



# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

126 / 1974



# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



Herausgeber:  
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft  
München/Berlin  
München 40, Moosacher Straße 00  
Schriftleitung:  
Renate Stapf  
München 40, Moosacher Straße 80  
Telefon: 3 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

126 APRIL 1974

Das Paradeferd der Bundesbahn	3
Brasilianische Tochter wird zwanzig	4
Brasilia — die einzige autogerechte Stadt der Welt?	7
Nichts läßt sich mit China vergleichen!	8
Der Weg zum Industriekaufmann	11
Die Sache mit der Pille	11
Großauftrag für MWM aus dem Iran	12
„Hamburger Modell“ der Herzinfarktnachbetreuung	13
Kleines Betriebslexikon	13
MWM auf der EUROPOORT/Amsterdam	14
Messediplom als Dank aus Guatemala	14
Unsere Jubilare	15
Für Sie gelesen — für Sie notiert	16

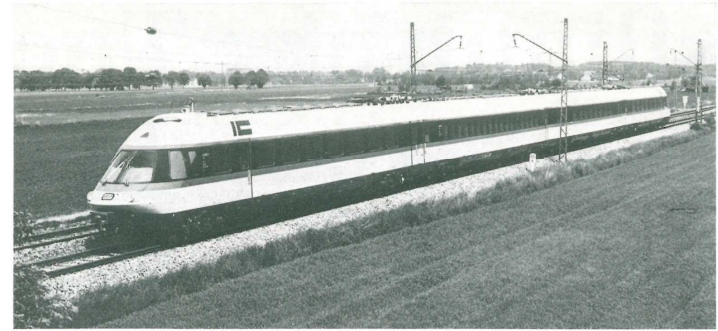
**E**s gab einmal einen weitbekannten Ufa-Tonfilm „Die Drei von der Tankstelle“. Sein Inhalt ist schon lange vergessen, aber das Marschlied daraus klingt noch heute im Ohr. Und zwar nicht nur wegen der zündenden Melodie, sondern weil sein Text tatsächlich einen Sinn hat: Ein Freund, ein guter Freund, das ist das Schönste was es gibt auf der Welt!

Hier ist nicht der „Freund“ gemeint, von dem es heißt „Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft“ und „Bei Gelddingen hört die Freundschaft auf“ oder „Freunde in der Not kommen Hundert auf ein Lot“ sondern eben der gute Freund. Selbstverständlich muß eine Freundschaft — wie jede menschliche Beziehung, wie Liebe und auch Haß —, wenn sie beständig sein soll, gepflegt werden; doch mit materiellen Geschenken hat diese Pflege wenig zu tun. Auch sollte eine wirkliche Freundschaft so stark sein, leidige Geldprobleme und schwierige Situationen zu verkraften. Denn eine Freundschaft ist ja keine Angelegenheit nur für die schönen Stunden der Freizeit — sie soll eine Art von Schutz- und Trutzbündnis gegen die Gemeinheiten und Widrigkeiten des täglichen Lebens sein, die auf die Dauer kein Mensch, nur auf sich allein gestellt, ertragen kann. Sicher gibt es auch Einzelgänger, Einzelkämpfer — und es sind nicht die schlechtesten, die ihre Sache ganz auf sich allein stellen — aber die Mehrzahl der Menschen braucht die Anlehnung, die An- und Aussprache, das Lächeln und die Wärme des Mitmenschen.

Indessen, wer sich wünscht, daß ihm Freundschaft zwächst, für ihn blüht und sich für ihn entfaltet, der muß sie halt auch wie ein Gärtner pflegen. Das bedeutet nicht nur gießen, wenn man soeben mal Zeit und Lust hat, sondern möglichst regelmäßige Pflege. Kulturpflanzen können nichts mit einem einmaligen großen Wasserguß anfangen, ja, der schadet ihnen sogar, wie auch der kleinste Balkonblumentopf-gärtner feststellen kann — sie brauchen die gleichmäßige Berieselung. . . Die Pflege der Freundschaft ist eine Sache von Herz und Verstand, ganz im Gegensatz zur verwandten Liebe, die sich durchaus mit dem Herzen als Nährboden begnügen kann. Ein Beispiel mag das verdeutlichen:

Eine Freundin, mit der ich seit vielen Jahrzehnten vertraut bin, läßt ganz überraschend Ehemann und Kinder in Stich und stürzt sich in eine Affäre mit einem nichtsnutzigen, aber schönen Mann. Die erste Reaktion ist die übliche mitmenschliche impulsive. Man möchte aus eigener Erfahrung einen guten Rat geben, der hilft. Aber erste Reaktionen sind nicht immer die klügsten, vor allem nicht in schwer-durchschaubaren Situationen, die nur zwei Ehe- oder Liebesleute angehen. Die vernünftigste Reaktion auf solche Situationen ist die der taktvollen Nichteinmischung. Wir müssen einen Entschluß achten, auch wenn wir ihn nicht verstehen oder gar verurteilen. Denn noch einmal: Menschen, zwischen denen Liebesbeziehungen bestehen, bilden absolut ein Reich für sich. Sie leben auf einer Insel, die nur ihnen gehört. Freunde — und auch gute Freunde sind dann nur Fremde — haben darauf nichts zu suchen. Sie müssen die Grenzen achten, oder sie verlieren die Freundschaft.

Wir sehen, daß echte Freundschaft nicht immer nur im aktiven Handeln für den anderen zu bestehen braucht, sondern auch in Geduld. Mitunter ist es klüger, sich taktvoll von einem befreudeten Menschen zurückzuziehen und still abzuwarten, als sich temperamentvoll zu engagieren. Das ist schwer, aber Freundschaft darf auch nicht leicht genommen werden; sie ist nun mal kein Geschenk der Götter wie die körperliche Schönheit, sondern das Ergebnis ständigen menschlichen Bemühens um Verständnis für einander. Freundschaft gleicht einem Schiff, das seine Insassen trägt und zugleich schützt, das man aber nie zu sehr belasten darf und für dessen Seetüchtigkeit man auch selbst jederzeit etwas tun muß. Nur dann wird die Freundschaft ein glückhaftes Schiff sein.



Der neue elektrische Schnelltriebwagenzug der Baureihe 403; u. l.: Blick in den Führerraum; u. r.: einem Flugzeug ähnelt der Großraumwagen, der mehr als 50 Fahrgästen Platz bietet und mit bequemen Drehliegesitzen ausgestattet ist



## Das neue Paradeferd der Bundesbahn

Elektrischer Schnelltriebwagen demnächst auf der Strecke München-Bremen

Nach eingehender interner Erprobung hat die Bundesbahn den ET 403 jetzt bei einer Pressefahrt von München nach Nürnberg der Öffentlichkeit vorgestellt. Ab 26. Mai werden zwei der bisher gebauten drei Züge, die aus je vier Wagen bestehen, auf der Strecke München-Bremen im Intercity-Verkehr eingesetzt.

Erstmals mit Fahrgästen von Industrie und Fachpresse an Bord — darunter der technische Geschäftsführer der Knorr-Bremse, Direktor Dr. Bodey, sowie die Herren Direktor Kubath, Direktor Uebel und Martin Schallweg („Knorr heute“) — erreichte der elegante Superzug seine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Während der Testphase war er auf der Versuchsstrecke zwischen Bielfeld und Hamm (Westfalen) bereits 215 km/h gefahren und hatte damit einen neuen Geschwindigkeitsrekord für elektrische Schnelltriebwagen aufgestellt: Bisher lag dieser Rekord bei 210,2 km/h und war im Jahre 1903 unabhängig voneinander von zwei Drehstromtriebwagen aufgestellt worden.

Doch was vor 70 Jahren noch allein für Forschungszwecke laufen mußte, dient heute der Erschließung höherer Geschwindigkeitsbereiche für den fahrplanmäßigen Reiseverkehr. Mit dem neuen Schnelltriebwagen 403 ist die Bundesbahn diesem Ziel erneut einen Schritt näher gekommen. Bis jedoch die entsprechenden Sicherungseinrichtungen auf den in Frage kommenden Streckenabschnitten eingebaut sind, wird auch

der neue Schnelltriebwagenzug mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren.

Zunächst wird er zwischen München und Bremen als Intercity „Albrecht Dürer“ und in der Richtung Bremen-München als „Hermes“ verkehren. Die dritte Einheit wird noch für weitere Meßfahrten benötigt, die auch künftigen Entwicklungen dienen. Unter anderem ist vorgesehen, für den Betrieb auf den geplanten Neubau- und Ausbaustrecken der Bundesbahn einen weiteren elektrischen Triebzug zu entwickeln, der 300 km/h erreichen kann. Doch schon heute vermag der 403 seinen Fahrgästen jeden möglichen Komfort im Schienenverkehr zu bieten. Der insgesamt 109 Meter lange Zug besteht aus vier Wagen mit zusammen 183 Sitzplätzen. Die Sitze entsprechen neuesten Entwicklungen des Wagenbaus, der Sitzkomfort konnte dabei gegenüber den bisherigen Ausführungen abermals wesentlich gehoben werden. Alle Räume des Zuges sind klimatisiert. Die Speisewagenküche verfügt über Mikrowellenherde, so daß auch eilige Gäste im Handumdrehen bedient werden können. Damit während der schnellen Fahrt des Zuges und in der gastlichen Atmosphäre des Speisewagens niemand „seine Zeit“ versäumt, zeigt eine moderne Uhr in Zahlen die Zeit sowie Datum und Wochentag an. Schließlich konnte es sein, daß noch eilige Geschäftspost erledigt oder ein dringendes Telefonat geführt werden muß, und das wiederum stellt kein Problem dar: Das Zugsekretariat ist selbstverständlicher Bestandteil

der modernen Ausstattung dieses neuen Intercity-Zuges.

**In zwei Minuten auf 200 km/h!**

Dafür sorgen 16 Motoren von je 240 Kilowatt Leistung; das entspricht mehr als 325 PS. Eine Kombination aus elektrischen, pneumatischen und Magnetschienenbremsen gestattet Schnellbremsungen mit einer Bremsverzögerung bis zu 1,25 m/s<sup>2</sup> und damit Bremswege von nur 1,5 Kilometern aus der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Und um diese Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, benötigt er eine Strecke von 4,2 km! Für besonders angenehmes Fahren sorgt eine neuartige Drehgestellkonstruktion mit Luftfederung; auch bei Spitzengeschwindigkeit läßt sie das Tempo des Zuges kaum spürbar werden. Dank der gleisbogenabhängigen Steuerung wird selbst das Kurvenfahren zum Vergnügen! Doch nicht nur sie ist von Knorr; auch für die Druckluftbeschaffung, die Bremssteuerung KE, Gleitschutzregler, die Magnetschienenbremse und die Trittbrett-Türsteuerung zeichnet das Münchner Bremsenwerk verantwortlich.

Befürchtungen, daß die Eisenbahn in den nächsten Jahren auf dem toten Gleis stehen könnte, hat die Bundesbahn mit ihrem Programm zerstreut: mit ihren schnellen Zügen, die die großen Städte verbinden, setzt sie auf Tempo und Komfort — zwei immerwährende Forderungen, an deren Erfüllung auch hier wieder die Knorr-Bremse maßgeblichen Anteil hat.



# Brasilianische Tochter wird zwanzig

*Über Brasilien, über Land und Leute, hat diese Werkszeitschrift oft berichtet. Hier und heute wollen wir uns mehr mit dem Wirken der MOTO-RES DIESEL SA, Sao Paulo, befassen; denn „Dimotor“, die brasilianische Tochter der MWM, oder richtiger gesagt: die Tochter der Knorr-Bremse wird in diesem Jahr zwanzig. Sie hat das Laufen schnell gelernt und sich in zwei Jahrzehnten eine feste Position in der Wirtschaft des Landes, einen bedeutenden Marktanteil und einen guten Namen geschaffen.*

*Es schien etwas problematisch, den 3. Februar 1953 als Geburtstag der MWM MOTORES DIESEL S. A. zu bezeichnen, denn die an diesem Tage in das brasilianische Handelsregister ein-*

*getragene Firma hieß noch „WMF do Brasil“. Ursprünglich sollten hier Kochtöpfe und Bestecke und keine Dieselmotoren hergestellt werden. Erst am 12. Juni 1954 wurde das Unternehmen auf den heutigen Namen MWM MOTORES DIESEL S. A. umbenannt. Trotzdem reichen die Planungen zum Aufbau einer Motorenfabrik in Brasilien bis in das Jahr 1953 zurück.*

*Nach einem Besuch in São Paulo gaben Direktor Vielmetter und das damalige technische Vorstandsmitglied der MWM-Mannheim, der bei seinen Mitarbeitern unvergessene Direktor Hans Peters, den Auftrag zur Bearbeitung dieses ersten überseeischen Fertigungs-Projektes der MWM. Und aus dem Embryo der Jahre 1953/54*

*ist mittlerweile eine stattliche Fabrik geworden, die sich würdig in den Kreis der Werke der Knorr-Gruppe einreih!*

*Anfang 1956 begann die Montage der ersten KD 12 Ein- und Zweizylindermotoren in einer gemieteten Halle mit einer aus geborenen und eingewanderten Brasilianern bestehenden Mannschaft. Die Fertigstellung des 1000. Motors konnte zwölf Monate später in der eigenen Fabrik von zunächst nur 800 qm Größe zünftig mit einem Kasten Bier gefeiert werden. Anfang 1959 hatte das Werk eine Größe von ca. 4000 qm erreicht und damit die erste Pionierzeit überstanden. Der bei einem starken Regen unpassierbare Erdweg zur Fabrik war durch eine Schotter-*

*Ein völlig neues Fahrgelöl erfuhr Direktor Vielmetter auf einem VALMET-Ackerschlepper*



## MWM do Brasil - in Südamerika ein Begriff für Qualität!

Nicht nur als Antriebsmotoren in VALMET-Radschweschleppern, in Komfort-Ackerschleppern von Massey-Ferguson und in FIAT-Planier- raupen finden wir MWM-Motoren — hunderte von MWM-Kleindieselmotoren arbeiten als Antrieb von Booten und Aggregaten bei der staatlichen brasilianischen Erdölgesellschaft PETROBRAS. Einen Vorstoß in Neuland bedeutete die Erprobung von zwei Bohrfeldaggregaten mit Motoren TD 232 V 12 im eigentlichen Bohrbetrieb in Mittelbrasilien (Bahia). Diese Motoren treiben amerikanische Rotary-Bohranlagen an. Trotz sehr harter Arbeitsbedingungen sind überraschend niedrige Verschleißwerte an den nunmehr für diesen Bohreinsatz freigegebenen MWM-Dieselmotoren festgestellt worden.

### Auf der Straßenlinie Transamazônica

Der Bau der Transamazônica mit einer Länge von mehr als 5000 km durch das Herz des brasilianischen Urwalds ist eines der bedeutendsten Straßenbauprojekte zur Erschließung des Hinterlandes. Jahrhundertlang lebte die Bevölkerung nur an der Küste, das Landesinnere war unwegsames Wildnis. Die Regierung ließ das Programm „pro terra“ anlaufen; es soll Ende 1974 abgeschlossen sein. Landwirtschaftserfahrene Familien — bis 1972 bereits 10 000 — werden 20 km beidseitig des Verkehrswegs angesiedelt, erhalten Staatshilfe durch Land, Häuser und Ackergerätschaften. In diesen Siedlungen übernehmen Dieselaggregatgruppen im Dauerbetrieb die Versorgung mit elektrischem Strom. Ein öffentliches Netz wäre aus Entfernungs- und Kostengründen völlig undiskutabel. Auch für den Straßenbau wird diese Energiequelle benötigt. Für diese Aufgaben hat DIMOTOR bereits 54 Stromversorgungsaggregate mit MWM-Motoren der Reihen D 222 und 225 geliefert. Aus dem Sektor

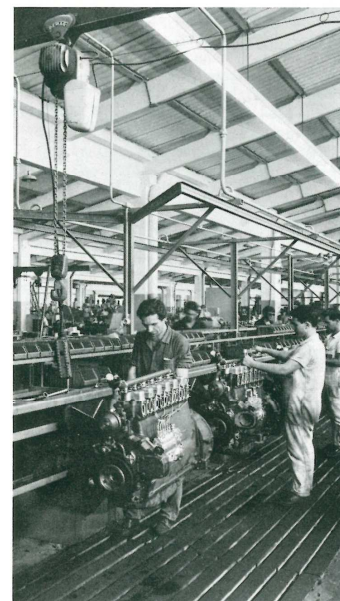
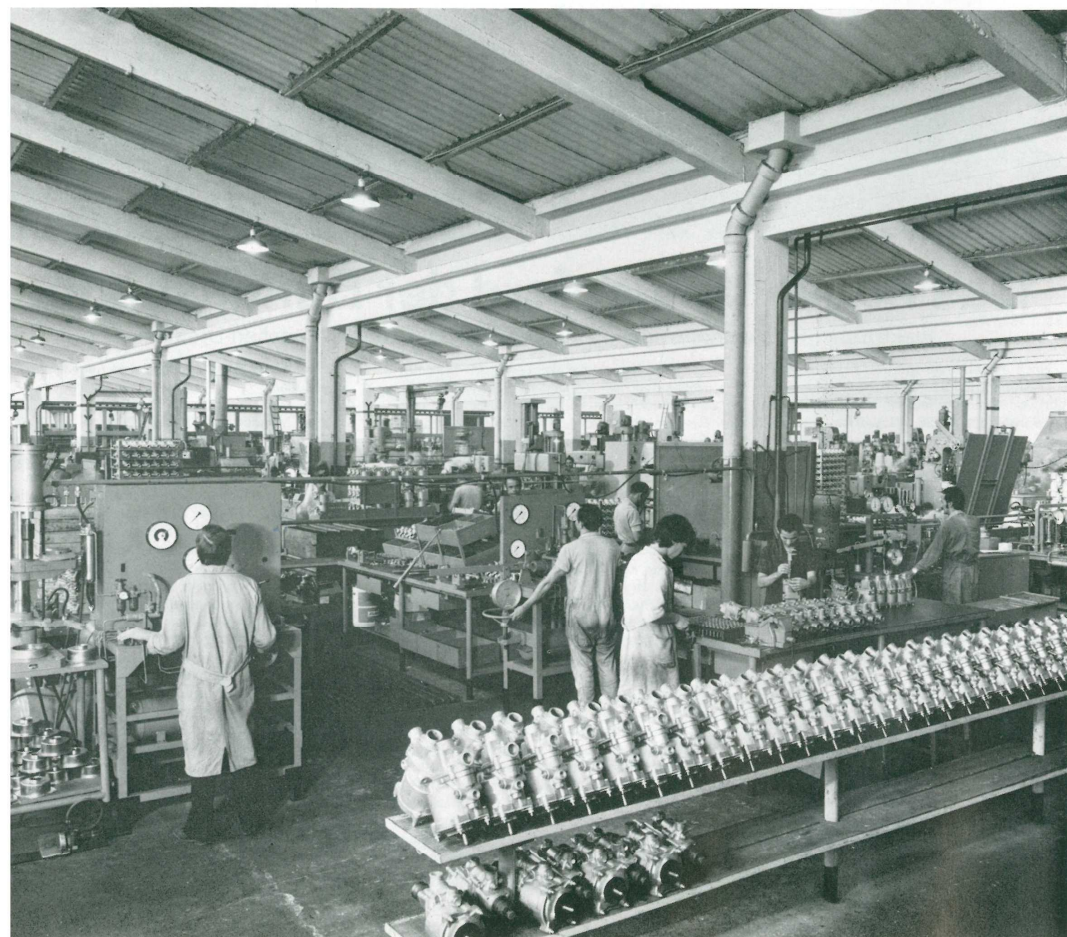
### Lasten- und Personenschifffahrt

wäre die Ausrüstung des größten bis heute in Brasilien gebauten Katamaran „Paicará“ erwähnenswert. Dieses interessante Schiff (übrigens auch das größte dieser Art in Lateinamerika) verkehrt den regulären Liniendienst zwischen Vicente de Carvalho, Guarujá und Santos. Dazu ist dieses Passagierschiff eine Ausflügler-Attraktion von São Paulos Kaffeehafen Santos. Nicht zuletzt durch die besondere Bauart zweier paralleler Bootsrümpfe, wie man sie von den polynesischen Brandungsbooten her kennt. Was dort allerdings aus primitivsten Naturerkenntnissen entstand, das ist bei der „Paicará“ bewußt und neuzeitlich konstruiert: eine geringere Verdrängung und damit weniger Wasserwiderstand. Dar- aus resultiert höhere Geschwindigkeit bei kleinerer Motorleistung, dazu eine ausgezeichnete Stabilität und Manövrierfähigkeit. Das Passagierschiff ist für 1000 Personen bemessen. Zwei Motoren vom MWM-Typ D 232 V 12 geben durch 516 PS eine Geschwindigkeit von 11,5 kn. Das Bordnetz wird über zwei Aggregate mit D 222-4 Dieselmotoren versorgt.

### Unterbrechungslose Energieversorgung auf dem Flughafen Brasilia

Technisch und konstruktiv sind an diesen Flughafen der „Hauptstadt aus der Retorte“ höchste Anforderungen gestellt worden. Das Luftfahrtministerium verlangte unterbrechungslose Stromversorgung für die Sicherung der Flugortungs- und Radarsysteme. DIMOTOR erfüllte alle Anforderungen durch Notstrom-Sofortbereitschaftsanlagen, deren 250 kVA-Generatorgruppen von Zölzfzylinder-V-Motoren angetrieben werden; sie wurden von der Motores Diesel SA in São Paulo gebaut ...

JHB



Montage D 225, Mitte 1972

straße ersetzt und auch die Verwaltung war von der Stadtmitte in das Werk nach Santo Amaro/Jurubatuba umgezogen. Wesentliche Impulse auf dem nicht immer ganz leichten Weg von dem kleinen Montage-Betrieb zur Serienfertigung verdankt die MWM Motores Diesel S. A. ihrem 1972 verstorbenen, langjährigen technischen Direktor Karl Geiger, der von 1957 bis 1967 in Brasilien tätig war ...

Als „zweites Bein“ der Fertigung setzten 1960 die Lieferungen von Druckluftbremsanlagen für die Lastkraftwagen der „MERCEDES BENZ DO BRASIL“ ein, von denen 1972 etwa 25 000 Sätze geliefert wurden. Heute befindet sich die MWM Motores Diesel S. A. in einer stetigen starken Expansion. Die nicht nur von der brasilianischen



Justrie, sondern auch vom Arbeitnehmer ankannte Stabilitätspolitik der Regierung hat zu dem allgemeinen Aufschwung geführt, der in den letzten drei Jahren auch die lange Zeit verfallene brasilianische Landwirtschaft erfaßt. 1972 z. B. betrug die Zuwachsrates beim Netto-Sozialprodukt 10,4%, bei den Kfz 18,0%, während die Schlepperrate um 32% (!) wuchs. 1972 wurden ca. 30 000 Ackerschlepper in Brasilien gefertigt, davon rund 11 000 mit einem WM-Motor der „Dimotor“ ausgerüstet; das Jahr 1973 konnte mit einer Produktion von ca. 40 000 Motoren oder 60 000 Zylindereinheiten schließen. Zu ihren Großkunden gehören über die Valmet do Brasil (Ackerschlepper) die Firmen Massey-Ferguson do Brasil (Ackerschlepper), Fiat do Brasil (Raupenschlepper) und weitere Hersteller von Baumaschinen, Mähdreschern und anderen Geräten. Daneben werden weiterhin von über 200 Vertretungen stationäre und Bootsmotoren verkauft. Die Produktion des Amazonas-Beckens und der Ufer der „Transamazonica“ haben den Norden Brasiliens zu einem gewichtigen Absatzgebiet werden lassen.

Das Bauprogramm wurde ab 1973 ganz auf die modernen Mannheimer Motoren umgestellt und umfaßt heute die Baureihen D 225/D 226 mit einem Nationalisierungsanteil von 96% und D 232 mit ca. 80% an in Brasilien hergestellten Motoren. Bei einer Belegschaft von ca. 1250 Mitarbeitern verfügt DIMOTOR heute auf einem Grundstück von 60 000 qm über 14 000 qm baute Fläche. Eine Erweiterung von Prüfstand D 226 und eine 5000 qm große Lagerhalle sind im Bau, damit DIMOTOR mit dem Bedarf der MWM-Kunden Schritt halten kann.

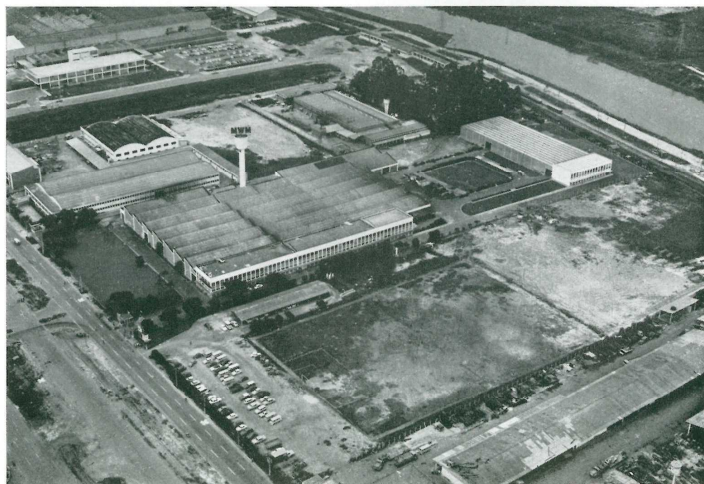
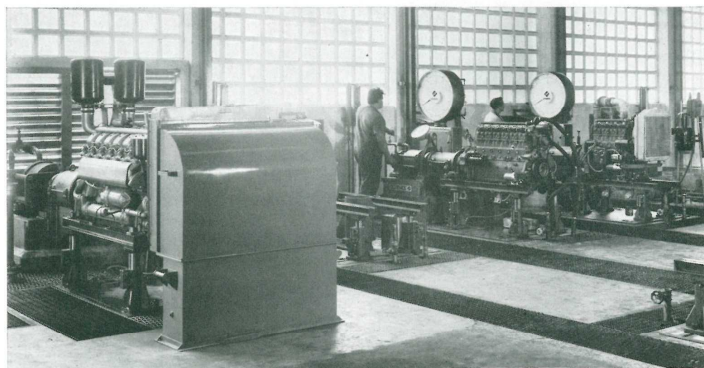
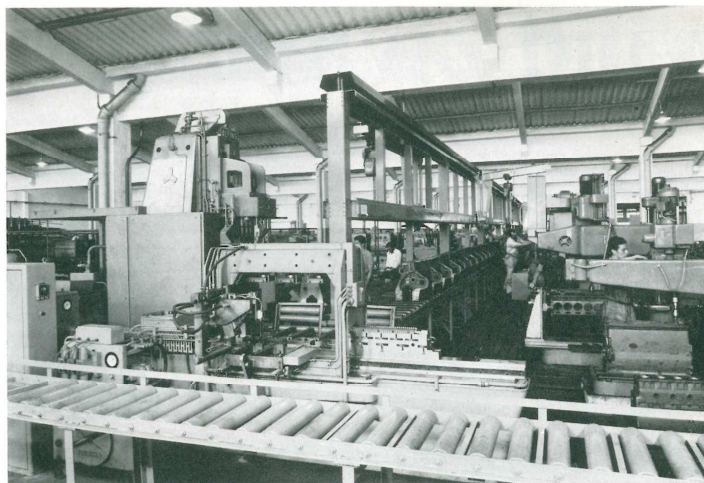
Die ehemalige Schotterstraße zur MWM ist zu 6 ausgebauten Fahrbahnen und 2 Standorten Teil der großen Ringstraße von São Paulo. In der Stadt alle Industrie-Grundstücke in Jurubatuba sind mit modernen Fabrikanlagen bebaut, und so gehören internationale Firmen wie Caterpillar, Fiat-Copco, Fichtel & Sachs (Amortex) oder die VW AG zu den Nachbarn der DIMOTOR. Die 3-Millionenstadt São Paulo des Jahres 1953 hat inzwischen die 6-Millionen-Grenze erreicht. Damit bilden Stadt, Industrieort und die MWM-Fabrik einen lebendigen Beweis für die rasante Entwicklung des Landes Brasiliens.

Neben guten persönlichen Beziehungen zwischen den Werken hüten und drüben bestand stets ein enger geschäftlicher Kontakt. Aus dem Anheim erfolgen beträchtliche Zulieferungen von Motorenteilen. Die Popularität des Markenmenschen MWM in Brasilien dient auch dem Export von MWM-Motoren in dieses Land.

Blickt man heute in die Zeit vor 20 Jahren zurück, so hat sich das MWM-Projekt Brasiliens für alle Beteiligten als richtig erwiesen. Die MWM-Gruppe und die MWM-Mannheim konnten im aufstrebenden Brasilien keine bessere Hilfe finden als die Einrichtung dieses Werkes, das heute vielen Brasilianern ihren Lebensunterhalt sichert. Möge DIMOTOR diese weit über die industriell-finanzielle Zielsetzung hinausgehende Verpflichtung auch weiterhin erfüllen!

H. W. Bindel, São Paulo

Kurbelgehäusestraße  
D 225 / D 226, Mitte 1972;  
Prüfstand, Mitte 1972;  
Fabrikbau, Mitte 1972;  
14 000 qm



## - die einzige autogerechte Stadt der Welt?

Während eines Aufenthaltes in Brasilien bei unseren Schwesterfirmen Freios Knorr do Brasil Ltda. und MWM Motores Diesel SA lernte einer unserer Mitarbeiter auch die als besonders verkehrsgerecht gepriesene Hauptstadt des Landes, Brasilia, kennen. Sein Bericht über Brasilia, der Stadt ohne Kreuzungen und Ampeln, scheint uns ein interessanter Diskussionsbeitrag zum aktuellen Thema Stadtverkehr zu sein — auch wenn hier ausnahmsweise einmal nicht von Knorr oder von Bremsen die Rede ist.

Brasilia, so wird vielfach behauptet, kenne keinerlei Verkehrsprobleme — nicht für Fußgänger und nicht für Autos. Doch das ist leider falsch, denn pro Kopf der Bevölkerung umgerechnet verzeichnet die stolze Metropole Brasilia beinahe die höchsten Unfallziffern der ganzen Welt...

Von oben gesehen mutet die Stadt Brasilia an wie der Grundriß eines überdimensionalen Flugzeugs mit fliehenden Tragflächen. Die Längsachse des Flugzeugs bildet eine überbreite Hauptstraße. Parallel zu ihr sind auf beiden Seiten die Verwaltungsgebäude, die Hotels und die Theater angeordnet. Am Ende der Achse, wo auch alle Ministerien Platz gefunden haben, ragt am „Platz der Drei Gewalten“ wie ein Mahmal das Parlamentsgebäude empor. Nebeneinander lasten auf stahlbetoniertem Fundament die quellenartige Kuppel des Senats und die gewaltige Brunnenschale des Abgeordnetenhauses, das — von außen nicht erkennbar — darunter liegt. Über allem aber thront das 28stöckige Doppelhochhaus der Obersten Verwaltung. Es hat die Form einer Tongabel und soll so die Harmonie des brasilianischen Volkes symbolisieren. Die beiden Tragflächen des „Flugzeugs“ weisen nach Norden und Süden. Sie werden der Länge nach von einer Schnellstraße durchzogen. Hier sind die Wohnviertel, bestehend aus riesigen quaderförmigen Häuserblocks. Diese Wohnbauten stehen auf hohen Säulen und sind unregelmäßig auf das gesamte Wohngebiet verteilt. Jeder dieser Häuserblocks hat seine eigene Schule, eigene Einkaufszentren, eine Apotheke, Restaurants usw. Jeweils fünf Häuserblocks haben zusammen eine Kirche, eine Polizeistation, eine Bibliothek und ähnliche Einrichtungen.

So weit, so gut. Das ganze Areal aber ist für unsere europäischen Verhältnisse unvorstellbar weit auseinandergezogen. Bedarf es schon eines kleinen Fußmarches, um die Entfernung von der einen Wohnhausgruppe zur nächstgelegenen zu überwinden, so ist es geradezu eine Zumutung,

jemanden zu Fuß von der einen Seite der von wunderschönen Rasenflächen gesäumten Schnellstraße auf die andere zu schicken: Wer möchte schon gerne 30 Meter weit durch knöcheltiefes Gras stapfen, um dann endlich am Rande einer zweimal fünf-Spuren-breiten Schnellstraße zu stehen?

Eine fußgängerfreundliche Stadt, so viel kann festgestellt werden, ist Brasilia auf keinen Fall: der Fußgänger wird hier zum Gartenzeug degradiert. Und genau da fangen auch alle anderen Verkehrsprobleme in Brasilia an. Denn restlos verloren ist in dieser seltsamen Stadt derjenige, der nicht über einen eigenen fahrbaren Untersatz verfügt. Zwar verkehren in Brasilia weit über 500 Mercedes-Busse und noch viel mehr VW-Taxis — wer aber wollte schon immer auf sie angewiesen sein? Oder andersherum gefragt: Wer kann es sich schon leisten, auf diese Verkehrsmittel angewiesen zu sein? Immerhin kostet allein schon eine Omnibusfahrt mittlerer Entfernung soviel Geld, daß ein Arbeiter — ist er täglich darauf angewiesen — gut ein Viertel seines Arbeitslohnes dafür aufwenden muß. Erschwerend kommt hinzu, daß eine Beförderungspflicht, wie sie beispielsweise bei uns längst gang und gäbe ist, in Brasilien nicht existiert.

Bleibt also das eigene Auto. Jeder muß es haben, will er nicht dazu verdammt sein, stundenlang in sengender Hitze auf einen zu meist überfüllten Bus warten zu müssen oder seinen Verdienst in Taxis zu investieren. Bedenken Sie aber: Im Bundesdistrikt Brasilia leben derzeit etwa 600 000 Einwohner; ein Zehntel von ihnen ist „permanent“ arbeitslos und völlig marginalisiert“ — so Hans Bayer, der Presseattaché des deutschen Botschafters in Brasilien. Kein Wunder also, daß die meisten Autos, die in dieser Reißbrett-Metropole verkehren, nicht gerade die allerneuesten sind. Bayer: „Gebrauchte Autos sind hier relativ billig; jeder, der auch nur ein einigermaßen geregeltes Einkommen hat, fährt eines. Die Autos brauchen in Brasilien auch nicht überholt zu werden.“

Die Bevölkerung in Brasilia hat sich nicht selbst angesiedelt: sie wurde angesiedelt — zu Zehntausenden, mehr oder weniger zwangsweise. Das aber hatte zur Folge, daß sich auch solche Leute ein Auto zulegen mußten, die offenbar schon als Fußgänger nicht mehr ganz verkehrstauglich waren. Hans Bayer drückt das freilich ein wenig schmeichelhafter aus:

„Der schnelle Bevölkerungszuwachs in Brasilia und die städtebauliche Konzeption führten zweifellos zu einer gewissen Spätmotorisierung.

Hier muß man einfach autofahren — ob man es kann oder nicht!“

Viele der neuen Bewohner kommen aus dem Urwald, wo das Autofahren ja auch heute noch nicht up-to-date ist.

Daß da mancher unter ihnen überfordert ist, wenn er im — erlaubten — 100-Kilometer-Tempo durch Brasilia braust, ist also weiter nicht verwunderlich. Last not least: Brasilia wurde von einem Architektenamt geschaffen. Gewiß ist Oscar Niemeyer einer der genialsten Architekten unserer Erde; seine phantastischen Bauwerke in Brasilia sind hierfür das beste Zeugnis. Und ebenso gewiß ist Lucio Costa einer der außergewöhnlichsten Städteplaner und -gestalter: nennen wir ihn einen Vollblut-Urbanisten. Ein Verkehrstechniker ist Costa, bei allem Wohlwollen, indessen nicht. Die Stadt Brasilia beweist es. „Der Motorisierte ist König. Wer mit seinem Auto verheiratet ist, sollte hier die Flitterwochen verbringen“, schwärmt ein bekannte deutscher Journalist und meint tatsächlich Brasilia. Unbestritten: Man kann von einem Ende der Stadt zum anderen fahren, ohne auch nur ein einziges Mal anhalten zu müssen denn Costa hat diese Stadt kreuzungsfrei gemacht. Man fährt gelassen durch Unterführungen und über Brücken, und man fährt, gelassen, über zahllose Kleeblattscheiben, wie wir sie bei uns in Europa allenfalls von den „Autobahn-Vierecken“ her kennen. Völlig kreuzungsfrei verlaufen auch die Zufahrtsstraßen zu den Wohnvierteln — ebenfalls alles verschwenderisch breite Doppel- und Mehrfachfahrbahnen: ein Bilderbuch optimaler Verkehrsführung. Dank der überlegten Verkehrsführung bleiben im übrigen die Wohnviertel vom Verkehrslärm verschont. Schnell-, Orts- und Lastwagenverkehr sind streng voneinander getrennt. In welcher anderen Stadt der Welt gibt es so etwas noch einmal?

Doch alle diese Autobahnen im wahrsten Sinne des Wortes verführen die brasilianischen Autofahrer zum gedankenlosen Schnellfahren und zu einer überaus unkonzentrierten Fahrweise. „Sie pennen und fahren“, stellt ohne Emotionen ein Taxifahrer in Brasilia fest. Und in der Tat kann das „Pennen“ unvermittelt gefährlich werden — dann nämlich, wenn man, aus einer solchen Kleeblatt-Einfädelung kommend, auf die Schnellstraße gerät: Costa „vergaß“ es leider, Beschleunigungsspuren für die sich in den Schnellverkehr einfädelnden Autos vorzusehen. Daß es gerade hier immer wieder zu meist schweren Kollisionen kommt, liegt wohl auch an dem für Brasilia gültigen „Tempo 100“. 600 000 Autos gibt es derzeit in der Stadt Brasilia und etwa 350 000 Einwohner — 700 000 sollen es aber dem Wunsche der Stadtväter nach nur allerhöchsten werden. „Unglücklicherweise“, so sagen eben diese Stadtväter, müssen sie aber mit einem weitaus größeren Bevölkerungswachstum dieser utopisch anmutenden Metropolis rechnen. „Vielleicht haben wir in zehn Jahren eine Million Einwohner — theoretisch könnten es aber auch drei oder vier sein...“, mutmaßt der Regierende Bürgermeister von Brasilia.

Wie immer es kommen mag: Als Stadt wird Brasilia wohl immer eine Attraktion sein, der es auch gelingen dürfte, einen Teil der gewaltigen Bevölkerungstruppen von der Küste wegzulocken — was ja letzten Endes auch die Bestimmung von Brasilia ist. Ob Brasilia aber jemals eine Stadt ohne Verkehrsprobleme sein wird, steht auf einem anderen Blatt.

Vielleicht wird Brasilia einmal in 100 Jahren die Hauptstadt unserer Erde. Trotzdem.



Bis vor kurzem noch hatten Reiseberichte über China Seltenheitswert — erst in jüngster Zeit besuchten deutsche Journalisten, Politiker und Geschäftsleute das Reich der Mitte. Dank ihrer Schilderungen kann sich der interessierte Leser ein halbwegs anschauliches Bild von diesem volkreichsten Staat der Erde machen. Das Interesse der westlichen Welt für dieses Land hat sich noch seit Aufnahme der diplomatischen Beziehungen erheblich verstärkt. Herr Pflum, der sich im Auftrag der Knorr-Bremse fünf Monate als Service-Techniker in Peking aufhielt, brachte nicht nur viele farbenprächtige Dias mit heim, sondern erzählte auch ausführlich über seinen Aufenthalt in Fern-Ost...

Es war Frühling in Peking, als Herr Pflum am 7. Mai des vergangenen Jahres seine Reise nach China antrat. Das Klima war angenehm und noch nicht so heiß (Peking liegt ja ungefähr auf dem Breitengrad von Neapel). Das Hotel „Min Su“, eines der drei großen Ausländer-Hotels, sollte für die nächsten Monate sein Zuhause sein. Nun, es ist ein gastfreundliches Haus mit einem guten Service. Die Räume sehr sauber und das Personal sehr ehrlich („... wir lieben unser Geld

werden kann — und das kann man wohl nur, wenn man ausgeschlafen hat! Der chinesische Arbeiter ist anständig und aktiv, er findet aber während des Arbeitstages doch immer noch Zeit für kleine Teepausen oder ausgedehnte Diskussionen mit dem Kollegen nebenan. In China hastet keiner; Eile kennt man nicht — weil man auch keine Akkordarbeit kennt. Man kennt keinen Leistungsdruck, aber auch keine Bettler, keine Obdachlosen, keine Umweltverschmutzung und keinen Autolärm. Peking ist wohl die leiseste Großstadt, denn der Verkehr spielt sich vorwiegend auf zwei Rädern ab: auf dem Fahrrad. Es gibt praktisch keinen Autoverkehr. Einige Taxis (japanische Fabrikate) und die Staatskarossen („Mercedes“) der Funktionäre ausgenommen, ist das Fahrrad das wichtigste Fortbewegungsmittel. Und Peking wimmelt davon — besonders während der „Rushhour“. Das Fahrrad ist ein kostbarer Besitz, für dessen Erwerb man etwa einen Monatslohn hinblättern muß — und es wird gehegt und gepflegt. Es wird polizeilich registriert wie andernorts ein Auto, und es wird von Frauen tagsüber auf den Fahrrad-Parkplätzen gegen eine „Parkgebühr“ bewacht. Und die Verkehrsunfälle auf den Straßen werden

hübschen, graziösen, aufgeweckten und stets lächelnden Puppenwesen. Sie tragen oft bunte Schleifchen im Haar und werden liebevoll von ihren Eltern betreut und verhätschelt. Besonders an den Sonntagen, beim gemeinsamen Spaziergang, hat man sein Vergnügen an den lebhaften Kleinen, die den hochgewachsenen weißen Mann neugierig betrachten und oft vor Verwunderung oder Vergnügen über das „Bleichgesicht“ in die Hände klatschen. So feiertätig gekleidet kann man sie beobachten beim Besuch der „Verbotenen Stadt“, dem weitläufigen Bezirk der ehemaligen Kaiserpaläste, den die Stuttgarter IWZ folgendermaßen beschreibt:

„Hier trifft der Besucher auf die klassischen Elemente chinesischer Architektur: dunkelrote Mauern, geschwungene Dächer aus glasierten grünen Ziegeln. Häufig werden die Dächer und Torbögen von dicken Holzsäulen getragen, die mit goldenen Ornamenten reich verziert sind. Diese Residenz der einstigen kaiserlichen Herrscher Chinas besteht nicht aus ein oder zwei, sondern aus einem Dutzend Palästen mit zahlreichen Nebengebäuden. Von hohen Mauern umgeben, sind sie um Höfe und Gärten gruppiert, durch die sich mit farbigen Kacheln ausge-



4

# NIGHTS LÄSST SICH MIT CHINA VERGLEICHEN

immer einfach im Schrank liegen, und nie kam etwas weg!). Überhaupt bemüht man sich dort sehr um die Fremden: alles schien Englisch zu lernen; das Radio strahlte zweimal täglich Unter-richt in englischer Sprache aus, und der Hotel-boy sagte während seines Dienstes die Englisch-Lektionen laut vor sich hin. Auch der Koch kam bereitwillig den Sonderwünschen seiner wohlgeleiteten deutschen Hotelgäste entgegen: er bereicherte dann und wann auf besonderen Wunsch den europäischen Küchenszettel um deftige Schmankerln, wie etwa Kartoffelpuffer oder Eisbein mit Sauerkraut, wenn der obligate Reis oder die Nudeln einmal nicht mehr schmecken wollten. Die chinesischen Speisen sind im übrigen bedeutend abwechslungsreicher als die europäischen und stellen für denjenigen, der sich länger im Lande aufhalten muß, eine echte Alternative dar. Ansonsten hält sich der Chinese an Gemüse und Obst; Fleisch kommt nur an Feiertagen auf den Tisch, weil es einfach zu teuer ist.

Doch so bescheiden der einfache Mann auch lebt — niemals würde er ein Trinkgeld annehmen! Im Gegenteil: der Gast wird Trinkgelder dort überhaupt nicht los. Das Zimmermädchen im Hotel weist sie zurück, der Kellner trägt sie einem nach, und der Taxifahrer, dem man einen Geldschein gibt, um dann mit einem großzügigen „Okay!“ aus dem Wagen zu steigen, läuft mit dem Wechselgeld auf der Straße hinterher... Freundlich angenommen dagegen werden kleinere Werbegeschenke wie z. B. ein Firmen-fahrzeug beim Abschied.

**Peking — die leiseste Großstadt der Welt**  
Peking, die 7-Millionen-Stadt, kennt kein Nachtleben, keine Bars, keine gleißenden Leuchtklaren, keine Miniröcke. Die Nacht ist dort zum Schlafen da, damit dem obersten Prinzip „Fleißig lernen und arbeiten“ Folge geleistet

nicht durch Autofahrer verursacht, sondern es sind ganz einfach Zusammenstöße zwischen Radfahrern. Der Verkehrspolizist regelt den starken Fahrradverkehr und niemand tanzt (oder besser gesagt: fährt) aus der Reihe.

**Die Frauen: tugendhaft und emanzipiert**  
Wer kein Fahrrad benutzt, fährt mit der Tram. Herr Pflum tat es und wunderte sich sehr. Es geschah nämlich, daß auf Anordnung des Schaffners als sichtbares Zeichen der Höflichkeit gegenüber dem europäischen Gast in dem überfüllten Wagen ein Sitzplatz für diesen freigemacht werden sollte und zwar — unbegreiflich für den Mann aus dem Westen — von einer Frau! Was dann passierte, ist leicht zu erraten: Herr Pflum blieb seinerseits höflich stehen, die junge Chinesin blieb ihrerseits schüchtern stehen, und vor beiden lag der leere Sitzplatz... Ein Rückfall in vergangene Zeiten, als die Frau überhaupt noch keine Rechte hatte? Merkwürdig jedenfalls in einem Land, in dem die Emanzipation der Frau in den letzten Jahrzehnten größere Fortschritte als sonstwo auch immer gemacht hat. Denn sie, die Frau, ist — mit ganz wenigen Ausnahmen, wie man sieht — gleichberechtigt und wohl daher auch eine uneingeschränkte Anhängerin des Regimes. Sie trägt dieselbe Kleidung wie der Mann, nämlich die blaue oder graue Einheitshose und -jacke, sie schminkt sich nicht, raucht nicht und schneidet sich zumeist ihr Haar kurz. Dabei scheint sie unbefangen und, wie fast alle Einheimischen, zufrieden mit dem, was sie hat und was sie ist. Aber niemand sieht man sie in einem bunten Rock oder einem Kleid. Wahrscheinlich besitzt sie auch derartiges gar nicht.

**Die Kinder: lustige, puppige Wesen**  
Bunt gekleidet sind nur die Kinder, diese

legte Bäche schlängeln und in denen große Bronzeschalen und Skulpturen stehen. Im Gegensatz zu den gigantomanischen Gebäuden der heutigen Regierung zeichnen sich die Kaiserpaläste durch gelungene Proportionen und durch Harmonie zwischen Farbe und architektonischer Gliederung der Fassaden aus. Wer so baut, ist auch berechtigt, seinen Schöpfungen so poetische Namen zu geben wie „Palast der himmlischen Reinheit“, „Palast des Friedens“, „Palast der Harmonie“ und „Palast des langen Lebens“.

**Die Freizeit: das einzig echte Problem für den Fremden**

Hier verlebte auch Herr Pflum die beiden höchsten Feiertage des Jahres: den 1. Mai und den 1. Oktober — den Gedenktag der Revolution. Die fantastischen großen Bühnenschauen, deren Akteure zumeist Schüler und Studenten sind, die überwältigenden Farben und technisch meisterhaften Inszenierungen werden unvergesslich bleiben. Freilich geht es bei der Ausführung entweder um den letzten chinesisch-japanischen Krieg, um die Revolution oder die Erfolge der Kommunen. Aber da der Europäer fast ausnahmslos der chinesischen Sprache nicht mächtig ist, stößt er sich nicht an dem Text, sondern darf sich getrost den Farben und Tönen hingeben. Interessante Ausflugsziele sind auch der Sommerpalast, die Ming-Gräber und natürlich eine Fahrt zur Chinesischen Mauer, die von Kaiser Shi-Huang-Ti in den Jahren 221 - 210 v. Chr. angelegt wurde und mit einer Länge von rd. 2450 km das größte Bauwerk der Erde ist.

Doch was kann der Fremde sonst noch mit seiner Freizeit in Peking anfangen? Er kann in die Oper gehen, die großartige technische Perfektion bewundern, der sehr fremdartigen



5



6

- 1) Die Peking Radio- und Fernsehstation hat ihr Domizil in einem Gebäude im sogenannten „Zuckerbäckerstil“
- 2) Straßenszene in Peking
- 3) Auch chinesische Großmütter verhätscheln ihre Enkelkinder
- 4) Schülergruppe im Park der Verbotenen Stadt bei einem Ausflug zur Chinesischen Mauer am 1. Oktober
- 5) China-Reisender Herr Pflum (Vordergrund) bei einem Ausflug zur Chinesischen Mauer
- 6) Mittagspause in einer Kommune. Beliebter Zeitvertreib auch bei Frauen ist das Kartenspiel



Musik zuhören — und dennoch das Gähnen nicht unterdrücken — denn auch hier wird mit Vorliebe der anti-japanische Befreiungskrieg von 1937 - 1945 behandelt. Man kann auch in ein Warenhaus gehen und sich überraschen lassen von der Vielzahl der angebotenen Waren. Im Gegensatz zu manchem Ostblockland kann man in Peking praktisch alles kaufen: Armbänder, Radios, Taschen — es stehen alle Konsumgüter zum Verkauf, und man hat zudem die Wahl zwischen verschiedenen Modellen. Man kann auch eine Sportveranstaltung besuchen, beispielsweise ein Ping-Pong-Turnier. Tischtennis und Basketball sind ja die beliebtesten Sportarten der Chinesen, und besonders das Ping-Pong-Spiel beherrschen sie (wie ja auch die Japaner) meisterhaft. Herr Pflum bekam Eintrittskarten für die asiatisch-afrikanischen Tischtennismeisterschaften und war von der Perfektion der Spieler begeistert.

Man kann auch eine Einladung zum Besuch einer Volkskommune annehmen, wo man vielleicht Zeuge einer Akupunktur wird. Herr Pflum sah es: Eine Frau trat in das Behandlungszimmer und klagte über Migräne. Zwei Minuten später verließ sie — nachdem eine Ärztin zwei Silbernadeln in bestimmte Partien der Hand gestochen hatte — vom Schmerz befreit den Raum... Doch was kann man sonst als Fremder ohne Familie in seiner Freizeit in Peking beginnen, wenn man sich fünf Monate dort aufhält? Dies war ein echtes Problem für Herrn Pflum. Es ist unmöglich, ein Fahrrad zu leihen und damit über Land zu radeln, denn als Ausländer darf man die Stadt nicht verlassen. So fallen Ausflüge ohne amtliche chinesische Begleitung weg. Herr Pflum war dankbar für die Gastfreundschaft, die ihm die deutsche und ebenso die englische Botschaft erwiesen hat. Er lieh sich viele Bücher, speziell über China, arbeitete schriftlich ganze philosophische Abhandlungen über die asiatische Denkweise durch und las die Mao-Bibel (auf deutsch), die ihm gleich zu Beginn von seinen chinesischen Betreuern ans Herz und in die Hand gegeben wurde. Er ging oft und gern in das Ausländer-Schwimmbad, wo er sich mit DDR-Besuchern über unverfängliche Themen unterhalten konnte. Und er wanderte an einem heißen Sommersonntag 20 Kilometer durch die drückenden Straßen Pekings. Denn was in Peking fehlt, ist buntes Neonlicht, ist ein Amüsierviertel von Restaurants, Bars und Theatern. Es gibt zwar Bier in Peking, aber keinen Beat und kein Tanzlokal... Doch das vermißt vielleicht nur der Besucher aus dem Westen.

So hat Herr Pflum, als er im Oktober 1973 — noch rechtzeitig vor Beginn des strengen chinesischen Winters — nach München zurückkehrte, nicht nur seiner Frau ein stützendes Mitbringsel in Form einer wundervollen Porzellanvase und eines entzückenden Sandelholz-Fächers mitgebracht, sondern unsichtbar für sich selbst ein nicht minder wertvolles Paket von Erinnerungen, Eindrücken und Erkenntnissen — gesammelt in einem uns so fremden und deshalb so interessanten Land: China.

- Beliebtes Ausflugsziel: der Pekinger Sommerpalast (7)
- Frauen bei der Tomatenernte in einer Kommune (8)
- Ausbesserungsarbeiten an der Chinesischen Mauer bei Shanhaikuan, 450 km nordöstlich von Peking (9)
- Luftig und lustig: der „Chinesische Kinderwagen“ (10)
- Eine Touristengruppe besichtigt die Ming-Gräber (11)
- Tanzaufführungen im Park der Verbotenen Stadt am 1. Oktober (12)



## Gute Berufsaussichten durch gute Berufsausbildung:

# Der Weg zum Industriekaufmann

Einen umfassenden Ausbildungsplan für den Beruf „Industriekaufmann“ legte jetzt die Personalabteilung der Süddeutschen Bremsen AG vor. In dem Vorwort zu dieser Broschüre heißt es:

„Mit dem vorliegenden Ausbildungsplan wollen wir unsere Ausbildungsbemühungen transparenter machen. Es möge dem Jugendlichen, der sich über die Ausbildung in unserem Hause ein erstes Bild machen möchte, breite und tiefe Informationen geben. Er soll uns, Ausbilder und Ausbildungsbeauftragte, täglich daran erinnern, daß wir über die Hektik des Arbeitsalltags nicht die Ausbildungsaufgaben vernachlässigen mögen.“

Der geplante Abschluß- bzw. Zwischentest schließlich wird zeigen, wie weit wir unser gestecktes Ausbildungsziel erreicht haben.

Grundlage unserer Ausbildung sind die gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen sowie der beiliegende Ausbildungsplan für die praktische Ausbildung. Sie werden ergänzt durch begleitende Informationsveranstaltungen und den Werksschulunterricht. Dieser unterteilt sich in einen den Berufsschulunterricht ergänzenden und einen betriebsbezogenen Unterricht.

Nach jedem Ausbildungsabschnitt wird der erzielte Fortschritt in einer Beurteilung durch den zuständigen Ausbilder festgehalten.

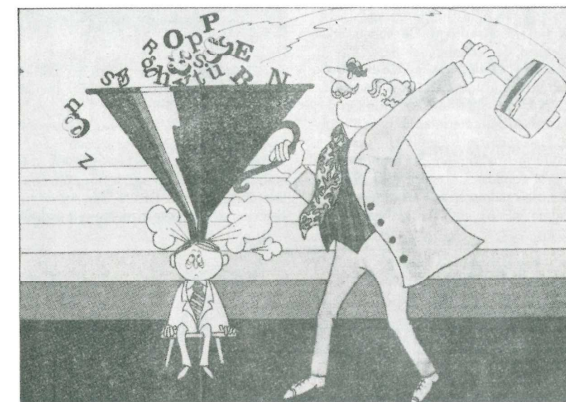
Die Berufsausbildung endet mit dem Bestehen der Kaufmannsgehilfenprüfung. Unsere Auszubildenden werden durch spezielle Kurse auf die Abschlußprüfung vorbereitet.“

Auch der Beruf des Industriekaufmanns ist — wie manch anderer — anspruchsvoller geworden. Und so kann die breit angelegte und umfassende Ausbildung nach diesem detaillierten Plan am ehesten die Voraussetzung für beruflichen Aufstieg und Erfolg schaffen. Dem Jugendlichen wird damit ein Überblick über das Lernziel innerhalb der 20 verschiedenen Abteilungen gegeben; anhand von Testfragen (zur Selbstkontrolle) kann jeder selbst seine inzwischen erworbenen Kenntnisse überprüfen.

### Neue Lehrmethoden unterstützen die Ausbildung der Ausbilder

Überhaupt hat die Südbremse ihre Berufsausbildung sehr stark intensiviert. So wurde kürzlich ein Video Recorder angeschafft, mit dessen Hilfe ganze Fernsehsendungen aufgezeichnet werden können. Die Sendereihe des Studienprogramms „Ausbildung der Ausbilder“ beispielsweise wird

der drei Kursblöcke „Jugendkunde“, „Recht und Soziales“ und „Didaktik und Methodik“ gibt es eine schriftliche Teilprüfung. Die Prüfungsfragen werden zentral erarbeitet, sämtliche Prüfungsantworten werden von einem Computer ausgewertet. Das Ergebnis jeder schriftlichen Prüfung wird der Kammer mitgeteilt. Diese drei Teilprüfungen entsprechen dem Inhalt der „schrift-



Die alten Methoden funktionieren nicht mehr. Gewalt bringt weder Ausbilder noch Mitarbeiter ans Ziel — höchstens zur Strecke. Wissen, Können, Leistung lassen sich nicht durch Befehle erzwingen. (Aus der doc-Tonbildschau „Gut beigebracht = halb geschafft“)

bei der SB als Lehrgang erarbeitet. Am dem Fernsehkurs nehmen z. Zt. acht Ausbilder teil, die nach Beendigung des Lehrganges vor der Industrie- und Handelskammer eine Prüfung abzugeben haben. Sie besteht aus einem schriftlichen und mündlichen Teil sowie einer praktisch durchzuführenden Unterweisung und wird von der zuständigen Kammer abgenommen. Nach jedem

lichen Prüfung“ (§ 3 Ausbilder-Eignungsverordnung). Nach bestandener Prüfung erhalten die Teilnehmer ein Zeugnis der Kammer.

Doch noch ist es nicht so weit — Frau Dipl.-Soziologin Angelika Kühnl als Teamleiterin aber ist schon heute stolz auf das Zwischenergebnis: die Gruppe erreichte eine Durchschnittsnote von 1,5. Herzlichen Glückwunsch!

## Die Sache mit der Pille

Rund eine Viertelmillion „Sicherheitsbeauftragte“ sind in der Bundesrepublik für die Unfallvorsorge tätig, als Kollegen unter Kollegen, helfend, beratend, hinweisend. Ihr Fachorgan befaßt sich glossierend, doch mit sehr ernstem Hintergrund, mit dem Gedanken der Verhütung von Ungewolltem.

Seit sie da ist, die Pille, ist sie — in übertragendem Sinne — in aller Munde. Diskussionen für und wider haben weltweites Ausmaß, wie selten bei einem so unscheinbaren Etwas. Die Pille hat viele Menschen in dem Irrglauben bestärkt, daß es gegen und für alles eine Pille gebe. Nun, gegen alles ist auch heute noch

keineswegs „ein Kraut gewachsen“. Man kann zwar viele Krankheiten mit Pillen und anderen Medikamenten heilen; aber eine Pille gegen Dummheit und Faulheit gibt es ebenso wenig, wie eine gegen das Verkennen von Gefahren, das Mißachten von Sicherheitsregeln oder gar gegen Gleichgültigkeit und Leichtsin, kurz gegen alles das, was Ursache vieler Unfälle ist.

Doch die Pille gegen Unfälle und für Sicherheit bleibt ein Wunschtraum. Daher müssen wir alle, muß jeder einzelne dafür sorgen, daß die „Krankheit“ Unfall uns nichts anhaben kann. Wir müssen jeden Augenblick auf der Hut sein, müssen Auge und Sinne schulen, Gefahren zu erkennen und bereit zu sein, ihre Quellen zu

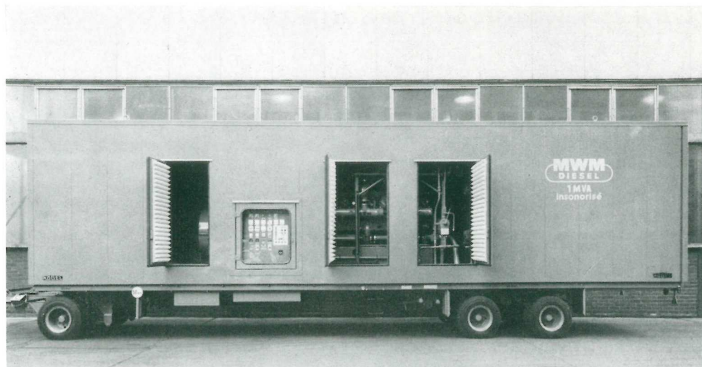
beseitigen.

Unfälle geschehen nicht, sie werden verursacht! Immer hat einer oder haben mehrere versagt. Fast jeder Unfall hat seine tiefste Ursache in einem Fehlverhalten. Daher: Hoffen wir nicht auf eine Pille für die Unfallverhütung. Trachten wir vielmehr danach, uns das erforderliche Wissen anzueignen und bewußt jederzeit bei allem, was wir tun, auf Sicherheit bedacht zu sein. — Wissen — Wollen — Können, sicher arbeiten, das ist die beste Gewähr gegen den Unfall. Hier allein liegt die Sicherheit beim Verhüten von Ungewolltem. Oder sollte es sich noch nicht herumgesprochen haben, daß es trotz „Pille“ schon Pannen gegeben hat?



## Sonderanlage für Schweizer Atomforschungs- zentrum

Neben der Versandhalle im MWM-Werk steht ein langer Lastwagenanhänger. Durch die geöffneten Türen ist zu erkennen, daß es sich um ein verbarges Diesel-Stromerzeugungsaggregat handelt, wie es von MWM in vielfach-bewährten Ausführungen gebaut wird. Ich muß mal ein Experten fragen. Ing. Paul Wesch gibt gern Auskunft. In der Tat ist es als komplette Spezialanlage hinsichtlich der Leistungs-, Steuerungs- und Regelstechnik eine Sonderanlage, nicht zuletzt durch die zweckbedingte Geräuscharmut. Der Geräuschpegel des schallgeschützten Aggregats liegt mit nur 45 dB(A) so niedrig, daß Messungen dadurch außerordentlich erleichtert sind. Die Verträglichkeit des menschlichen Ohrs in der unmittelbaren Arbeitsumgebung nicht strapazieren. Natürlich geht es als Umwelt-nutzenfaktor hier nicht allein um die Empfindsamkeit des Gehörs, sondern um niedrigen „Summenpegel“ für die technischen Meßvorgänge. m Verständnis: dB(A) sind Maßeinheiten für



den Schalldruck in der wissenschaftlichen Lehre, Forschung und Technik anstelle der überlebten Ausdrucksform „Phon“.

Diese fahrbare Sonderanlage ist mit einem MWM-Motor TBD 602 V 16 ausgestattet: Leistung 1000 kVA oder 1 „MVA“. Das Fahrzeug selbst ist 16 m lang und wiegt 30 t. Die Spezialausführung ist für CERN, das Atomforschungszentrum der Schweiz, bestimmt und wird im

gesamten Forschungsbereich überall dort eingesetzt, wo Netzstrom ausgefallen ist oder rechtzeitige Vorsorge getroffen werden muß, einem solchen — technisch kaum verkraftbaren — „Katastrophenfall“ vorzubeugen. Der Verbund als Notstromaggregat oder als Stromerzeuger im Dauerbetrieb ist bemerkenswert; der Aggregatstrom kann direkt ins vorhandene Netz eingespeist werden. JHB

## Großauftrag für MWM aus dem Iran

Die verstärkten Bemühungen des Schahs von Iran um die wirtschaftliche Entwicklung seines Landes sind inzwischen weltweit bekannt geworden. Die Bundesrepublik Deutschland ist an der preisbezüglichen Auftragsvergabe für den Bau industrieller Anlagen und intensivierter Lieferungen deutscher Erzeugnisse wesentlich beteiligt worden. Daß aus diesem großen „Kuchen“ auch die MWM ein breiter Keil abfallen werde, ist angesichts der jahrzehntelangen engen Geschäftsverbindungen zu erwarten. Schließlich erhält MWM in Teheran eine Landesvertretung für den Iran und hat insbesondere schon in den Jahren an der Elektrifizierung der Städte und in der Region des Riesenreiches teilgenommen. Gerade dies war Anlaß für die iranische Regierung, der MOTOREN-WERKE MANNHEIM im am 15. Dezember 1973 einen weiteren Großauftrag im Lieferwert von rund 20 Millionen DM erteilen.

Schlicht und geradezu nüchtern erscheint auf unserem Foto der Raum, in dem die Vertragsunterzeichnung für den Riesenauftrag stattfand. Man erkennt am Kopfsitz Exzellenz Hazrati, Deputy Minister vom Ministerium für Energie (Water and Power), vorn rechts sein Mitarbeiter Mr. Rastan, an der Tür MWM-Direktor Dipl.-Kfm. Wolfgang Keller vom Stammhaus Mannheim, der die Jahre in Teheran tätig gewesen ist, neben ihm — nach links — Mr. V. Karakhanian und Mr. G. Gozozian von der MWM-Niederlassung in Teheran. Der Auftrag umfaßt die Lieferung von Stromer-



Während der Vertragsunterzeichnung in Teheran. V. l. n. r.: Mr. G. Gozozian - MWM IRAN, Mr. V. Karakhanian - Geschäftsführer MWM IRAN, H. Keller, Mr. Hazrati - Deputy Minister MWP (Ministry Water & Power), Mr. Rastan - MWP

erzeugungsaggregaten mit einer Gesamtleistung von 33 400 kW. 51 fahrbare bzw. transportable Diesel-Elektro-Anlagen werden in Mannheim gebaut und dann, ebenso wie 8 fahrbare Trafostationen, in den Elektrizitätswerken der größten persischen Städte von Monteuren der MWM-Niederlassung Teheran aufgestellt. Die Aggregate, die zusammen eine Stadt von mehr als 100 000 Einwohnern mit Strom versorgen könnten, dienen dazu, Spitzenbelastungen abzusichern oder Strom in Gegenden zu erzeugen, die derzeit noch nicht an das Verbundnetz des

Landes angeschlossen sind.

Die Vergabe des Auftrags an MWM als führenden Aggregatebauer Europas ist das Ergebnis der guten Erfahrungen, die der Iran mit MWM-Erzeugnissen gemacht hat. Erst kürzlich wurden die letzten von 600 MWM-Diesel-Generator-Aggregaten für die Stromerzeugung der Richtfunkstationen des Iran in Betrieb genommen. Die Beschäftigung im MWM-Aggregatbau ist weiterhin gesichert und auf jeden Fall für dieses Jahr erfreulich ausgelastet.

G. Möller, Mannheim

## »Hamburger Modell« der Herzinfarkt- nachbetreuung

Der Herzinfarkt gehört zu den unausweichlichen Geißeln unserer Zeit, aber auch unserer Lebensweise. Über die Vorsorge ist viel geschrieben worden. Wie aber steht es mit der Nachbetreuung von Infarktkranken, denen auch viele Werktätige in den Werken der Knorrgruppe zum Opfer gefallen sind und immer noch fallen? Wir kennen Kollegen, die plötzlich „vom Fenster weg“ sind, in Krankenhäusern oder krank daheim lethargisch „auf bessere Zeiten“ warten oder gar der Frühinvalidität zusteuern, wenn sie selbst gar nichts zur Besserung tun.

Das „Hamburger Modell“ will nützlich Hilfe schaffen, tut vor allem etwas Praktisches und zielt auf eine lebenslange Betreuung nach dem Herzinfarkt hin. Dazu bedient es sich fester Gruppen in Sportvereinen nach der medizinischen Erkenntnis hilfeversprechender Bewegungstherapie. Die Zahl der mitmachenden Sportvereine in Deutschland wächst. Eine Arbeitsgemeinschaft von Ärzten aus Praxis, werkärztlichen Diensten, aus Kliniken und Sozialversicherung hat die plangemäße Behandlung vom Akutkrankenhaus über Spezialkrankeanstalt, Kurklinik bis zum Hausarzt unter zusätzlicher Betreuung von Sportvereinen verwirklicht. Das war notwendig!

1952 starben am Herzinfarkt bei uns 15 000, 1966 schon 45 000 Menschen und 1973 waren es schon rund eine Viertelmillion. Die „Risikofaktoren“ sind bekannt: Mangel an körperlicher Bewegung, reichlicher Genuß von Genußmitteln (Alkohol und Nikotin), falsche Ernährung mit Übergewicht, Hetze im Berufs- und Privatleben, Bluthochdruck und Stoffwechselfstörungen. Der Zusammenhang zwischen Infarkten und Lebensstandard, vor allem in Wohlstandszeiten, ist erwiesen. In notvollen Kriegs- und Nachkriegszeiten hat es kaum Infarkte gegeben. Trotz aller solcher Erkenntnisse aber werden mit zunehmendem zeitlichen Abstand die anfänglichen guten Vorsätze vernachlässigt. Es wird wieder falsch und zuviel gegessen. Kein Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Man fährt mit dem Auto bis zum nächsten Zigarettensautomaten. Zum Hausarzt geht man nur noch dann, wenn man heftige Schmerzen fühlt oder soweit überzecht ist, daß man mit sich selbst Mitleid verspürt.

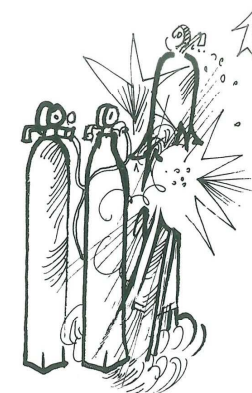
Das „Hamburger Modell“ will rigorose Hilfe schaffen. Wöchentlich wird eine Stunde für „Nachinfarkte“, ein besonders ausgewähltes Programm unter Leitung eines Arztes und eines geschulten Übungsleiters, absolviert. Dazu muß dreimal wöchentlich ein Ausdauertraining durchgeführt werden. Waldläufe, Schwimmen, Radfahren, Skiwanderungen, auch „Laufen auf der Stelle“ bieten sich an. Diskussionsvorträge ergänzen das alles. Es ist hier nicht Sinn, bis in alle Einzelheiten die Programmatik zu behandeln. Jedenfalls aber kann eine Herzinfarktnachbetreuung „ein Leben lang“ an allen Orten verwirklicht werden, an denen ein Sportverein und ein interessierter Arzt vorhanden sind. Und wo wäre das wohl nicht der Fall?

## Kleines BETRIEBSLEXIKON

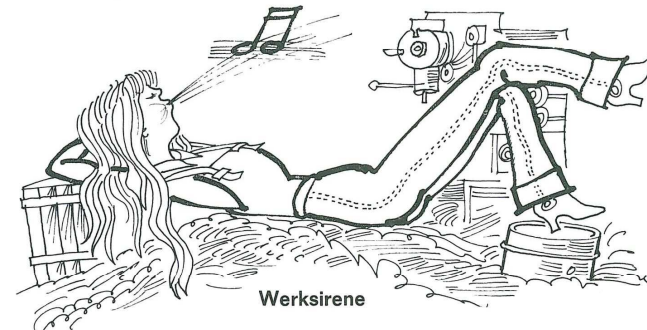
H. A. Müller



Erfahrungsaustausch



Einwegflaschen



Werksirene



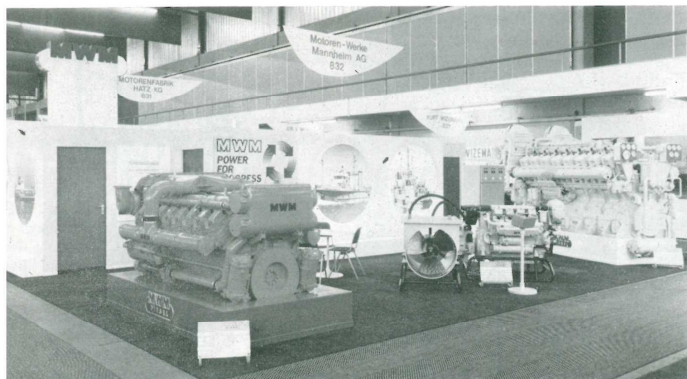
Aufsichtsrat



Wertvolle Anregung



## WM mit zwei Messeständen auf der EUROPORT/Amsterdam



Es spiegelt die Bedeutung dieser europäischen Seehafen-Ausstellung wider. Unser Bild zeigt den Stand des Stammhauses in der Nordhalle, wo Alfred Reibnegger, Dipl.-Ing. H. J. Uckley und Wolfgang Libbach die schiffahrt- und motorenkundige Besucherschaft über die neuen K-Versionen der Baureihen D 441 und D 602 informiert haben: einen Antriebsmotor TBD 441 V 16 K für eine Bohrinselfersorgungs-Doppelanlage, einen Antriebsmotor TBD 602 V 16 K für Fischereifahrzeuge, Küstenschiffe, Tank- und Spezialschiffe; außerdem zeigten die MWM als Antrieb für Bordaggregate einen D 232 V 8 mit Ebert-Bugstrahl-Ruderanlage. In der Europahalle hatte die niederländische Vertretung der MWM, die Firma B. V. Gosau, einen weiteren Stand aufgebaut und die folgenden Motoren ausgestellt: den Reihenmotor TBD 601-6 K, d. h. in leistungsstärkerer K-Ausführung, einen Reihenmotor vom Typ TBD 440-8K und einen Hauptantriebsmotor TBD 500-6 D. Viel Anklang bei der großen Besucherzahl fand auf dem MWM-Stand der originelle Besprechungsraum, eine „Schwarzwaldb-Stube“ mit entsprechendem Service. *MWM-Abt. VF*



## Messediplom als Dank aus Guatemala

Guatemala, die äquatoriale Republik in Mittelamerika, ist in der Welt weniger bekannt. Hin und wieder gibt es politische Schlagzeilen aus vielsartigen Spannungen, die aus dem Bevölkerungswirrwarr (fast die Hälfte der 5 Millionen Einwohner sind Indianer, daneben Mischlinge aller Rassen und einige Hunderttausend Weiße in den

wenigen Städten), vor allem aber aus dem Drängen an die Karibische See herrühren, von dem Brit. Honduras das an den Stillen Ozean angrenzende Guatemala trennt. Das vulkanische Gebirgsland von 109 000 qkm Größe (zum Vergleich: BRD 248 000 qkm) ist zu zwei Dritteln Wald, teils noch Urwald. Mahagoniholz ist — neben Kaffee, Baumwolle, Bananen und Zucker — ein geschätzter Ausfuhrartikel. Sonst aber ist das Land arm und innerhalb einer mühsam im Gleichgewicht gehaltenen Handelsbilanz auf starke Einfuhr, vor allem von Industrieprodukten wie Maschinen, Stromerzeugern, elektrischen Gerätschaften und Textilien, angewiesen. Indische Dialekte herrschen vor; nur ein kleiner Bevölkerungsteil beherrscht Spanisch als offizielle Amtssprache.

Im verhältnismäßig bescheidenen Wirtschaftsvolumen steht die Bundesrepublik Deutschland hinter den USA an zweiter Stelle des Import- und Exporthandels. An Regsamkeit fehlt es den Partnern nicht. Guatemala veranstaltete — am Ende des Vorjahrs zum zweiten Mal — eine internationale Industriegütermesse, die „INTERFER“. Viele bundesdeutsche Firmen haben sich daran in einer Ausstellergemeinschaft beteiligt, die MWM indirekt mit einem beachteten Informationsstand durch ihre guatemalteckische Vertretung, die Firma F. Laeisz. Neben vielem Informationsmaterial, das MWM Mannheim gern bereitstellte, wurde ein einbaufertiger MWM-Dieselmotor gezeigt. Nach dem Bericht von Laeisz, Hamburg, hat die Hauptstadt Guatemala-City, in der etwa ein Achtel der Bevölkerung wohnt, an der Industriemesse großen Anteil genommen und auch der MWM-Messestand die wirtschaftliche Aufmerksamkeit an den Ausstellungstagen belebt. Als Dank für die Messebeteiligung erhielten die MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG das hier abgebildete Diplom, eine Bereicherung der Blätter — auch aus exotischen Gebieten — für die MWM-Unternehmensgeschichte. *JHB*



### Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



GUNTER SCHMIE  
Werksplaner  
1. 4. 74



KARL MENNINGER  
Dreher  
3. 4. 74

### Süddeutsche Bremsen AG



JOHANN FISCHER  
Abteilungsleiter  
4. 4. 74



MAX MONAT  
Meister  
4. 4. 74

### Motoren-Werke Mannheim AG



ARTUR IRION  
Meister  
9. 3. 74

### Knorr-Bremse GmbH München



RUDOLF HELLER  
Abteilungsleiter  
9. 3. 74



MARIA SCHEURING  
Stenotypistin  
16. 3. 74



BRUNO GOTTWALD  
Lizenz-Sachbearbeiter  
1. 4. 74

### Süddeutsche Bremsen AG



ALWINE HIRSCHMANN  
Werkstattschreiberin  
21. 3. 74

### Motoren-Werke Mannheim AG



FRIEDRICH MASER  
Disponent  
2. 3. 74



WILLI GARTNER  
Schlosser  
10. 3. 74



GEORG BRAUN  
Monteur  
14. 3. 74



WERNER FREY  
Sachbearbeiter  
11. 4. 74



KARL GREINER  
Packer  
19. 4. 74

# UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE  
25 DIENSTJAHRE

## Direktor Bernhard Kutschbach im Ruhestand

Man kann es sich kaum vorstellen, daß dieser vitale Mann nun im Ruhestand ist. Er war schließlich seit fast drei Jahrzehnten sozusagen mit den MWM-Motoren verheiratet. Noch im Oktober letzten Jahres, als er 65 Jahre alt wurde, haben wir seinen Lebensweg und sein berufliches Wirken in Wort und Bild gewürdigt, vor allem die guten menschlichen Bindungen, die ihn mit jung und alt verbinden: Bernhard Kutschbach kennt jeder, und er selbst kennt fast die ganze Belegschaft. Der regsame Mann wird sich schwer an Ruhestands-

jahre gewöhnen können und mögen. So wird es ihn beleben, mit seiner MWM auch weiterhin als Berater verbunden zu bleiben, ebenso wie sich das Unternehmen gern und oft seines profunden Rates bedienen wird. Ebenso wird er vielleicht noch ein wenig mehr Zeit für seine vielseitige ehrenamtliche Tätigkeit als Arbeitsrichter, als Mitglied in Ausschüssen des VDI und dem AWF sowie in Gremien der IHK haben, wo er der Allgemeinheit wie vielen Fachgemeinschaften seit Jahren mit seinem reichen Erfahrungsschatz zur Verfügung steht. Wir wünschen ihm noch viele guten Jahre in gesunder Beweglichkeit und Zufriedenheit.



## braucht dringend Facharbeiter

Die Beschäftigungslage ist unbedingt gut und erfreulich zur Existenzsicherung von Werk und Belegschaft. Doch schon zeigt sich die Kehrseite starker Auslastung: es fehlt an tüchtigen Facharbeitern. Auch die Auswirkungen des Lohn-Rahmentarifvertrags II spielen bei diesem zusätzlichen Bedarf eine Rolle. Insbesondere fehlen auf dem gewerblichen Sektor fachkundige

### Dreher, Fräser, Radialbohrer und Schleifer

„Auf diesem nicht mehr ungewöhnlichen Wege“ — so möchte man sagen — will das MWM-Unternehmen auch seine Belegschaftsangehörigen ansprechen, bei der Überwindung des Engpasses mitzuwirken. Jeder möge sich in seinem Verwandten-, Bekannten- und Freundeskreis umhören. Vielleicht wird mancheiner, der Facharbeiter in den genannten Berufen ist, sich gern zur Motoren-Werke Mannheim AG verändern wollen. Über Namen und Ruf der MWM braucht man wohl kaum ein Wort verlieren, bekannt ist das gute Betriebsklima; selbstverständlich dürfen leistungsgerechte Bezahlung nach der Arbeitsplatzbewertung und weitere anreizvolle soziale Leistungen erwartet werden. Helft mit daran, euch einen tüchtigen, guten Kollegenkreis zu schaffen! Das notwendige Reservoir an Fachkräften ist unbedingt erforderliche Voraussetzung, die Beschäftigungslage zu nützen.

Jeder MWM-Mitarbeiter, der Vorschläge machen kann, möge dies in der Personalabteilung tun. Bewerber selbst können dort vorsprechen, telefonisch unter (0621) 384-298 anrufen oder eine Kurzbewerbung schicken.

## Für Sie gelesen

### Neues Gesicht, neuer Paß

Wetten, Kollege, daß du auswendig nicht weißt, wann die Geltungsdauer deiner Kennkarte oder deines Reisepasses abläuft, ob du überhaupt einen noch gültigen Personalausweis besitzt! Sicherlich nicht weltbewegend, jedoch entscheidend wichtig, wenn man mal über die Grenze will. Auch das Paßfoto stimmt oft nicht mehr, mag einem auch das Jugendfoto noch so gefallen. Man ist eben älter geworden, auch hat man es vielleicht zu einem ansehnlichen Bart oder langen Netzerlocken gebracht. Der Zöllner am Grenzschaubaum weiß das nicht und will die Eigeneinschätzung vom persönlichen Image gar nicht wissen. Ihn kümmern nur die Vorschriften, und sie halten dann den Grenzschaubaum unten. Wer nicht mehr so aussieht wie auf seinem Paßbild, sollte sich schnellstens einen neuen Ausweis ausstellen lassen. Wer trotz allem einmal in Verlegenheit gerät, der kann an den EWG-Grenzen einen kurzfristig gültigen Ausweis erwerben, zumal dann, wenn üblich zeitlich abgelaufene Personalausweise grundsätzlich nicht verlängert werden, ohnehin in der BRD nie über zehn Jahre Laufdauer. Aber auch das kostet mehr als eine Kleinigkeit.



### Bei Heirat keine Beitragserstattung mehr

Schlechte Nachricht für Frauen, die sich — wie früher — bei ihrer Heirat die bis dahin geleisteten Rentenversicherungsbeiträge erstatten lassen möchten. Das Bundessozialgericht hat jetzt durch sein Urteil (1 RA 163/70) entschieden, daß die Aufhebung der Vorschrift über die Erstattung der Rentenversicherungsbeiträge bei Heirat von weiblichen Arbeitnehmern nicht gegen das Grundgesetz verstoße. Da die grundsätzliche Anwartschaft auf sämtliche Regelleistungen der Rentenversicherung bestehen bleibe, werde auch die Eigentumsgarantie des Artikels 14 im Grundgesetz nicht beeinträchtigt.

### Nach dritter Ehe keine Rente mehr

Nach Auflösung der dritten Ehe einer früheren Kriegervitwe lebt der Anspruch auf die Hinterbliebenenrente aus der Kriegsofferversorgung nicht wieder auf. Das Bundessozialgericht hat

## Für Sie notiert

mit Urteil 10 RV 621/72 entschieden, daß durch die dritte Eheschließung die Versorgungskette endgültig unterbrochen wird. Ohne Rücksicht auf den Einzelfall könne die Witwenrente nur einmal wiederaufleben. In dem zu entscheidenden Fall war die Ehe der Frau wegen Bigamie ihres dritten Ehemanns geschieden worden.

### Mutterschutzgesetz

Endet die Schwangerschaft mit einer Fehlgeburt, dann entfällt der Schutz des Mutterschutzgesetzes (Bundesarbeitsgericht 2 AZR 138/72). Weitere Folgerung: Eine nach der Fehlgeburt zugehende Kündigung ist also insofern nicht unwirksam.



### Mieterhöhung

Die Mehrzahl unserer Leser lebt in Mietwohnungen oder ist Besitzer eines Eigenheims mit vermieteter Inliegerwohnung, so daß die Mietbestimmungen interessieren. Das AG Gütersloh hat in seinem Entscheid C 30/72 ein Grundsatzurteil geschaffen, das von Bedeutung ist: „Im Schreiben an den Mieter wegen Zustimmung zu einer Mieterhöhung nach § 3 WKSchG muß der Vermieter konkrete Vergleichsobjekte angeben. Voraussetzung für eine Heraufsetzung des Mietentgelts überhaupt ist, daß der bisherige Mietzins seit einem Jahr unverändert fortbesteht und der angestrebte erhöhte Mietzins die üblichen Entgelte, die in der Gemeinde oder in vergleichbaren Wohnorten für die Vermietung von Räumen vergleichbarer Art, Größe, Ausstattung, Beschaffenheit und Lage bezahlt werden, nicht übersteigt.“

### Erschließungskosten

Hauseigentümer sollten wissen: „Beitragspflichtige Anlieger haben die Höhe der tatsächlich entstandenen *Erschließungskosten* grundsätzlich hinzunehmen. Etwas anderes kommt nur in Betracht, wenn sich die Gemeinde bei der Vergabe der Bauaufträge oder bei der Durchführung der Baumaßnahmen offensichtlich nicht an das Gebot der Wirtschaftlichkeit gehalten hat und dadurch unvermeidbare Mehrkosten entstanden sind“ (Urteil des VGH Kassel VI OE 15/70).