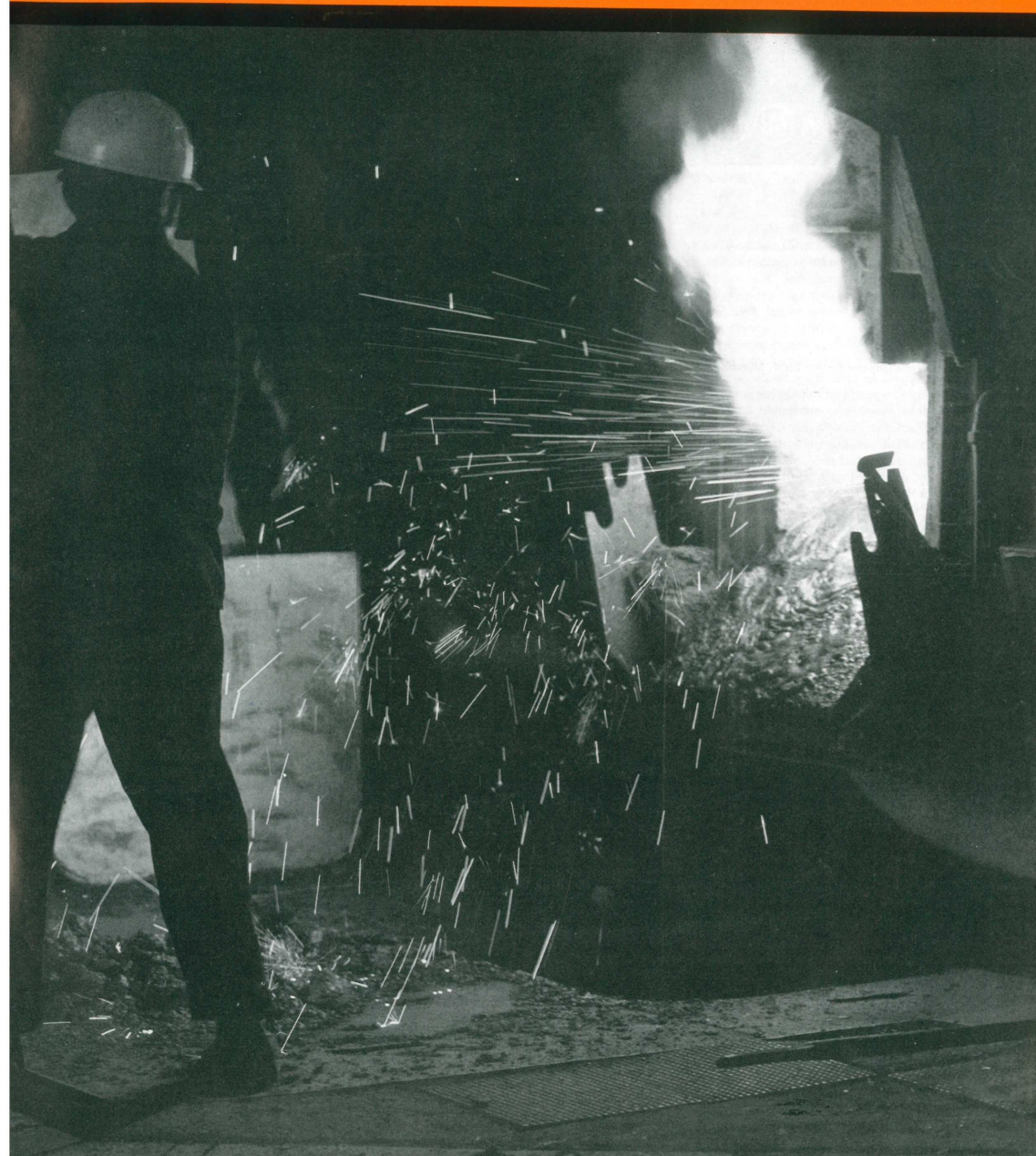


WIR

128 / 1974

von den Werken der Knorr-Bremse





erausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
München 40, Moosacher Straße 80
hriftleitung:
Renate Stapf
München 40, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51
rafik:
Hüller-Woelk, München
ruck:
His & A. Majer
312 Dingolfing, Bruckstraße 9
Telefon: 0 87 31 / 23 07
rtikel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

128 AUGUST 1974

Die Knorr-Bremse erhielt Familienzuwachs	3
MWM auf der Internationalen Investitionsgütermesse in Ungarn	5
MWM-Verkaufsbüro Mannheim verkaufte nach Thailand	5
CI aus dem Meer — Konkurrenz für Wüstenöl	6
3B-Hochlager-Einweihung: Ein Grund zum Feiern	7
Aus der Werkschichte: Schon der „Seeteufel“ fuhr mit MWM-Motoren	8
Vit dem Lkw nach Abu Dhabi	9
Spanische Gäste bei MWM in São Paulo	10
„Büffel“ bei MWM	10
Kleines Betriebslexikon	11
Fernsehtar: ein MWM-Aggregat für Saudi-Arabien	12
Die Hobby-Maler sind unter uns	12
Auch Schiedsrichter will gelernt sein!	14
Verzichtenkönnen macht uns glücklich	14
Unsere Jubilare	15
Ab Oktober Widerrufsrecht bei Ratenkäufen	16
Männer am Stammtisch . . .	16

Seit einiger Zeit bleibt das Fenster nebenan sperrangelweit geöffnet, aber der Nachbar, der uns bislang von dort aus gewissermaßen in den Suppentopf gucken konnte, zeigt sich nicht mehr. Wir waren stets etwas erstaunt über seine offensichtliche Neugier, doch wir hatten uns langsam daran gewöhnt. Und jetzt warteten wir auf den schon vertrauten Anblick des hemdsärmeligen Nachbarn. Als wir uns — allmählich geradezu beunruhigt — nach ihm erkundigten, erfuhren wir folgendes: Ganz plötzlich hatte man ein schweres Leiden an ihm entdeckt. Der Versuch, ihn zu operieren, war gescheitert. Nun lag der Mann, ohne zu wissen, daß er sterben muß, unsichtbar für uns dort drüben in seinem Zimmer. Da er nicht mehr aufstehen konnte, hielt man das Fenster zum Garten stets weit geöffnet für die Frische des Morgens, die Kühle des Abends, den Duft der Rosen, das Zwitschern der Vögel, die Stimmen der spielenden Kinder — kurz, um dem Kranken, der das Leben nun nicht mehr sehen und greifen konnte, wenigstens die Düfte und die Geräusche, den bunten Abglanz des Lebens, so lange wie nur möglich zu erhalten.

Nachdem wir nun wußten, was es mit dem offenen Fenster für eine tiefere Bewandnis hatte, schauten wir nurmehr verstohlen hinüber. Um ehrlich zu sein, wir schämten uns ein wenig unserer relativen Gesundheit und unseres bescheidenen Glückes in der unmittelbaren Nachbarschaft von tödlicher Krankheit und Unglück. Die dunkle Fensterhöhle starrte uns wie ein leeres Auge an, ein Auge, das nichts mehr sehen konnte, aber das gerade durch sein unbewegliches, blickloses Schweigen anrührte und beunruhigte. Denn hinter der Öffnung lag ja der arme Nachbar und hörte uns, atmete mit uns und hoffte gleich uns auf seinen Anteil vom Kuchen des Lebens, nicht wissend, daß für ihn nur noch eine kleine Handvoll Krümel übrig geblieben war . . .

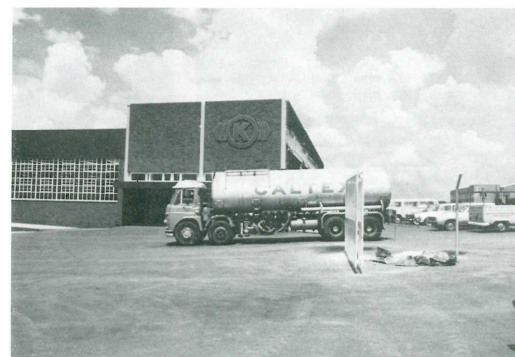
Unser erster Blick beim Frühstück galt fortan diesem Fenster, und von ihm wanderten dann unsere Augen über den Garten zu seinen Blumen, Bäumen und Sträuchern, der weißen Katze und der schwarzen Drossel, den ersten Erdbeeren und den glitzernden Tautropfen — zu all den liebenswerten kleinen Dingen, die der Nachbar nur noch ahnen und an die er sich erinnern konnte. Und wir selber gingen von nun an ganz anders an unseren Alltag und die Arbeit heran als früher. Wir empfanden auf einmal mehr Dankbarkeit für das Alltägliche, das Gewohnte, die Summe der Kleinigkeiten, die unser Leben ausmacht. Wir wurden dabei nicht unbedingt ernst oder gar traurig, sondern wir lebten einfach nur bewußter. Wie einem eben erst so recht in der Nähe des Todes das Leben bewußt wird. Das leere Fenster wurde uns zum Bild für Rilkes Worte: „Der Tod ist groß / wir sind die Seinen / lachenden Mund's / Wenn wir uns mitten im Leben meinen / wagt er zu weinen / mitten in uns.“

Das Fenster ließ uns nicht mehr los. Es begleitete uns durch die Tageszeiten. Mittags, wenn die sommerliche Hitze zu stark anstieg, wurde das Fenster vorübergehend geschlossen. Um die Stunde des Nachmittagskaffees öffnete es sich wieder wie von Geisterhand. Dann blieb es so vom Abend bis zum Morgen. Was wundert, daß uns beim Anblicke des Mondes, der die Fensterscheiben in sein mildes Licht tauchte, die Verse von Claudius einfielen: „Der Mond ist aufgegangen / die goldenen Sternlein prangen / am Himmel hell und klar / Der Wald steht schwarz und schweiget / und aus den Wiesen steigt / der weiße Nebel wunderbar . . .“, diese schlicht schönen Verse, die in der Bitte ausklingen „Herr, laß uns ruhig schlafen / und unsern kranken Nachbarn auch“.

So wurde uns das Fenster gegenüber zum Zeichen, daß unser Leben nur durch ein Fenster vom Tode getrennt ist, ja, daß Leben eigentlich nur ein Fenster hin zum Tode ist. Wie leicht und schnell kann der Übergang, der Durchzug, erfolgen! Und dieses Fenster ist immer da, dicht neben uns, in jedermanns Nachbarschaft.

Die Knorr-Bremse erhielt Familienzuwachs

Mit einem großen Lager ist es nicht getan. Deshalb hat die Knorr-Bremse in Spartan bei Johannesburg/Südafrika ein Diagnostik-Center für Bremsen errichtet, das allen Anforderungen der aktuellen Fahrzeugtechnik gerecht wird. Das modern ausgestattete Center wird von erfahrenen Bremspezialisten geleitet. Sie stehen den Fahrzeugen aller Fabrikate zur Verfügung.



Unsere spezielle Knorr-Testausrüstung macht es uns möglich, Mängel an der Druckluftbremse genau und schnell zu erkennen.

Eine neue Tochter der Knorr-Bremse GmbH wurde in Spartan bei Johannesburg/Südafrika eingerichtet: Die Knorr-Bremse S. A. mit einem Diagnostik- und Kundendienstzentrum für Nutzfahrzeuge. Die Station, die im Herbst 1973 den Betrieb aufgenommen hat, macht es sich zur Aufgabe, LKWs auf ihre Fahrtauglichkeit, speziell aus dem Bremsensektor, zu überprüfen und entsprechend zu überholen.

85 Mitarbeiter stehen heute bereits unseren Bremspezialisten zur Seite, die in der neuen Fabrikhalle nicht nur die von Deutschland eingeführten MAN-Fahrzeuge mit Knorr-Bremsen ausrüsten, sondern darüber hinaus allen Fahrzeugen, egal welchen Fabrikats, bei der Lösung von Bremsproblemen zur Verfügung stehen. — Auch an den Eisenbahnsektor wurde gedacht: Die Produktion von Eisenbahnbremsausrüstungen und speziell von Bremsventilen wurde aufgenommen und soll später erweitert werden.

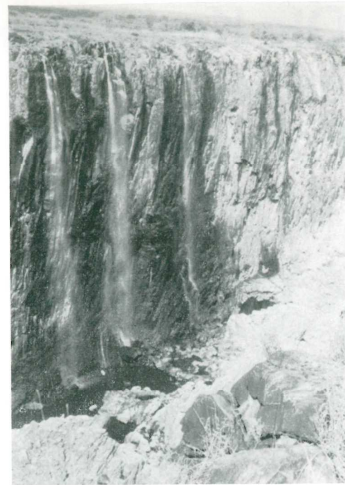
Südafrika

weites Land in strahlendem Licht, gesegnetes Land. So schildern es seine Dichter. Land der Berge und der Meere, Land der Blumen, der Tiere und der Gegensätze — so wird es jeder Reisende beschreiben. Denn Fauna und Flora gehören ja zu den Hauptattraktionen des Landes, eines Landes, das größer ist als Deutschland, Frankreich, Italien und Portugal zusammen. Doch dieses Südafrika, das auf die angenehmsten Klimaverhältnisse der ganzen Welt verweisen kann, ist nicht nur reich an Naturschönheiten — es ist auch reich an Bodenschätzen und darüber hinaus der einzige Industriestaat auf dem afrikanischen Kontinent. Mehr als drei Viertel des Goldes, das in der westlichen Welt gefördert wird, stammen aus Südafrika. Aus Verkäufen seiner Bodenschätze erlöst Südafrika mehr als zehn Milliarden Mark pro Jahr. Außer bedeutenden Lieferungen an Antimon, Kohle und Chromerz kamen bisher über acht Milliarden Karat Diamanten aus Südafrika. Es besitzt große Uranerz- und Asbestlagerstätten und produziert 40% des Zements, 60% des Zuckers und über 60% der Wolle Afrikas. Anders als die jungen schwarzen Staaten Afrikas aber ist die Republik nicht nur Rohstofflieferant der übrigen Welt, sondern nennt sich stolz die „Werkstatt des Kontinents“. Die Zahl der privaten Industrieunternehmen hat sich seit den Jahren 1946/47 vervielfacht.

Südafrika hat 4 Provinzen, mehrere „Heimatländer“, 2 Königreiche für die Bantus und 9 Großstädte. Und die größte unter ihnen ist Johannesburg.

Johannesburg — das New York Südafrikas

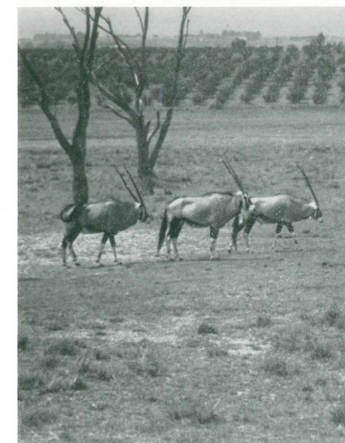
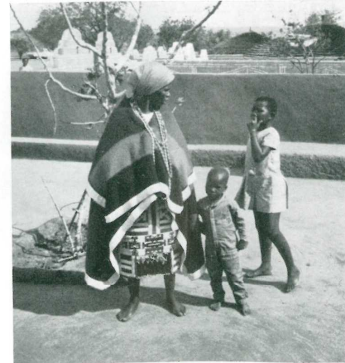
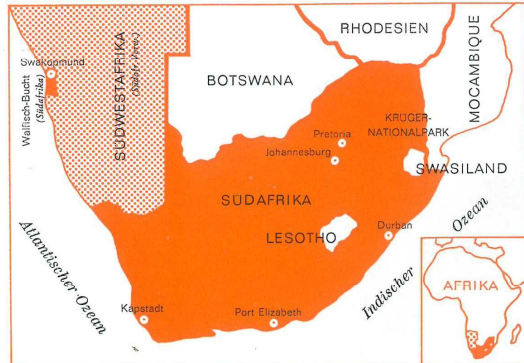
Das Gebiet, auf dem heute mehr als eine Million Menschen leben und arbeiten, war noch vor hundert Jahren nacktes Grasland, das von riesigen Wildherden bewohnt wurde. 1886 stießen zwei arme Goldsucher zufällig auf eine Goldader, und das war die Geburtsstunde der Stadt. Sie entwickelte sich zum Industrie- und Finanzzentrum Südafrikas und zum Sitz der bedeutendsten Goldminenindustrie der Welt. Die Abraumhalden rings um Johannesburg, um Wolkenkratzer, Kirchen und Golfplätze, zeugen vom Reichtum des Landes und der Stadt: dem Gold. Zu seinen Sehenswürdigkeiten zählen deshalb der Besuch einer Goldmine, wobei man auch beobachten kann, wie geschmolzenes Gold gegossen wird, und die Besichtigung einer Diamantenschleiferei, wovon Johannesburg allein 41 hat. Denn Südafrika besitzt ja auch eines der größten



Diamantenvorkommen der Welt. Darüber hinaus allerdings ist Johannesburg nicht das Mekka für Touristen, sondern mehr das der Geschäftsleute. Wer Südafrika kennenlernen will, steigt deshalb in einen Zug — es muß ja nicht gerade der "Blue Train" sein, Südafrikas Luxusexpreß — und fährt nach Pretoria oder ans Meer nach Kapstadt oder Durban oder Port Elizabeth. Und er wird finden, was er sucht: in Kapstadt eine Stadtlandschaft am Fuße des Tafelbergs, die sich mit Rio, San Francisco oder Neapel vergleichen läßt. In Durban bunte Folklore unter Kuppeln und Arkaden. In Port Elizabeth freundliche Ferienhotels an sonnigen Stränden. Und in Pretoria eine ruhige Residenzstadt mit Tausenden von Jakaranden, mit imposanten Gebäuden und gepflegten Parks. Wohin er aber auch reist — ganz sicher wird er das berühmteste der Südafrikanischen Wildschutzgebiete, den

Kruger-Nationalpark
500 km nordöstlich von Johannesburg besuchen. Er erstreckt sich über 320 km Länge und 65 km Breite. 1600 Kilometer Straßen durchqueren den „Park“. Viele Tiere sind besonders in der Trockenzeit an den Wasserstellen zu beobachten. Unter ihnen befinden sich Kudu, Impala

ie südafrikanische Landschaft in ihrer Vielfalt Fauna und Flora fesselt den Besucher! Alle Wildarten in freier Natur mit der Kamera zu „erlegen“, ist ein nahezu Jagdlieber vermittelndes Erlebnis. lanchmal gelingt es auch, die Bantus in ihrer Ursprünglichkeit bei Jagd- und Kriegstänzen und mitreißenden Trommelrhythmen zu beobachten. — Berühmt sind die Minentänze bei Johannesburg. Farbenfroh kleiden sich die Ndebele-Frauen nördlich von Pretoria.



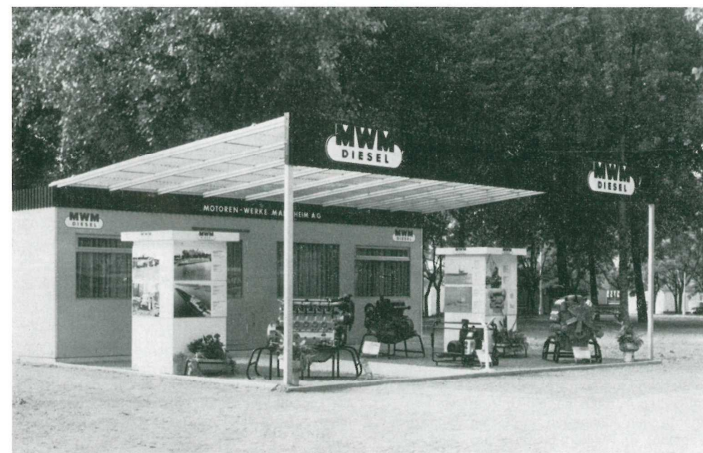
Gnu, Giraffen, Zebras, Paviane, Büffel, Warzenschweine und Löwen. Elefantenherden trifft man besonders in den nördlichen Gebieten an. Da sich mehr als 1200 Löwen im Park aufhalten, hat man Gelegenheit, ihnen zu begegnen. Als Erinnerung an dieses große Erlebnis, an die ursprüngliche Tierwelt Südafrikas, wird man sich vielleicht beim Abschied ein Tierfell kaufen und als weitere Andenken eine Perlenarbeit oder ein „Tigerauge“ — einen Halbedelstein, der sich beinahe nirgendwo sonst auf der Welt findet. Denn Südafrika ist auch reich an Halbedelsteinen — Amethyst, Achat, Quarz, Chalze-

don, Topas, Tourmalin, Jaspis und dergleichen. Und seine letzten südafrikanischen Rands wird man auf dem Flugplatz für die Königin der Blumen, die Protea, Nationalblume Südafrikas, ausgeben. Was man nicht aus Südafrika mitnehmen kann, was dem ins überfüllte Mitteleuropa Heimgekehrten jedoch unvergeßlich in Erinnerung bleiben wird, ist die große Stille dieses Landes, wo man wirklich noch allein sein kann, wo kein Flugzeug über einen hinwegfliegt und kein Auto eine nahe Straße passiert — wo die sonnenüberflutete Landschaft grenzenlos erscheint.

MWM-Verkaufsbüro Mannheim verkaufte nach Thailand

Der wesentliche organisatorische Arbeitsbereich der „VBs“ liegt im deutschen Inland als „Einzugsgebiet“ der betreffenden Verkaufsbüro-Niederlassung. Aber die gebietliche Beschränkung geschichtlich gewordenen Charakters hat sich im modernen Vertriebsdenken gewandelt. So verkaufte das Verkaufsbüro Mannheim der MWM jetzt nach Thailand. Bei der Singapore Shipbuilding and Engineering Ltd. sind sechs Küstenaufsichtsboote für Thailand im Bau, die mit Aggregaten mit Antrieb durch MWM-Dieselmotoren vom Typ D 232 V 8 ausgerüstet werden. Als Beauftragter der Singaporer Werft war *Bong Bee Chong* in Mannheim, um mit MWM-Beratungsingenieur *Heinrich Hill* besondere technische Einzelheiten abzuklären, speziell hinsichtlich von Erfordernissen, die an Dieselmotoren, Generatoren, Steuerungs- und Regelungstechnik für die „Schocksicherheit“ gestellt werden: die Verwendung für Küstenschutzwerke muß einen Stoß von zwanzigfacher Erdbeschleunigung, d. s. 9,81 m pro Sekunde, aushalten, ohne daß die Betriebsbereitschaft und -fähigkeit gefährdet werden. JHB

MWM auf der Internationalen Investitionsgütermesse in Ungarn



MWM-Motoren laufen gut in Ungarn. Diese Feststellung konnten wir auf der diesjährigen Internationalen Investitionsgütermesse in Budapest wieder treffen. Hauptabnehmer für MWM-Dieselmotoren ist die Ungarische Schiffbauwerft in Budapest. Hier werden auf der unmittelbar an der Donau gelegenen Werft nicht nur Küstenmotorschiffe für ausländische Rechnung mit MWM-Antriebsmotoren und Bordaggregaten ausgerüstet, sondern ebenso große Schwimmkräne, die von Ungarn in alle Welt exportiert werden. Vor allem Häfen in der dritten Welt, in denen man noch keine voll ausgearbeiteten Be- und Entladeanlagen besitzt, zählen zu den Bestellern dieser schwimmenden Kräne. In Gegenwart von Vorstand *Koenigs* und Prokurist *Libbach* hielt Dipl.-Ing. *Uckley* von der Abteilung Schiffsmotoren-Verkauf vor 25 geladene Wertingenieuren einen Lichtbildvortrag über „Moderne Schiffsantriebsanlagen mit MWM-Motoren“. Die Motoren-Werke Mannheim erhielten für mehrjährige erfolgreiche Teilnahme an der Messe ein Diplom und eine Gedenkmünze der Messeleitung „HUNGEXPO“!

Der große Boom

Öl aus dem Meer - Konkurrenz für Wüstenöl

„Das Geschäft mit dem Öl aus dem Meer läuft“, schrieben wir vor Monaten. Nach der Ölkrise ist diese Energiesuche ins Hektische gewachsen. Der Bau von Ölinselfen und den dazu benötigten Bohrinsel-Versorgungsschiffen hat einen wahren Boom gebracht. Werften in der Bundesrepublik, in Holland, Norwegen und England, aber auch in Übersee, bauen in Rekordzeit ganze Serien solcher Spezialschiffe.

Die Motoren-Werke Mannheim AG ist an dieser Konjunktur mit der Lieferung der Antriebs- und Aggregatmotoren wesentlich beteiligt. Weit mehr als 100 Antriebsmotoren, hauptsächlich aus den Baureihen D 440 und D 441 mit über einer Viertelmillion PS, dazu mehr als 300 Bordaggregate und Bugstrahlruderantriebe wurden schon abgeliefert; der vorhandene weitere Auftragsbestand ist sehr zufriedenstellend. Die bisher üblichen Versorgungsschiffe mußten konstruktiv völlig umgestaltet werden, nachdem sich die Meeresbodenausbeute — insbesondere an Erdöl und Erdgas — immer mehr aus flachen Küstengewässern in freie Seeräume verlagerte. Man benötigt größere Versorger, die mit rund 1000 t das Dreifache tragen und vor allem viel

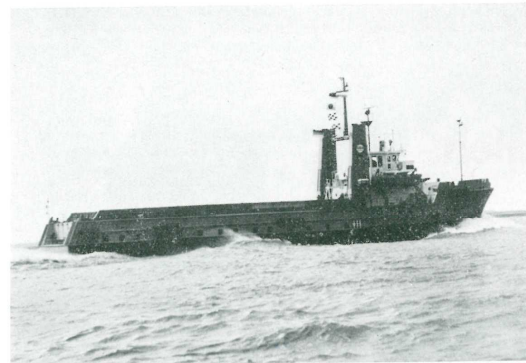
auch ganz einfach an finanziellem Aufwand. Immer schon war es so, daß sich die Elemente, vor allem das Wasser, nur schwer etwas entziehen lassen. Die Erdrinde enthält — das ist festgestellt — auch unter dem Meeresboden, genauso wie unter den bisher bekannten Bohrungsgebieten des Landes, große Öllagen, und eines Tages wird man gewiß „den großen Fund“ machen, begünstigt durch den Fortschritt technisch fast grenzenloser Möglichkeiten.

Unser Foto zeigt das MS „Niederort“, auf der GHH-Rheinwerft Walsum gebaut, motorisch von MWM ausgerüstet, ein ausgesprochener Röhrentransporter der Bremer DDG Hansa und der VTG, ebenso wie deren im Januar auf der Elsflether Werft vom Stapel gelaufenes Röhren-Versorgungsschiff „Lukasturm“. Mit der OSA (Offshore Supply Association, London, sind die deutschen Spezialreedereien zu weltweitem partnerschaftlichen Einsatz wirtschaftlich verbunden.

Fast täglich weitere Aufträge

für die motorische Ausrüstung kennzeichnen die Initiative der Ölverbrauchsländer, möglichst

links: MS „Niederort“, Bohrinselversorger (Röhrentransporter); rechts: US-Versorger



Pipeline-Röhren unterbringen. Die neuen „Offshore“-Frachter mit einem als Wanne konstruierten Ladendeck auf dem Mittel- und Achterschiff sind ausgesprochene Röhrentransporter, weil die Bohrinseln erhebliche Stahlmengen verschlingen. So wurden allein für die Ölpipeline Ekofisk-Teeseite in der Nordsee 345 km lange Rohrleitungen mit einem Gesamtgewicht von 120 000 t gebraucht.

Lohnt sich der Aufwand?

Ungewiß, ob Öllager unter den Weltmeeren von den Kraftsprudeln vor arabischen Wüstenzonen unabhängig machen werden. Die Autarkie von Ölscheitern aber wird man brechen müssen, wenn der existenzielle Wirtschaftsablauf von politischen Querelen frei werden soll. Es ist ein weltweites Aufbäumen, ein Unterfangen von gigantischen Ausmaßen an Mühen, Opfern, Wagemut, an Risiken, technischem Geist, aber

rasch in ihre Offensive mit einer leistungsfähigen Flotte von Röhrentransportern und Versorgungsschiffen für weitere Bohrinseln zu gehen. An die USA hat MWM bereits 3 Doppelanlagen vom Typ TBD 441-V 16 geliefert, 3 weitere dieser Einheiten sind bestellt. Für Manila auf den Philippinen befindet sich eine Doppelanlage vom Dieselmotortyp D 441 V 16 K in der Fertigung. Norwegen baut einen Versorger, der erstmalig mit 4 Antriebsmotoren vom MWM-Typ TBD 440-Achtzylinder ausgerüstet wird.

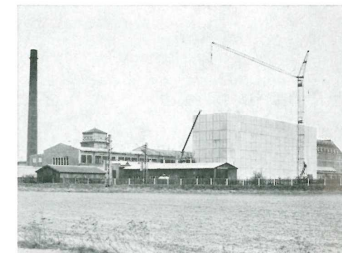
Die Größenordnungen wachsen, die Beschäftigungslage ist strapaziert. Der erfreulich gute Umsatz aber läuft dem wirtschaftlichen Ertrag davon. Wenn man heute feststellt: „Die Märchen von heute sind die Preise von gestern“, dann darf nicht vergessen werden, daß auch die Produktionskosten „märchenhaft“ in besorgniserregender schwindelnde Höhen gestiegen sind. JHB



Links: Direktor Hinkel: „Ozapft ist!“
Unten, v. l. n. r.: Der Auslagerungsvorgang, eingeleitet von Direktor Vielmetter. „Na, denn Prost!“ (v. l.)
Die Direktoren Dr. Bodey, Dr. v. Bandemer und J. Vielmetter;
rechts: das neue Hochlager — ein kombiniertes Versand- und Zwischenlager für palettierbare Artikel

SB-Hochlager-Einweihung:

Ein Grund zum Feiern!



Die Einweihungsfeier beendete die relativ kurze Bauphase des Hochlagers, das in den wesentlichen Teilen termingerecht am 8./10. Mai 1974 von der Süddeutschen Bremsen AG abgenommen wurde.

Die Gäste waren pünktlich im Hochlagervorraum eingetroffen, wo ein kaltes Büffet die vielleicht schon etwas gesetzte Mittagsmahlzeit auffüllen konnte.

Direktor Eckert bedankte sich in seiner Rede, die die Höhen und Tiefen in der Planungs- und Bauphase noch einmal allen Beteiligten vor Augen führte, ganz besonders bei Direktor Vielmetter für den weitsichtigen Entschluß, das Hochlager zu bauen und bei Direktor Hinkel, in dessen Amtszeit als technischer Vorstand der SB die Planungs-, Ausschreibungs- und Vergabephase fiel.

Direktor Eckert führte dann mit Hilfe eines vorbereitenden Ablaufes das Hochlager und das

Fördersystem vor. Dieser „manipulierte“ Ein- und Auslagerungsvorgang sollte symbolisch für die gute Zusammenarbeit zwischen der Knorr-Bremse und der Südbremse stehen: auf zwei Poolpaletten standen kubische Schachteln. Die Schachteln auf der ersten Palette hatten das KB-Emblem aufgedruckt, die auf der zweiten Palette das der SB. Beide Paletten wurden eingelagert.

Nun wurde Herr Vielmetter gebeten, diese beiden Poolpaletten mit Hilfe der Lochkartensteuerung auszulagern. Und siehe da, wie durch Zauberei kamen zwar beide Poolpaletten über die Auslagerung heraus, aber auf der ersten lagen nun die Schachteln mit den KB- und SB-Emblemen gemischt und auf der zweiten stand ein schönes großes Faß Bier. Während Herr Hinkel mit Erfolg „ozapfte“ (man bedenke: das Faß wurde während des Auslagerungsvorganges erheblichen Erschütterungen ausgesetzt), be-

nutzte Architekt Heese die Gelegenheit, um in wenigen Worten den „Kampf“ mit den Baubehörden zu schildern und allen Beteiligten zu danken, die trotz oft widriger Umstände dieses Projekt termingerecht und technisch einwandfrei verwirklichen halfen. Seine Rede endete mit einem kernigen Pfiff aus der Trillerpfeife, was wiederum das Verteilen der Schachteln an die Gäste einleitete. In diesen Schachteln befanden sich anlässlich des Weltfußballturniers — wie sollte es anders sein — Fußball!

Nach diesem offiziellen Teil bat Herr Eckert die Gäste zu einer Filmvorführung. Diesen Film über das Wachsen unseres Hochlagers hatte Herr Hoibl von der Werbeabteilung dankenswerter Weise gedreht. Dazu hatte man unsere Mitarbeiter aus dem Versandlager gebeten, an unserer kleinen Feier teilzunehmen. Es wurde reger Gebrauch davon gemacht.

H. Bolz, München



Meine Motoren in der ‚Mopelia‘ laufen bereits 48 500 Meilen; sie haben Fabelhaftes geleistet. Nicht das geringste Versagen, obwohl vor 4 Jahren (1926/27) auf der Reise von New York nach San Franzisko das Schmieröl knapp wurde und wir die Motoren 8 Tage mit Margarine und Rizinusöl schmieren mußten, um den Hafen zu erreichen. Im Juli 1929 wurde mein Schiff vom Präsidenten der Palmolive-Werke Chicago gechartert, der als Gast Sir Thomas Lipton und andere an Bord hatte. Auf dieser Fahrt durch Westindien lief das Schiff wegen Versagens des Lotsen auf Sandbank in der Einfahrt St. Domingo auf. Um von der Gewalt der Brandung nicht weiter an Land geworfen zu werden, mußten die Motoren 13 Stunden lang volle Kraft rückwärts laufen. Die Motoren haben nicht versagt, wenn man bedenkt, wieviel Sand durch die geringe Wassertiefe aufgewühlt wurde und durch die Pumpen ging. Hätten die Motoren versagt, wäre das Schiff verloren gewesen. Diese Leistung hat sämtliche Gäste in Staunen gesetzt. Ich nehme an, daß diese Mitteilungen Sie interessieren werden und möchte gleichzeitig Ihren Werken meine Bewunderung und aufrichtigen Dank zum Ausdruck bringen!“

Und wie MWM sich gefreut hat! Das war beste Referenz. Und noch mehr war man von berechtigt angezeigtem Stolz erfüllt, als alle Welt in Graf Luckners Buch „Seeteufel erobert Amerika“ las: „Frisch gewagt, ist halb gewonnen —, der Ostwind bleibt uns treu und beflügelt unseren Lauf; nur selten, wenn er abflaut, brauchen wir die Motoren. Die Dinger arbeiten übrigens famos. Alle Achtung vor den Mannheimern! — Als ich nach Hamburg kam, war ich freudig überrascht. Die beiden Motoren waren prompt von den Mannheimer Motoren-Werken Benz geliefert worden und wurden eben auf der Nordwerft in mein MSS „Vaterland“ eingebaut. Prachtmaschinen, je 250 PS und umsteuerbar. Die „Vaterland“ war das erste Schiff, das solche Wunderdinge hatte; sie sind in der Ost- und Nordsee gebührend bewundert worden und werden wohl auch in Amerika bestaunt werden.“

„Auf dem Achterdeck war kaum ein leichtes Vibrieren von den darunter laufenden Maschinen zu spüren. Mit sechseinhalb Seemeilen geht die Fahrt!“ — „... Das Examen beginnt. Unser Kapitän läßt die Maschine vor- und rückwärts laufen, läßt stoppen, manövriert mit Backbord und mit Steuerbord einzeln — alles klappt! Zensur 1 a. Mit den Motoren fahr' ich um die ganze Welt!“ — Dieser Expertise eines der berufensten Kenner braucht man nichts hinzuzufügen, es sei denn, daß hier bewiesen wird, wie sehr schon mehr als ein Menschenalter zuvor bei MWM und ihren Dieselmotoren die Begriffe „Qualität“, „Zuverlässigkeit“ und „Vertrauen“ groß geschrieben worden sind. JHB

Aus der Werksgeschichte

»Mit den Motoren fahr' ich um die ganze Welt!«

Schon der »Seeteufel« fuhr mit MWM-Motoren

Der seefahrtbesessene Felix Graf Luckner — man nannte ihn den „Seeteufel“ nach seinem bekanntesten hochseetüchtigen Motorsegler — wird der jungen Generation kaum noch ein Begriff sein. Vielleicht aber hat man einmal von diesem abenteuerliebenden Seebären gehört, der in mächtigen Pranken das New Yorker Telefonbuch zerrissen hat, als wäre es ein dünnes Schulheft. Das war Graf Luckner, ein Idol der

Jugend in den Zwanziger- und Dreißigerjahren. Wir stießen auf die Erinnerung an ihn in einem werksgehistorischen Prospekt der MWM von 1931. Seine Motorsegelschiffe, mit denen er auf allen Ozeanen bekannt war, hatten MWM-Dieselmotoren mit dem damals technisch wegweisenden „MWM-Patent-Benz-Vorkammerverfahren“. Graf Felix zählte zu den begeistertsten Bewunderern. Er schrieb an die MWM nach Mannheim:



Mit dem LKW nach Abu Dhabi

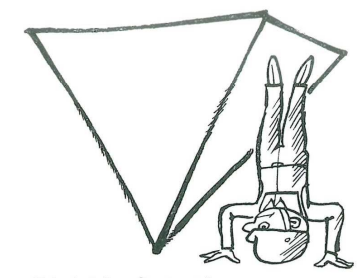
MWM-Dieselmotoren auf großer Fahrt zum Persischen Golf

Am 10. Juni dieses Jahres gingen zwei LKWs von München aus auf eine weite Reise. Sie transportierten die ersten beiden der vier MWM-Dieselmotoren der neuen Baureihe TBD 602 V 12, je 860 PS/1880 UpM, zusammen mit dem Montagmaterial und Zubehör von insgesamt 24 t ins Ölscheichtum Abu Dhabi am Persischen Golf. Die Stationen ihrer 30 Tage dauernden Fahrt gen Osten hießen Salzburg, Belgrad, Sofia, Istanbul, Ankara, Bagdad und Kuwait. Ihre Ladung, die Motoren, sind für zwei „Hoover Barges“ bestimmt, zwei Luftkissenfahrzeuge, die das gesamte Baumaterial für einen Raffinerie-Neubau auf eine Insel bei Abu Dhabi transportieren sollen. Auf jedem der beiden Fahrzeuge, die im Parallelbetrieb gefahren werden sollen, befinden sich dann zwei MWM-Motoren. Lediglich in unbeladenem Zustand wird nur ein Motor in Betrieb sein. Mit an Bord werden ferner zwei Luftkompressoraggregate, zwei Ballast-Feuerlösch-Dieselpumpenaggregate und ein Hydraulikdieselaggregat für Deckwinden mit Motoren aus der Mannheimer Fertigung sein.

Die Luftkissenfahrzeuge sind in Bootsform ausgebildet; sie heben sich mit Hilfe unserer Motoren und können im tiefen Wasser bei Bedarf auch ohne Luftkissen schwimmen. Der Einsatz soll an sechs Arbeitstagen pro Woche erfolgen; eine Tour — von der Beladung auf dem Festland über die Fahrt bis zum Meer, die Überquerung der Meeresenge und die Fahrt vom Ufer bis zum Neubauprojekt auf der Insel — schätzt man auf ca. 14 Stunden, und das bei oftmals höllischen Temperaturen: in den Monaten Juli/August kann die Quecksilbersäule bis auf 50° C steigen!

Ein Landtransport über eine derartige Entfernung und durch so zahlreiche Länder mußte selbstverständlich von der Südbremse gut vorbereitet werden. So wurden bei der Verladung krasse Temperaturschwankungen und schlechte Wegstrecken mit einkalkuliert. Dieser Erstauftrag der Weltfirma Bechtel Int. Ltd. London, der in Zusammenarbeit mit der MWM-Vertretung Tristram Fox, Isington ausgeführt wurde, wird den guten Namen MWM weiter festigen. Wir hoffen, in einem der nächsten Hefte dieser Zeitschrift einen weiteren Bericht mit interessanten Fotos dieser „fliegenden Boote“ bringen zu können.

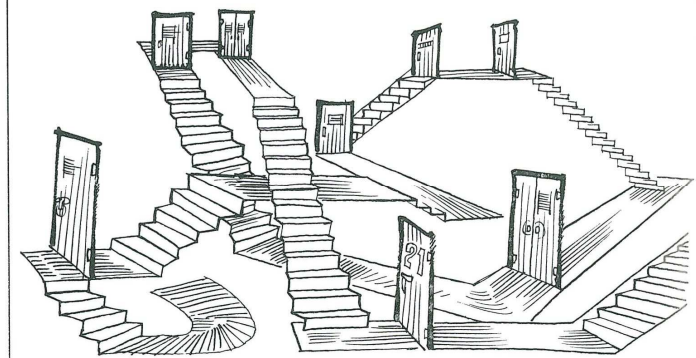
Kleines BETRIEBSLEXIKON



Sicherheitsbeauftragter mit Unfall-Pyramide



Top-Management



Dienstweg



Sichtvermerk



Menschenführung

Spanische Gäste bei MWM in Sao Paulo



Aus São Paulo erreichte uns die nebenstehende Gruppenaufnahme der spanischen Gäste von Diaz de Téran (DITER), die am 16. Mai aufgenommen wurde.

Dem Begleitschreiben entnehmen wir, daß es sich „hierbei um die wichtigsten Kunden der spanischen Niederlassung“ handle, „die in São Paulo auf der Spanischen Industrie-Messe ausstellten“.

Während des Aufenthaltes in der Messestadt ließen es sich die Damen und Herren nicht nehmen, die Einrichtungen der „MWM Motores Diesel S. A.“ kennenzulernen.

allein aber auch bei Verkaufsverhandlungen oder Monteurgesprächen bessere Argumente und Beratung eine wichtige Rolle.

Diese Gesichtspunkte führten im Gespräch zwischen der BUFFEL-Kiener-Geschäftsleitung und Oberingenieur Körner vom MWM-Vertrieb zu dem Beschluß, eine Unterweisung der BUFFEL-Verkäufer und Außenmonteure bei MWM durchzuführen.

Am Montag, dem 27. Mai 1974, trafen dann auch 22 BUFFEL-Herren ein. Unter ihnen der Produktionsleiter, Herr Sauerborn und der Vertriebsleiter, Herr Höfer. Nach der Begrüßung und kurzer MWM-Firmendarstellung durch Prokurist Körner folgten weitere Vorträge der MWM-Mitarbeiter Hörenz, Ries und Steidler über wichtige Einsätze von MWM-Motoren in der Bau-Industrie oder in artverwandten Branchen und über den technischen Aufbau der Motoren TD 226-6 und TD 232 V 6.

Der anschließende Betriebsrundgang mit Erläuterungen aus der Praxis vermittelte den Besuchern einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Motoren-Werke Mannheim. Man sparte nicht mit fachmännischer Bewunderung bei den ausgefeilten Fertigungsmethoden im KD- oder RH-Bereich, aber auch nicht im MWM-Versuch oder dem Aggregatbau. Die Besucher hätten sich gerne mehrere Tage den Betrieb angesehen, aber so viel Zeit brachte man nun doch nicht mit.

Der Nachmittag begann mit einem Kurzvortrag von Herrn Lindner (MWM-Kundendienst) über Kundendienstfragen. Dann jedoch wurde ausgiebig diskutiert. Hier zeigten die Gäste als Fachleute aus der Baumaschinen-Branche eine äußerst rege Teilnahme und man spürte das Begehren, möglichst alles über MWM-Motoren zu wissen, damit man seine Kunden restlos überzeugen kann —, sei es als Verkäufer oder als Monteur.

Der Außenmonteur spricht ja in der Bauindustrie meist ein sehr gewichtiges Wort mit. Seine Meinung und sein Urteil werden wegen seiner großen praktischen Erfahrung sehr beachtet. Deshalb wurde beschlossen, die Monteurschulung schon bald für die BUFFEL-Monteur zu intensivieren.

Fruchtbringend war die Diskussion aber auch für MWM, denn einige Gesichtspunkte von der Anwendung her wurden aufgegriffen, um unsere Motoren für ähnliche Bedarf Fälle in der Zukunft entsprechend auszustatten.

Wie alles Schöne, ging auch dieser Tag für die BUFFEL-Herren zu Ende. Prokurist Körner verabschiedete die Gäste mit den Worten: „Sind Sie unzufrieden, so sagen Sie es uns, sind Sie zufrieden, so sagen Sie es anderen!“

BUFFEL-Produktionsleiter Sauerborn dankte und gelobte MWM-Treue, denn es gäbe in seiner Firma niemanden, der andere Motoren vorziehen würde. BUFFEL-Vertriebsleiter Höfer meinte, daß das auch für seine Kunden gelte.

Beim Abschied am BUFFEL-Bus waren die MWM-Herren überzeugt, keine leeren Worte gehört zu haben.

»Büffel« bei MWM

Als langjähriger Einbaukunde der MWM ist die Firma Kiener — heutige „Büffel Baumaschinen-Fabrik Kiener KG“ in Wasseralfingen/Württemberg — vielen MWMlern bekannt. Denn die MWM-Motoren TD 232 V 6, D 232 V 6 und TD 226-6 werden seit Jahren in Planier- und Laderaupen mit der Markenbezeichnung BUFFEL eingebaut und haben sich in härtesten Einsätzen bewährt, gleichgültig ob in Steinbrüchen, beim Forsten oder gar im Moor. Bei Wettbewerbsvorführungen vor Kunden bezeugen so renommierte Firmen in dieser Branche wie Caterpillar, Hanomag, Fiat etc. stets Respekt vor dem Konkurrenten BUFFEL mit MWM-Motoren. Denn

trotz besserer finanzieller Möglichkeiten der Großfirmen ging so mancher Auftrag aus Qualitätsgründen an BUFFEL-Kiener mit MWM.

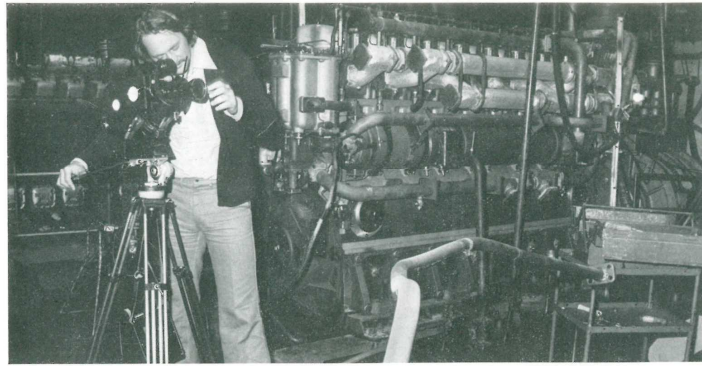
Die allgemeine Flaute auf dem Bau und damit dem Baumaschinensektor traf viele Unternehmen sehr hart. Auch die Firma Kiener blieb nicht verschont, zeigt aber als BUFFEL-Kiener KG wieder steigende Tendenz. Sie hat eine Marktchance erkannt, die dadurch gegeben ist, daß ein bedeutendes deutsches Herstellerwerk keine Planier- und Laderaupen mehr baut. Der Baumaschinen-Verkauf bleibt jedoch ein hartes Geschäft, denn der Wettbewerb ist groß. Es spielen neben den finanziellen Aspekten vor

Produktionsleiter Herr Sauerborn interessierte sich natürlich für die Produktion, Herr Steidler, stellvertretender Versuchsleiter für Kleinmotoren, gab ihm Erläuterungen über Zylinderköpfe. Rechts: Prokurist Körner führte die Besucher durch den Betrieb.



Fernsehstar

- ein
MWM-Aggregat
für Saudi-Arabien



Oben: Großmotorenprüfstand; unten links: Fernsehredakteur Horst Wardemann von der Deutschen Welle Köln im Gespräch mit Werbeleiter Möller, links von ihm; rechts: Versandkiste mit D 440-Aggregaten für Saudi-Arabien.

Redakteur Wardemann von der „Deutschen Welle“, Köln, besuchte kürzlich mit einem Fernseh-Kamerateam die Motoren-Werke in Mannheim. Durch Pressemitteilungen der Werbeabteilung informiert, interessierte er sich besonders für die millionenschweren Aufträge aus dem Iran und Libyen.

Nachdem der Leiter der Abteilung Aggregate-Verkauf, Prokurist Boje, ebenso geduldig wie erschöpfend alle Fragen beantwortet hatte, begannen die Dreharbeiten im Werk. Von der Großmotoren-Teilefertigung bis zum Verladen des fertigen Diesel-Elektro-Aggregates für Saudi-Arabien in eine riesige Kiste wurde der „Werdegang“ eines großen MWM-Aggregates in kurzen Filmszenen mit Originalton aufgenommen.

Die eigens für die Filmaufnahme gefertigte Kistenbeschriftung in arabischer Schrift erregte das besondere Interesse des Kameramannes. Genau das hatte man vermutet.

Und so wird nun über die Fernsehsender im Iran, Irak, Libyen, Kuwait, Kongo, Marokko und den Vereinigten Arabischen Emiraten im Rahmen eines deutschen Industrie-Reportagefilms folgende MWM-Botschaft ausgestrahlt:

MWM-Diesel
Bundesrepublik Deutschland
größter Hersteller Europas
von Diesel-Elektro-Aggregaten
für die arabische Welt.

Zu einer weiteren Reportage, ebenfalls über die Lieferung von MWM-Aggregaten in arabische Länder, hat sich inzwischen auch das Fernsehen des Süddeutschen Rundfunks angemeldet. Auch darüber werden wir berichten.

»Ein Hobby oder Steckenpferd gibt erst der freien Zeit den Wert!«

Die Hobby-Maler sind unter uns

Wußten Sie eigentlich, daß es in der Bundesrepublik schätzungsweise 100 000 Hobby-Maler gibt, daß also praktisch jeder 620. unter uns seinen Mußbestunden zu Pinsel und Palette greift? Einen von ihnen haben wir schon einmal vor geraumer Zeit in unserer Werkzeitschrift vorgestellt: Hermann Baitinger, Südbremser und bis zu seiner Pensionierung vor einem halben Jahr in der Arbeitsvorbereitung tätig. Damals berichteten wir über seine Anfänge, über den „folgenschweren“ Besuch in einer Kunstausstellung, der die Begegnung mit einem erfolgreichen Maler mit sich brachte. Dieser besah sich die Skizzen des damals jungen Mannes kritisch.

Er erkannte das Talent Hermann Baitingers und ermunterte ihn zum Weitermalen . . .

Kürzlich trafen wir unseren langjährigen Kollegen wieder: braungebrannt von der Sonne Italiens und unter dem Arm eine Mappe voller luftiger, duftiger, farbenfroher Ferienerinnerungen: Aquarelle, in denen sich die südliche Landschaft widerspiegelte. Ja, Hermann Baitinger hat längst seinen Stil gefunden und ist der Aquarell-Malerei treu geblieben, mit der er 1940 begann.

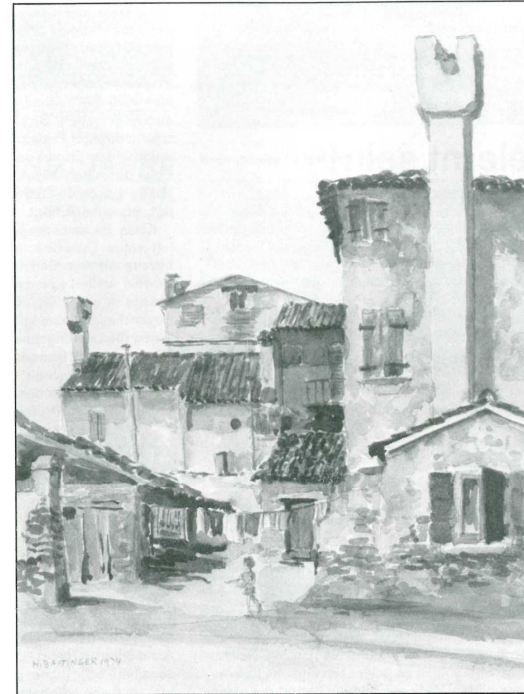
Diese Technik bedient sich wasserlöslicher Farben, die infolge ihrer Beschaffenheit das Papier durchscheinen lassen und also immer Licht

wirken. Man zeichnet zuerst die Umrisse und legt dann die Farbtöne an. Weiße Stellen wie Lichter und Wolken werden vom Malgrund ausgespart. Aquarell-Malerei ist schon sehr alt, schon die Ägypter kannten sie. Die sogenannten „Totenbücher“ des 2. vorchristlichen Jahrhunderts wurden mit Aquarellen illustriert. Aus dem frühen Mittelalter sind aquarellgemalte Miniaturen und Buchillustrationen überliefert. Bilder mit Aquarellfarben künstlerisch gestaltet haben dann Albrecht Dürer und seine Zeitgenossen. Danach wurde diese Technik erst im 18. Jahrhundert wieder nennenswert angewandt. England hat eine Reihe hochbegabter Aquarellisten

hervorgebracht, deren bedeutendster William Turner (1775—1851) ist. Seither hat sich kein einziger namhafter Künstler mehr so ausschließlich dem Aquarell verschrieben; fast alle Maler von Rang aber haben — zeitweise wenigstens — diese Technik gepflegt. Die deutschen Maler zu

Beginn des 19. Jahrhunderts bevorzugten die aquarellierte Zeichnung. Eine fruchtbare Tradition bildete sich besonders in Wien heraus, wo R. v. Alt die meisten seiner Architektur- und Landschaftsbilder mit Aquarellfarben malte. Ein neuer Stil der Aquarellmalerei entwickelte sich

Rechts: „Dachauer Moos“ ein Lieblingsmotiv des Malers; Braun und Grüntöne herrschen hier vor. Unten: „Caorle“ — das Aquarell entstand in 1 1/2 Stunden. Oben rechts: „Distel“; Blumen und Landschaften sind Spezialitäten von H. Baitinger



im 20. Jahrhundert bei den Expressionisten Nolde, Rohlf und Schmidt-Rottluff.

Für die gewichtige künstlerische Aussage eignet sich diese Technik weniger — für die zartgestufte malerische Darstellung von Landschaften, Menschen und Dingen ist sie nahezu ideal. Aquarellfarben fließen ja auch ineinander, zumal wenn man auf feuchtem Papier malt. Nach dem Trocknen verlieren sie von ihrer Leuchtkraft immer etwas. Sie decken nicht; sie geben dem Papier eher einen farbigen Hauch. Das macht ihren Reiz aus, begrenzt jedoch gleichzeitig ihren Anwendungsbereich.

Aquarellfarben kommen in Näpfchen oder Tuben gebrauchsfertig in den Handel — sie sind in jedem Schulkasten zu finden. Herr Baitinger benutzt einen Malkasten mit Künstler-Aquarellfarben in zwölf verschiedenen Farbtönen (man kommt aber auch schon mit acht Tönen zurecht) und malt auf Torchon oder gut geleimtem, rauhen, handgeschöpften Papier. Zu seiner Ausrüstung gehören ferner ein weicher Bleistift, ein Radiergummi, ungefähr sechs Pinsel aus Dachshaar, die verschieden dick, dünn, spitz, stumpf, fein und stark sind, eine Flasche mit destilliertem Wasser, ein kleines Tuch zum Fortputzen der Farbe für alle Fälle — und ein Malblock mit 10 Blättern. Und da bei der Aquarell-Malerei der Zeichenblock auf den Knien des Malers ruht, ist eine Staffelei nicht vonnöten.

Die Tatsache also, daß man praktisch mit der Zeichenausrüstung eines Schulkindes auskommt, hat dazu geführt, daß in Baitingers Gepäck die Malutensilien bei keinem Wochenendausflug und schon gar nicht auf einer Ferienreise fehlen. Und selbstverständlich empfindet sein Malerherz die größte Freude, wenn seine Freunde — bei denen so mancher „Baitinger“ im Hause hängt — die Ausdruckskraft seiner Bilder loben. Denn außer seiner Malerausrüstung braucht ein Maler einen klaren Blick für Farben und Kontraste und Geschick und Erfahrung im Umgang mit ihnen. Und doch: Die Hand, die die Farben in Bewegung setzt, muß nicht einem Genie gehören. Jeder Mensch besitzt etwas Schöpferisches. Vielleicht fühlt sich dieser oder jener durch das Beispiel Hermann Baitingers ermutigt und versucht, auf diese Weise etwas mehr aus einem oftmals eintönigen Leben zu machen?



Auch Schiedsrichter will gelernt sein!

Das Fußballfieber, das weite Kreise der Bevölkerung ergriffen hatte, ist abgeklungen. Die große Show ist vorbei. Unsere National-Elf rang den begehrten Welpokal. Die Freude war groß, doch jetzt schon beginnen wieder die Sorgen: Tritt Müller nun von der Fußballbühne ab oder nicht? Und was ist mit Paul Breitner? Wer rettet unsere Fußballlehre 1978 in Argentinien? Gemacht, gemacht. Der Nachwuchs schläft nicht.

In der Südbremse jedenfalls meldet er sich bereits zu Wort. Die Fußballmannschaften der

Lehrwerkstatt können neuerdings auf einen eigenen, geprüften Schiedsrichter zurückgreifen: Klaus Zückert, 1. Lehrjahr, Berufsziel Dreher, nahm durch seinen Verein an einem Schiedsrichterkursus teil, bestand die gar nicht einfache theoretische schriftliche Prüfung und hat seit kurzem sein „Diplom“ in der Tasche. An sechs Abenden spitzte er jeweils für zwei Stunden die Ohren und den Bleistift, um alles über so entscheidende Dinge wie Abseits, Foul, Freistöße und dergleichen zu lernen.

Natürlich sind dies für Klaus Zückert keine

böhmischen Dörfer — schließlich hat er seine Leidenschaft für den Fußball schon im Alter von 10 Jahren entdeckt und sich in seinem Verein, dem SV Gartenstadt Trudering, als Torwart einen Namen gemacht — aber an einen Schiedsrichter werden schließlich besondere Forderungen gestellt: Man muß in bester körperlicher Kondition sein, denn bekanntermaßen legt ein Schiedsrichter auf dem Spielfeld größere Strecken zurück als so mancher Spieler. Man muß absolut unparteiisch sein und über eine ungeheure Konzentrationsfähigkeit verfügen. Und man muß die Fußballregeln kennen und sie streng einhalten. Strafraum, Elfmeter, direkter oder indirekter Freistoß — der Schiedsrichter entscheidet. Er gibt den Anpfiff, er beendet das Spiel durch den Schlußpfiff, und er muß oft genug böse Kritiken einstecken — manchmal berechtigt, oft unberechtigt.

Klaus Zückert, dessen Idol Sepp Maier ist, hat seine Qualifikation zum Schiedsrichter bereits auf dem Gelände der Südbremse unter Beweis stellen können: Im schwarzen Dress wachte er mit Trillerpfeife über ein faires Revanchespiel, das sich vor Beginn der Sommerferien die Lehrlingsmannschaften lieferten. Personalchef Zimmermann hingegen, der beim letzten Spiel noch als Schiedsrichter fungierte, wurde in die Reihe der Linienrichter verwiesen — er hat halt eine Prüfung zu wenig!

Verzichtenkönnen macht uns glücklich

gen geradezu ertränkt. Die Informatoren wollen uns weis machen, nur der allseits Informierte stelle den verantwortungsbewußten Zeitgenossen dar. Abgesehen davon, daß es keine allseitige Information gibt, sind die meisten passiv aufgenommenen Informationen unnötig, weil sie keine Spur in uns zurücklassen und uns keineswegs bilden; denn zur Bildung gehört die eigene, denkende Anstrengung. Zumindest Widerstand gegen die Verführung der Massenmedien ist angezeigt. Verzicht auf manches heißt das Schlüsselwort auf dem Weg, zu sich selbst zurückzufinden. Das setzt besonnene und kritische Übung voraus.

Ähnlich ist es mit der Massenwerbung. Sie suggeriert Bedürfnisse, die wir eigentlich gar nicht haben. Kritisches Bewußtsein ist am Platze, zunächst gegen sich selbst, dann erst gegen andere. Nicht alles, was sich jemand leisten kann, ist auch gut für ihn. Besonnen sollte jeder prüfen, was er wirklich braucht und was nicht. Man hat Raum zu schaffen für die Freiheit, zu wählen oder zu verwerfen. Bei freiem Verzicht auf eine Vielzahl von Dingen verschwindet auch der offene oder geheime Neid, der als Grundtrieb unserer Wohlstandsgesellschaft offenbar geworden ist.

Neidlos sein macht glücklich! Nicht mehr geplagt von diesem Schielen nach dem Nachbarn und seine pompöse Automarke, seine kostbarere Wohnungsausstattung und auf seinen Urlaubstrip nach den Bermudas, während wir uns im deutschen Mittelgebirge erholen. Wer verzichten kann, der gewinnt an seelischer Leistung in seinem Rang als Mensch und borgt sich nicht Dinge, die gerade in Mode sind. Wer gelernt hat, der allgemeinen Besitzgier und dem Konsumneid Widerstand zu leisten, dem fällt es auch

leichter, auf Launen und Unbeherrschtheit zu verzichten. Stimmungslabile Menschen sind eine Qual für Mitarbeiter und ein vergiftendes Element fürs Familienleben. Gern wird diese seelische Disziplinlosigkeit in die positiv klingende Anmaßung verkehrt, „man sei mal eben so sensibel“ oder habe „eine problematische Natur“. Je mehr rationalisiert und computerisiert wird, je reibungsloser der komplexe technische Apparat wird, desto unfähiger wird der Einzelne, seelische Beanspruchungen, ertragbare Leiden, geringfügige Schmerzen und normale Ängste auszuhalten. Wer bei sich selbst keinen Ansatz zur Selbstheilung macht, versagt vor der Erziehungsfunktion, die in jedem Schmerz verborgen ist. Auch oder sogar gerade der Verzicht bereitet Schmerz, doch er ist heilsam, wenn er aus der Kraft kommt, sich selbst zu disziplinieren.



*HUMOR ist ein Kind der Toleranz,
Witz ein Sproß der Bissigkeit!*

*HUMOR ist, wenn man darüber nachdenkt,
Witz, wenn man trotzdem mitlacht!*

*Witz fährt mit dem Rennwagen durchs Land,
der HUMOR geht zu Fuß!*

*Witz haben zuweilen auch Dummköpfe,
kaum aber auch HUMOR!*

*Witz ist Alltagszeitopf,
HUMOR ein Sonntagsbraten!*



LUDWIG OTTO
Maschinenformer
13. 7. 74



FRIEDRICH NOLLER
Bohrer
10. 8. 74

40 DIENSTJAHRE 25 DIENSTJAHRE



R. FROSCHHAMMER
Abteilungsleiter
16. 8. 74



JOHANN DEXL
Direktionsfahrer
17. 8. 74



FRIEDRICH KRAUSE
Konstruktions-Ing.
23. 8. 74



JOSEF MATHE
Einsteller
22. 7. 74



JOSEF AIGNER
Sachbearbeiter
16. 8. 74



ERNST GAMPPEL
Innenschleifer
16. 8. 74



GÜNTHER HILD
Fertigungsplaner
16. 8. 74



FRIEDRICH HUBER
Automaten-Einsteller
16. 8. 74



KURT MÜLLER
Schlosser
16. 8. 74



SOPHIE BOZEK
Küchenhilfe
25. 7. 74



ERNA WEHE
Fotolaborantin
25. 7. 74



KARL GRUBER
Kornschiefler
8. 8. 74



MANFRED FAHRNER
Sachbearbeiter
15. 8. 74



HEINZ FEHR
Gruppenleiter
15. 8. 74



W. KUCHELMEISTER
Disponent
15. 8. 74



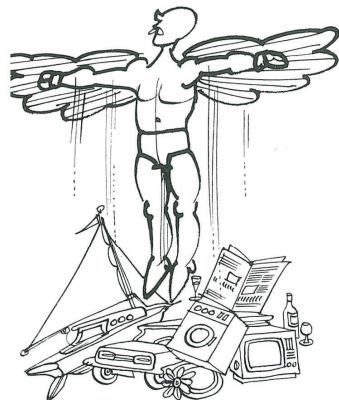
HORST WEINSCHENK
Sachbearbeiter
15. 8. 74



LUTZ DREWKE
Härter
1. 8. 74

Zwanzig unserer SB-Jugendlichen

trafen sich am 21. Mai auf Einladung des Bayerischen Fernsehens in dem „Freizeitheim in der Au“. Im Rahmen einer Fernseh-Sendung, die sich mit der Berufswahl von Jugendlichen beschäftigt, wollte man von unseren Auszubildenden wissen, wie sie zu ihrem Beruf gekommen sind und was sie den Schulabgängern raten. Denn die richtige Berufswahl und ein Ausbildungsvertrag mit der richtigen Lehrfirma ist für Schulabgänger nach wie vor das größte Problem. Diese Sendung, in deren Mittelpunkt die Auszubildenden der Südbremse stehen werden, wird voraussichtlich Ende September bzw. Anfang Oktober vom Bayerischen Fernsehen ausgestrahlt.



Streß ist die unausweichliche Folge, alles erleben und genießen zu wollen. Man muß das /erzichten lernen, um wieder frei zu werden. nsbesondere gilt eine Forderung zur Distanz gegenüber den Massenmedien. Wir werden in einer Flut von Informationen, wahren, halb-wahren, unwahren, wichtigen und unwichti-

Ab Oktober Widerrufsrecht bei Ratenkäufen

Rasch entschlossene Kunden, die den Überredungskünsten eines versierten Verkäufers unterlegen sind und erst nach dem Unterschreiben des Kaufvertrags zu ihrer Überraschung feststellen, daß sie das, was sie nun so nach und nach abstottern sollen, eigentlich gar nicht haben wollen, werden es bald leichter haben. Zumindest auf sie wird das Sprichwort vom kurzen Wahn und der langen Reue ab Herbst dieses Jahres nicht mehr so ohne weiteres zutreffen.

Am 1. Oktober 1974 tritt nämlich die im Mai verkündete 2. Novelle zum Abzahlungsgesetz in Kraft, durch die eine Reihe von Mißständen abgestellt und die Rechtsstellung des Käufers, der sich dem Verkäufer gegenüber oft in einer äußerst schwachen Position sieht, gestärkt werden soll.

Vom 1. Oktober an kann jeder, der nach diesem Zeitpunkt einen Ratenkaufvertrag abschließt, seine Käuferklärung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen. Und zwar ohne das besonders zu begründen und auch unabhängig davon, ob der Ratenkauf in einem Geschäft oder „an der Haustür“ abgeschlossen wurde oder ob man die Bestellung per Post aufgegeben hat.

Ausnahmen davon gibt es nur in bestimmten Fällen, in denen der Kauf ohne vorherige „mündliche Verhandlung“ abgeschlossen wurde, hauptsächlich also bei Katalogbestellungen. Das aber auch nur, wenn der Verkäufer dem betreffenden Kunden schriftlich das uneingeschränkte Recht zur Rückgabe der Ware innerhalb einer Woche nach Erhalt eingeräumt hat.

Und noch etwas: der Verkäufer muß den Käufer schriftlich und in „drucktechnisch deutlich

gestalteter Weise“ — also nicht irgendwo versteckt — über das Widerrufs- oder Rückgaberecht belehren. Unterbleibt das, dann wird die Widerruf- oder Rückgabefrist gar nicht erst in Gang gesetzt.

All das gilt übrigens nicht nur für Abzahlungskäufe im engeren Sinn, sondern auch für Ver-



träge über sogenannte „wiederkehrende Leistungen“ (z. B. Zeitschriftenabonnements oder Mitgliedschaften in einer Buchgemeinschaft) sowie für Abzahlungsverträge, bei denen mit der Lieferung einer Sache eine Dienst- oder Werkleistung verbunden ist (z. B. bei Fernkursen).

Zusätzlich bringt das Gesetz zwei weitere Neuregelungen, die die Marktposition des Ver-

brauchers ebenfalls entscheidend verbessern. Da ist einmal die Vorschrift, daß in die schriftliche Vertragserklärung des Abzahlungskäufers auch der sogenannte effektive Jahreszins aufgenommen werden muß. Und zwar ausgedrückt als einheitlicher, auf das Jahr bezogener Prozentsatz vom Barzahlungspreis, abzüglich der Anzahlung, wobei Zahl, Fälligkeit und Betrag der Teilzahlungen zu berücksichtigen sind. Dadurch kann der Käufer — im Gegensatz zur heute gängigen Praxis — relativ leicht abschätzen, ob es für ihn günstiger ist, auf Raten zu kaufen oder etwa einen Teilzahlungskredit aufzunehmen.

Die zweite Regelung ist ebenfalls von grundsätzlicher Bedeutung: Gerichtsstand ist ab Oktober für alle vom Gesetz erfaßten Fälle bei dem Gericht, das für den Wohnsitz des Käufers zuständig ist. Davon abweichende Vereinbarungen sind — abgesehen vom Mahnverfahren — unzulässig. Das bedeutet in der Praxis: Kommt es zu einem Rechtsstreit zwischen Käufer und Verkäufer, dann muß der Verkäufer seine Sache vor dem Wohnsitzgericht des Käufers vertreten. Bisher war es meist umgekehrt, was viele Verbraucher — vor allem bei niedrigem Streitwert — schon allein aus Kostengründen davon abhielt, ihre Sache vor Gericht zu vertreten, auch in Fällen, in denen sie eindeutig im Recht waren.

Daß dieses Gesetz vielen Verbrauchern hilft, Geld zu sparen, dürfte sicher sein. Zwar dürfte das Ratenkaufgeschäft insgesamt darunter nicht leiden. Aber manche besonders cleveren Verkaufskanonen, die ihren Umsatz um jeden Preis und oft auch hart am Rande des Betrugs machen wollen, dürften es künftig schon schwer haben.

Männer am Stammtisch ...

... sind wie Briefmarken.
Wenn sie angefeuchtet sind, bleiben sie kleben.

... sind die wahren Wirtschaftspolitiker.

... sind die klügsten, mutigsten und ausdauerndsten Debattierer; das Gesprächsniveau steigt proportional dem Alkoholpegel.

... sind unübertroffen im Durcheinanderreden. Im Vergleich dazu ist ein Kaffeekränzchen wie eine Schweigeminute im Fußballstadion.

... sind in der besten Schule des Lebens: jeder lernt vom anderen und jeder weiß mehr als alle anderen.

... sind selbstbewußt; sie berauschen sich an Superlativen, bis sie sich selbst als solchen fühlen.

... sind tolerant, wenn sie am Nebenmann das eigene Schwachsein erkennen.

... sind nirgendwo anders so ungebunden zeitlos.

... sind froh, wenn Wirtshaustüren nach innen aufgehen: man kommt hemmungsloser — wie selbstverständlich — hinein.



... sind standfest: Dreimal sind sie entschlossen am Stammlokal vorbeigegangen. Und dann mußte solche Standhaftigkeit doch belohnt werden. Also hinein!

... sind bescheiden. Von „Wein, Weib und Gesang“ genügt Punkt 1. Nur gelegentlich entdeckt man in sich ungeahnte Musikalität.

... sind verträglich und hassen nur drei Dinge: Skattrumpfer, die den Nebentisch zu zerschmettern versuchen; die sich häufenden unnützen Wege zum Nullnull und den rasenden Uhrzeiger über der Theke.

... sind vorausschauend: es dämmt erst am Ende des Dämmerchoppens.

... sind selten erfreut über die besorgte Nachfrage der Ehefrau nach Anwesenheit und Ergehen.

... sind auf einen Computer angewiesen; ihre Kopfrechnung kann nicht stimmen: soviel Glas, wie sie vertragen können, braut keine Brauerei.

... wissen, daß sie keine Plebejer sind. Dichter und Denker aller Zeiten liebten schon den Stammtisch.

... beweisen täglich, daß der Stammtisch das unübertroffene Bürgerforum ist.

... brauchen ihn zum Leben: zur Entspannung, zum Energieaufladen und als Abblasventil für Alltagsärger.

... werden (sich) daher auch weiterhin am Stammtisch festhalten.

... hoffen, daß auch die Frauen dafür Einsicht und Verständnis haben, wenngleich sie wissen:

... lassen sich an einem Spinnwebewe halten!
JHB