

WIR

124 / 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: 9 50 51
Grafik:
Müller-Woelk, München
Druck:
S. Hils & A. Maier
8312 Dingolfing, Bruckstraße 9
Telefon: 0 87 31 / 23 07
Artikel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

DEZEMBER
124
1973

Weihnachten 1973	3
An unsere Mitarbeiter aus dem Ausland	4
Weibliche Arbeitskräfte gefragt wie nie zuvor	4
Die Geschäftslage unserer Werke	5
MWM auf der Fischerei-Messe in Ankona	6
Erster deutscher Erdgastanker	6
Für den Donaudampfschiffahrtsgesellschaftskapitän	6
Bundesbahn setzt moderne Fahrzeuge ein	7
Die Schiene — bedeutendes Verbreitungsgebiet für MWM	7
Superfrachter auf dem Neckar	8
„Verwandtenbesuch“ an der Ruhr	9
Versehrtensport als Rehabilitation	9
Was jeden interessiert	10
Nochmals: Trunkenheit am Steuer	11
Kleines Betriebslexikon	11
Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter	12
Erwin Gwinner, Aggregatebau MWM	13
Erdöl — wichtigster Energieträger in der Welt	13
Unsere Jubilare	14
Anti-Grippe-Aktion	16
Motorsegeln — das neue Hobby unserer Südbremer	16
Für unser Titelbild haben wir einen Zylinder, Teil der Kfz-Bremse, weihnachtlich hergerichtet.	

In diesem Jahr drehten sich viele Gespräche in der vorweihnachtlichen Zeit um Gaben, die wir bisher als ganz selbstverständlich entgegengenommen hatten, und die nun auf einmal weniger reichlich flossen — um Heizöl und Autobenzin.

Für einige von uns ist es unverständlich, daß in einer Wohlstandsgesellschaft, in der alle Waren zu kaufen sind, plötzlich auch für gutes Geld manche lebenswichtigen Produkte nicht zu haben sind, wenn die Erzeuger sie uns aus irgendwelchen Gründen vorenthalten. Auf manche Menschen wirkt diese neue Erfahrung sogar wie ein Schock. Das sind solche, die ihr Leben auf der Sicherheit des Besitzes aufgebaut haben. Sie glauben, daß Dinge, die sie besitzen, ihnen für immer und ewig gehören — ob es sich nun um ein Haus oder um die eigene Gesundheit, um die berufliche Stellung oder eine Frau, um Geld oder eine Gemäldegalerie, um Freunde oder die Macht handelt. Sie wissen nicht, daß dem Menschen im Leben nur eines absolut sicher ist, und das ist paradoxerweise der Tod. Sonst gibt es keinen Besitz, den er nicht von einer Stunde zu anderen, schuldlos oder schuldig ist dabei ohne Bedeutung, wieder verlieren kann. Alle Dinge, die der Mensch glaubt zu besitzen — und oft besitzen sie statt dessen ihn — sind gewissermaßen nur Leihgaben auf Abruf...

Natürlich wird diese Erkenntnis einer Generation, die im Besitz der technischen Perfektion zum Mond raketete und dort ihr Nationalfähnchen aufpflanzte, nicht behagen. Denn in der Sicherheit des Besitzes lebt sich's angenehm. Doch ist es halt nur eine von den frommen Selbsttäuschungen, in denen der kleine Mensch seit altersher so groß ist. Und eine Kleinigkeit wie die Drosselung der Ölzufuhr bringt sein gesamtes Sicherheitsgebäude sofort ins Wanken.

Aber vielleicht geben uns die braunen Finger der Wüstensöhne, die den Ölbaht zudrehen, nur einen Fingerzeig, daß wir uns nie zu sehr in Sicherheit wiegen sollen, weil sie uns satt und überheblich macht?! Die ältere Generation, die im Kriege und danach jahrelang nicht nur ohne Heizungswärme und Autofabrierei, sondern auch ohne andere „Kleinigkeiten“ auskommen mußte, weiß um die Fragwürdigkeit jeder menschlichen Existenz. Indessen — die eigenen Erfahrungen können leider nur selten an andere weitergegeben werden, nicht einmal an die eigenen Kinder. Erfahrungen muß jeder für sich selbst machen. Auch die wohl tröstlichste Erfahrung, daß wir uns trotz der Ungesicherheit des menschlichen Lebens, das einem zerbrechlichen Schiff auf bewegtem Ozean gleicht, nicht elend und verloren fühlen müssen. Denn es gibt Kräfte, die unser Leben durchwärmen. Und alle Jahre wieder in der Weihnachtszeit, wenn wir an die Geburt Christi denken, erhalten wir die Botschaft, daß diese stillen Kräfte wirksam sein können, ja, daß sie die eigentliche Nahrung des Lebens bilden, daß wir sie brauchen wie das tägliche Brot: den Glauben, die Hoffnung und die Liebe.

WEIHNACHTEN

Es gibt Jahre, die man leicht klassifizieren kann, aber dieses Jahr macht es uns nicht leicht. Sein bedrückendstes Ereignis war der Krieg zwischen Ägypten und Israel. Hoffentlich wird aus dem Waffenstillstand ein dauerhafter Frieden. Unter den Kriegsfolgen haben wir alle durch Öl- und Benzinknappheit zu leiden — jeder von uns als Vermieter oder Mieter, Haus- oder Autobesitzer. Natürlich auch jedes Unternehmen der Wirtschaft. Noch kann man die Auswirkungen nicht ganz absehen, doch wir wollen hoffen, daß sich der gesunde Menschenverstand durchsetzt und keine zu großen Versorgungsengpässe auftreten, die weitere Einschränkungen erzwingen.

So erblicken wir am Anfang des neuen Jahres noch keine klaren Konturen wie sonst — im Gegenteil: die Unsicherheit durch die Ölkrise, die steigenden Preise und Kosten und damit verbunden eine gewisse Sorge auch um die Arbeitsplätze lassen keinen übertriebenen Optimismus aufkommen. Auch wenn wir Ende 1973 über einen guten Auftragsbestand in den Werken verfügen, müssen wir sehr aufmerksam die weitere Entwicklung beobachten, Auge und Ohr am Markt haben und alle gemeinsam verantwortungsbewußt handeln, damit uns Frieden und Wohlstand erhalten bleiben.

In diesem Sinne danke ich Ihnen für Ihre Mitarbeit in dem nun ausklingenden Jahr und wünsche Ihnen und Ihren Familien ein gutes 1974.

Ihr

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!

Das Jahr 1973 brachte den Arbeitnehmern in vielen Bereichen sozialen Fortschritt. Die Vollbeschäftigung konnte gesichert und damit die Arbeitsplätze erhalten werden. So betrachtet war 1973 — von einigen Kleinigkeiten abgesehen — ein erfolgreiches Jahr.

Es ist mir ein ganz besonderes Anliegen, allen Belegschaftsmitgliedern, den Betriebsräten, gewerkschaftlichen Vertrauensleuten, Schwerbeschädigten-Obleuten und den Jugendvertretern für ihre Mitarbeit, den Unternehmensleitungen für die vertrauensvolle Zusammenarbeit herzlich zu danken.

Ihnen allen und Ihren Familien wünsche ich ein besinnliches und gesegnetes Weihnachtsfest sowie ein glückliches, erfolgreiches und friedvolles 1974.

Herzlichst
Ihr

Im Auftrag der Betriebsräte aller Werke



An unsere Mitarbeiter aus dem Ausland

ρός τούς Συνεργάτες μας τού "Εξωτερικού" είναι συνήθεια, στό Κατώφλι ενός νέου "Έτους" ή ρίχνουμε μία ματιά πίσω στό περασμένο Ιστορούμεν νά διαπιστώσωμεν, ήταν ένας άρκετά αλός χρόνος. "Υπήρχαν άρκετές θέσεις έργασιας ή πολύ άπτό, έσως μπόρεσαν νά βάλουν λίγα ρήματα στην άκρη, άποταμειώνοντας διά εγαλύτερος σκοπούς ή στέλλοντας στό σπύτιον ας εις τούς οίκοιους ας. Τί θά μάς φέρι έμως καί νοήγιας Χρόνος; Αυτό δέν τό ξέρωμε. Αί λαοί εις τόν έφοδιασμόν ένεργείας, κατάστιν ή μπουκότα ή πετρελαίου έκ μέρους τών "Αράβων" ή επιδράσουν άποσοδήποτε καί εις τήν επιχείρησιν μας.

1 "Έμως μέ έμπιστοσύνη εις τό μέλλον άς έορτάσωμεν τήν σειρά τών μεγάλων έορτών μέ ήσυχία ή Είρηνη, έσωμεν νά σός ευχαριστήσωμεν διά τήν συνεργασία ας διά τόν περασμένο Χρόνον καί νά άς ευχήθωμε, άπου καί άν περασε τίς έορτές, ή τήν Πατρίδα ας ή έδώ κοντά μας, μία καλή ή ευχάριστη περίοδο καί έναν ευτυχημένο καί ζύργιο Χρόνο.

ašim suradnicima iz inozemstva običajeno je da na pragu Nove Godine acimo pogled unatrag u proteklu. Ova je odina, smatramo, bila relativno dobra. Imali no dovoljno radnih mjesta i mnogi od as mogli su staviti nešto novca na stranu, ili a uštedjeli za veće kupovine, ili opet poslali a svojima kući. A što će nam donijeti Nova odina? Ne znamo. Poteškoće u snabdjevanju orivom, uslijed arapskog bojkota s naftom, dražić će se i u našem producéu. Usprkos iga, s povjerenjem u budućnost, želimo roslaviti u miru ovaj puta dužij niz praznika. ahvaljujemo na Vašoj suradnji u protekloj odini, te da Vam, ma gdje god provodili ove lagdane, oni budu vrijeme okrepiljenja i žlimo Vam sretnu Novu Godinu!

Neibliche Arbeitskräfte gefragt wie nie zuvor



In occasione dell'inizio dell'Anno Nuovo è una usanza abituale elogiare gli avvenimenti dell'anno che sta per terminare, e davvero, possiamo dire con tutta sincerità: è stato un anno assai buono. I posti di lavoro erano sufficienti e molti di Voi hanno potuto mettere a parte un po' di denaro, per risparmiarlo in vista di acquisti maggiori oppure per spedirlo a casa ai loro famigliari. — Pero, l' Anno Nuovo, che ci porterà? — Non lo sappiamo. Le difficoltà di rifornimento d' energia, in seguito al boicotaggio petrolifero arabe, avranno indubbiamente delle conseguenze anche sulla nostra impresa. Communque sia, crediamo di poter trascorrere la serie di giorni festivi, quest'anno particolarmente estesa, con piena fiducia sull'avvenire ed in paca e tranquillità. Cogliamo l'occasione per ringraziarvi per la Vostra collaborazione nell' anno che sta per terminare e Vi auguriamo, ovunque siate — nella vostra patria oppure qui con noi — un Buon Natale ed un felice Anno Nuovo.

En los umbrales del Año Nuevo, es una tradición echar una mirada retrospectiva a aquel pasado y llegamos a la conclusión que ha sido un ano relativamente bueno. Hubo bastantes empleos y muchos entre Uds. pudieron poner aparte un poco de dinero, o a fines de ahorrarlo para compras mayores, o para enviarlo a casa a los suyos. Pero que nos traerá el año que viene? Las dificultades en el abastecimiento de energia a consecuencia del boicoteo árabe afectarán también nuestra empresa. A pesar de esto, vamos a celebrar la serie de días festivos, esta vez muy larga, confiando en el futuro y en paz y tranquilidad. Les agradecemos su colaboración durante el año pasado deseándoles un periodo de descanso agradable y un feliz Año Nuevo, dondequiera que pasen los días de fiesta — en su tierra o aquí con nosotros.

Frauen sind aus unserem Wirtschaftsleben nicht mehr wegzudenken. Mehr als ein Drittel aller Erwerbstätigen sind Frauen. Produktionsausweitungen und gestiegene Nachfrage nach Dienstleistungen ließen die Zahl der weiblichen Beschäftigten noch ansteigen, zumal einige Berufsarten, vor allem auf dem Dienstleistungssektor, zu einer Domäne für Frauenarbeit geworden sind. Aber trotz vieler Berufschancen ist die Anzahl rückläufig, und zwar um rund 2%, umso erstaunlicher, als sich die Zahl der über 15 Jahre alten Frauen insgesamt um 7% auf 25,4 Millionen erhöht hat.

Schuld daran sind einmal Strukturverschiebungen in der Land- und Forstwirtschaft. Betriebsaufgabe und Rationalisierung ließen erwerbstätige Frauen hier seltener werden. Dann die Veränderung des Altersaufbaues: Während der Anteil der 65jährigen und Älteren stark stieg, hat gleichzeitig die Zahl der 20- bis 30jährigen Frauen mit bis dahin besonders hoher Erwerbsquote um 14% abgenommen.

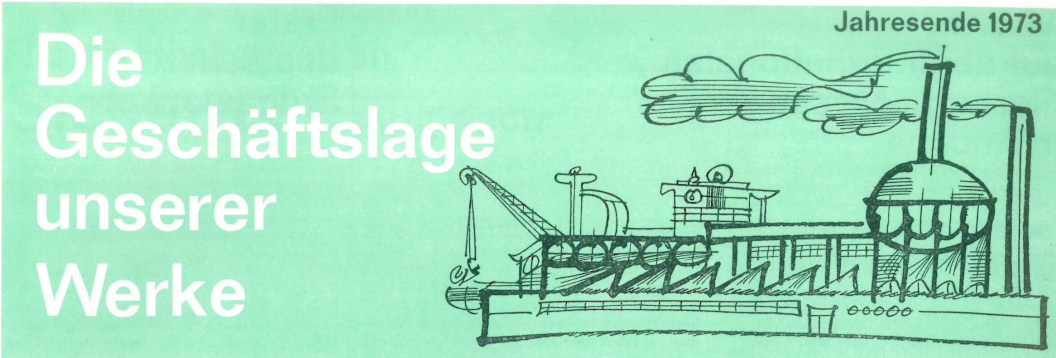
Neigung zu qualifizierten Berufen
Hinzu kommen Änderungen in der Ausbil-

A tous nos employés étrangers
Il est habituel de se retourner pour regarder l'année passée au seuil de l'année nouvelle et nous constatons: C'était une année assez bonne. Il y avait des lieux de travail suffisants et un grand nombre de vous était en même de mettre de côté un peu d'argent, de l'épargner pour des achats plus grands ou de l'envoyer à son pays. — Mais que nous apportera l'année nouvelle? Nous ne savons pas. Les difficultés de l'approvisionnement en énergie à la suite du boycottage d'huile des états arabes produiront tous les effets sur notre entreprise. En dépit de cela et en confiance de l'avenir nous allons fêter en paix et au repos le grand nombre de jours fériés. Nous tenons à vous remercier de votre collaboration dans l'année passée et vous souhaiter des jours de repos agréables et ôhe heureuse année nouvelle — si vous passez les jours de fête dans votre pays ou chez nous.

(Yabancı memleketterden gelen mesai arkadaşlarımıza)
Her yeni yılın eşiğinde mütat olduğu üzere, geçmişe şöyle bir göz attığımızda görürüzki: Nisbeten iyi bir yıl biraiktir geride, Kâfi denecek kadar iş yeri vardı; Çoğunuz bir miktar parayı bir kenara koyabildi; Tasarruflarına ekledi veya yurduza aile mensuplarına gönderibildiniz. Fakat yeni yıl bize ne getirecek onu bilmiyoruz. Arapların ham petrol sevkiyatındaki boykotları, enerjî darlığına sebep olacak, bu darlık iş yerimize de tesir edecektir. Bununla beraber, bu defa istikbale güven içinde ve uzun tatil günlerinin arasında huzur ve sükunetle geçiyöruz. Biz burada size geçen yılda olan müsterek mesailerinizden dolayı teşekkür eder; Gerek yurdunuzda veya burada, şenlik günlerinizi geçirdiğiniz yerde, sizlere sakin ve dinlendirici vakitler ve mutluluklar içinde yeni bir yıl dileriz.

duungsdauer. Sich qualifizierteren Berufen zuzuwenden, bedeutete zugleich wesentlich längere Ausbildungszeit. 1961 waren 22%, 10 Jahre später bereits 46% der 15- bis 20jährigen noch in der schulischen Berufsbildung. Diese, das Streben nach Aufbesserung des Haushaltgeldes, der Drang nach Unabhängigkeit und Abwechslung trugen mit dazu bei, daß Frauen trotz Heirat berufstätig blieben. Auch die Zahl der Ausländerinnen erhöhte sich stark. Von 670 000 waren zwei Drittel erwerbstätig.

Die gegenläufigen Tendenzen — Abnahme der Erwerbsquote für die unter 30jährigen einerseits, die Zunahme der erwerbstätigen verheirateten Frauen und Ausländerinnen andererseits — haben sich insgesamt fast ausgeglichen. Jetzt ist die Nachfrage nach weiblichen Arbeitskräften auf ein zuvor nie gehabtes Ausmaß angestiegen. Wahrscheinlich aber kann nur durch vermehrte Teilarbeit, durch die Einrichtung von mehr Kindergärten und letztlich durch eine überall gleichartige Angleichung der Bezahlung an die der männlichen Kollegen die Erwerbstätigkeit der Frauen noch stärker erhöht werden.



Die Geschäftslage unserer Werke

gleichsn, sondern sogar um rd. 15% übertreffen können. Dies liegt aber nicht allein an der guten Qualität des Rohgusses; hierzu tragen auch preisliche Zugeständnisse bei, die man bei diversen Aufträgen machen mußte. Diese Tendenz gilt mehr oder weniger für alle Werke.

HASSE & WREDE hat den Umsatz des Vorjahres gehalten, obwohl bei den Schwingungsdämpfern leichte Einbußen hingenommen werden mußten.

Das Gummiwerk KÜBLER hat seine Geschäftstätigkeit zum 30. 6. 1973 eingestellt; ein Teil der Fertigung wird im Rahmen der Vielmetter KG weitergeführt. Aufgetretene Härtefälle bei ausschließlichen Mitarbeitern wurden mit Hilfe eines Sozialplanes geregelt.

Die KNORR-BREMSE GmbH München ist etwas hinter der Umsatzhöhe des Vorjahres zurückgeblieben, konnte sich aber dank der guten Aufträge für Eisenbahnbremsen, Kfz-Bremsen und Steuerungen wesentlich besser behaupten als ursprünglich angenommen.

Die SÜDBREMSE hat die gleiche positive Entwicklung wie die KB zu verzeichnen; durch die günstige Entwicklung im Motorengeschäft ist insgesamt der Umsatz sogar noch etwas über den Umfang des Vorjahres hinausgegangen.

Umsatz, Auftragsingang, Auftragsbestand
Zum Ende des Vorjahres haben wir die Meinung vertreten, daß 1973 aufgrund der Prognosen mit einem Umsatzrückgang von 10% gerechnet werden müßte, daß wir aber doch einige positive Aspekte im Hinblick auf weitere Bestellungen sehen. Diese Aspekte haben sich bestätigt. Die Auftragsgänge haben sowohl den Umfang der vorjährigen Bestellungen, als auch die Umsatzhöhe in allen Geschäftsbereichen wesentlich überschritten. Der Auftragsbestand hat sich dadurch von 169 Millionen DM zum Jahresende 1972 auf 225 Millionen DM Ende 1973 erhöht. Damit verfügen wir über einen Bestand, der rechnerisch einer Beschäftigung von ca. 6 Monaten entspricht.

Entsprechend dem gestiegenen Bestellvolumen hat sich der Lieferumfang über die ursprünglichen Erwartungen hinaus verstärkt, und es scheint so, als ob der Vorjahresumsatz der Gruppe in Höhe von 444 Millionen DM auch im Jahre 1973 erreicht, evtl. sogar leicht überschritten wird. Dazu tragen allerdings auch hart umkämpfte Erhöhungen der Verkaufspreise bei. Maßgeblich beeinflusst wurde diese positive Entwicklung durch den Motorenumsatz. Die MWM konnten vor allem mehr Kleindieselmotoren verkaufen, weil der Bedarf für landwirtschaftliche Schlepper erfreulicherweise zugenommen hat. Bei den Großmotoren zeigten sich die Lieferungen für den Schiffsbau verbessert, der Motorenbedarf für Aggregate hat sich jedoch vorübergehend verringert.

Auch KB Volmarstein konnte die Beschäftigung wieder günstig gestalten und hat den Umsatzzuwachs des Vorjahres nicht nur aus-

Ergebnislage
Die Ergebnisentwicklung hat mit der Beschäftigung nicht Schritt gehalten. Die Schwierigkeiten liegen vor allem darin, daß die Kostensteigerungen nicht durch entsprechende Preissteigerungen kompensiert werden können; in verschiedenen Fällen mußten sogar Preiszugeständnisse gemacht werden, um Aufträge zu erhalten und damit die Beschäftigung zu sichern. Außerdem wirken sich ungünstig aus Änderungen der Umsatzstruktur im Hinblick auf Größe und Zusammensetzung der Aufträge und Beschaffungsschwierigkeiten bei bestimmten Materialteilen, die damit Produktion und Lagerhaltung verteuern. Diese Hemmnisse sind nur teilweise durch Rationalisierungsmaßnahmen bzw. Typenbereinigung auszugleichen.

Ausblick
Wir sind optimistisch und hoffen, daß die Energieversorgungsprobleme sich nicht so zuspitzen werden, daß wir in eine ernsthafte Krise hineingeraten. Wir hoffen auch, daß die unabhängig davon zum Jahresende eingetretene Konjunkturabschwächung kein größeres Ausmaß annimmt. Unter diesen Gesichtspunkten betrachten wir den vorhandenen recht hohen Auftragsbestand als eine gute Basis für eine ausgeglichene Beschäftigung unserer Werke im neuen Jahr. Ob wir auch einen Gewinn erzielen werden können, hängt davon ab, wie wir die auf uns zukommenden Kostenerhöhungen verkraften; Spielraum für Preiserhöhungen ist fast nicht vorhanden.

Der Exportumsatz der Knorr-Gruppe hat sich insgesamt leicht verbessert, jedoch war die Entwicklung für Bremsen und Motoren entgegengesetzt: Bei MWM war eine beachtliche Steigerung zu verzeichnen, bei KB München mußte eine fühlbare Abschwächung hingenommen werden.

Belegschaft
Die Belegschaft der Gruppe ist von 6974 Personen zu Ende 1972 auf rund 7 300 Personen Ende 1973 angewachsen. Die Zahl der beschäftigten Gastarbeiter beträgt rund 1 400. Trotz Lockerungserscheinungen auf dem Arbeitsmarkt sind vor allem Facharbeiter schwer zu bekommen.

Für die KB München und die SB ist die Einführung der gleitenden Arbeitszeit ab Mitte 1974 vorgesehen. Zeiterfassung und Abrechnung werden mit Hilfe der EDV und gemieteter Zeiterfassungsgeräte durchgeführt. Vorläufig nicht einbezogen werden Lohnempfänger und betriebsnahe Angestellte.

MWM auf der Internationalen Fischerei-Messe in Ancona

Mit dem Küstenschiffs- und Fischereiverten Italiens verbinden die MWM jahrzehntelange Geschäftsbeziehungen. Für die Mittelmeerschifffahrt, insbesondere für die Fischfangpartikuliere, ist Ancona, die 100.000-Einwohnerstadt in der Adria, nicht zuletzt für den Bau von Küstenfahrzeugen, ein gewisser Mittelpunkt. Diesen Sommer hat sie die INTERNATIONALE FISCHEREI-MESSE ausgerichtet. MWM-Erzeugnisse für den Antrieb solcher Spezialschiffe waren auf einem erfreulich gut beachteten Messestand dabei.

Die Motoren-Werke Mannheim AG zeigte aus ihrem vielseitigen Programm: einen wassergekühlten Achtzylinder-Dieselmotor TD 440-8 mit indirekter Kühlung in Schiffsausführung mit Vendegetriebe: 1230 PS; einen wassergekühl-

ten Sechszylinder vom Typ TD 226-6 mit 150 PS bei 2500 U/min.; einen wassergekühlten Zwölfzylinder TBD 232 V 12 mit indirekter Kühlung in Schiffsausführung: 500 PS bei 2300 U/min. und einen ebenfalls wassergekühlten TD 601-Sechszylinder, indirekt gekühlt in Schiffsausführung mit Vendegetriebe: 327 PS bei 1800 U/min.

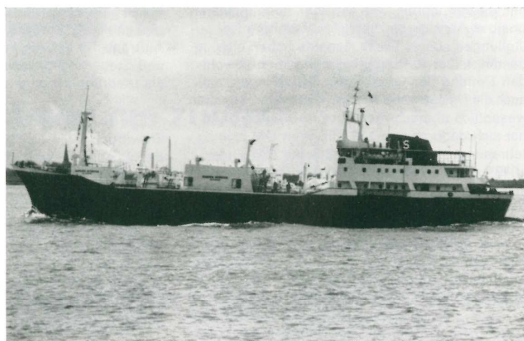
In diesem Zusammenhang: MWM hat ihre Konzeption, Messen „gezielt“ zu beschenken, weiterhin durchgeführt. Die Internationale Messe in Posen ist demgemäß in diesem Jahr nicht berücksichtigt worden, wie es an sich im Messebeschickungsprogramm 1973 zunächst vorgesehen worden war. Dafür sind andere Messen und Ausstellungen zum Zuge gekommen, über die und ihre „gezielte“ Werbewirkung diese Werkszeitschrift bereits berichtet hat. MWM-Abt. VF

Für den Donaudampfschiffahrtsgesellschaftskapitän

Minibulker »Dolomit« - in Ungarn gebaut



Frachter „Gabbro“;
rechts: Gastanker „Anna Schulte“



im Verteilerdienst der nordeuropäischen Massengüterfahrt zunächst eingesetzt. Das 74,63 m lange und 11,3 m breite Schiff staut 85.300 cbf und läuft 13,3 kn. Die sechs Schiffe, von denen „Basalt“, „Diabas“, „Diorit“, „Gabbro“ und „Granit“ der nun in Dienst gestellten „Dolomit“ vorangingen, sind sämtlich MWM-motorisch ausgerüstet. Hauptantrieb sind Dieselmotoren vom Typ TBD 484-6U mit rund 1100 PS. Als Bordstromaggregate sind RHS 518 S-Antriebsmotoren tätig. Die Schiffshilfsmotoren für die verschiedenen Borddienste sind gleichfalls MWM-Erzeugnisse, allerdings für die sechs Schiffe unterschiedlichen Typs. MWM-Abt. VF

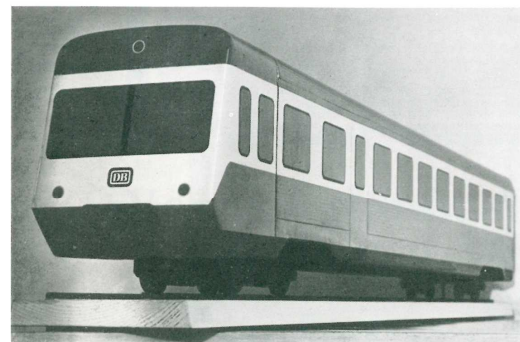
Erster deutscher Erdgastanker

Als erster deutscher Tanker für den Transport von verflüssigtem Methangas ist auf der für solche Schiffe führenden Werft H. Brand das MS „Anna Schulte“ (unser Bild) in Dienst gestellt worden. Die deutsche Handelsschiffahrt gewinnt Anschluß an eine im Ausland auf diesem Spezialgebiet schon weiter fortgeschrittene Entwicklung, der wegen zunehmenden Energiebedarfs beträchtliche Zukunftschancen zugesprochen werden. Gastankerfahrt großen Stils habe kaum noch etwas mit herkömmlicher Reederei zu tun, meinte ein Experte, sondern sei eher ein hochtechnisierter Lieferprozeß, der hohen finanziellen Aufwand und Rückhalt der Partner verlange. Das neue Schiff der Partenerederei Bernhard Schulte, Hamburg, 78 m lang, 12,7 m breit und 6,2 m Tiefgang ist mit 1599 BRT, 2600 tdw vermesen, faßt 2421 cbm verflüssigtes Methangas in den für (→) 162 Grad Celsius ausgelegten Ladetanks. Der Hauptantrieb erfolgt durch einen 2400 PS-MWM-Dieselmotor, einem Gasmotor TBDG 500-8 V, der auch mit dem aus der Ladung entweichenden sogenannten boil-off-Gas gespeist werden kann. Der Tanker ist zunächst für die Beförderung von Äthylen oder Flüssiggas (LPG) eingesetzt; für später wird mit einer Verwendung im Zubringerdienst für flüssiges Erdgas (LNG) gerechnet. Den umfangreichen

Bedarf an elektrischem Strom decken an Bord drei MWM-Drehstromaggregate mit je 355 PS/300 kVA. Die speziellen gastechnischen Konzeptionen sind in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurunternehmen Liquid-Gas-Anlagen-Union GmbH (LGA), Remagen-Rolandseck, entwickelt worden. Die Temperaturskala von (-) 162° bis + 45° C und der Druckbereich bis 5 atü verhelfen der „Anna Schulte“ zu einer nahezu unbegrenzten Anpassungsfähigkeit an klimatische und technische Bedingungen. Man urteilt, daß dieser Standardtanker in dieser Größe mit der wohl technisch derzeit optimalen Lösung entwickelt worden ist. MWM-Abt. VF

Bundesbahn setzt moderne Fahrzeuge ein

Für ein Höchstmaß an Sicherheit sorgt Knorr



Die roten Schienenomnibusse der Bundesbahn, die seit rund zwanzig Jahren auf zahlreichen Nebenbahnen eingesetzt sind und dort im Anschluß an Dampf- und Holzklasse-Zeitalter erheblich gehobenen Komfort gebracht hatten, sollen in den nächsten Jahren aufs Abstellgleis geschoben werden. Seit 1971 läuft die Entwicklung modernerer Fahrzeuge, von denen die ersten Ende dieses Jahres von der Industrie geliefert wurden. Der Probeinsatz soll 1974 beginnen.

Mit nahezu zweitausend Stück gehören die Schienenbusse der einmotorigen Baureihe 795 und der zweimotorigen Reihe 798 zu den zahlenmäßig stärksten Triebfahrzeugtypen der Bundesbahn. In den fünfzig Jahren waren sie als Ausdruck für Modernisierung und Fortschritt auf der Schiene besonders in den ländlichen Bezirken sehr willkommen gewesen. Inzwischen sind jedoch die Komfortansprüche auch hier erheblich gestiegen, so daß die Bundesbahn die Schienen-

busse in den nächsten Jahren durch moderne Fahrzeuge ablösen will.

Für Nebenbahnen, auf denen der Reisezugdienst auch künftig aufrechterhalten bleiben muß, sind zwei Typen von Nahverkehrstriebwagen vorgesehen: die einteilige Baureihe 627 und die aus zwei jeweils zusammengehörenden Wagen bestehende Reihe 628. Beide werden für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen. Um deutlich zu machen, in welchem Umfang die

KNORR-BREMSE an der technischen Ausrüstung beteiligt

ist, haben wir alle von KB gelieferten Apparate für diese neuen Wagenreihen in Kursivschrift gestellt.

Sowohl der einteilige als auch der zweiteilige Triebwagen erhält eine automatische mehrlössige Druckluftbremse KE mit dem Steuerventil KE1aT. Zur Steuerung dieser Bremse ist auf jedem Führerstand eines Triebwagens das Führer-

bremsventil EE4Mg vorhanden. Die Bremskraft wird über die Bremszylinder auf die mechanisch arbeitende Scheibenbremse übertragen. Jede Achse der Trieb- und Laufdrehgestelle erhält zwei Stahlgußwellen-Bremsscheiben. Eine Magnetschienenbremse, von der Haftung Rad/Schiene unabhängig, wird kürzeste Bremswege bei allen Witterungsverhältnissen aus max. 120 km/h erzielen. Als Betätigungseinrichtung zum Anheben und Absenken der Gliedermagnete werden Gummi-Ringbälge verwendet, die in Haltebügel untergebracht sind. Ein wesentlicher Vorteil dieser Magnetaufhängung ist der, daß auch bei Zugtrennungen die Magnete automatisch abgesenkt und in Betrieb gesetzt werden können.

Ein Blockieren der Räder beim Einsatz der automatischen Druckluftbremse auf schlechter Schienenstrecke soll eine elektronische Gleitschutzvorrichtung unter Verwendung von Wechselstromgeneratoren verhindern. Diese Einrichtung überwacht alle Achsen der Trieb- und Laufdrehgestelle. Für erhöhten Fahrkomfort, nämlich für äußerst ruhigen Lauf, sorgt eine Luftfederungseinrichtung. Durch die lastunabhängige Höhenregelung werden Trittbreithöhe und Schienenoberkante weitgehend angeglichen. Davon profitieren vor allem jene Fahrzeuge, deren Einstieg an eine bestimmte Bahnsteighöhe gebunden ist. Dank einer automatischen Lastabbremsung, die von der Luftfederungseinrichtung gesteuert wird, werden alle Wagen — unabhängig vom Transportgewicht — etwa gleich lange Bremswege bzw. Verzögerungen haben. Übrigens wird die für die ein- und zweiteiligen Triebwagen erforderliche Druckluft jeweils von einem Motorluftpresser beschafft.

Die Türen der Triebwagen schließen selbsttätig und werden bei Geschwindigkeiten über 7 km/h automatisch verriegelt. Die Steuerung erfolgt elektro-pneumatisch über Magnetventile. Kippstaster und ein geschwindigkeitsunabhängig arbeitendes Relais öffnen oder schließen die Türen. Schließlich wurden zum Klarwerden der Stirnfenster in den Führerkabinen je Führerstand zwei Druckluftscheibenwischer mit einer Scheibenwaschanlage eingebaut. . .

Die Bremsanlagen der VT 627/628 wurden somit nach modernsten Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung der bestehenden Sicherheitsvorschriften konzipiert.

Die Schiene — bedeutendes Verbreitungsgebiet auch für MWM-Motoren

Kaum irgendwo sonst tritt die Firmenverbundenheit so auffallend zutage wie in der Belieferung der Eisenbahnen mit verschiedenartigsten Ausrüstungsobjekten durch die Firmen der KNORR-Gruppe. Fast alle Schwesterunternehmen des Firmenverbandes sind daran beteiligt; und immer — mag auch das Vertriebssystem mehrgleisig verlaufen — ist eine erkennbare Integration von der Produktionsseite her vorhanden: die Erzeugnisse, ob in München, in Berlin oder Volmarstein hergestellt, münden in die Gleise der Eisenbahngesellschaften ein.

Das Mutterunternehmen, die KNORR-Bremse, beliefert seit fast 70 Jahren die Bundesbahn

bahn (früher schon die Reichsbahn), dazu Staats- und Privatbahngesellschaften in der ganzen Welt mit Eisenbahnbremsausrüstungen, die schon zum Begriff für verkehrssichere Ausstattung geworden sind. Die MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG unterhält mit dem gleichen Verbreitungsgebiet seit vielen Jahrzehnten ihre bedeutsame Geschäftsfreundschaft durch Lieferung von dieselmotorischen bzw. die selektischen Erzeugnissen, teils zum Hauptantrieb kleinerer Lokenheiten, zum anderen für die Versorgung des elektrischen Bordnetzes der Eisenbahnzüge. Die SÜDDEUTSCHE BREMSEN AG in München ist hauptsächlich Fertigungsbetrieb für Knorr-

Bremsen und die wesentlich im Eisenbahnverkehr eingesetzten Dieselmotor-Baureihen. Die Schwesterfirmen in Volmarstein an der Ruhr und in Berlin, dem Stammort der Knorr-Bremse, sind mit der Erzeugung von vielerlei Beistellteilen ebenfalls in die Beziehungen zu den Eisenbahngesellschaften mit einbezogen.

Die Eisenbahnen sind wichtige MWM-Kunden

Ihre behördlichen Bestimmungen, insbesondere für die besonderen technischen und sicherheitsgebotenen Bedingungen, fordern vom Lieferanten das Äußerste an Leistungsbefäh-

1g. Andererseits sind größere Serien an Ausstattungsstypen naturgemäß auch Anreiz zur Vergrößerung dieses Kundenkreises, der üblich in staatlicher Leitung gepflegt. Wenn ein Unternehmen — die MWM — in rund anderthalb Jahrzehnten die 700 große Dieselmotoren- bzw. Dieselmotoren-Einheiten an diesen Bereich geliefert, dann stellt dies schon eine wertvolle Re-

ferenz und für die Beschäftigungsauslastung einen erfreulichen Faktor dar.

Durchweg kamen die Achtzylinder, teils turboaufgeladen, der bei der Südbremse, München, gebauten MWM-Dieselmotorenbaureihe RHS und TRHS 518 für diesen Einsatzzweck in Betracht. Die Kleinloks 333 und die Schmalspurloks G 480 b-E der Deutschen Bundesbahn werden

mit diesen Dieselmotoren angetrieben, TEE-Züge VT 601 werden damit bordelektrisch versorgt. Die Dänische Staatsbahn, die Indische Eisenbahn und viele weitere staatlichen Gesellschaften wurden und werden bedient — um nur einige wenige Beispiele namentlich zu nennen. Die Welt ist weit, Eisenbahnen fahren überall und MWM ist in der ganzen Welt vertreten. JHB

MWM-AUSRÜSTUNG



Binnenschiff „Neckarstein“

Superfrachter auf dem Neckar

ng wie ein Fußballfeld

Das größte Neckargüterschiff ist bei der Schiffswerft Philipp Ebert & Söhne, Neckarsteinach, für die heimische Schiffsgemeinschaft Götz-Ms. Neckarstein gebaut und als Motorschiff „Neckarstein“ in Dienst gestellt worden. Die stolzen Maße: 95 m Länge, 11 m Breite, 3,22 m Tiefgang und 2 400 t Ladefähigkeit. Der Binnenschiffriesen wird von einem 1200 PS starken MWM-Dieselmotor des Typs 484-6U angetrieben. Das Einraumschiff mit doppelter Wandung ist zur besseren Manövrierfähigkeit mit einem Bugstrahlruder, angetrieben von einem MWM-Dieselmotor D 232-V 8 (198 PS bei 2300 U/min.), ausgerüstet. Alle Schiffseinrichtungen, Steuerhaus, Maschinenraum und die Wohnungen der Besatzung sind nach neuzzeitlichen Erkenntnissen ausgestattet. Die Baukostensumme: mehr als zwei Millionen DM.

In den Neckarschleusen füllt der Schiffskörper nahezu die ganze Schleusenkammer aus, wo

sonst drei oder sogar vier kleine Neckarschiffe Platz finden. An der Jungfernfahrt in Richtung Hirschhorn nahm MWM-Beratungsingenieur Heinrich Hill teil. Er dankte Frau Maria Götz, der Taufpatin von MS „Neckarstein“, und dem 83jährigen Seniorchef Jakob Götz für die seit nun schon fast fünfzig Jahren bestehende gute Geschäftsfreundschaft. Diese Firma hat bereits 50 Dieselmotoren von der Motoren-Werke Mannheim AG bezogen und eingebaut. 1925 war der erste ein Viertakt Dieselmotor mit 18 PS, der neueste hat 1200 PS. Dank wurde auch der Werft zuteil, mit der das MWM-Verkaufsbüro Mannheim seit Jahrzehnten ein jederzeit angenehmes Zusammenwirken verzeichnet. Dem 31jährigen Schiffsführer Heinz Wesch wurde „allzeit gute Fahrt“ gewünscht. Das neue Schiff wird Massengüter aller Art, vorwiegend auf dem Rhein, aber auch auf den schiffbaren Nebenflüssen befördern. JHB



»Verwandtenbesuch« an der Ruhr

Lehrfahrt der gewerblich Auszubildenden von SB

Als wir Ende Oktober diese Studienfahrt antraten, da war die Neufassung des Berufsbildungsgesetzes noch nicht heraus. Aber in unserem Unternehmen, ebenso wie bei den anderen Firmen unserer Firmengruppe, hat es der besonderen Initiative des Staats zur Gestaltung und Belebung der Berufslehre ohnehin nie bedurft. Das Programm, uns zu tüchtigem Berufsnachwuchs heranzubilden, ist fachlich und allgemeinbildend vielseitig und weitgespannt. Auch Lehr- und Studienfahrten gehören dazu. Besonders gern fahren wir zu den „Verwandten“ unserer Ausbildungsfirma in Berlin, Mannheim und — wie diesmal — nach Volmarstein/Ruhr.

Am letzten Oktobersonntag abends trafen wir, nach abwechslungsreichen Fahrteindrücken, dort ein. Die Jugendherberge ESBORN nahm uns freundlich auf und bot gutes Quartier. Am Montagmorgen hieß uns Herr Volkmann bei der KNORR-BREMSE willkommen. Eine Kurzeinführung informierte uns über den Unternehmenszweck, und ein Werksrundgang in drei Gruppen unter Führung von Fachingenieuren gab dazu die praktische Anschauung. Die Herstellung und der Guß von Stahl waren für uns natürlich neu. So interessierten uns vor allem die Schmelzöfen, in denen das Rohmaterial für Stahl- und Grauguß geschmolzen und dann nach den Formen der Kernmacherei und Modellschreinerei ausgegossen wird. Aber auch das Labor und die mechanische Verarbeitung des Bremsengrundstoffs beeindruckten. In der Lehrwerkstatt begrüßten uns unsere jungen, unmittelbaren „Kollegen“. Das Mittagessen, zu dem uns die KB Volmarstein einlud, bestätigte, daß im „Revier“ an der Ruhr deftig und gut gegessen wird. Die Fahrt auf den Ruhrhöhen, aber auch am Frühabend zur Stadt Hagen, zeigte uns, wie natursoch trotz Gewerbereichtum und Industrie dieses Land ist. Das gilt selbst für Dortmund, mitten im „Kohlenpott“, wo wir uns tags darauf die bekannte Westfalenhalle und das für die kommende Fußballweltmeisterschaft in der Erweiterung befindliche Fußballstadion „Rote Erde“ anschauten. Danach stand ein Besuch bei den HOESCH-

Werken auf unserem umfangreichen Lehrfahrprogramm. Herr Niggemann, der Leiter des Sozialwesens, empfing uns. Nach leiblicher Stärkung in der Werkskantine wurden wir mit Unfall-schutzhelmen ausgestattet und durchs Werk geführt. An einem der Hochöfen fand gerade ein Abstich statt. Das flüssige Roheisen lief in Torpedopfannen zum Transport in die Siemens-Martin-Öfen. Der dort produzierte Rohstahl wird glühend in der Walzstraße zu Stahlblechen und Profilen aller Art ausgewalzt. Für uns war das alles ein warenkundlicher Anschauungsprozeß aus einer ganz anderen industriellen Branche von wirklich einmaliger Eindrucksfähigkeit. Besprechung und Diskussion mit Fachkräften klärten noch offene Fragen der wüßbegierigen Münchner Gäste. Beim Abschiedessen, zu dem uns Herr Volkmann danach einlud, konnten wir der Knorr-Bremse Volmarstein mit unserem Dank gern bestätigen, daß wir alle von dieser Studienfahrt, die unsere Fachausbildung durch allgemeinbildendes Erleben hervorragend abrundet, begeistert sind.

Aber noch nicht genug mit all diesen Eindrücken. Die Planung hatte sogar den politischen Sektor miteinbezogen: Auf der Heimreise besuchten wir in Bonn den Bundestag und den Bundesrat und hörten eine Vorlesung über die Funktionen und die jeweils besonderen Aufgaben dieser beiden staatstragenden Bundesorgane. Gute Stimmung herrschte auf der Rückfahrt, obwohl wir gewiß alle rechtschaffen müde von der Vielseitigkeit des Gesehenen und Erlebten waren. Am Olympiazentrum unserer Heimatstadt wieder gut angekommen, verabschiedeten wir uns auch von unserem Busfahrer Gert, der uns sicher befördert hatte und uns ein guter Kamerad gewesen ist.

Unserer Ausbildungsfirma Südbremse möchten ganz besonderen Dank dafür sagen, daß sie uns diese Studienfahrt ermöglichte. Sie zählte gewiß zu den lehrreichsten und befriedigendsten Studienfahrten, die sie für die Ausbildung ihrer Lehrlinge bisher durchgeführt hat.

SB-Lehrwerkstatt



Überall, auch in den Betrieben, leben Menschen mit uns, die körperlich „versehrt“ sind. Krieg, Arbeits- und Verkehrsunfälle oder sonstige Widrigkeiten berauben sie der vollen Nutzung von Bewegungsfunktionen. Viele bleiben in der Daseinsgemeinschaft „Stiefkinder des Lebens“. Die meisten aber wollen es bewußt nicht sein und kämpfen um anerkennende Gleichberechtigung. Sie suchen die „Rehabilitation“, die vollwertige Wiedereingliederung. Soweit dies den Arbeitsprozeß angeht, bestehen Institutionen, die umschulen und bilden. Wesentlicher aber sind die körperlichen Eigenbemühungen der Versehrten in ihrer Freizeit. Für sie ist der „Versehrtensport“ einer der sinnvollsten Wege. Er hat im Deutschen Versehrtensportverband mit gesetzlicher Verankerung im Bundesversorgungsgesetz (BVG) seine Existenzgrundlage. Der DVS und seine Landesverbände sind mit der Durchführung von Versehrten-Leibesübungen — grundsätzlich unter ärztlicher Überwachung — beauftragt. Die Anerkennung als Sportart berechtigt dazu, die Bezeichnung „Sportmedizin“ als Zusatz zur Praxisbenennung zu führen.

Durch das BVG werden Hallen- und Bäderräumen, die Kosten für Sportgeräte, insbesondere orthopädische Hilfsmittel durch die Versicherungsverwaltung übernommen. In der Bundesrepublik bestehen z. Zt. rund 1100 Versehrtensportgemeinschaften mit etwa 72 000 Mitgliedern, betreut von 1600 Versehrtensportärzten und 5000 Sportwarten. Man findet sich am Wohnort, aber auch in Landes- oder Bundesturnieren im Sitz-, Prell-, Faust-, Volley-, Basket-, Tor- und Rollball zusammen. Tisch- und Fußball, Tennis werden ebenfalls betrieben. Schwimmen-, Ski- und Leichtathletikveranstaltungen sowie reine Blinden- oder Rollstuhlfahrer-Sportfeste runden das weite Feld ab, in dem auch Bogenschießen und Sportkugeln einen Platz finden. Zur ärztlichen Dauerbetreuung der Sportlergruppen gehört die gründliche Einzeluntersuchung jedes neuen Aktiven; regelmäßige Kontrolluntersuchungen in Abständen von 6 Monaten sind obligatorisch und werden ärztlich auf Untersuchungsbögen, auch in Sportgesundheitspässen vermerkt. Jeder Versehrte, der Sport betreibt, wird gegen Sportunfälle besonders versichert.

Unser Sozialwesen tut also viel für Versehrte und Behinderte. Wichtiger aber bleibt das eigene Mitmachen, um sich in körperlicher, geistlicher, beruflicher und sozialer Hinsicht höchstmöglich in unsere Gesellschaft wieder einzugliedern. Hut ab vor dieser Bewältigung eines therapeutischen, psychischen, soziologischen und sozialen Problemkreises!

Nas jeden interessiert

ahrgemeinschaften

Die „Ölkrise“ hat uns Bundesbürger ganz tig und plötzlich aus der so bequemen Wohlrude aufgeschreckt. Natürlich sind andere nicht wir selbst schuld. Unser Anfahrweg Arbeitsstätte scheint sogar gefährdet zu sein. Das, wo die öffentlichen Verkehrsmittel zeitso wenig in unser Programm passen, undlich und überfüllt sind. In Österreich ging i sofort einen praktischen Schritt. Drohende bstoffverknappung animierte den Autofahrer- OAMTC (verwandt dem bundesdeutschen AC und dem AvD), eine neue Gesellschaftung hinter dem Lenkrad zu pflegen und zu pagen: Fahrgemeinschaften zur Arbeit zu en. Wo mehrere Personen ein Auto benützen, nen zahlreiche „fahrbare Untersätze“ aus i Verkehr gezogen werden. Auch der Verrstrom in Ballungsgebieten wird eingem. Zudem ist's billiger und kraftstoffspai. Wer allmorgendlich und -abendlich die eistättenzu- und -abringer beobachtet, st nur mit einer Person, dem Fahrer, besetzt, wird davon überzeugt sein, daß auch bei uns wenig nachdenkliches Programmieren zur esserung und notwendigen Verbilligung en kann.

Sinnvolle Aktivität

Die landläufigen Vorstellungen von „Abbau“ im Alter sind weitgehend falsch. Vor allem werden beim normalen Altern die geistigen Fähigkeiten nicht annähernd in dem Ausmaß reduziert, wie beispielsweise die körperliche Leistungskraft. Wer ein ganzes Leben mit der Vorstellung zubringt, daß Menschen in ihrer zweiten Lebenshälfte prinzipiell nichts mehr lernen und leisten können, der benimmt sich dann im Alter auch nach solch falschem Klischee. Ältere Menschen brauchen nicht immer nur Ruhe und Schonung, sondern sinnvolle Aktivität. Sie sollen das tun, was sie gern tun möchten. Das aber sollen sie auch tun. Ein bißchen Belastung schadet gar nichts. Wie für alle Körperorgane, Muskeln, Herz und Drüsen gilt auch für das Gehirn, daß ständige Übung die Leistungsfähigkeit erhält, gesundheitliche Befähigung natürlich vorausgesetzt. Viele Altenheime mit dem Eierlei des Daseinsablaufs bilden sogar hohe Barrieren gegenüber intellektuellen Befähigungen alter Menschen.

Glücklich jeder, der seinen Lebensgefährten behalten darf. Der sorgt schon dafür, daß es nie eintönig wird, gesundheitlich achtet jeder sowie so auf den anderen.

eringere Rente durch Nachentrichtung?

sicht bei Ersatz- und Ausfallzeiten vor 1965 n sich klingt es komisch, später weniger te zu erhalten, wenn man sie doch durch hzahlung von Beiträgen zu erhöhen trachtet. anders freiwillig Versicherte machen sich en in dieser Richtung. Tatsächlich war es er möglich, einen erworbenen Rechtsanich durch zweckmäßige Beitragswahl zu igern, z. B. bei einer Frau, die zum Ende s Berufslebens zur Teilzeitarbeit überweh- 3. Die Härtenovelle von 1965 hat solche

Ungerechtigkeit beseitigt. Mit der Rentenreform ist die alte Furcht aber wieder aufgelebt. Und auch leider berechtigt für diejenigen, die Beiträge für die Jahre 1956 bis 1964 (als die Härtenovelle noch nicht galt) nachzahlen möchten. Für diese Jahre gilt die alte Bestimmung, wonach trotz Beitragsmehrzahlung eine Minderung des Rentenanspruchs eintreten kann. Betroffen sind vor allem Personen, die vor dem 1. 1. 1965 lange Ersatz- und Ausfallzeiten hatten, z. B. durch Wehrdienst oder Ausbildung. Diese Spannen

werden auch heute noch so bewertet, daß zunächst alle regulären Beitragszeiten vor 1965 zusammengerechnet werden und sich aus dem Durchschnitt der Wert für die Ersatz- und Ausfallzeiten ergibt. Wer also für 1956 bis 1964 nur sehr niedrige Beiträge nachentrichtete, senkt dann damit den Durchschnittswert seiner Beitragszeiten. Auf den „Durchschnitt“ also kommt es hier an. Dann werden auch die Ersatz- und Ausfallzeiten niedriger bewertet, was tatsächlich für eine Verminderung der Rente führen kann. Wer also an solchen Zeiten viel Ausfall vor 1965 hatte, sollte nicht zu geringe Beiträge nachentrichten. Für Ersatz- und Ausfallzeiten ab 1. 1. 1964 bestehen solche Gefahren nicht. — Sicherlich sagen wir alle mit Recht, daß es allerhöchste Zeit wird, das Rentenwesen aus einer „Geheimwissenschaft“ herauszuführen und es endlich für jedermann verständlich zu machen.

Achtung bei Schnellkrediten

Ein freundlicher Briefträger in einer Zeitungsanzeige, der einem ein Bündel Geldscheine in die Hand drückt, ließ uns verwundert aufschauen: Ist es bei der heutigen Geldknappheit so einfach, „an anderer Leute Geld zu kommen?“ Natürlich gibt es überall Seriöse und Bauernfänger. Auf jeden Fall muß man bei Kreditangeboten mehr als vorsichtig sein. Unbedingt die Kreditwürdigkeit des betreffenden Instituts prüfen. Ist der Vertragspartner nur Vermittler? Sind Vermittlungsgebühren zu bezahlen? Muß etwa zusätzlich irgendeine Versicherung abgeschlossen werden, vor allem eine Lebensversicherung? Wird für den gewährten Kredit verlangt, Ware in Höhe eines bestimmten Betrags abzunehmen? Sollen Sie gar eine Erklärung unterschreiben, daß Sie den Vertrag nach reiflicher Prüfung, ausreichender Kenntnis und nicht etwa aus einer Notlage heraus abschließen? Auf jeden Fall rechnen Sie mal ganz genau den Zinssatz nach. Wer in der Schule beim Rechnen nicht immer fehlte, der hat schnell heraus, daß solches Geld mit 40% pro Jahr dann sehr, sehr teuer wird. Von Geldverlust, Laufereien und viel Ärger ganz abgesehen! Achtung vor „Kreditthaien“ ist unbedingt und überall geboten.

Nüchtern neben dem Alkoholisierten

Immer wieder wird die Frage aufgeworfen, wie sich ein nüchterner Beifahrer zu verhalten habe, der neben einem offenbar alkoholisierten Fahrer im Auto Platz nimmt. Das Kammergericht Berlin (Urteil 12 U 1815/72) hat sich — sichtlich unter dem Eindruck des 0,8-Promille-Gesetzes hiermit befaßt: Kommen einem Mitfahrer Zweifel an der Fahrtüchtigkeit des Fahrers, kann ihm zugemutet werden, beim nächsten verkehrsbedingten Halt auszusteigen, wenn ihm das möglich ist. Der Kommentar dazu besagt: Darüber hinaus ist man durchweg verpflichtet, den Fahrer von der Weiterfahrt abzuhalten, auch dann, wenn man nur zufällig mitfährt. Einen erkennbar Angetrunkenen darf und muß der Mitfahrer notfalls gewaltsam vom Steuer fernhalten, sonst kann er zivil- wie strafrechtlich mithaftbar werden.

Nochmals: Trunkenheit am Steuer - Eintrittspflicht der Versicherer

Unter der Überschrift „Zechgelage — Auto-unfall — Versicherung“ brachten wir in Heft 121 vom Juni dieses Jahres einen Artikel, der sich mit der Frage befaßt, in welchen Fällen die Versicherung zahlt bzw. Zahlungen ablehnt, falls der Betroffene zu tief ins Glas geschaut hat. — Im Hinblick auf die bevorstehenden Feiertage erscheint uns das Thema doch so aktuell, daß wir es nochmals aufgreifen, erweitert durch präzisere Angaben.

Ohne damit jeden Einzelfall erfassen zu können und zu wollen, läßt sich generell sagen, daß übermäßiger Alkoholgenuß jeglichen Versicherungsschutz zumindest erheblich gefährdet. Im einzelnen kann folgendes gesagt werden:

In der privaten Unfallversicherung sind Unfälle infolge von Bewußtseinsstörungen — auch durch Trunkenheit — nicht gedeckt. Eine solche Bewußtseinsstörung wird angenommen, wenn der Verunglückte einen Blutalkoholgehalt von 1,3 Promille und mehr im Zeitpunkt des Unfalls hatte.

Lenkte der Verunglückte im Unfallzeitpunkt ein Kraftfahrzeug, dann ist der Versicherer bereits bei einem Blutalkoholgehalt von 1,0 Promille aufwärts von der Verpflichtung zur Leistung frei. Dies gilt auch dann, wenn der Verunglückte als Fahrzeuglenker durch eine Kraftfahrer- oder Insassen-Unfallversicherung geschützt war.

Für die übrigen Insassen spielt die Alkoholfrage bei der Insassen-Unfallversicherung keine Rolle.

In der sozialen Unfallversicherung hat das Bundessozialgericht kürzlich einem Arbeitnehmer, der infolge Trunkenheit auf dem Heimweg von der Arbeitsstätte mit einem Moped verunglückt war, ebenfalls den Versicherungsschutz versagt.

In der Lebensversicherung bildet Trunkenheit keinen Leistungsverweigerungsgrund, jedoch wird auch hier der Versicherer im Hinblick auf eine etwa bestehende Unfallzusatzversicherung (Leistung der doppelten Versicherungssumme bei Unfall) insoweit leistungsfrei.

In der Fahrzeug-Vollversicherung ist der Kaskoversicherer nicht eintrittspflichtig, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder grobfahrlässig (§ 61 VVG) herbeiführt hat, wobei Trunkenheit von den Gerichten als grobe Fahrlässigkeit betrachtet wird.

In der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung könnte Trunkenheit lediglich unter dem Gesichtspunkt der Gefährdungssteigerung zum Verlust des Versicherungsschutzes führen. Die einmalige Trunkenheitsfahrt am Steuer gilt noch nicht als Gefährdungssteigerung. Im Wiederholungsfalle aber ist der Versicherungsschutz futsch. Der Versicherer wird dann zwar zunächst das Verkehrsopfer voll entschädigen, jedoch anschließend beim Versicherungsnehmer oder Versicherten Regreß nehmen.

Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Müller



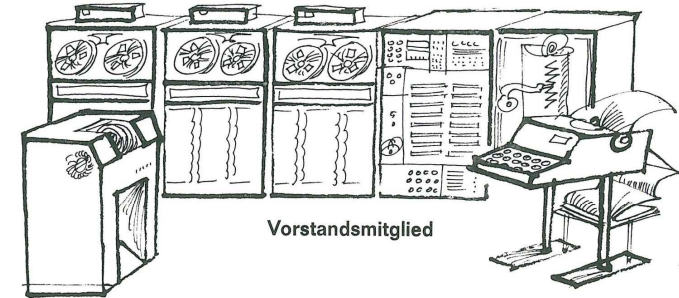
Fallstudie



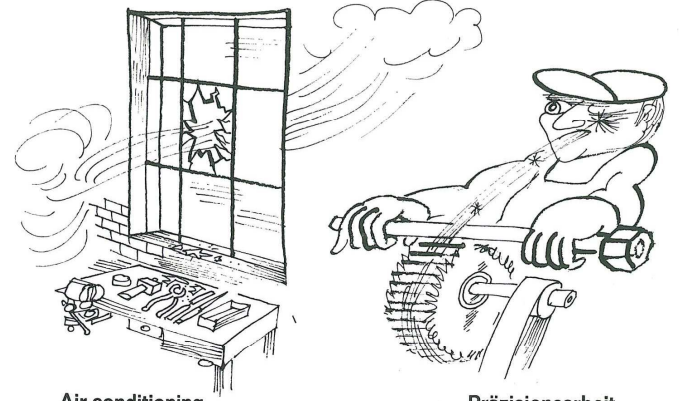
a) Vorschlag



b) Verbesserungsvorschlag



Vorstandsmitglied



Air conditioning

Präzisionsarbeit

Wissen Sie, wieviel Gläser Bier, Schnaps, Wein oder Sekt man trinken darf, wenn man die 0,8-Promille-Grenze nicht überschreiten will? Der ADAC hat zusammengestellt, was man bei guter körperlicher Verfassung, seelischer Ausgeglichenheit (keine psychischen Spannungen) und ohne Einnahme von Medikamenten verträgt. Frauen erreichen übrigens meistens die 0,8-Promille-Grenze schon früher als die Männer. Darum sollte sich zum Beispiel eine schlanke Autonutlerin überlegen, ob sie das dritte Glas Sekt wirklich trinken soll.

		Bei einem Körpergewicht von		
		55 kg	70 kg	90 kg
Wann hat man 0,8 Promille?				
Wann hat man 0,2 Promille?	4 Gläser	3 Gläser	2 Gläser	1 Glas
Wann hat man 0,4 Promille?	8 Gläser	5 Gläser	3 Gläser	2 Gläser
Wann hat man 0,6 Promille?	12 Gläser	7 Gläser	4 Gläser	3 Gläser
Wann hat man 0,8 Promille?	16 Gläser	9 Gläser	5 Gläser	4 Gläser

ADAC

4. 9. bis 28. 9. 1973 im Werk Volmarstein

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter der Knorr-Gruppe

Teilnehmer:
B-München Franz Mock
Edith Weigel
Georg Hartl
Anton Geiger
B-Volmarstein Franz Gablowski
Berthold Marzinzik
Werner Nagel
WM-Mannheim Edgar Friedauer
Fred Kleinert
Hase & Wrede, Berlin Gerhard Pinkus
B-München Franz Strobel
Kindererholungsheim St. Blasien

Diese Tagung begann mit der Begrüßung der Tagungsteilnehmer durch den Vorsitzenden des reiner-Ausschusses, Bundestagsabgeordneten Werner Nagel, ihm schloß sich Dir. Dr. Linnemann, Mitglied der Werksleitung KB-Volmarstein mit dem Wunsch, den Zweck der Tagung zu klären.

Nach dem Dank des Kollegen Werner Nagel an Dir. Dr. Linnemann für die Einleitung bzw. seine Begrüßungsansprache wurde die Tagung zur Eröffnung gerufen.

Normal anders als bisher sollte diese Tagung ablaufen und zwar dadurch, daß ein Vertreter vom „Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung“, ein Vertreter vom „Bundesministerium des Inneren“ sowie ein Vertreter des Bundesverbandes der IGM Frankfurt/Main Vorträge hielten, über die Themen „Probleme und Erfahrungen mit der Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer“, sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in den einzelnen Werken“.

Die vorgetragenen Probleme und Erfahrungen mit der Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer aus der Sicht des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung ergaben ein interessantes Bild für die Teilnehmer. Viel Interesse erweckte der zweite Referent des Bundesministeriums mit dem Thema „Reaktionen ausländischer Arbeitnehmer in der industriellen Gesellschaft“, und last not least war das Thema des IGM-Vorstand-Vereins über „Risiko und Chance ausländischer Arbeitskräfte in der BRD, ihre Integrationsmöglichkeiten in die Arbeitswelt, die Gewerkschaften und in die Gesellschaft“, allen Farbrungen von regem Interesse. Zu diesen Vorträgen waren die Personalleiter der einzelnen Werke eingeladen. Die anschließende Diskussion über diese Themen rundete die Vortragsreihe des ersten Tages mit viel Interesse ab. Beteiligtung zufriedenstellend ab.

Dir. Dr. von Bandemer nahm am 2. Tagungstag teilweise an der Tagung teil. Nach der Begrüßung gab er ein Referat über die wirtschaftliche Lage der Knorr-Gruppe.

Für die „Motoren-Werke Mannheim“ berichtete Kollege Edgar Friedauer, daß im Berichtszeitraum der letzten 6 Monate eine Verbesserung der Auftragslage und im Auftragsbestand zu verzeichnen ist. Für die KD-Fertigung ist die Beschäftigung für das Jahr 1973 und 1. Quartal 1974 mit dem Stand Oktober 1973 gesichert.

Ein plötzlicher landwirtschaftlicher Aufschwung



V. l. n. r.: die Herren Becker (MWM), Zimmermann (SB), Dr. Grabley (KBV), Widow (MWM), Schaubert (KBV), Moch und Frau Weigel (KBM, verdeckt), Strobel (SB), Geiger (SB)

im Schlepperbau hat eine bedeutende Erhöhung von Aufträgen unserer Großkunden an MWM zur Folge. Der RH-Sektor hat eine Verbesserung der Auftragslage im Schiffbau erfahren. Zu wünschen lassen die Aggregatmotoren sowohl im KD-, als auch im RH-Sektor übrig. Hier wird jedoch mit einer Verbesserung gerechnet. Die Fluktuation liegt in den zur Zeit üblichen Grenzen. Entlassungen sind in der Regel nur während der Probezeit vorgekommen.

Kollege Franz Mock berichtete für KB-München:

Während im 1. Halbjahr 1973 ein Umsatzrückgang zu verzeichnen war, konnte gleichzeitig ein Ansteigen des Auftragsbestandes erfreuen. Bis zum Jahresende 1973 kann mit einem gleichen Abschluß wie 1972 gerechnet werden. Der Belegschaftsstand ist leicht rückgängig verlaufen.

Kollege Georg Hartl berichtete für SB-München, daß eine grundsätzliche Änderung der wirtschaftlichen Lage gegenüber dem letzten Berichtszeitraum nicht in Erscheinung getreten ist.

Sowohl im Motorenbau als auch bei den Druckluftsteuerungen hat sich eine gute Umsatz- und Auftragslage entwickelt. Knorr-Garnituren und Kfz.-Bremsen zeigen im Umsatz wie in der Auftragslage befriedigende Tendenz. Die Beschäftigungslage ist über 6 Monate hinaus als gesichert zu betrachten. Während die Belegschaft im gewerblichen Bereich um 152 Personen gestiegen ist, liegt bei den Angestellten eine Mindererhöhung um 16 Personen vor. Die Ausländerquote liegt im gewerblichen Bereich bei 44,8%.

Kollege Franz Gablowski, KB-Volmarstein:

Im Zeitraum vom 1. März bis 31. Juli 1973 wird die wirtschaftliche Lage des Stahlwerkes Volmarstein mit gutem Auftragsbestand jedoch aber mit unbefriedigender Ertragslage bezeichnet.

Hierbei hat der Umsatz in der Berichtszeit eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr erfahren, die 10% übersteigt. Der Umsatz zum Vergleichsjahr 1971 wurde wieder erreicht, trotz der

inzwischen gestiegenen Kosten. Der Auftragszugang hat sich gut entwickelt und die Beschäftigungssicherung beträgt über 6 Monate.

Der Belegschaftsstand zeigt bei gewerblichen Arbeitnehmern leicht steigende Tendenz. Bei Angestellten zeigt er einen Rückgang. Auszubildende nehmen zahlmäßig ab, was den sowieso vorhandenen Mangel noch vergrößert und Betriebsleitung sowie Betriebsrat große Sorgen bereitet.

Kollege Fred Kleinert berichtet über Hase & Wrede:

Voraussichtlich wird sich der Umsatz dem Vorjahr anpassen. Die Dämpferfertigung kann Anfang 1974 in der neu erstellten Halle in Angriff genommen werden. Diese Investition soll dazu beitragen, den Umsatz im Schwingungsdämpfer-Geschäft zu erhöhen. Die nahe Zukunft zeigt den Kauf NC-gesteuerter Maschinen an, dadurch soll die schwierige Lage, Arbeitskräfte zu erhalten, gebessert werden. Die Rationalisierung soll wegen des Arbeitskräftemangels im Vordergrund stehen.

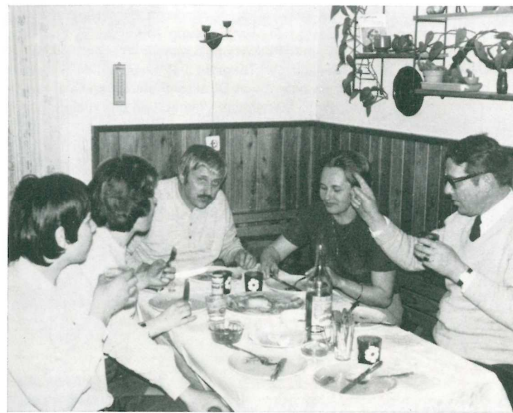
Der Umsatz und Auftragsbestand im Schwingungsdämpfer-Geschäft ist gut, jedoch für Werkzeugmaschinen nicht befriedigend.

Schriftführer Edgar Friedauer

Eine hübsche Erinnerung an die im vergangenen Frühjahr in Mannheim stattgefundene Betriebsräte-Tagung bekam Frau Koenigs: Als Initiatorin einer damals abgehaltenen Spendenaktion zugunsten geistig und körperlich behinderter Kinder, bei der 300 Mark zusammenkamen, überreichten ihr die Tagungsteilnehmer den bekannten „Wum“, der als Anerkennung von der Aktion Sorgenkind e. V. aus Bonn eintraf.

»Ich bin Arbeiter, aber kein Prolet!«

Erwin Gwinner, Aggregatebau MWM



Ein Kollege, wie wir ihn mögen: Erwin Gwinner (Bildmitte)

Im Invernehmen mit der Stadtverwaltung bringt „Mannheim illustriert“, ein monatlich erscheinendes Blatt für die Haushaltungen der Quadratestadt, auch Interviews mit Bürgern. Ein MWMler war kürzlich „Prominenter des Monats“: Erwin Gwinner, der von sich sagt: „Ich bin Arbeiter, aber kein Prolet!“ — Die Persönlichkeitsschilderung hat uns soviel Freude gemacht, daß wir wesentlichste Auszüge hier bringen.

Es ist schon ein gerüttelt Maß von Dingen, an denen dieser Zeitgenosse Kollege Anteil nimmt. Man muß sich wirklich fragen, woher er die Zeit nimmt. 1927 in Mannheim-Neckarstadt geboren, gelernter Elektriker, bei den Motoren-Werken im Aggregatebau tätig. Als besonderes „Hobby“ stellt er der Friseurinnung seinen „Charakterkopf“ als Modell zur Verfügung. Viele Abende gehören dem Tischtennis beim SC Käfetal.

ERDÖL – wichtigster Energieträger in der Welt

auch auf küstennahe Meeresteile aus. Bislang indessen ist diese Förderquote, ebenso wie die Gewinnung synthetischen Öls aus Steinkohle, nicht mehr als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein geblieben. Berücksichtigen wir, daß allein Bundesdeutschland zur Zeit einen Jahresbedarf von etwa 150 Millionen Tonnen hat, dann bedeutet auch die westeuropäische Ölförderung aus der Nordsee nur ein glimmendes Fünkchen Hoffnung in der Ungewißheit, die künftige industrielle Versorgung zu sichern. Auch die Besteuerung von rund 20% aus den Schelfgebieten des mexikanischen Golfs, der Küsten von Texas und Louisiana, aus dem venezolanischen Maracaibosee und überhaupt die rund 25% Welterdölförderung aus dem kontinentalen Amerika vermögen die Aussichten nur zu lindern. Die Gefahrenpunkte für den Weltfrieden vermehren sich durch die Abhängigkeit von den fast 50% an Lieferungen aus dem Nahen Osten. Da die Bundesrepublik jährlich nur rund 7 Millionen Tonnen aus eigenen Rohölvorkommen fördert, ist die Abhängigkeit sozusagen hoffnungslos,

Die steigende Energieabhängigkeit der bundesdeutschen Wirtschaft, ihr wachsender Bedarf und moderne geologische Erkenntnisse vervierfachen innerhalb 30 Jahren die Erdölförderung und dehnten die Suche nach diesem Energieträger

Viermaliger Aufstieg waren mit auch sein Werk, denn als Begründung seines „Fairneß-Preises“ werden Einsatzbereitschaft, Kameradschaftsgeist, Jugendarbeit und liebenswerte Eigenschaften“ angegeben, wie Frau Hildegard, seit mehr als 20 Jahren mit dem „Unrast“ verheiratet, mit gewiß berechtigtem Stolz vermerkt. Denn Erwin Gwinner findet trotz allem viel und immer Zeit, sich seiner Familie zu widmen, wenn er Sohn Thomas vom Fußballspiel abgeholt hat, im großen Gartengelände am Neckar arbeitet oder lange familiäre Spaziergänge durch den Käfetal Wald macht. Tischtennis hat ihn weit herumgeführt, vor allem nach Jugoslawien, wo die Freundschaft mit einer Quartierfamilie die Gwinners inzwischen so oft in den europäischen Südosten führte, daß er die Landessprache gut beherrscht. Zum Erleben fremder Länder kommt ein weiteres Hobby: Erwin studiert geradezu die Landkarten; „er guckt sie nicht einfach an“, sagt sein Sohn, „er liest sie“. Er hat wahrscheinlich selbst kaum richtig bemerkt, daß er sich in vielen Jahren gebildet hat, ohne besondere Absicht, sondern ganz aus seiner Art und seinem Wesen heraus. Der Katalog seiner Interessen geht weit, bis zu Ausstellungen der darstellenden Kunst und der Musik hin. Und von allem versteht er viel mehr als lediglich Angelesenes, daß man sich wirklich fragt: „Woher nimmt der Mann nur die Zeit für alles?“ — Jedenfalls, er findet sie durch eine gute Einteilung seiner Zeit und eines gut genutzten Lebens, daß man seinen Anspruch über den Arbeiterstand — er ist auch schon seit 25 Jahren Gewerkschafter und seit zwei Jahrzehnten ehrenamtlicher Wahlhelfer — hochachtend respektiert. Bei sozial Vorzügen darf auch ein Laster nicht fehlen: Der Nichtraucher ißt gern und gut, meint der Feinschmecker auch auf kulinarischem Gebiet und erklärt damit, daß er „irgendwie auch sein Geld unter die Leute bringt“. Alles in allem, so meinen wir, ein Kollege, wie wir ihn mögen. JHB

Am 13. Dezember 1973 konnte

Direktor Walter Hinkel

bei Ende des vergangenen Jahres Vorstandsmitglied der Süddeutschen Bremsen AG und nach seiner offiziellen Pensionierung als ständiger Berater weiterhin im Unternehmen tätig, sein 25jähriges Dienstjubiläum begehen.

Über Herrn Hinkel wurde in dieser Werkszeitschrift schon mehrmals berichtet, so daß wir uns bei seinem beruflichen Lebensweg auf Stichworte beschränken dürfen: 1904 in Offenburg/Baden geboren. Ingenieurakademie in Oldenburg i. O., Fachrichtung Motorenbau. Betriebsingenieur in Berlin. Über zehnjährige Praxis als Planer und Produktionsingenieur in den Vereinigten Staaten. 1941 Rückkehr nach Deutschland. Nach mehrjähriger Tätigkeit bei Maybach in Friedrichshafen Eintritt im August 1948 bei KB als technischer Assistent von Direktor Peters für die Belange des gesamten Konzerns. So war Herr Hinkel in München, Mannheim, Volmarstein und Bielefeld tätig. Im September 1950 Veretzung als Oberingenieur und Betriebsleiter nach München. Im Mai 1958 wurde er Betriebsdirektor und am 1. Januar 1969 erfolgte seine Bestallung zum Vorstandsmitglied.

Seine Mitarbeiter schätzen Herrn Hinkel als einen Mann der Tat, aufgeschlossen, weitblickend und unternehmerisch – aber auch als eine Persönlichkeit, die zurückhaltend und nicht auf äußere Ehren bedacht ist, wenn es um seine Person geht. Sein trockener Humor macht ihn menschlich liebenswert, und so manch einer durfte hinter der rauhen Schale bedachtsame Herzlichkeit spüren. So sprechen wir – stellvertretend für zahlreiche Mitarbeiter und Freunde – Herrn Hinkel unsere herzlichsten Glückwünsche aus.

Süddeutsche Bremsen AG



GEORG KNOBLAUCH
Nachtschichtleiter
10. 9. 73



HEINZ SCHUBERT
Gruppenführer
2. 11. 73



KATHARINA BEYERLEIN
Kontrollleurin
2. 11. 73



GOTTLIEB MUSCHE
Sachbearbeiter
3. 11. 73



FELIX SCHMELIG
Schlosser
8. 11. 73



RUDOLF SCHWAB
Einsteller
9. 11. 73



ANTON WERNER
Lagerführer
10. 11. 73



ALFRED STRODTBECK
Kfz-Mechaniker
15. 11. 73



MARTIN DIETZ
Pförtner
22. 11. 73



JUSTINE LEITWEIN
Werkstattschreiberin
22. 11. 73



FR. XAVER KINSKOFER
Meister
29. 11. 73



JOSEF HIRSTER
Gruppenführer
2. 12. 73

Knorr-Bremse GmbH München



Prokurist HANS JESSEN, seit Jahrzehnten für Knorr im Auslandsgeschäft tätig, hatte anlässlich seines 40jährigen Dienstjubiläums eine Reihe persönlicher Freunde geladen, die gleichzeitig auch langjährige gute Geschäftsfreunde der Knorr-Bremse sind. Sozusagen als Vertreter der Vertreter überbrachten auf diesem Bremsen-Mini-Meeting die Herren Funk, Jackson (links neben dem Jubilar), Kristeff, Larsson und Waldal ihre Glückwünsche. Auch die Herren Kademann und Kunis (Fa. Henschel, Kassel) waren als Gratulanten erschienen.



KARL WEBER
Sachbearbeiter
6. 12. 73



HILDEGARD KREBS
Werkstattschreiberin
8. 12. 73



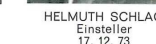
ALOIS KLEINER
Gruppenführer
8. 12. 73



MAX SCHUBERT
Kranführer
12. 12. 73



MARTIN HABERKORN
Abreßer
13. 12. 73



HELMUTH SCHLAG
Einsteller
17. 12. 73

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



WILHELM KLEINE
Rep.-Schlosser
12. 12. 73



GUSTAV WEISCHET
Kernmacher
14. 12. 73



OTTO SCHMIDT
Vorarbeiter
27. 12. 73



ERWIN ZIRKEL
Abteilungsleiter
1. 1. 73

Motoren-Werke Mannheim AG



AUGUST LEYBRAND
Bohrer
20. 12. 73



JOSEF METZ
Automaten-Einsteller
21. 12. 73



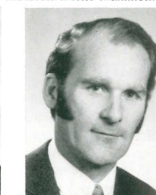
ALFRED EIBL
Meister
22. 12. 73



HEINRICH HIPPEL
Werkzeugfräser
27. 12. 73



EDUARD MAILE
Hobler
27. 12. 73



GERHARD GIMBER
Gruppenleiter
11. 10. 73

Motoren-Werke Mannheim AG

10 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



EDWIN ZAFT
Masch.-Formler
11. 11. 73



HANS FISCHER
Masch.-Formler
18. 11. 73



VIKTOR KOTULLA
Werkstattschreiber
29. 11. 73



FRITZ SCHERZBERG
Putzereimeister
29. 11. 73



HILDEGARD BERNING
Telefonistin
8. 12. 73



GOTTLIEB KURZ
Brenner
30. 12. 73



RICHARD MINACK
Schlosser
1. 11. 73



WALTER MOTEJAT
Bohrer
9. 11. 73



JOSEF SMOLIN
Rechnungsprüfer
15. 11. 73



WILHELM BAUER
Bohrer
16. 11. 73



HANS LAUTH
Disponent
22. 11. 73



RUDOLF KRAUSS
Bohrer
29. 11. 73

Anti-Grippe-Aktion



Im September führten Knorr- und Südbremse eine kostenlose freiwillige Grippe-Schutzimpfung durch. Sie kamen damit der Aufforderung der Krankenkassen, den Gedanken des Individualschutzes gegen Grippe in die Tat umzusetzen, nach.

Der Termin dieser Aktion wurde durch Aushang am Schwarzen Brett bekanntgegeben; zur Impfung aufgefordert wurden besonders alle jene, die chronisch erkrankt sind, an Kreislaufschwäche leiden, das 50. Lebensjahr überschritten haben und Frauen, die ein Kind erwarten. Geschäftsführungen und Betriebsräte waren beeindruckt von der großen Zahl der Impfwilligen: 1200 Personen hielten Dr. med. Steinbach bzw. einem seiner beiden Assistenten in der ehemaligen Angestellten-Kantine ihren Oberarm hin, um sich den vielleicht rettenden Serumschuß aus der Impfpistole unter die Haut schießen zu lassen. Denn sie wissen: Gegen die Grippe gibt es keinen besseren Schutz!

Motorsegeln

Das neue Hobby unserer Südbremser

Vielleicht halten Sie es für einen schlechten Silvesterschertz, daß wir uns auf der letzten Seite unserer Werkzeitschrift ausgerechnet mit einer Sportart beschäftigen, die auf solch kostbarem Kraftstoff wie das Benzin angewiesen ist. . . Halten Sie uns aber lieber für Optimisten, die wie manch andere Mitmenschen die Hoffnung auf „bessere“ Zeiten nicht aufgeben, Jawohl – wir sind Optimisten. Und nicht nur das: Wir sind Flieger, und unser Hobby ist das Motorsegeln.

Diese Art Flugzeug rangiert – wie schon der Name sagt – zwischen Motorflugzeug und Segelflugzeug. Für den aktiven Sportler ist das Motorsegeln einerseits bedeutend preiswerter als das Fliegen im Sportflugzeug; andererseits ist er bei seinen Flügen nicht in dem Maße abhängig von Wind und Wetter wie der Segelflieger. Denn auf den 60-PS-Motor des Seglers kann man sich schon verlassen, wenn es darum geht, in einer bestimmten Zeit ein bestimmtes Ziel zu erreichen! Das ist auch der Grund, warum schon mancher Segelflieger auf den flotten Motorsegler „umgestiegen“ ist. Und das ist verhältnismäßig leicht, denn **der Höhenflug im Motorsegler führt über das Segelfliegen.**

Der Segelflieger mit seinen bestandenen fünf Prüfungen (A-, B- und C-Prüfung, L-1- und L-2-Prüfung) hat ja seinen Luftfahrerschein bereits, und es bedarf jetzt nur noch einer im Vergleich zu den vorangegangenen Mühen relativ harmlosen Schulung und der abschließenden Prüfung, um die Eintragung für Motorsegler-Berechtigung in den Flugschein zu bekommen. 25 Sportfreunde vom „Ikarus-Luftsport-Club“, dem eine Reihe

von Südbremsern angehören, haben ihre Lizenz bereits in der Tasche. Sie teilen sich die beiden Motorsegler des Clubs, die denn auch an schönen Wochenenden mit entsprechendem Wetter pausenlos im Einsatz sind.

Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h lassen sich zu zweit (Pilot und eine Begleitperson) schon hübsche Tagesausflüge durchführen. Von München aus heißt das etwa „Zell am See und zurück“ – es kann auch Kufstein sein oder das nördliche Schweinfurt. Vielleicht macht man es etwas billiger und fliegt zum Kaffeetrinken „nur“ nach Landshut auf den hübschen kleinen Sportflugplatz. Wohin man aber auch fliegen will: **die Entfernung wird durch den Sprit bestimmt!** Vierzig Liter faßt der Tank des Motorseglers, und pro Stunde verbraucht er gut und gerne seine 8,5 l. Das heißt, daß man spätestens nach vier Stunden in der Luft zum Auftanken landen muß.

Auch dieser Sport hat seinen Preis

Natürlich gibt es auch bei diesem Sport nichts umsonst. Wie beispielsweise das Schifahren



Zwischenlandung
Flugplatz Landshut

durch die Ausrüstung, die Anreise, die Liftkarten usw. nicht gerade zu den preiswertesten Sportarten gehört, so hat man auch für das Motorsegeln zu zahlen: 25,— DM pro Stunde, die man in der Luft verbringt – abgesehen von den Clubgebühren. Den Sprit gibt's gratis. Diese „Leihgebühr“ ist dabei ein reiner Selbstkostenpreis, denn schließlich hat der Verein für den Motorsegler runde 40 000 Mark auf den Tisch gelegt. Und wie jede Maschine muß auch er regelmäßig gewartet werden und alljährlich eine Art TÜV durchlaufen, der die Zulassung für ein weiteres Jahr ausstellt. Dann allerdings kann sich ein Verein sicher zwanzig Jahre an seinem Motorsegler erfreuen.

Daß sich auch unsere fliegenden Südbremser – der Ölkrise zum Trotz – im kommenden Jahr an ihrem Hobby erfreuen können, wünschen wir ihnen von Herzen und grüßen sie mit einem freundschaftlichen „Hals- und Beinbruch“!

(Merke: Das Gefährlichste am Fliegen ist der Weg zum Flugplatz!)