersatzteildienst erstreckt sich weit über den eigentlichen Wirkungsbereich von Ing. Wald hinaus bis zur Tätigkeit seines Kollegen Gustav Liesendahl, der als Verkaufsdelegierter in Manila, Vietnam, Hongkong bis an die Marktgrenzen von Australien »draußen« für die MWM eingesetzt ist.

Für den gesamten ostasiatischen Raum ist der Ersatzteilservice in Singapur eine besonders wirksame Hilfe. Einige Schnappschüsse zeigen Ing. Wald mit seinen Mitarbeitern, dem charmanten Fräulein Monika Than und den Herren Chew und Chan sowie einigen weiteren jungen Helfern, die sich mit großem Eifer befleißigen, Deutsch zu lernen und auch sonst in ihrer Arbeit resgam dabei sind. Das Büro mit vorbildlicher organisatorischer Ordnung vermittelt eine Vorstellung von der übersichtlichen Lagerung wichtigster und meistgebrauchter Ersatzteile, und Wald junior in der Faltkiste für original MWM-Ersatzteile scheint auf seine Weise den Service zu nutzen.

In der überkontinentalen Weite dieses Absatzgebietes umfaßt die Ersatzteilhaltung eine große Anzahl von MWM-Motortypen für

verschiedenartigste Einsatzzwecke; so z. B. die älteren RH- bzw. RHS-Baureihen 435, 345, 526, und 518/618, dann die Neukonzeptionen D 232, D 440 und D 501.

Vielfältig sind in den einzelnen Bereichen die Anwendungsgebiete, so für die vielen Zinnminen und die Fischerei in Malaysia, auch in Thailand für den Fischfang und die Stromerzeugung, sehr große Stromerzeugungsaggregate in Indonesien und Burma, Küstentransporter für die Philippinen und Dieselantriebe für die Binnenschifffahrt auf den breiten Strömen Burmas. Bei diesen Anforderungen ist damit zu rechnen, daß die Ersatzteilzentrale Singapur weiter an Ausstattung, Sortiment und an organisatorischer Planung wachsen wird, damit die MWM-Kundschaft immer schnellstmöglich mit dem erforderlichen Ersatzteilbedarf in Fernost bedient werden kann. Den vielen, teils seit Jahren für MWM tätigen Vertreterfirmen, die den Kontakt zum Hause MWM unmittelbar durch dessen Verkaufsdelegierte nutzen können, wird durch das gut assortierte Ersatzteillager Singapur ein besonderer Kundendienst erwiesen, nicht zuletzt in Eilfällen, bei denen kostspielige Luft- oder Eilfrachtsendungen von Europa her entfallen. JHB

Das Kundendienst-Team



Wald junior - Garant für wachsenden Service



Musterhafte Ordnung erleichtert prompten Service

Speisesaal wurde zum Klinikraum

Erfolgreiche Blutspendeaktion bei der MWM

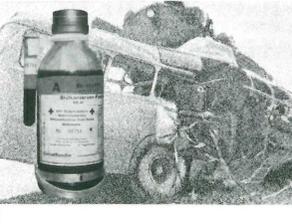
»Der Mensch ist auf den Menschen angewiesen!« Unter diesem Leitgedanken stand die Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes Baden-Württemberg. Denn auch der technisierte Alltag ist gefährvoll. Täglich sterben Menschen an Unfallfolgen im Straßenverkehr, am Arbeitsplatz und auch im Freizeitbereich. Aber täglich werden auch Verletzte und Schwerkranke durch rechtzeitige Bluttransfusion gerettet. Lebenserhaltung ist oft nur möglich, wenn Blutkonserven vorhanden sind. Es gibt kein künstliches Blut. Daher braucht der Mensch seine Mitmenschen.

Geschäftsleitung und Belegschaftsvertretung der MWM hatten zur Blutspende aufgerufen. 350 Belegschaftsangehörige meldeten ihre Bereitschaft an. Mehr als hundert mußten zurückgestellt werden für eine neue Spendeaktion. Einmal, weil die Aufnahmekapazität für einen Tag nur eine begrenzte Anzahl zuläßt, zum andern natürlich, wenn die ärztliche Untersuchung in Fällen von Herz- oder besonderen Organkrankheiten, von Kreislaufstörungen oder anderen Anfälligkeiten die Blutspende solchen Personenkreises nicht für angezeigt hält. Der gute Wille und die Bereitschaft dürfen dann für die Tat gelten.



Spende heute was Dich morgen rettet

SEI HILFSBEREIT WERDE BLUTSPENDER



Der neue Speisesaal II war zum Klinikraum umgestaltet worden. 224 Kolleginnen und Kollegen, darunter auch viel Jugend (mit Zustimmung ihrer Eltern) wurden kartemäßig erfaßt, körperlich gründlich untersucht. Eine Blutprobe wurde geprüft, ehe man an der »Zopfelle« dann 390 ccm Blut spendete. Danach mußte eine gute Viertelstunde geruht werden, immer von geprüften Rotkreuzschwwestern betreut. Schließlich gab's aus der Werksküche eine verdiente Stärkung durch Speise und Trank. Es darf ohnehin festgestellt werden, daß eine Blutspende in langfristigem Abstand das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit eines gesunden Menschen nicht beeinträchtigt. Der Körper regeneriert die entnommene Blutmenge in ganz kurzer Zeit.

Die organisatorische Durchführung lag beim Betriebsrat und hier im besonderen beim Obmann der Sozialkommission, Heinz Becker, die medizinische Teamleitung hatte Horst Schürholz vom DRK-Blutspendedienst Baden-Baden im Einvernehmen mit der MWM-Werksärztin Frau Dr. Schönwald. Vier Ärzte wirkten bei den Untersuchungen, zwei weitere bei der Blutabnahme mit. Dreißig RK-Helferinnen waren beim reibungslosen Ablauf der Aktion tätig.

Alle Teilnehmer werden in Kürze ihren »Unfallhilfe- und Blutspendepaß« erhalten, aus dem Blutgruppe und Rhesusfaktor ersichtlich sind. Zuvor allerdings werden alle Entnahmen in der Blutspendezentrale Baden-Baden nochmals vor dem Einsatz dieser Blutkonserven geprüft. Das Ergebnis bedeutet für den Teilnehmer ggf. eine wertvolle diagnostische Aussage.

Sonst aber liegen Dank und Anerkennung für die Blutspende im schlichten Bewußtsein, sich als Mensch für den Mitmenschen an einer guten Sache beteiligt zu haben. Man war und ist sich klar darüber: Schon morgen kann man für seine eigene Lebenserhaltung auf Transfusionsblut angewiesen sein und wird es dankbar begrüßen, wenn die richtige Blutkonserven dann zur Verfügung steht. JHB



BLUTKONSERVEN im Kampf gegen Krankheit und Tod



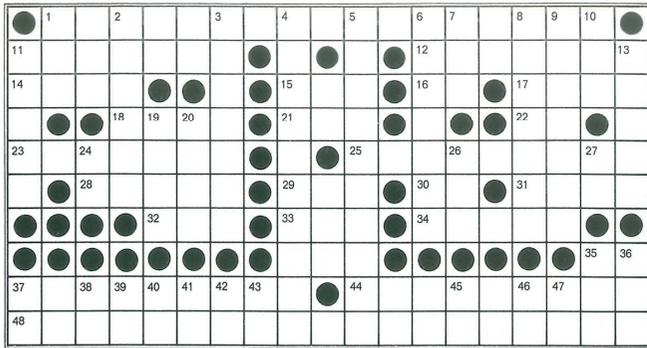


Der amerikanische Posten in seinem möblierten Schilderhäuschen an der Einfahrt zum Flugplatz Schließheim blickte apathisch durch den Regenvorhang auf die Personen in den Autos, die Durchfahrt erbat, um an der Tauffeierlichkeit für ein Segelflugzeug in einer der rückwärtigen Hallen auf dem sonst unbenutzten Gelände teilzunehmen.

»Festival?« kam trübsinnig seine Frage, »Yes«, die sparsame Antwort aus dem Wagen. Dann eine gelangweilte Handbewegung, und die Taufgäste rollten durch knöcheltiefe Wasserpfützen dem Ort des »Festivals« zu. Es war gegen 11 Uhr an einem jener Junitage des Jahres 1971, die manch einer so schnell nicht vergißt: seit 48 Stunden Dauerregen mit Temperaturen wie an einem Volkstrauertag im November... Auf der Einladung war unter anderem zu lesen: »12 Uhr - Gäste flüge mit Winden- und Flugzeugschlepp...«, nun, man brauchte weder ein Laubfrosch noch ein Meteorologe zu sein, um voraus-sagen zu können, daß die Gäste flüge höchstens auf der Leinwand stattfinden würden. Und doch: es wurde tatsächlich ein gelungenes, ein lustiges Fest, denn jemeher es draußen goß und stürmte, desto behaglicher fühlte man sich in der geheizten Flugzeughalle, wo der Täufling - ein Hochleistungseinsitzer-Segelflugzeug vom Typ SF 27 - blumenbekrönt in der Mitte des Raumes gebettet war und von den Ehrengästen - allen voran Direktor Vielmetter und Frau, SB-Vorstandsmitglied Hinkel, Betriebsdirektor v. Ilberg (SB) und Herr v. Roell vom KB-Verkaufsbüro München sowie Herr Perr von der Luftaufsicht als Vertreter der Regierung von Oberbayern - sehr interessiert gemustert wurde. Und es oblag hauptsächlich Herrn Lothar Schmid, Geschäftsführer des LSC »Ikarus« und allen Südbremsern als Lehrlingsausbilder gut bekannt, die Vorzüge des Prachtstücks hervorzuheben: Funkausrüstung, elektrischer Wendeanzeiger (für Blindflug), elektroakustisches Variometer, das Steig- und Sinkgeschwindigkeit angibt, und außer den üblichen Instrumenten auch

noch über eine Sauerstoffanlage für Flüge in größeren Höhen verfügt. Das jüngste »Kind« des Clubs berechtigt fürwahr zu den schönsten Hoffnungen!

Ehe die Taufe selbst durch Frau Rita-Maria Vielmetter vollzogen wurde, begrüßte der 2. Vorstand Herr Grünwald die Gäste. Er rief die wichtigsten Club-Ereignisse der letzten Jahre in Erinnerung, erwähnte handwerklichen Fleiß und Sparsamkeit der Segelflieger und wünschte mit dem Fliegergruß »Hals- und Beinbruch« den Gästen noch schöne Stunden. Stadtpfarrer Lehner, seit fünf Jahren Ehrenmitglied des Clubs und priesterlichen Freund, nahm die Segnung des Täuflings vor. Seine betont nüchtern gehaltenen Ansprache ging von dem Gedanken aus, daß ein Werk menschlichen Geistes und Arbeit nun in den Wirkbereich des Guten gestellt werden soll. Dann trat Frau Vielmetter vor, um ihres schönen Amtes zu walten. Mit den Worten »Ich taufe dich auf den Namen Rital« ließ sie mit leichter Hand den halben Inhalt einer Sektflasche über die blumenbekrönte Schnauze des Täuflings rieseln... Nun, da das Kind seinen Namen hatte, durfte man sich getrost für die Schnittchen und Getränke des kalten Buffets im Hintergrund der Halle interessieren. Bei einem kühlen Bier oder einem heißen Tee - je nach Temperament und Laune - wurde es allen richtig warm ums Herz, und obgleich nunmehr nicht weiter nach dem Programm verfahren werden konnte - die geplanten Gäste flüge fielen buchstäblich ins Wasser - wurde es doch ein schönes rundes Familienfest mit Tanz, Würstchen, Märzenbier und interessanten Fliegerfilmen für die Sportkameraden. Als der Himmel sich gegen Abend gar für kurze Zeit aufklärte, versuchte man einen Start, mußte aber aufgeben und den Jungfernnug auf den nächsten Tag, einen Sonntag verlegen, an dem tatsächlich für ein paar Stunden die Sonne schien, ehe sie wieder für viele Tage schlafen ging. Wer ahnte schon, daß sie uns doch noch einen Supersommer beschern sollte!



Waagrecht: 1. Erzg. u. Werkes, 11. Zweig d. Mathematik, 12. unbedingt, 14. Papstname, 15. unverfälscht, 16. Autokz. v. Traunstein, 17. Muse d. Gerichtsschreibung, 18. Trop. Nahrungsmittel, 21. Segelkommando, 22. Autokz. v. Kempten, 23. einstweilen, 25. Mittelam. Staat, 28. Muse d. Liebesdichtung, 29. Staubwischer, 30. Flächenmaß, 31. Sowj. Nachrichtenagentur, 32. Jap. Münze, 33. Nebenfl. d. Rheins, 34. asiat. Königreich, 35. Skatausdruck, 37. Nordsee-Insel, 44. Südländer, 48. Erzg. u. Werkes.

Senkrecht: 1. Männerkurzname, 2. Klassenerster, 3. Sohn Davids, 4. frz. Tadel, 5. Rachenblüter, 6. Papstpalast, 7. Autokz. v. Ebermannstadt, 8. Musikstücke f. Tasteninstr., 9. ungesetzlich, 10. Abkz. Luisdor, 11. Monatsname, 13. Männername, 19. ostarm. Fluß, 20. akadem. Note, 24. Autokz. v. Tecklenburg, 26. Flächenmaß, Mehrzahl, 27. Abkz. United Staates, 35. Segelkommando, 36. Bergstock d. Alpen, 37. Autokz. v. Heidelberg, 38. Autokz. v. Lippstadt, 39. Autokz. v. Göppingen, 40. Autokz. v. Olpe, 41. Autokz. v. Landsberg/Lech, 42. Autokz. v. Aschaffenburg, 43. Autokz. v. Neuwied/Rhein, 45. Autokz. v. Landsberg/Lech, 46. Autokz. v. Enneppe, 47. Autokz. v. Neuburg/Donau.

W. Kuntzsch, München / Auflösung in diesem Heft

Lehr- und Studienfahrt nach Berlin

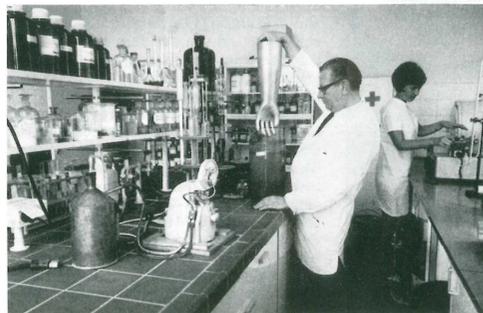
Zu Gast bei Gummi-Kübler

Die alljährlich nach Berlin führende Lehr- und Studienfahrt der gewerblich, technisch und kaufmännisch Auszubildenden der MWM stand diesmal unter einem besonderen Gedanken: Kontakt mit Konzernschwesterfirmen. Unter dem vielen Eindrucks-vollen und Neuen, was uns begegnet, will sich gerade die jüngere Generation der Zusammengehörigkeit mit Berliner Kollegen bewußt sein. So haben wir in diesem Jahr einen Besuch beim Gummiwerk Kübler GmbH in

das ausgelastete Programm

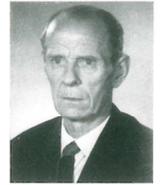
miteinbezogen. Es war für diese acht Tage von der Akademie Rhein-Neckar als Trägerin der Studienreise vorbereitet worden. Herr Axel Holst (M.A.) leitete sie; die Herren Dipl.-Volksw. Christian Hartmann und Ing. Hugo Cornelius von MWM haben uns 54 junge Menschen betreut. Nach der Anreise per Bus durch die DDR machten wir schon am ersten Tag eine Stadtrundfahrt. Ein echter Berliner mit urwüchsigem Mutterwitz führte uns. Doch auch er wurde an der »Mauer« mit

ihren Gedenkmalen, Stacheldrähten, Minenfeldern und Wachtürmen besinnlich still. Auf der Bootsfahrt über den schönen Wannensee vermochten wir wieder aufzuatmen. Wenig andere Hauptstädte haben so wundervolle Wasserflächen und erholsame grüne Lungen. In der City Westberlins wurden die gemeinhin bekannten Wahrzeichen besichtigt. Darüber ist häufig berichtet worden, ebenso wie über die erschütternden Erinnerungen in der Strafanstalt Plötzensee an eine uns unbegreifbare Vergangenheit. Unsere Freizeiten nützten wir zum Gespräch mit Berlinern, vor allem mit der Jugend, in Diskotheken und gemütlichen Gaststätten. »Klasse« fanden wir die schnelle U-Bahn und die ein scharfes Tempo fahrenden Doppelstock-Omnibusse. Dem Charakter einer Lehrfahrt gemäß nahmen wir an Vorträgen (mit ausgiebiger Diskussion) teil; Themenkreis: »Die Situation der geteilten Hauptstadt«. Ein Besuch im Ostteil lieferte den Anschauungsunterricht dazu. An Großstadatmosphäre erinnerten höchstens die meist politischen Zwecken dienenden Prachtbauten um den Alexanderplatz.



Fotos, von oben: Dom-Ruine in Ostberlin Ku-Damm mit Gedächtniskirche, im Labor von Gummiwerk Kübler

UNSERE JUBILARE



Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

WILHELM WESTERMANN
Lichtpauser
19. 7. 71

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



OSKAR WÜNNEMANN
Masch.-Formen
2. 7. 71



WILHELM SCHEERER
Obermeister
21. 8. 71



BENNO LINZMAIER
Diagrammaufnehmer
1. 7. 71

Süddeutsche Bremsen AG



SUSANNE WÜNSCH
Disponentin
1. 7. 71



SIEGFRIED ZESSACK
Zeitnehmer
3. 7. 71

Carl Hasse & Wrede GmbH



MANFRED KAUL
Rep.-Schlosser
1. 8. 71

Motoren-Werke Mannheim AG



KARL VOLZ
Lagerarbeiter
28. 7. 71



ROLF APPEL
Schlosser
5. 8. 71



EGGON BENTZINGER
Schlosser
5. 8. 71



ERNST FABER
Sachbearbeiter
5. 8. 71



RICHARD FREIMUTH
Drehler
5. 8. 71



HERMANN KEIL
Schlosser
5. 8. 71



JAKOB KILIAN
Drehler
5. 8. 71



HELMUT LAUDENKLOS
Gruppenführer
5. 8. 71



GEORG RAUFFELDER
Werkzeugschlosser
5. 8. 71



EDWIN WINKLER
Sachbearbeiter
5. 8. 71



WERNER WOJCIK
Schlosser
5. 8. 71

Alles andere atmete stille Gedrücktheit von Menschen, die zwar unsere Sprache verstehen, sie aber nur vorsichtig-zögernd mit uns sprechen. Als wir abends Schillers »Räuber« im Theater erlebten, da schien uns die ostzonale Wirklichkeit wenig zu dem Ruf nach Freiheit von einem zweifellos »gesamtdeutschen« Dichter zu passen.

Besuch bei Kübler in der Köpenicker Straße

1885 gegründet, ist Gummi-Kübler die älteste in ihrer Grundform noch bestehende Kon-

zernfirma. Ehrwürdigkeit spricht aus den Fabrikbauten, dem mit roten Ziegeln ummauerten Areal und dem hohen Schornstein. Der »Zahn der Zeit« bräuchte schon äußerliche Plomben, zumal im Hinblick darauf, daß sich das Fabrikationsprogramm neuzeitlichen Anforderungen anzugleichen bemüht. Beim Betriebsrundgang sahen wir unterschiedlichste Produktionsarten – Form-, Freihand- und Spritzartikel sowie die Bandfertigung von Bodenbelägen. Mit der Herstellung von Schutzhandschuhen für chemische Betriebe leistet der Betrieb einen wichtigen Beitrag

zur Unfallverhütung. Die Knorr-Bremse ist seit 50 Jahren Großkunde. Wegen des vielfältigen Bedarfs an Fertigungsteilen aus dem Grundstoff Gummi hat KB schon damals gesagt, als sie diesen Spezialbetrieb übernahm: »Unser Besuch möge zur Hege des Baumes beitragen; er braucht sie, so meinten auch Prokurist Wächter, Betriebsleiter Freihof, Laborvorsteher Winkler und Betriebsratsmitglied Kühnast, als sie sich gastfreundlich der jungen Kollegen aus Mannheim annahmen. Lehrlinge Fritz Reiter und Horst Becker

Ein Besuch in der Sowjetunion

Immer noch ist dieses Land von einem Schleier des Geheimnisvollen umgeben. Man fährt nach Italien, Jugoslawien, Frankreich und Spanien usw., ist aber nicht so ohne weiteres bereit, seinen Urlaub auch einmal in der Sowjetunion zu verbringen.

Woran liegt es? Ich wollte diesem Geheimnis auf die Spur kommen und buchte eine Reise, die mich drei Wochen mit der Bahn durch einen Teil der Sowjetunion führen sollte. So konnte ich während der Fahrt die ersten Eindrücke sammeln. Ein Flugzeug ist zwar schneller, für eine Studienfahrt aber weniger geeignet.

Von München ging die Fahrt über Berlin nach Warschau. Den jungen Menschen, die sich zahlreich in der Reisegruppe befanden, fiel es schwer zu glauben, daß es sich bei Warschau um eine wiederaufgebaute Stadt handelt. Wohl hatten sie davon gehört, daß die Stadt im Zweiten Weltkrieg fast völlig zerstört wurde, staunten aber immer wieder darüber, wie die Polen ihre Hauptstadt nach den alten Plänen neu gestaltet haben. Stolz zeigte uns der Dolmetscher die kunstvoll ausgeführten Fassaden an den Häusern am Marktplatz. Genau so stolz aber auch ihre neuen, modernen Wohnviertel, umgeben von schönen Grünanlagen und ihre neuen Fabriken.

Nach diesem Abstecher ging die Fahrt weiter nach Minsk, der Hauptstadt der Weißrussischen Sowjetrepublik. Bevor wir aber dort ankamen, passierten wir die Grenze bei Brest. Zuvorkommende Grenzbeamte prüften die Pässe, und dann erlebten wir zum erstenmal das Umspurieren eines Zuges auf die russische Spurbreite. Kein Fahrgast brauchte den Zug zu verlassen, jeder Wagen wurde hydraulisch gehoben, das Fahrgestell ausgewechselt, der Wagen gesenkt, und nach etwa zwei Stunden ging es dann weiter. Minsk hat ebenfalls alle Zerstörungen des Krieges beseitigt. Kulturbauten wurden in alter Form erneuert, neue Stadtviertel entstanden, und helle, breite Straßen, unterbrochen von vielen Grünanlagen, durchziehen die Stadt.

Der russische Reisezug, ausgestattet mit sehr bequemen Schlafwagen, zwei Speisewagen und einem immer einsatzbereiten Samowar in jedem Wagen – hier kann man



Leningrad: Isaaks-Kathedrale und Denkmal Peters des Großen



Moskau: Basilius-Kathedrale

bei der Hostess ständig Tee oder Kaffee erhalten – brachte uns dann weiter nach Leningrad.

Diese Stadt, am Ufer der Newa gelegen, übt einen eigenartigen Reiz auf die Besucher aus, besonders wenn man gerade die Zeit der »Weißen Nächte« für einen Aufenthalt auswählt. Es wird fast nicht dunkel, und man kann noch um 23 Uhr über die Prachtstraße, den Newski-Prospekt, spazieren und ohne Schwierigkeiten, auf einer Bank im Grünen sitzend, Zeitung lesen.

Auch in Leningrad ist alles wieder aufgebaut, und die historischen Bauten – Winterpalais, Eremitage, Smolny-Institut und Peterhof – sind in alter Schönheit wiedererstanden. Der besondere Stolz der Leningrader, die U-Bahn, bietet sich dem Betrachter in einer feenhaften Ausstattung. Breite saubere Straßen, frohe Menschen, Museen- und Theaterbesuche sowie ein Ausflug ans Meer machen den Aufenthalt sehr angenehm.

Ebenso ist es in Moskau. Auch hier findet der Besucher schnell Kontakt mit den Bewohnern, denn Englisch oder Deutsch spricht fast jeder. Durch das sehr gute Schulsystem beherrschen die meisten jüngeren Sowjetbürger eine Fremdsprache und freuen sich, wenn sie ihre Kenntnisse bei den ausländischen Besuchern anbringen können.

Natürlich ist es für den Urlauber interessant, die alten historischen Stätten zu sehen. Roter Platz, Kreml, Basilius-Kathedrale, Bolschoi-Theater haben auch heute noch nichts von ihrer Anziehungskraft verloren. Aber ebenso staunt man über die neuen Bauten. Die Lomonossow-Universität und der Pionierpalast auf den Leninbergen, der Kongreßpalast und das Hotel »Rossija«, das über 6000 Betten hat, fügen sich harmonisch

in das Stadtbild am Ufer der Moskwa ein. Auch hier sind breite, saubere Straßen, an deren Bordkante etwa alle 100 m Abfallkörbe stehen, die nicht nur von der Bevölkerung sondern auch nach kurzer Zeit von den Touristen benutzt und jeden Morgen von Arbeitern der Straßenreinigung geleert werden.

Die »Mutter der russischen Städte«, Kiew, ist als »Gartenstadt« eine Reise wert. War die Fahrt mit dem russischen Zug von Moskau aus lang, so vergingen die 14 Stunden in den bequemen Schlafwagen doch schnell, und Erholung fand man dann am Ufer des Dnjepr, inmitten schöner Grünanlagen.

Über 6000 km habe ich mit der Bahn zurückgelegt, habe Städte gesehen und auch die Weite des russischen Landes kennengelernt. Von besonderer Bedeutung waren aber für mich die Begegnungen mit den Menschen des Landes. Freundlich, hilfsbereit und aufgeschlossen kommen sie dem Fremden entgegen, friedliche Menschen, die, wie sie immer wieder in Gesprächen erklären, in Frieden leben wollen. Trotz allem verspürt man ihren inneren Stolz. Stolz auf die Leistungen des ganzen Volkes, aus einem Agrarstaat einen hochindustrialisierten Staat geschaffen zu haben, Stolz auf ihre Schulen und Universitäten, Stolz auf Forschung und Wissenschaft, die heute Weltgeltung haben. Es gibt in diesem riesigen Land keine Analphabeten mehr; jeder versucht, so viel Wissen wie möglich in sich aufzunehmen, und der Staat fördert diesen Eifer durch Stipendien und den kostenlosen Besuch der Hochschulen und Akademien. Dieser Besuch ist dem Arbeiter- oder Bauernsohn bei entsprechender Begabung genau so möglich, wie dem Sohn oder der Tochter eines Wissenschaftlers oder Regierungsmitgliedes.

Wenn nach längerem Aufenthalt in der Sowjetunion der Zug wieder in Richtung Westen fährt und man alles noch einmal genau überdenkt, dann versteht man auch, warum in Moskau auf dem Roten Platz die Menschen stundenlang anstehen, um in das Lenin-Mausoleum zu gelangen. Es ist der Dank eines jahrhundertlang in Unwissenheit und Finsternis gehaltenen Volkes an den Mann, der ihnen den Weg in eine neue Zeit wies.

Edith Weigel, München



Moskau: Roter Platz mit Kreml (r.) und Basilius-Kathedrale