

WIR

123 / 1973

von den Werken der Knorr-Bremse



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

Herausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
München 40, Moosacher Straße 80

Schriftleitung:
Renate Stapf
München 40, Moosacher Straße 80
Telefon: 0 87 31 / 23 051

Grafik:
Vüller-Woelk, München

Druck:
S. Hils & A. Maier
3312 Dingolfing, Bruckstraße 9
Telefon: 0 87 31 / 23 07

Artikel ohne Namentangabe: Renate Stapf, München

123 OKTOBER 1973

"IAA '73"	3
250. MWM-Diesel für VTG-Hamburg	3
50 Jahre Knorr-Druckluftbremse für Kraftfahrzeuge	4
MS „Elbe“ — neues Flaggschiff der HADAG-Hafenflotte	7
Portalhubwagen bringt Trawler zu Wasser	7
Stromerzeuger auf Rädern sichert Wasserversorgung	8
Goldmedaille für den deutschen Pavillon	8
Der „Orient-Express“ — Luxuszug im Wandel der Zeiten	9
Bagger mit MWM-Antrieb für Algerien	10
Spezialschiff für Papierrollen	10
Krachmacher Nummer 1	10
Preisstabilisierung — wichtigste Aufgabe	11
„Kleines Betriebslexikon“	11
Neue „Tausendfüßler“ für die Bahn	12
Neue Lagerhalle für die Südbremse	12
Einführungswoche für die gewerblich und kaufmännisch Auszubildenden	13
Die Hausfrau müßte monatlich DM 1900,— bekommen ...	13
Unsere Jubilare	14
Aus dem Tagebuch eines Rentners	16

Immmer mehr Menschen ziehen im Laufe ihres Lebens um. Nur wenige verbringen noch die gesamte Zeit an ihrem Geburtsort. Unsere Gesellschaft ist seit den beiden Weltkriegen beweglicher geworden, mobiler.

Noch sind wir zwar keine modernen Job-Nomaden, wie wir sie als stärkste Gruppe der westlichen Welt wohl in den USA antreffen, doch sind wir alle schon wesentlich mobiler als unsere Eltern und Großeltern.

Ich persönlich bin nach 1945 bisher achtmal umgezogen. Das beweist aber nicht meine überschäumende Aktivität — wie ja die Mobilität überhaupt kein menschliches Qualitätsmerkmal ist — sondern viel eher meine Bequemlichkeit und Anhänglichkeit; ich folgte treu und brav den Spuren meines Ehemannes. Und dieser übt einen Beruf aus, der Mobilität erfordert. Denn es gibt eben Berufe, bei denen die Menschen gewissermaßen gezwungen sind, ständig den Arbeits- und Wohnort zu wechseln, wenn sie weiterkommen wollen: Soldaten, Monteure, Journalisten, Vertreter, Schauspieler, Werbeleute, Seeleute, Kellner, Manager, Saisonarbeiter, Diplomaten und Studenten.

Mobile Menschen erleben sicher mehr als Seßhafte, allerdings erleiden sie naturgemäß auch mehr. Sie müssen ständig Abschied nehmen, sie können kaum an einem Ort Wurzeln schlagen. Sie haben zwar viele Bekannte, aber selten Freunde, denn jede Freundschaft erfordert Zeit. Es gibt nun zwar von Natur aus Ruhelose, die für die Mobilität geschaffen sind, aber es gibt auch bequemere Naturen, die durch ihre Firma oder den Staat, der sie ins Ausland schickt, zu mobilen Menschen umgewandelt, umfunktioniert werden. Und die Frauen und Kinder mit dazu, ob sie es wollen oder nicht. Diese Menschen haben dann vielleicht mehr beruflichen Erfolg, aber sie bezahlen ihn mit dem Verlust ihrer Ruhe. Denn es gibt nichts umsonst auf dieser Welt. Jede berufliche Mobilität mit Ortswechsel hat ihren Preis.

Mitunter wird man auch durch höhere Gewalt zum Umzug gezwungen; denken wir nur an verlorene Kriege und die Umsiedlungen, die sich daraus ergeben. Oder nehmen wir nur die beiden Schicksalsumzüge des Menschen: aus dem warmen Dunkel des Mutterleibes in das Licht des Tages, in die große Unruhe, die wir Leben nennen, und aus dem Licht in das Dunkel der Erde, in die große Ruhe, die wir Tod nennen. . . . Dazwischen liegen alle jene Ortsveränderungen, die wir auch als Umzug bezeichnen können: von der Wiege ins Wohnzimmer, vom Kindergarten in die Schulen und Ausbildungsstätten, aus dem Elternhaus in die Kaserne usw.

Der Umzug ist ein sinnreicher Mechanismus, der die Lebensuhr in Bewegung hält. Nur wenn sie läuft und läuft und läuft, weist sie die richtige Zeit aus. Doch wenn sie nicht mehr tickt und wenn sich die Zeiger nicht mehr vorwärtsbewegen, dann hat sie ihre Funktion verloren, dann ist sie nur noch ein toter Gegenstand.

»Mit dem Auto in die Zukunft«



Aus Geschäftsverbindung wurde Partnerschaft

250. MWM-Diesel für VTG-Hamburg

V. l. n. r. die Direktoren Gerlach (VTG), Giesers, Dr. Hirsch (VTG) und Koenigs



Auch der geschäftigste Ablauf betrieblicher Arbeit beläßt kurze Spannen für besondere Anlässe. In langer Geschäftsfreundschaft sind es die sich „rundenden“ Jahres- oder Erzeugniszahlen. So wurde der Erprobungs- und Abnahmelauf des 250. für die VTG (Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg) gebauten MWM-Dieselmotors am 18. Juli zur kleinen Erinnerungs- und Feierstunde. Symbolisch wurde

der TBD 441 V 16 auf dem Prüffeld für Großdieselmotoren der Motoren-Werke Mannheim AG in Betrieb genommen, zusammen mit dem 249. MWM-Motor für die VTG, der sich in einer zahlenmäßig aufstrebenden und sich verdichtenden Motorenzahl befindet, die 1939 begann, 1961 das erste Hundert erreichte; 1968 waren es 150 und im letzten Jahr fünfzig wurde das Vierteltausend voll. Die Gesamtstückzahl setzt sich aus Schiffs-

Nach vierjähriger Pause fand vom 13. September bis 23. September 1973 in Frankfurt/M. unter dem Motto „Mit dem Auto in die Zukunft“ die 45. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) statt, auf der nicht nur Automobilhersteller aus der ganzen Welt Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge zeigten, sondern auf der auch die Zubehör-Industrie stark vertreten war.

Unter den 1100 Ausstellern befand sich auch die Knorr-Bremse mit einem repräsentativen Stand. Den Fachleuten wurde hier manch Interessantes geboten, so z. B. ein automatischer Blockierverhinderer, eine Hochdruckbeschaffungsanlage und eine automatische Sattelkupplung. Manches Gerät, das auf der letzten Internationalen Automobil-Ausstellung lediglich Ausstellungsobjekt war, wird heute in Serie gebaut, wie beispielsweise die Scheibenbremse für Nutzfahrzeuge.

antriebsmotoren, insbesondere für Versorgungsschiffe und Binnentankschiffe der VTG (früher: Deutsche Fanto GmbH, Hamburg) einschließlich der Aggregatmotoren für die elektrische Bordversorgung. So ist der Sechszylinder-Jubiläumsmotor (mit 2400 PS bei 900 U/min.) für die Doppelmotoranlage des mit MWM ausgerüsteten 16. Versorgungsschiffs der VTG bestimmt.

MWM-Vorstandsmitglied Direktor Peter Giesers, zugleich im Namen seines Vorstandskollegen Max Koenigs, rief das Erinnern an ein sich intensivierendes gedeilliches Zusammenwirken nun schon während einer ganzen Generation wach. Aus der Geschäftsverbindung sei eine echte Partnerschaft geworden, der sich MWM verpflichtet fühle, weil sie sich auch in schwierigen Situationen durch gegenseitiges Vertrauen bewährt habe. Direktor Dr. Hirsch, VTG-Vorstand und Leiter der Reederei sowie Technischer Leiter Direktor Gerlach bekundeten das gleiche befriedigende Empfinden über gutes Teamwork, in dem auch dem Leiter des MWM-Verkaufsbüros Hamburg, Obering. Walter Goern, als Mittler und ehrlichem Berater Dank gebühre.

Die VTG Hamburg hat insbesondere auf dem Gebiet der Versorgerschiffahrt Rang und Namen. Im Zusammenwirken mit der DDG, der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft HANSA, Bremen, die ein ebenso namhafter MWM-Kunde ist, verfügen beide Gesellschaften über 40 Versorgungsschiffe und stellen damit die Spitze europäischer Leistungsbefähigung dar. Bis Anfang 1974 soll diese Flotte, die als zeitgemäßer Schiffstyp Bohrinseln versorgt, auf 50 Einheiten aufgestockt werden; denn das Geschäft mit Erdöl und Erdgas aus dem Meer läuft. JHB



10 Jahre Knorr-Druckluftbremse für Kraftfahrzeuge

der Abwicklung eines reibungslosen Verkehrs ist mit Erreichung hoher Fahrgeschwindigkeiten allein nicht gedient. Es muß vielmehr dem Fahrer auch die Möglichkeit gegeben werden, dieselben auf kurzem Wege vernichten. Mit der Steigerung der Fahrgeschwindigkeit ging daher die Entwicklung erprobter und wirksamer Bremsen Hand in Hand. Welche Eigenschaften muß nun die Bremse besitzen, damit sie allen Anforderungen des modernen Verkehrs genügt?

In erster Linie muß sie verlässlich sein, den Lenkdrücken entsprechend gleichmäßig auf die Räder wirken, fein abgestufte und voll genutzte Reibungswirkung zulassen, sanft abbremsen und dennoch kräftig genug sein, im Falle der Gefahr kürzeste Auslaufwege zu erzielen.

Die höchste Bremswirkung wird erreicht, wenn sämtliche vier Räder eines Fahrzeuges gleichmäßig einer Kraft abgebremst werden, die ihrer Reibungswiderstand gegenüber der Fahrbahn entspricht. Steigert man die Bremskraft am Umfang des Rades darüber hinaus, beginnt das Rad zu gleiten, es wird, wie man sagt, blockiert.

Statt zum Bremsen nur die Muskelkraft des Fahrers zur Verfügung, so muß man bei zunehmendem Gewicht der Fahrzeuge zu immer höheren Übersetzungen im Bremsmechanismus kommen. Da der Hub des Bremshebels begrenzt ist und sich bei Abnutzung des Bremsbelages entsprechend der höheren Übersetzung vergrößert, so müssen die Bremsen bei sehr hohen Übersetzungen so oft gestellt werden, daß ein betriebssicheres Bremsverhalten nicht mehr gewährleistet ist. Der

Den Text dieses Artikels entnahmen wir der Broschüre „Knorr Druckluft-Vierrad-Bremse“, die in den 20er Jahren erschien

Fahrer weiß beim Niedertreten nicht mehr, ob der Hub seines Pedals zur Bremsung ausreicht.

Da Gewicht und Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge dauernd wachsen, bleibt nichts anderes übrig, als an Stelle der Muskelkraft des Menschen stärkere Kräfte für die Bremsarbeit heranzuziehen und zu Bremsen überzugehen, bei denen der Fahrer die Bremsung nur einleitet oder die Bremskraft auslöst.

Unter den einschlägigen Industriefirmen, die diesem Bedürfnis Rechnung tragen wollen, stellte auch die Knorr-Bremse A. G., Berlin-Lichtenberg, ihre im Bau von Eisenbahnbremsen im Laufe mehrerer Jahrzehnte gewonnenen Erfahrungen in den Dienst der Sache. Sie schuf für Kraftfahrzeuge eine Druckluftbremse, die allen an eine moderne Bremse dieser Art gestellten Anforderungen voll und ganz entspricht.

Wie alle modernen Bremsen, ist auch die Knorr-Druckluftbremse als Vierradbremse ausgebildet.

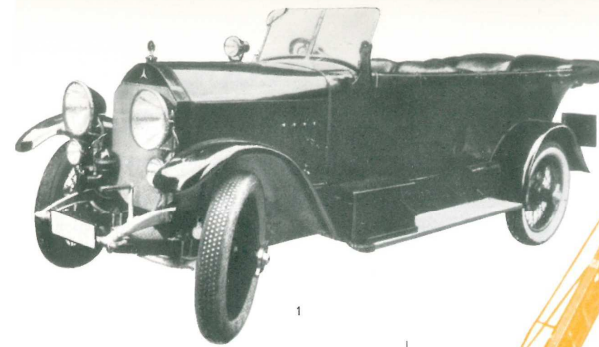
Worin besteht nun ihre Überlegenheit gegenüber der mechanischen Vierradbremse?

Die Abbremmung der Vorderräder macht bei den bisherigen mechanischen Vorderradbremmen große Schwierigkeiten, da es niemals vollkommen gelingt, das Bremsmoment vom festen Rahmen auf den mit der Achse schwingenden und mit dem Rade schwenkenden Bremsnocken in vollkommen reibungsfreier Weise auf beide Räder gleichmäßig zu übertragen. Die geringste Störung des Ausgleichs macht sich aber auf die Steuerung des Wagens, namentlich bei hoher Geschwindigkeit, sehr unangenehm bemerkbar und kann

unter Umständen zu katastrophalem Ende führen.

Aber auch die Abbremmung der Hinterachse bietet Schwierigkeiten. Da es aus konstruktiven Gründen gewöhnlich unmöglich ist, den Aufhängepunkt der Bremsgestänge in eine Achse mit dem Kardankopf zu verlegen, treten namentlich beim Befahren unebener Straßen zufolge der verschiedenen Schwingungsdrehpunkte von Achse und Bremsgestänge Zuckungen in der Bremse auf, die sich durch ruckartiges und ungleichmäßiges Anziehen der Hinterradbremmen bemerkbar machen. Jede plötzlich einsetzende Bremswirkung sowie die geringste Störung des Bremsausgleichs bilden aber die Hauptursachen des verhängnisvollen Schleuderns des Fahrzeuges.

Die Bremszylinder der Knorr-Druckluftbremse, die, mit Druckluft gespeist, die erforderliche Bremskraft liefern, sitzen unmittelbar an den Rädern, und die Kolbenstangen greifen bei Ausschaltung jeglicher Zwischengestänge an den Bremshebeln an. Die Bremszylinder der Vorderräder sind an dem Achsschenkel befestigt und machen mit diesem die Schwingungen der Achse sowie jede Schwenkung des Rades mit. Alle oben erwähnten, bei mechanischen Bremsen den Ausgleich schwer störenden Übertragungsorgane des Bremsmomentes fallen somit fort. Die der Abbremmung der Hinterräder dienenden Druckluftzylinder werden gewöhnlich an den Achstrichern befestigt und wirken ebenfalls unmittelbar auf die Bremshebel, so daß auch hier jegliches Gestänge fortfällt und dadurch große Fehlerquellen ausgeschaltet sind. Da



der Druck der Bremskraft in den beiden Zylindern einer Achse vollkommen gleichmäßig steigt bzw. fällt, ist der idealste Ausgleich der Bremskräfte auch ohne das Vorhandensein eines mechanischen Ausgleichgestänges gewährleistet.

Die beim Bremsen auftretenden Massenkraftversuchen den Körper der Insassen nach vorn zu reißen; je plötzlicher diese Kraft auftritt, je weniger Zeit dem physischen Unterbewußtsein bleibt, sich auf diese Kraft einzustellen und ihr eine gleich große Muskelkraft entgegenzusetzen, desto unangenehmer wirkt die Bremse des Fahrzeuges. Man sagt, ein solches Fahrzeug bremse hart. Bei der Druckluftbremse kann dagegen die Bremswirkung nicht plötzlich einsetzen, weil der Druck in den Bremszylindern allmählich steigt, im selben Maße auch die Bremskraft und die durch diese verursachte, auf den Körper der Insassen wirkende Massenkraft allmählich zunimmt, so daß dem Organismus Zeit verbleibt, sich auf diese Kraft einzustellen. Dadurch wirkt also die Druckluftbremse trotz der hohen erzielbaren Verzögerungen sanft und stoßfrei; eine Erseinerung die nur durch Bremsen erzielt werden kann, die zur Übertragung der Bremskraft als Fluidum ein elastisches Mittel, wie es die Luft ist, verwenden.

Die zum Bremsen erforderliche Druckluft wird durch einen Luftpresse geliefert, der vom Motor des Fahrzeuges angetrieben wird und mit diesem ständig mitläuft. Die von ihm angesaugte Luft wird in einem Luftfilter von Staub und Feuchtigkeit befreit und gelangt über einen Druckregler in die Luftbehälter

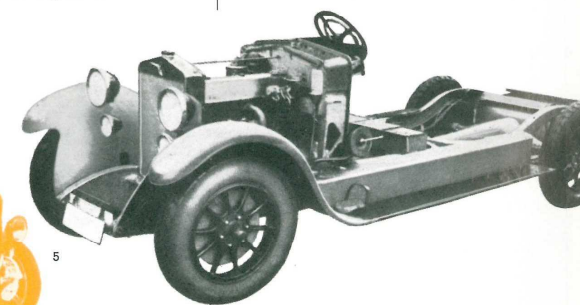
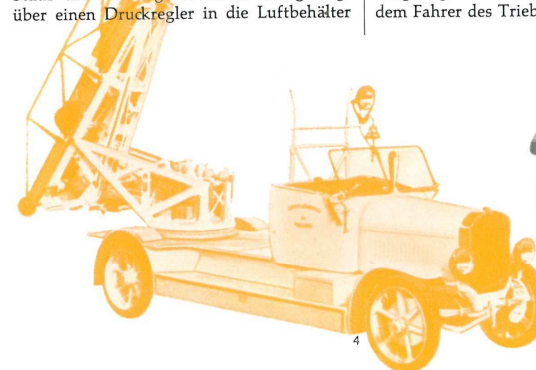
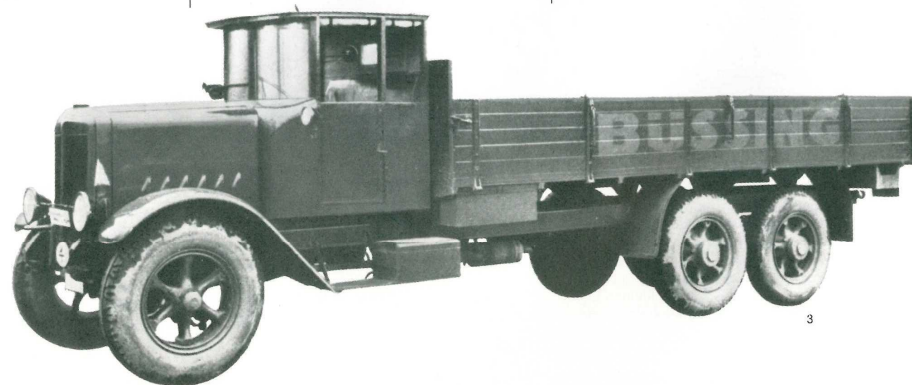
des Fahrzeuges. Der Druckregler erfüllt die Aufgabe, den Behälterdruck selbsttätig stets auf der einer höchstzulässigen Bremskraft entsprechenden Höhe zu halten. Ist dieser Druck erreicht, so schaltet der Druckregler den Kompressor auf Leerlauf, d. h. die von ihm geförderte Luft geht ohne Überwindung eines Gegendruckes ins Freie. Ist durch Luftverbrauch der Behälterdruck auch nur ganz wenig gesunken, so schaltet der Druckregler den Luftpresse ebenso selbsttätig wieder an die Druckluftleitung an, und der verlorene Luftvorrat wird sofort wieder ergänzt. Ein auf dem Spritzbrett angebrachtes Doppelmanometer gibt dem Führer stetige Kontrolle über das Arbeiten des Luftpresses und zeigt ihm jederzeit die Bremsbereitschaft des Fahrzeuges an, im Gegensatz zu anderen Bremsen, wo das Versagen einer Bremse erst im Augenblick des Ausbleibens der gewünschten Bremswirkung festzustellen ist, wo es unter Umständen zur Verhütung eines Unfalls bereits zu spät sein kann.

Einerseits um die Straße zu schonen und deshalb den Raddruck durch Verteilung der Last auf mehrere Achsen herabzusetzen, andererseits um sich der Veränderlichkeit der Intensität eines Betriebes leichter anpassen zu können und so die Wirtschaftlichkeit eines Fahrzeuges zu erhöhen, schritt man zur Verwendung von Anhängern. Bei den in letzter Zeit erreichten hohen Geschwindigkeiten solcher Lastzüge wurde die Bremsfrage zu einem schwierigen Problem.

Dem auf dem Anhänger sitzenden Bremser gelingt es schwer, eine Verständigung mit dem Fahrer des Triebwagens aufrecht zu er-

halten. Aber nur dieser ist in der Lage, den Bremszeitpunkt sowie die Stärke und Dauer der Bremsung des Anhängers richtig zu ermessen. Es ergibt sich daraus namentlich im Stadtverkehr mit seinen plötzlich auftretenden und verschwindenden Hemmungen die Unmöglichkeit, mit einem solchen Zuge auch nur die zulässige Stadtgeschwindigkeit einzuhalten. Kaum Bruchteile von Sekunden bleiben hier dem Fahrer oft zur Betätigung des Bremspedals und es kann an eine vorherige Verständigung mit dem auf dem Anhänger sitzenden Bremser nicht gedacht werden. Die Folge ist ein Nachdrücken des Anhängers und häufig ein Querstellen des ganzen Zuges. Ebenso verhängnisvoll kann es werden, wenn der Fahrer sich nur durch rasches Vorwärtsfahren dem Zusammenstoß eines plötzlich von der Seite auftauchenden Hindernisses entziehen kann, während der Bremser des Anhängers, die Lage nicht richtig erfassend, die Bremse zieht. Es ist daher unbedingt notwendig, daß die Bremsung des ganzen Zuges einzig und allein in den Händen des Fahrers liegt. Um stoßfreies Bremsen des Anhängers zu erzielen, muß derselbe zumindest in derselben Stärke gebremst werden wie der Triebwagen, d. h. auch er muß hochwertige Vierradbremmen besitzen. Um so mehr ergibt sich also auch für den Anhänger das Verlangen nach einer wirksamen vom Führersitz aus zu bedienenden von der Kraft des Fahrers unabhängigen Bremse.

Die Knorr-Bremse A.-G. hat daher auch für Kraftwagenanhänger eine geeignete Bremse geschaffen. Die Anhängerbremse wird durch das gemeinsame Führungsventil



Die Meilensteine

1923 - Berlin

Knorr baut als erstes Unternehmen in Europa Druckluftbremsen für Kraftfahrzeuge.

1939 - Berlin

90 Prozent aller Lastkraftwagen von 7 bis 16 t werden mit Knorr-Bremsen ausgerüstet.

1946 - Volmarstein

Wiederaufbau der Knorr-Bremse, später in Bielefeld, Mannheim und München.

1951 - München

Knorr installiert den größten Reibungsprüfstand Europas mit einem Bremsmoment von 7 500 mkp.

1953 - Frankfurt

Knorr stellt die erste automatisch lastabhängige Bremse für Nutzfahrzeuge auf der Internationalen Automobilausstellung vor.

1957 - München

Knorr entwickelt die Rapidbremse für Lastzüge.

1969 - Frankfurt

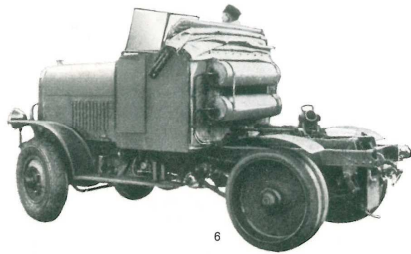
Knorr stellt die Scheibenbremse für Nutzfahrzeuge auf der Internationalen Automobilausstellung vor.

1971 - München

Knorr stellt den automatischen Blockierverhinderer — ABV-System Bosch-Knorr — für druckluftgebremste Fahrzeuge vor.

1973 - Frankfurt

Knorr stellt die serienmäßig gefertigte Europa-Bremse auf der Internationalen Automobilausstellung vor.



Die Abbildungen zeigen einige der Kraftfahrzeuge, die damals mit der Knorr-Druckluft-Vierradbremse ausgerüstet wurden:

1. Mercedes-Kompressor-Phaeton
2. Sizaire-Frères
3. Büsing-Sechserad-Lastwagen
4. Magirus-Feuerwehrlieferer
5. 10/50 Horch-Personenwagen-Fahrgestell
6. Krupp-Sattelschlepper
7. 17/50 Benz-Limousine

In der Kreisform: Brems-Luft-Kompressor auf schwerem Mercedes-Wagen

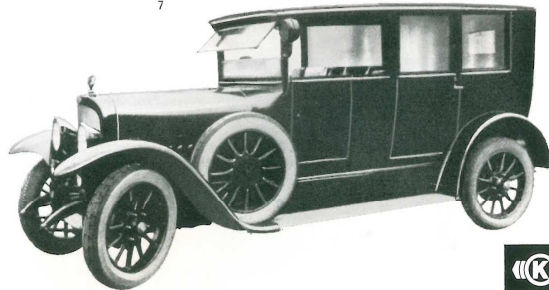
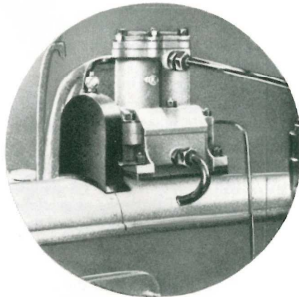
des Triebwagens so betätigt, daß der Anhänger einen Augenblick früher bremsst als der Maschinenwagen und seine Bremse ebenso einen Augenblick früher löst als die des ersten. Auch hier sitzen die Bremszylinder unmittelbar an den Rädern. Im Gegensatz zum Maschinenwagen sind sie nach dem Zweikammersystem gebaut, d. h. zufolge eines durch Leitungsbruch eintretenden Luftverlustes bremsst der Anhänger automatisch. Ein sich ungewollt vom Zuge lösender Anhänger wird also ohne Zutun des Fahrers sofort abgebremst und bleibt auf kürzestem Wege stehen.

Ist die Druckluftbremse für schnellfahrende Lastzüge unserer Zeit zur unbedingten Notwendigkeit geworden, so hat sie auch für Personenfahrzeuge, insbesondere für schnellfahrende schwere Wagen eine Berechtigung.

Gerade bei schnellfahrenden Personenfahrzeugen, wo bereits das geringste Ausweichen eines Rades des Wagen über den Straßenrand bringen kann, ist ein vollkommen ausgeglichenes Bremsen, wie es nur die Druckluftbremse gewährleistet, Bedingung. Nur auf Kosten des Reservehubes der Bremsbacken gelingt es, bei mechanisch gebremsten Wagen auch nur halbwegs genügende Bremswege zu erzielen. Bei der Verwendung der Druckluftbremse kann man zufolge der zur Verfügung stehenden Kraft das Übersetzungsverhältnis der Bremsen sehr niedrig halten und so einen Reservehub erlangen, der es ermöglicht, die Bremsen gewöhnlich erst nach einem halben Jahr nachstellen zu müssen. Wohl gelingt es, bei hoher Übersetzung im Bremspedal auch einen schweren

Wagen mit halbwegs annehmbarem Bremsweg zum Stehen zu bringen, jedoch geschieht dies auf Kosten des Reservehubes, der dann zufolge der hohen Übersetzung des Gestänges um so kleiner gehalten werden muß. Bei Verwendung der Druckluftbremse ist man in der Lage, den Reservehub der Bremsbacken so groß zu gestalten, daß ein Nachstellen der Bremse nur äußerst selten erforderlich ist.

Auf vereister Straße würden unter Umständen die Vorderräder bereits bei geringstem Bremsdruck blockiert werden, was eine vollständige Vernichtung der Steuerfähigkeit zur Folge hätte. Um dies zu verhindern, ist in die nach den Vorderrädern führende Leitung ein Hahn eingeschaltet, der vom Führer aus auch während der Fahrt bequem bedient werden kann, so daß er in der Lage ist, die Vorderradbremse im Falle der Gefahr augenblicklich auszuschalten bzw. die bereits gebremsten Vorderräder wieder zu entbremsen.



MS »Elbe« - neues Flaggschiff der HADAG-Hafenflotte

Maschinenstandprobe: Motorkraft zerriß Halteleinen

Die HADAG-Seetouristik und Fahrdienst AG in Hamburg hat ihr neues Flaggschiff in Dienst gestellt. Für Tagesausflugsfahrten ist es zunächst im Bereich Travemünde verchartert, wird zwischenzeitlich allerdings auch im Hamburger Hafen bei besonderem Bedarf eingesetzt.



Bei der Maschinenstandprobe hatte man noch eine böse Überraschung erlebt. Als das von der Mützelfeldtwert GmbH, Cuxhafen, gebaute schmucke Fahrschiff vom Alten Hafen zum Fährhafen verholt wurde und die zwei starken MWM-Hauptantriebsmotoren vom Typ TBD 440 - 8 mit zusammen 2 160 PS zur vollen Voraus-Maschinenleistung angelaufen waren, da hielten die Halteleinen nicht stand: sie rissen nacheinander. Trotz sofortigen Gegensteuerungsmanövers rampte der Neubau mit seinem Steven die Landebühne der Norwegenfähre. Die Antriebskraft hatte — ganz unprogrammiert — ihre Prüfung bestanden.

Nun, die Schiffstaufe auf den Namen »Elbe« fand an den St. Pauli-Landungsbrücken im März trotzdem pünktlich statt.

Im Hafenverkehr kann das 55 m lange und 10 m breite Schiff 750, in der küstennahen Seefahrt 520 Personen befördern. Dabei stehen den Fahrgästen 450 Innensitzplätze und weitere 180 draußen sowie eine moderne Gastronomie zur Verfügung. Auf dem Promenadendeck liegen der geräumige Decksalon und das gediegene Foyer.

Auf dem Hauptdeck darunter befinden sich der vordere Salon, der behaglich eingerichtete Speisesaal, ganz achtern die Küchen- und Versorgungseinrichtungen. Alle Räumlichkeiten sind an eine vollautomatische Klimaanlage angeschlossen. Im Rahmen des Umweltschutzes wurden weitgehende Schall- und Brandvorsorgemaßnahmen getroffen. Auch die Abwässer des Sanitärsystems werden nicht mehr ausgestoßen, sondern in einem großen Sammeltank aufge-

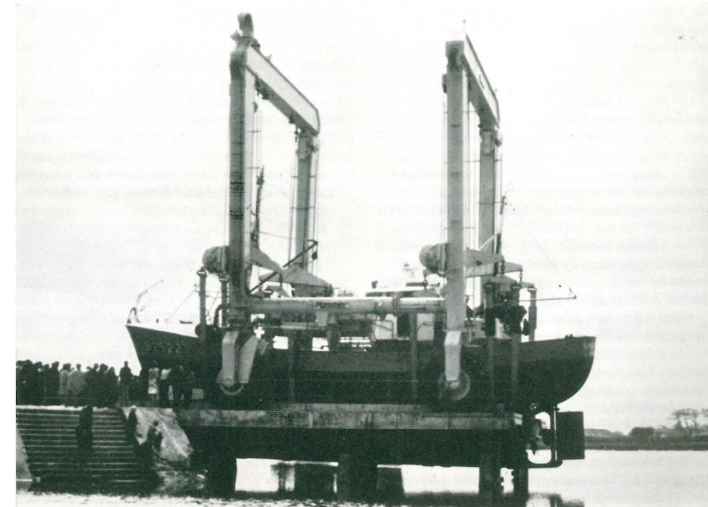
fangen. Das Flaggschiff hat, einschließlich des Bedienungspersonals, 22 Mann Besatzung an Bord.

Die beiden MWM-Hauptantriebsmotoren geben — über zwei Me-Wa-Verstellpropeller — dem mit einem 150-PS-Bugstrahlruder ausgerüsteten und mit Wulstbug konstruierten Schiff 15,6 Knoten Geschwindigkeit. Das neue Flaggschiff gehört zur »Fair-Lady«-Klasse, die wegen ihrer hervorragenden See-Eigenschaften gelobt wird. JHB

Portalhubwagen bringt Trawler zu Wasser



Wenn Hellingen für das Verbringen von Wasserfahrzeugen an Land, bzw. nach Schiffbau oder Reparatur ins nasse Element fehlen, behilft man sich in Frankreich mit einem neuen Gerät: dem Portalhuber »ROULEV P 130«. Der Name ist eine Kombination der französischen Wörter »rouler« (rollen) und »lever« (heben). Diese Anlage, die in Etaples (Nordfrankreich) von der Handelskammer betrieben und von vielen französischen Departements-Delegationen interessiert begutachtet wird, überbrückt auch unzureichenden Tiefgang bei Hafen- und Werftanlagen, kann auch für allgemeine Hafendarbeiten, wie Heben

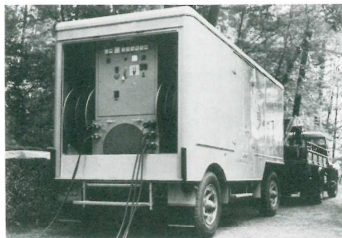


in Öllagerbehältern und anderen sperrigen
asten benutzt werden.

Der »Roulev 130 P«, wird als erste Einrichtung
rer Art zum Heben von Booten aus dem Was-
er in Europa bezeichnet. Kürzlich verbrachte sie
an Stahlkörper-Trawler »Moise« vom Werft-
den in den Hafen. Im Prinzip ähnelt der Rou-
v, hergestellt in Pau von der Spezialfirma
erdy, den Transporthubwagen für Großcon-
iner (unser Bild).

Das hydraulische Gerät läuft auf vier Michelin-
reifen von 2,5 m (!) Durchmesser. Den Antrieb
esorgt ein MWM-Dieselmotor D 232 V 6 mit
50 PS bei 2200 U/min. Acht Hubschlaufen wer-
en beim Hub- und beim Senkvorgang einge-
etzt, aus starkem gewebtem Nylon; hydraulische
/inden bewegen sie vom Kopf des Haupttrah-
ens aus. Die zugehörige Hafeneinrichtung be-
steht in einer einfachen gabelförmigen Mole, auf
eren Flügel der Hubwagen fahren kann. Diese
chlaufen werden ins Wasser abgelassen, das
oot wird darübergelassen. Dann heben die
chlaufen das Boot aus dem Wasser. Sobald
ich der Kiel über dem Molenboden befindet,
ihrt der Hubwagen weg, um das Boot auf ein-
ichen Stützen in jeder passenden Lage am Kai
bzusetzen. Die Hubeinrichtung ist 15 m hoch
nd 11,5 m breit, kann 130 t heben. Sie fährt mit
0 m/min. Die Hubschnelligkeit liegt zwischen
.2 m bis 2,4 m pro Minute. G. Möller, Mannheim

Stromerzeuger auf Rädern sichert Wasserversorgung



Fahrbaren Stromerzeugern ist überall die
gleichs Aufgabenstellung vorgegeben: Elektrischen
Strom dort zu erzeugen und bereitzustellen,
wo er gebraucht wird. Und doch liegen, von
den grundsätzlichen Voraussetzungen her, Unter-
schiede vor. Bei den mobilen Diesel-Elektro-
Aggregaten, die wir in den vorhergegangenen

Ausgaben dieser Werkszeitschrift bezüglich ihres
Einsatzes im Iran und in Libyen vorstellten, dreht
es sich meistens um ortsbewegliche Stationen,
die z. T. mangels vorhandener ortsfester An-
lagen die Haupt-Stromerzeuger und -versorger
bei der Elektrifizierung von ganzen Gebietsregio-
nen sind. Sie erst schaffen den nicht vorhande-
nen Netzstrom.

Andere fahrbare Stromerzeuger hingegen
dienen ausschließlich der Notstrom-Versorgung
innerhalb eines örtlichen bzw. bereichsumfas-
senden Stromnetzes für den Fall, daß dieses aus-
fallen sollte. Die gesicherte Aufrechterhaltung
von Funktionen, die sich Stromunterbrechung
überhaupt nicht leisten können, betrifft dann
lebenswichtige Einrichtungen, u. a. die ununter-
brochene Trink- und Nutzwasserversorgung von
städtischen Gemeinwesen.

Unser Foto zeigt ein solches Notstromfahr-
zeug, wie es die schweizerische Stadt Winterthur
in Dienst gestellt hat. Das in einem Anhänger
untergebrachte Notstromaggregat wird von
einem MWM-Dieselmotor des Typs TBD 232
V 12 angetrieben und erbringt eine elektrische
Leistung von 258 kVA. Die Anlage ist technisch
so ausgelegt, daß sie drei Pumpen in Betrieb
halten kann und außerdem noch das stationäre
elektrische Ortsnetz bei eventuellem Strommeh-
rbedarf zu verstärken vermag.

MWM-Abt. Presse und Information

Teilnahmeauszeichnung für MWM in Lourenco Marques

Goldmedaille für den Deutschen Pavillon

Aktuell ist vieles, was vor der Weltöffentlichkeit
in Mozambique, d. h. Portugiesisch Ost-
afrika, vor sich geht: kolonialpolitische Querelen,
egroafrikanische Guerillascharmützel um die
selbständigkeit. Aber auch Anlässe, die auf
iedliche Entwicklungspolitik hinweisen, wie
twa die FACIM 1973, eine internationale Wirt-
schafts-, Agrikultur- und Industrieausstellung
on hohem Niveau, die in der Hauptstadt
ourenco Marques kontinentalwirtschaftlich
betet worden ist.

Unnötig zu betonen, daß Portugals Kolonial-
olitik und innere Wirren Mozambiques uns
ichts angehen. Ihre Auswirkungen allerdings
erühren die fruchtbarsten Handels-, Lieferungs-
nd Versorgungsbeziehungen, die von vielen
eutschen Unternehmungen zum portugiesischen
olonialrelikt seit vielen Jahren unterhalten wer-
en. Auch von der MOTOREN-WERKE MANN-
HEIM AG. Sie beliefert Mozambique — auch
osambik genannt — mit Dieselmotoren und
lieselelektrischen Aggregaten für den techni-
ierten Aufbau der Volkswirtschaft.

Kolonialherrschaft in unseren Tagen ist sicher-
lich problematisch. Auseinandersetzungen mit
nilitärischen Mitteln führen nicht zur Stabilisie-
ung. Es kommt mehr darauf an, die Bevölkerung
unter sich zu bringen: durch erkennbar fort-
schreitende Entwicklung der Lebensbedingungen.
or allem im Sozial- und Bildungswesen hat
ozambique letzthin ein ungeahntes Maß und
empo erlebt. Krankenhäuser, Schulen, Elektri-
zierung und Verkehrswirtschaft, Neusiedlungen
nd Wasserversorgung kennzeichnen die Be-

mühungen. Die sichernde Macht militärischer
Konzentration steht im Süden, im Cabora-Bassa-
Raum, wo von Aufständen und Emanzipationen
zivilier Schwarzer mehr als tausend Kilometer
nördlich, noch nichts zu spüren ist.

Weit ist das Land, mehr als dreimal so groß
wie die Bundesrepublik Deutschland, mit immer-
hin 8 Millionen Einwohnern. Lebens- und Ver-
waltungskern ist Lourenço Marques, die Haupt-
stadt im südlichsten Zipfel nahe der südafrika-
nischen Grenze. Während diese Zeilen geschrie-
ben werden, blüht noch der Tourismus als er-
wünschter Devisenbringer in der 200 000-Ein-
wohner-Stadt. Während auf gut ausgebauten
Fernstraße fachkundige Verbraucher zur inter-
nationalen Messe „FACIM 1973“ anrollen, räkeln
sich US- und Westtouristen unter Palmen am
Swimmingpool des nahe gelegenen feudalen
POLANA-Hotels. Plakate künden das Auftreten

eines schwarzen Toreros zum Stierkampf in der
Arena an.

Regsamer geht es im Messegelände zu. Die
Bundesrepublik Deutschland dokumentiert ihr
Wirtschaftsinteresse durch den „DEUTSCHEN
PAVILLON“. Er war Attraktion der Ausstellung,
die „meistbesuchte und am stärksten beachtete
Konzentration von Wirtschaftskraft und techni-
schem Leistungsvermögen“, wie es die Firma
KRUEGER (Moç.) LDA, die seit vielen Jahren die
MWM in Mozambique vertritt, ausdrückte.

Krueger stellte in Objekt und Bild einen
landesinteressierenden Querschnitt aus dem
Erzeugungs- und Lieferprogramm der MWM aus.
Natürlich im Deutschen Pavillon, der mit Messe-
Goldmedaille ausgezeichnet wurde. Anerkennung
und Dank wurden der MWM und ihrem Landes-
vertreter zuteil: sein Bild zeigt das Dokument
der Messeleitung. JHB

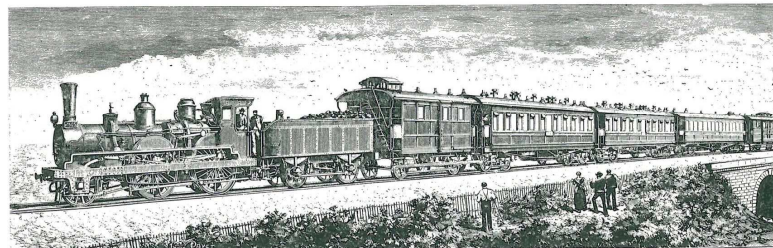


Luxuszug im Wandel der Zeiten

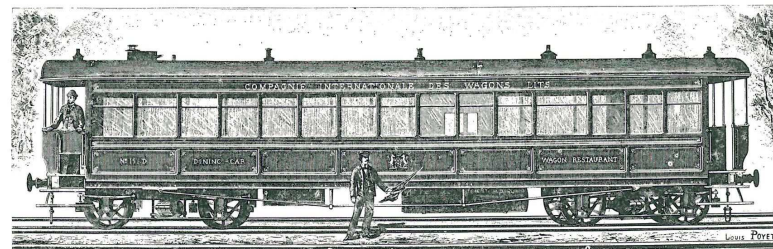
Vor 90 Jahren fuhr zum ersten Mal der »Orient-Express«

Der »Orient-Express« war 60 Jahre lang einer der größten Züge Europas. Er brachte die Reisenden von Paris nach Istanbul zu einer Zeit, in der Bahnrouten an sich fast noch Abenteuer und Erlebnis war. Als erster eigentlicher Luxuszug in der Geschichte der europäischen Eisenbahnen wurde der »Orient-Express« später Gegenstand zahlreicher Bücher, dramatischer Filme und sehnsuchtsvoller Gedichte. Am 5. Juli 1883 in Dienst gestellt, bedeutet er ein abenteuerliches Stück Eisenbahngeschichte. — Der erste

»Orient-Express«, der auf die Reise von Wien nach Istanbul geschickt wurde (unser Foto), bestand damals aus ein paar Schlafwagen und einem Speisewagen. Heute besteht der Zug während seiner Fahrt über das bundesdeutsche Schienennetz meist aus 15 Wagen, darunter Wagen von der Deutschen Bundesbahn, den Französischen Staatsbahnen, den Ungarischen Staatsbahnen, den Österreichischen Bundesbahnen und den Rumänischen Staatsbahnen.



Der Orient-Express.



Reifer Ausblick eines Restaurantwagens des Orient-Expresszuges.

Eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwi-
schen Abendland und Orient gehörte im vorigen
Jahrhundert lange Zeit zu den Träumen der
reisenden Herrschaften: hier Paris, dort Kon-
stantinopel, dazwischen Wien, Budapest, Bel-
grad, Sofia! Städte von Rang und Geltung —
Reisewege voller Strapazen. Bis zum Jahre 1883:
Dann gab es den »Orient-Express«, und die
Träume konnten Wirklichkeit werden. Sie wurden
es rasch, und der Name des Zuges avancierte
zum Synonym für luxuriöses Reisen. Hohe
Herren, gekrönte Häupter, Regierende und
Reiche, Spekulanten und Agenten, Hochstapler
und Weltenbummler gaben sich in den Komfort-
wagen ein Stelldichein und begründeten damit
für die große Masse der am Bahnsteig Zurück-
bleibenden eine Art Mythos. Nach dem Ersten
Weltkrieg begann der Glanz des »Orient-Ex-
press« zu verblassen. Dennoch gibt es den Zug
bis auf den heutigen Tag; legendär an ihm ist
indessen nur noch der Name.

Am 10. Oktober 1882 ging von Paris zunächst
einmal versuchsweise ein »train éclair«, ein Blitz-
zug, nach Wien ab. Er gilt als Vorläufer des
»Orient-Express«, der dann im folgenden Jahr

erstmals Paris mit Konstantinopel verband —
freilich noch längst nicht auf einem durchgehen-
den Schienenweg, sondern mit etlichen, bisweilen
abenteuerlichen Unterbrechungen.

Anfangs war die Bahnlinie in Giurgiu südlich
von Bukarest zu Ende. Mit der Fähre mußten die
Passagiere ans andere Donauufer übersetzen
und von Rutschuk aus mit einem weit weniger
luxuriösen Zug die 222 Kilometer bis Varna am
Schwarzen Meer zurücklegen. Dort wartete der
österreichische Dampfer »Espero«, nahm die
Konstantinopel-Fahrer an Bord und brachte sie
zu Wasser über die letzte Etappe. Vom 1. Juni
1889 an konnte der »Giurgiu-Express« endlich von
der Seine bis zum Bosphorus »in einem Zug«
durchlaufen. Doch auch als er schon zweimal
wöchentlich über Belgrad—Sofia direkt nach
Konstantinopel rollte, fuhr er einmal in der
Woche noch nach Giurgiu, aber 1895 von Bu-
karest über die neue Donaubrücke bei Feteşti bis
Constanza.

In Deutschland benützte der Renommierzug
jahrelang die Strecke München—Mühlendorf—Sim-
bach. Er fuhr über Braunau ins Österreichische
und nicht über Salzburg, das damals im inter-
nationalen Eisenbahnverkehr ebensowenig eine

Rolle spielte wie die heutige Magistrale zwischen
Österreich und Ungarn über Bruck an der Leitha
und Hegyeshalom; damals fuhr man über Mar-
chegg—Preßburg.

Im Jahre 1926 hatte sich die Struktur des
Reisepublikums so weit verändert, daß die Eisen-
bahnen beschlossen, den Luxuszug in einen
„gewöhnlichen“ Schnellzug umzuwandeln. Ziele
und Fahrtstrecke änderten sich mehrfach, bis der
Zweite Weltkrieg den einst so klingvollen
Namen auslöschte. Doch am 1. April 1946 er-
schien er aufs neue: Der »Orient-Express« ver-
kehrte wieder von Paris bis Linz an der Donau.
Später wurden die Hindernisse der Demarka-
tionslinie an der Enns überwunden, Wien wurde
Endstation, eines Tages Budapest, zeitweise
auch wieder Istanbul, das alte Konstantinopel.
Der frühere Glanz kam freilich nicht zurück.

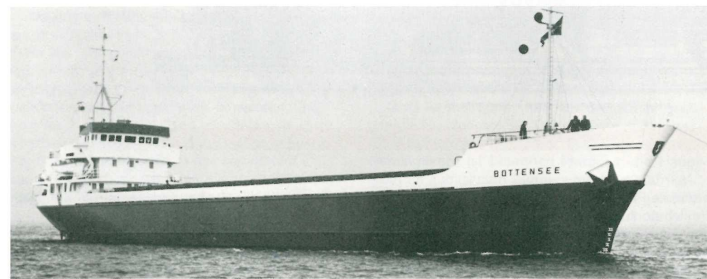
Das Wagenschild des »Orient-Express« un-
terscheidet sich in nichts von unzähligen anderen.
Die Zeiten der goldenen Lettern und des türki-
schen Halbmondes auf den luxuriösen Wagen
dieses einst legendären Zuges sind längst vor-
bei. Heute reisen mit ihm auch junge Leute von
Paris über Straßburg—Salzburg nach Wien, viele
darüber hinaus nach Ungarn und Rumänien.



Für Algerien: Bagger mit MWM-Antrieb

O & K in Lübeck lieferten einen Eimerketten-Schwimmbagger an die algerische Gesellschaft SONATRAM, Algier. „Djebel Amour“ ist zunächst in Skikda eingesetzt, wo das Hafennett vertieft wird. Bei 46,5 m Länge, 10,3 m Breite und 3,3 m Seitenhöhe verfügt der Schwimmbagger für den Normalbetrieb über eine Eimerkette mit 600 Liter Eimerinhalt bei maximal 20 m Bagger-

tiefe. Für Baggern in Fels wird zusätzlich eine Eimerkette für 400 l Inhalt mitgeführt. Der Antrieb der Kette erfolgt, über einen Drehmomentwandler, durch einen 350-PS-Dieselmotor vom Typ TRHS 618 A. Außerdem wurden ein 250-PS-Bordnetzdiezel- sowie ein 52,5-PS-Hafendieselmotor installiert. Für 12 Mann Besatzung stehen modern ausgestattete Wohnräume zur Verfügung.
MWM-Abt. VF



Spezialschiff für Papierrollen

Auf den Autobahnen und Landstraßen sind Spezialtransporter für die verschiedenartigsten Frachtgüter ein gewohntes Bild für die Bürger unserer Zeit. Alles spezialisiert sich in unserem Leben, im Beruf, im alltäglichen Miteinanderleben und auch in der Beförderung unserer Daseinsgüter von den Erzeugnis-, über die Umschlags- bis zu den Verbrauchsorten.

Der Verkehr auf den Meeren und Wasserstraßen macht vor diesem Hang — oder sagen wir besser vor der Notwendigkeit — zum Spezifischen nicht Halt. So übernahm die Intersee-Schiffahrts-GmbH und Co KG, Haren/Ems, das auf der holländischen Werft Westerbroek gebaute 499 BRT-Containerschiff „MS Bottensee“, das ganz speziell für die Erfordernisse des See-

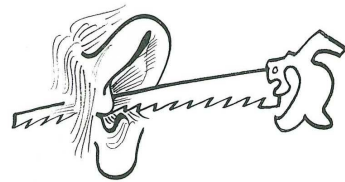
transports von Papierrollen ausgelegt worden ist. Dieses Küstenmotorschiff wird von zwei MWM-Dieselmotoren TBD 500-6 U mit je 1800 PS Leistung (bei 500 U/min.) angetrieben, ist 76,4 m lang, 11,8 m breit und 12,5 kn schnell. Für die Bordhilfsdienste ist es zudem mit einem Bordaggregat ausgerüstet, dessen MWM-Dieselmotor D 325-6 bei 1500 U/min. 52,5 PS und 37 kVA erbringt. Drei weitere Aggregate mit je einem MWM-Dieselmotor D 232 V 12 mit zusammen 588 PS und insgesamt 495 kVA versehen den elektrischen Hauptbedarf.

Der 1450 tdtw-Spezialtransporter wird im Linienvverkehr zwischen dem Rhein und Skandinavien für den spezifischen Stückguttransport beschäftigt.
JHB

Krachmacher Nummer 1

Jedermann regt sich über Düsenflugzeuge, Autolärm, Baumaschinen und Gaststättenradar auf. Krachmacher Nummer eins sind jedoch die unmittelbaren Wohnbereiche, stellte der Ärzteverband (Hartmannbund) fest. Mehr als die Hälfte des Jahres spielt sich ein Teil des Wohnlebens im Freien ab. In Hörweite der Nachbarschaft. Radios auf den Balkonen überschwemmen die Umgebung mit Popmusik oder Evergreens. Hinter weit geöffneten Fenstern rumpeln und rauschen die Haushaltsmaschinen. Rasenmäher zerdröhnen die Mittagsstille und den Feierabend. Jeder Samstag wird zum „Tag der Arbeit“, wenn die Wochenendfreizeit insbesondere in Neubaugebieten zur Arbeit am eigenen Häuschen benutzt wird: Betonmischer rütteln und jammern nach einem Tropfen Öl, das Gehämmere und Gebohre nicht kein Ende. Sowie so scheinen manche Neubauten nie fertig zu werden. Am abendlichen Fernsehen mancher Familien nimmt die halbe Nachbarschaft unmittelbar beim Ohrenschaus teil. Nebenamtlich tippt jemand auf die hämmernden Tasten einer Schreibmaschine, die Waschmaschine rollt mit Spülen und Schleudern ihr geräuschvolles Programm ab. Der Ehekrach im andern Haus wäre gewiß ohne Anteilnahme der Nachbarn erträglich. Türen werden geschlagen, auch Autotüren, ein Mopedmotor jubelt hoch zur Alleinfreude seines jugendlichen Fahrers, der auf weitere Krachmacher wartet, die ihr Nahen durch umgehängte Radios — jeder eines mit jeweils anderem Programm — ankündigen. Armes Menschenohr, das sind wahre Lärmorgien! Ein Ohr kann man leider nicht einfach zuklappen wie ein Auge. Es ist dem Lärm ausgeliefert, pausenlos und wehrlos. Übermäßiger Lärm von nebenan ist nicht nur ärgerlich und lästig, sagen die Ärzte. Er kann sogar wehtun und macht krank, vermehrt den Streß und verkürzt den Schlaf.

Merkwürdigerweise belästigt nur fremder Lärm. Für das empfindliche Ohr jedoch ist der ohrenbetäubende Klamaus aus dem Rekorder des eigenen Sprößlings, was die Familie selbst als zumutbar einschätzt, genauso schädlich wie das für belastend gehaltene unablässige Dorfsterkeradio im Nachbarhaushalt. Mit dem Umweltschutz sollte jeder bei sich selbst beginnen. Die Belastung von Herz und Kreislauf, Magengeschwüre und Neurosen werden sonst die Menschheit vorzeitig umbringen. Eine Gewöhnung an Lärm gibt es nicht, sagen die Ärzte und stellen damit einen weit verbreiteten Irrtum richtig.



Eine aufschlußreiche Umfrage: Preisstabilisierung wichtigste Aufgabe

Die Bundesbürger haben richtig erkannt, was wirtschaftspolitisch derzeit am dringlichsten ist: Quer durch alle Bevölkerungsgruppen stellen sie den Wunsch nach stabilem Geld an die Spitze ihrer wirtschaftspolitischen Forderungen.

Das ist das Ergebnis einer Meinungsumfrage durch das bekannte Institut für Demoskopie, Allensbach.

Nicht weniger als 87% der Befragten wären bereit, sich mit geringeren Lohn- und Gehaltssteigerungen zufriedenzugeben, wenn dafür die Preise stabil blieben. Nur 7% würden dagegen weitere Preissteigerungen in Kauf nehmen, wenn Löhne und Gehälter noch stärker als die Preise stiegen.

Sogar der Wunsch nach gesicherten Arbeitsplätzen rangiert erheblich hinter dem nach Geldwertstabilität. Noch weitaus geringer ist die Bedeutung, die einer verstärkten Vermögensbildung, einer sparsameren staatlichen Haushaltsführung und Steuerensenkungen zugemessen wird.

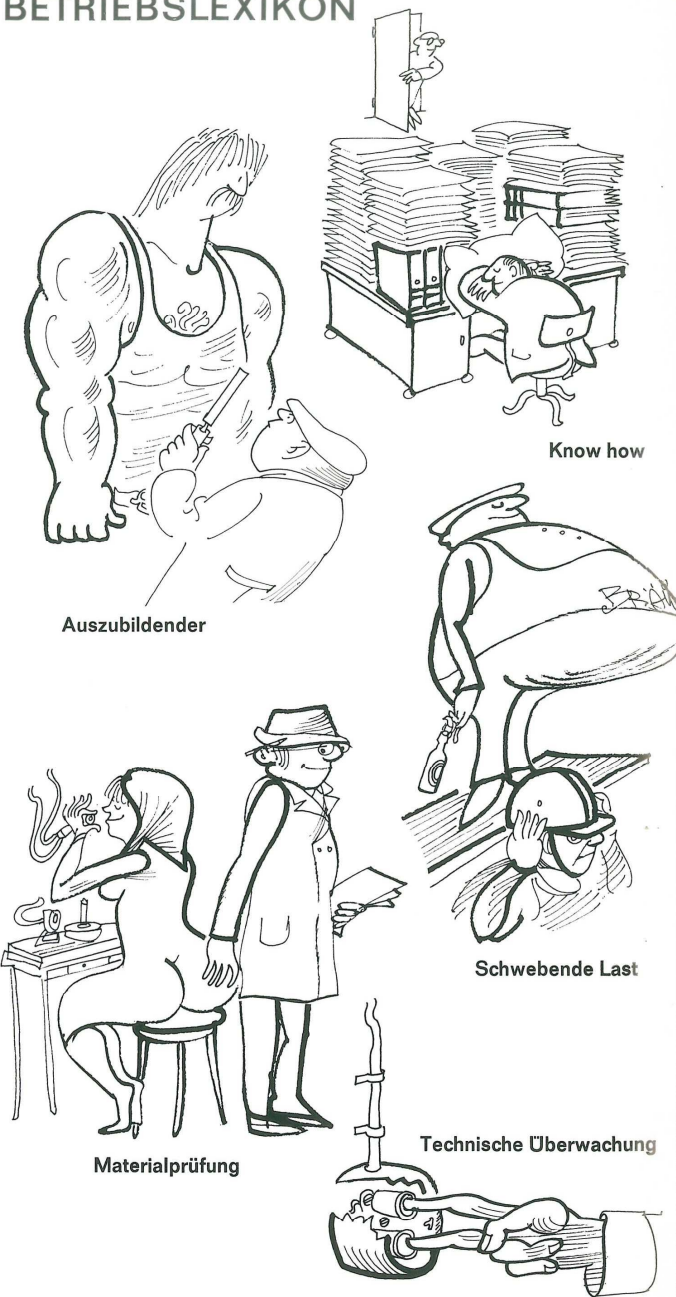
Auch der europäischen Einigung zuliebe — die seit Jahren von einer eindrucksvollen Mehrheit befürwortet wird — ist die Mehrzahl der Bundesbürger nicht bereit, die Stabilisierung der Preise hintenan zu stellen. Diese eindeutige Bürgermeinung findet sich quer durch alle Alters- und Berufsgruppen. Trotzdem wird sie wohl noch lang ein frommer Wunsch bleiben, bis auch die „kleinen“ Wirtschaftstreibenden — genauso wie die Industrie — wirklich „kalkulieren“ und nicht von Marktstand zu Marktstand oder vor allem im Dienstleistungsbereich ihren Schätzpreis mit dem gläserenen Augenmaß bestimmen.

Im Besprechungszimmer
einer Firma
fanden wir folgenden
Wandspruch:

Vor
Inbetriebnahme
des Mundwerks
bitte Denkgehäuse
entstrohen
und Gehirn
einschalten!

Kleines BETRIEBSLEXIKON

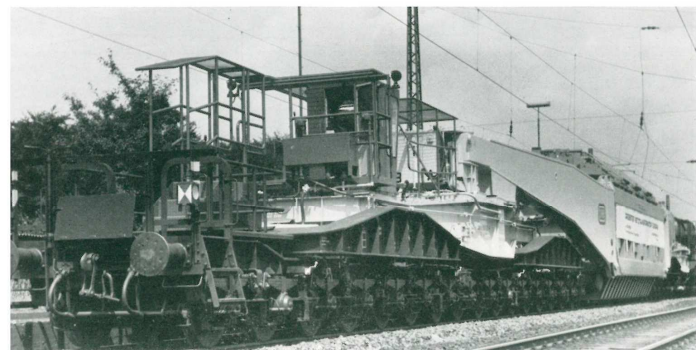
H. A. Müller



Neue »Tausendfüßler« für die Bahn

weiter 32achsiger Tragschnabelwagen in Dienst gestellt - 4-Achser folgt

Der neue 32achsige Schwerlastwagen der Bundesbahn mit einem Netzkuppltransformator von 450 Tonnen für die Fernwerk AG auf seiner Jungfernfahrt von Rheydt nach Bergheinfeld bei Schweinfurt. Er wurde von Knorr mit einer automatisch lastabhängigen Druckluftbremse ausgerüstet. Das Drehgestell verfügt über KE-Ventil, Lastbremsventil, Bremszylinder und zwei Wiegeventile.



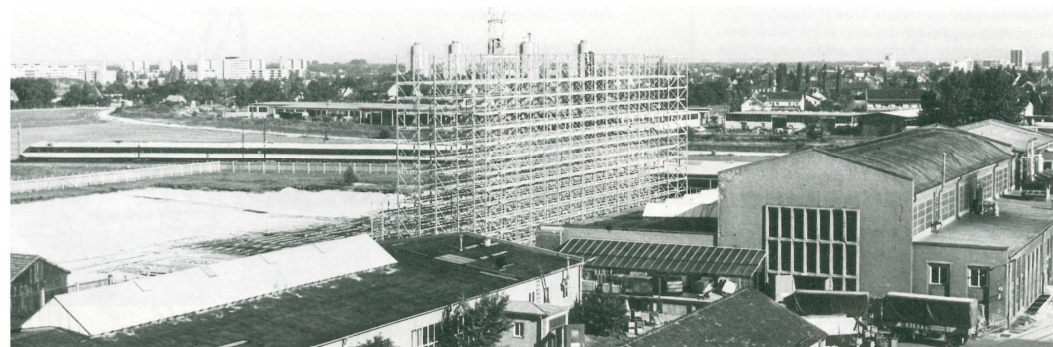
Die technische Entwicklung drängt bei Größen wie Walzenständen, Netzkuppltransformatoren oder Reaktorgefäßen auf immer größere Abmessungen, auf höhere Leistungen und damit zwangsläufig zu höheren Gewichten.

Häufig setzen die späteren Transportmöglichkeiten zwischen der Werkhalle und dem Einsatzort den Konstrukteuren die Grenze. Die Bundesbahn — von der Schifffahrt abgesehen —, der einzige in Frage kommende Transporteur der-

artiger Schwerlasten, bemüht sich um immer tragfähigere Fahrzeuge, um die Gewichtsgrenzen nach Möglichkeit noch erweitern zu können.

So wurde dieser Tage ein neuer Schwerlastwagen in Dienst gestellt, der wie ein seit 1970 eingesetzter ähnlicher Spezialwagen über 32 Achsen verfügt, mit einem Ladegewicht von 500 Tonnen jedoch um 50 Tonnen mehr tragen kann als sein Vorgänger. Zusammen mit dem Eigengewicht des Fahrzeugs, das bei 260 Tonnen liegt, ergibt sich ein Gesamtgewicht von 760 Tonnen und — auf 32 Achsen verteilt — eine Achslast von nahezu 24 Tonnen. Hier erreicht auch die Tragfähigkeit des Oberbaues ihre Grenzen. Während des Schienentransportes hängt das Ladegut bei den Tragschnabelwagen frei über den Schienen zwischen den zum Fahrzeug gehörenden „Tragschnäbeln“, die sich über Drehpfannen beiderseits auf Brückenträger abstützen, von dort auf insgesamt vier weitere Träger und schließlich auf die acht vierachsigen Drehgestelle. Um an Bahnsteigkanten, Brückenträgern, Masten und nahe am Gleis stehenden Bauwerken mit der in Kurven relativ weit ausschwenkenden Last vorbeizukommen, verfügt der Wagen über hydraulische Einrichtungen zum Heben und Senken sowie zum seitlichen Verschieben der Last. Bei der Konstruktion des neuen „Tausendfüßlers“ wurden alle Erfahrungen mit dem Vorgänger berücksichtigt.

Die Schwerlastwagen der Bundesbahn sind ständig ausgebucht. Die beiden neuen Fahrzeuge werden deshalb auch von der Industrie bereits dringend erwartet.



Neue Lagerhalle für die Südbremse

Die Rationalisierung im Lagerwesen gewinnt Jahr um Jahr mehr an Bedeutung. Bis vor wenigen Jahren galt es, die Fertigung (Produktion) soweit wie möglich zu mechanisieren und zu automatisieren; denn hier kann der Erfolg dem Produkt direkt zugeordnet werden (geringere Fertigungskosten).

Mit den steigenden Gemeinkostensätzen mußte man sich zwangsläufig auch um die sog.

„unproduktiven“ Kostenstellen kümmern und stellte schnell fest, daß hier Rationalisierung zu ansprechenden Erfolgen führt.

Aus dieser Erkenntnis heraus und dem Wissen, daß unsere Lagerstellen „aus allen Nähten platzen“, wurde ein Lagerkomplex geplant, dessen Realisierung mit dem Bau des Hochlagers seinen Anfang nimmt.

Dieses einmal vollautomatisch laufende Lager soll im Frühjahr 1974 Platz für ca. 4200 Gitterboxpaletten bieten und ist gleichzeitig Versand- und Zwischenlager. Die Höhe des Lagers beträgt 22 m, Länge 60 m und Breite 13 m. Eine Besonderheit stellt die Konstruktion des Hochlagers

dar: die Außenhaut aus Betonplatten (wird erstmals so bei SB gebaut), wird vom Regal gehalten. Die Betonwände tragen sich nicht selbst.

In drei Regalgängen wird jeweils ein Regalförderzug die Gitterboxpaletten ein- bzw. auslagern. Er übergibt an eine vorgelagerte bzw. übernimmt von einer vorgelagerten, weitestgehend mechanisierten Förderstrecke, die die Verbindung zwischen Gabelstapler und Hochlager darstellt.

Nach Inbetriebnahme des Lagers im Frühjahr 1974 erscheint an dieser Stelle eine ausführliche Zusammenstellung.



Die neuen Südbremsen bei der Werksbesichtigung in der Motoren-Montage (Herr Zinsl)

Freundlich empfangen von der Südbremse

Einführungswoche für die gewerblich und kaufmännisch Auszubildenden

Am 3. September begann für 46 neue kaufmännische und gewerblich-technische Auszubildende der Eintritt in das Berufsleben. Die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen war speziell in gewerblich-technischen Berufen in diesem Jahr so groß, daß zahlreiche Bewerber abgewiesen werden mußten.

Um den Übergang von der Schule und die Integration in das Berufsleben zu erleichtern, führte die Süddeutsche Bremsen AG. mit den „Neuen“ eine Einführungswoche im Betrieb durch. Sie verlief überaus erfolgreich und soll in dieser Form beibehalten werden.

Nach der Begrüßung durch Personalleiter Herr Zimmermann wurden Referate gehalten, deren Themen sich auf die beginnende Ausbildung bezogen. Außerdem wurden die Jugendlichen etwas mit der Geschichte der Südbremse vertraut gemacht; sie lernten die Produkte kennen und hörten einen Vortrag über den Aufbau der Organisation. Höhepunkt der Veranstaltung war jedoch ein Fußballspiel auf dem firmeneigenen Sportplatz zwischen einer Mannschaft der „neuen“ und der „alten“ Auszubildenden, das mit 9 : 1 Toren von den „Alten“ gewonnen wurde. In der Pause gab es reichlich Bratwürste

vom Grill mit Getränken. Als Schiedsrichter fungierte souverän Herr Zimmermann; als Linienrichter die Herren Schmied und Stampf. Die fünf erfolgreichen Torschützen beider Mannschaften durften unter der Regie von Ausbildungsleiter Schmid eine Woche später einen kostenlosen Rundflug über Ammer- und Starnbergersee erleben, worüber die Begeisterung groß war.

Die Einführungswoche schloß mit einem ausführlichen Informationsgang durch den Betrieb und der Vorstellung in den jeweiligen Abteilungen. — Wir wünschen unseren „Neuen“ für ihre Berufsausbildung recht viel Erfolg!

L. S., München

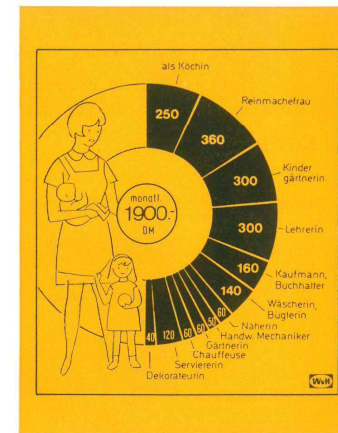
Die Hausfrau müßte monatlich 1900 DM bekommen

Eine Nur-Hausfrau mit zwei Kindern müßte bei tarifgerechter Bezahlung etwa 1900 DM monatlich verdienen. Natürlich ist es schwierig, in Anbetracht der Unterschiede beim Zeitaufwand und Engagement der einzelnen Hausfrauen eine repräsentative Rechnung aufzustellen. Sie zeigt aber doch in etwa, wieviel die Hausfrauenarbeit wert ist.

In der Rechnung muß berücksichtigt werden, daß eine Nur-Hausfrau zu meist um die Hälfte länger arbeitet als eine Arbeitnehmerin. Außerdem schließt ihre Tätigkeit die Erfüllung vieler Aufgaben mit ein, die im Berufsleben teuer bezahlt werden müssen.

Wie etwa die vielfältigen Arbeiten der Hausfrauen bezahlt werden müßten, geht aus der Graphik hervor. Diese beruht auf privaten Beobachtungen. Würde man diese Zahlen auf die riesige Millionenschar der Hausfrauen übertragen, so stünde diese Berufsgruppe sicher mit ihrem Gesamteinkommen weit vor allen anderen.

Wer sich jetzt noch darüber beklagt, eine Familie koste viel Geld, der sieht nicht, was ihm eine Ehefrau im Haushalt an Kosten einspart.



Aus den eigenen Reihen

Gerhard Besserer Leiter der Zentralen Ausbildung

Mit Wirkung von 1. Juli 1973 ist Ing. (grad.) Gerhard Besserer hauptamtlich und gesamtverantwortlich mit der Durchführung des Aus- und Fortbildungswesens bei MWM betraut worden, für alle im Werk vertretenen Ausbildungsberufe und für die Weiterbildungsmaßnahmen aller Werksangehörigen. Für die laut Berufsbildungsgesetz zu spezifizierende fachliche Ausbildung in den gewerblichen Berufen (Maschinenschlosser und Dreher) ist er — in Personalunion — im Bereich der MWM-Lehrwerkstatt und der Praktikantenbetreuung ebenfalls zuständig.

Der erst 33jährige gehört zum bewährten Nachwuchs der MWM. Er hat hier die Ausbildung als Maschinenschlosser, danach die Lehre des technischen Zeichners durchlaufen und schloß seinen technisch-fachlichen Bildungsweg auf der Mannheimer Ingenieurschule mit dem Examen des graduierten Ingenieurs ab. Danach schaute er sich in der Industrie um, erwarb einschlägige Erfahrungen insbesondere auf dem Gebiet des beruflichen Aus- und Fortbildungswesens, wies durch Prüfung die „persönliche und fachliche Eignung gemäß § 20 Ber.Bild.Ges.“ nach und folgte nun dem Ruf der MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG an die Stätte seines beruflichen Beginns, um hier leitende und verantwortliche Aufgaben zu übernehmen. Glückauf für diesen weiteren Berufsweg. JHB



Bernhard Kutschbach 65

Bei den MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG beging Betriebsdirektor Obering. Bernhard Kutschbach seinen 65. Geburtstag. Der Jubilar ist am Wiederaufbau der MWM nach dem Krieg maßgeblich beteiligt. Er kam aus der Branche — von Deutz-Motoren Oberursel — 1946 nach Mannheim und trat bei MWM als Planungsingenieur ein. Bereits nach zwei Jahren übernahm er die Leitung aller Betriebsabteilungen. 1953 wurde er zum Abteilungsleiter ernannt. Seine profunden Kenntnisse in der Fertigung von Dieselmotoren führten ihn 1956 nach Sao Paulo, wo er beim Aufbau eines Schwesterwerks der MWM beteiligt war. In den letzten Jahren hat er eine ähnliche Tätigkeit für MWM in Spanien durchgeführt. Bernhard Kutschbach darf sich bei der MWM in Mannheim großer Wertschätzung erfreuen, nicht zuletzt unter der jungen Generation, deren gewerblicher Ausbildung er sich mit ganz besonderer Anteilnahme ein Vierteljahrhundert hindurch angenommen hat. Direktor Kutschbach darf auf ein erfülltes Lebenswerk zurückblicken und möge die Glückwünsche aller, die ihn wegen seines geradlinigen Wesens schätzen, entgegennehmen.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE
25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH München



ULRICH HENNIG
Service-Techniker
14. 10. 73



JOHANN FISCHER
Monteur
18. 10. 73

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



HERMANN BOCKSTIEGEL
kfm. Angestellter
6. 9. 73



HELMUT RASTBICHLER
Betriebsleiter
6. 9. 73

Süddeutsche Bremsen AG



GEORG BADUM
Fertigungsplaner
30. 10. 73



RUDI KUSELL
Dreher
9. 9. 73



KLAUS WEBER
Dreher
1. 10. 73



ERWIN VOIGT
Rep.-Schlosser
3. 10. 73



HEINRICH LEPPECK
Auspacker
7. 10. 73



FRITZ GOSSLING
techn. Angestellter
22. 10. 73

Motorenwerke Mannheim AG



MANFRED SCHILLING
Betriebschlosser
6. 9. 73



WALTER ROSCHAUER
Sachbearbeiter
7. 9. 73



OSKAR HECHT
Werkmeister
20. 9. 73



FRANZ TAVERNIER
Vorrichtungsschlosser
20. 9. 73



KURT WESCH
Vorarbeiter
20. 9. 73



ERNST GUTPERLE
Hilfsschlosser
27. 9. 73



HANS WEILER
Werkmeister
28. 9. 73



WERNER URBAN
Sachbearbeiter
29. 9. 73



GERHARD GIMBER
Sachbearbeiter
11. 10. 73

Süddeutsche Bremsen AG



ROBERT SEDLMAYER
Kontrollleur
14. 9. 73



HERMINE KILMARX
Sachbearbeiterin
20. 9. 73



XAVER MAIER
Bohrer
21. 9. 73



KARL HARTL
Fräser
4. 10. 73

Carl Hasse & Wrede GmbH



HEINZ KÜHRING
Revisor
14. 9. 73



WILHELM GAUGG
Einsteller
4. 10. 73



ALOIS VRBKA
Hauptabteilungsleiter
5. 10. 73



HEINZ LOBEL
Terminverfolger
7. 10. 73



Aus dem Tagebuch eines Rentners

Montag

Wie hieß die denn eigentlich, diese Firma, zu der man — bis noch vor zwei Jahren — jahrelang hingefahren ist, um dort tagaus, tagein das zu verrichten, was man arbeiten nannte? Ganz dem Gedächtnis entfallen! Aber man hat doch noch kein Kalksteingebirge im Denkgehäuse. Kann's also nur daran liegen, daß sich das ganze Leben mit Inhalt, Zweck und Gestaltung im Rentnerdasein so verändert hat.

Völlig umgekrempelt, besser gesagt. Und dabei war es so schwer, den trottgewohnten Körper richtig umzudressieren! Immer noch springt man morgens um Sechse aus dem Bett. Doch dann beginnt die Dressur. Man täuscht den Korpus einfach, führt ihn nicht zur schon notwendigen Brause und Rasur ins Bad, sondern nur zum Clo. Und dann, husch, zurück in die horizontale Schlummerlage. Wohligh dreht man sich nochmals 'rum, mit besonderem Genuß, wenn man draußen die Autotüren der Nachbarn hört, die „ins Werk“ fahren.

Dienstag

Man hat tagsüber doch schon 'was zu tun! Ein Rentner hat doch nie Zeit. Er kann sie auch nicht zuviel haben, weil er nicht weiß, wie lange sie für ihn — oder wie kurz — noch andauert! Aber was doch die Leute für eine überlebte Vorstellung von der Rentnerie haben! Als ob man den ganzen Tag nur im Gärtchen grübe, Unkraut sortiere und sein Pfeifchen rauche.

Nur der Arbeitgeber hat sich gewandelt. Der weibliche im Haushalt versteht schon, ihn sinnvoll einzusetzen, den „Alten“, damit er keinen Rost (und Speck) ansetzt. Man wird sogar zum Einkaufschef befördert, darf sich beim Metzger anstellen, den frischesten Salatkopf auswählen und die vorteilhaftesten Preise auswendig lernen. Und beim „Wiederholungslauf“ zum Abliefern bzw. Umtauschen von Unerwünschtem oder zum Besorgen von Vergessenem gilt unverändert das alte Zitat: Was du nicht im Kopfe hast, mußt du in den Beinen haben!

Mittwoch

Natürlich benutzt man auch wieder das Fahrrad, weil man damit schneller zur Reinigung, zur Heißmangel, zur Post oder zur Bank gelangt. Sonst aber heißt es: Lauf nur ruhig, das erhält jung! — Als ob das so einfach wäre. Man will doch auch mal zum Frühschoppen, und da ist man ganz unter den Alten, der rentnerisch sehr

gereiften Jugend, während die sonstige Jugend anderen „Interessen“ in Firmen, Unternehmungen, Verwaltungen, in Werkstätten und auf Baustellen derweilen nachgeht. Und ist mal ein Junger, der krank ist oder „feiert“, mit in der Runde, dann heißt es gleich: Ihr Rentner habt's gut, immer Urlaub! Meistens schwer, dem dann klarzumachen, daß es einen Unterschied zwischen Freizeit und Urlaub gibt, wie sehr man den Urlaub (und das Urlaubsgeld) vermißt.

Donnerstag

Was ist denn heute eigentlich für ein Wochentag? Darüber denkt man kaum nach. Den „Tag“ gilt's hinter sich zu bringen, nicht einen Mon- oder Dienstag. Da gingen wir heute spazieren. Die teure „Mitrentnerin“ braucht doch auch frische Luft, Sonne und Wärme. In diesem Sommer gab es allerdings ein bißchen viel Sonnenwärme! Die früheren Kollegen hatten's besser in kühlen Büros, klimatisierten Werkstätten, in der Nähe von kühle- und durststillenden Getränkeautomaten.

Freitag

Wunderschönes Wetter heute! Morgens sind wir mit unserem Kleinwagen in den Odenwald gefahren. Machen wir immer werktags; denn am Wochenende kommt man auf den verstopften Straßen nicht durch. „Weshalb macht ihr das denn nicht auch?“ fragte ich abends einen Nach-

barn, der „vom Geschäft“ zurückkehrte und neidvoll herüberblickte. „Tät' ich schon gern“, meinte der Fünfunddreißigjährige, „aber meine Rente ist leider noch nicht ganz durch!“

Immerhin, durch den Ausflug hatte ich einige mich oft interessierende Sendungen aus dem Tagesprogramm verpaßt. Und abends reizt doch das Fernsehen nicht, wenn sozusagen jedermann von jedermann in dokumentarischen „Beiträgen“ stundenlang „belehrt“ oder „politisch geschult“ wird.

Samstag

Ich genieße die Morgensonne auf „Terrassien“ und „Balkonien“. Sie ist milder, aber bestimmt ebenso bräunend wie auf Teneriffas Stränden. Ruhe jedoch gibt es samstags nie; das ist der „Feiertag der Arbeit“ für alle „Schwarz- und Nebenbearbeiter“, die während der Woche an Arbeitsgenuß nicht genug bekamen. Auch für die jungen Häuschenbesitzer. So ein Eigenheim in den Neubaugebieten scheint überhaupt nie fertigzuwerden. Und ohne ständiges Hämmern, Betonmischerrumpeln und Gerufe geht das auch nicht. Ganz abgesehen davon, daß viele der Freizeit-Lastwagenfahrer anscheinend auch den falschen Wagen haben: Motoren, die auch beim Frühstück und beim Warten nicht abgestellt werden können und auspuffstinkend weiterruckern. — Wäre man doch bloß auch während des Rentnerstands in der Stadt geblieben!

Sonntag

Da bleiben wir zu Haus oder tanken am Spielfeldrand auf dem Sportplatz frische Luft. Abends wird gelesen oder dem Briefmarkensammeln als Freizeithobby „gefrönt“. Manchmal allerdings treibt es uns doch noch „für ein Stündchen“ gesellig „unter Menschen“. Nicht nur Rentner, sondern Menschen aus allen Altersquerschnitten. Das ist erbaulich und zeigt, daß man „noch dazu gehört“. Und das wollen und brauchen wir, die Rentner, von denen so mancher zu glauben scheint, diese Gesellschaftsgruppe sei überflüssig, weil sie in ihren Tag hinein leben darf und durch ihre Rente gesichert ist.

Spätestens dann, wenn auch diese jüngeren Beurteiler das Rentenalter erreicht haben, werden sie einsehen, daß alles das durch jahrelange Arbeit er- und verdient worden ist. Glücklicher der gealterte Mensch, der nicht bloß auf den Tod zu warten scheint, sich noch weithin für Mitmenschen nützlich machen kann und dann als Rentner tatsächlich „nie Zeit“ hat. JHB

Man findet das Leben lebenswert,

- ... wenn man nie Langeweile hat und in jedem Alter mit jeder Zeitspanne etwas anzufangen weiß,
- ... wenn festes Vertrauen sich bewährt,
- ... wenn man im Alter die Achtung seiner Kinder erfährt,
- ... wenn langjährig Verheiratete sich immer noch etwas zu sagen haben,
- ... wenn man in guter Ehe gemeinsam alt wird,
- ... wenn man sich einer gesunden Einschlafmüdigkeit erfreuen darf und
- ... wenn einem vor allem das Gottesgeschenk der Gesundheit und Zufriedenheit zuteil wird.