

WIR

130 / 1974

von den Werken der Knorr-Bremse





Verleger:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
München 40, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51

Redaktion:
Renate Stapf
München 40, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51

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

Titel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

30 DEZEMBER 1974

Der Titelbild:
Jahresfeier Gültelie inspirierten unseren Grafiker zu
einer modernen Weihnachtsdekoration.

weihnachten 1974	3
unsere Mitarbeiter aus dem Ausland	4
Wort auf dem Autosalon Paris	4
die Geschäftslage unserer Werke	5
80ste schiffs- und meerestechn. Ausstellung in der Welt	6
MWM auf der 53. DLG-Ausstellung	6
Wort und MWM auf der Messe in Bukarest	7
Wort der Betriebsräte in München	8
Wort-Werbung im Spiegel der Presse	9
Wort Dhabai — Stadt in der Wüste	10
Was wir vom Weltgeschehen wissen sollten	11
Wortere Münchner „Aubis“ auf Studienreise	12
Wortere Jubiläum bei MWM	14
Wortere Jubilare	15
Wortere man „in Rente“ geht	15
Wortere bunte Welt der Mineralien	16

Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht irgendwo in den Massenmedien der geografische Begriff „Sinai“ auftaucht. Vom Bildschirm her ist uns dieses Gebiet neben dem Suezkanal und nicht weit vom Roten Meer als eine seit dem letzten Krieg von den Israelis besetzte Zone vertraut. Aber gerade in der weihnachtlichen Zeit sollte uns diese Gegend vielmehr daran erinnern, daß auf dem Berge Sinai — nach Bericht des Alten Testaments — von Gott die Zehn Gebote an Moses übermittelt wurden. . . . Und erinnern wir uns auch noch daran, wie es damals weiterging: Während der vierzig Tage und Nächte, die Moses auf dem Berg in Zwiesprache mit dem Herrn verbrachte, nutzten die Kinder Israel — gerade heil durchs Rote Meer und aus Ägyptenland gekommen — die Abwesenheit ihres Führers aus, schufen sich einen Götzen und tanzten um dieses Goldene Kalb. Das ist für uns eines der frühesten Beispiele der fürchterlich schnellen Wandelbarkeit des menschlichen Herzens, mit der immer wieder gerechnet werden muß.

Doch wir sollten uns in der Weihnachtszeit besonders an die Zehn Gebote vom Berge Sinai erinnern. Denn diese könnten sehr wohl Grundlage und Richtschnur für eine echt menschliche Gesellschaft bieten, selbst wenn man nur einige von ihnen befolgen würde.

„Du sollst nicht töten . . . nicht stehlen . . . nicht ehebrechen . . . nicht begehren Deines Nächsten Haus und Hof . . . nicht falsch Zeugnis reden wider Deinen Nächsten . . . und Du sollst Vater und Mutter ehren.“

Gewiß, zuerst erinnert uns Weihnachten an die Geburt des Kindes von Bethlehem. Das ist richtig so, denn die Anbetung dieses unschuldigen Wesens durch die Erwachsenen ruft uns ins Gedächtnis, wie sehr doch Weihnachten ein Fest des Kindes und für die Kinder ist! Es erinnert die Erwachsenen an die kindliche Unschuld und Reinheit, die sie auf ihrem Wege durchs Leben mehr oder weniger verloren haben. Das Kind in der Krippe ist eine Erinnerung an die Möglichkeiten zum Guten, die im Menschen schlummern.

Aber erwachsen zu werden, im Existenzkampf bestehen zu müssen — so wird mancher vielleicht einwenden — das bringt doch fast automatisch den Verlust der Unschuld mit sich! Das ist nicht falsch, doch wer sich das Bewußtsein des Verlustes und das Bedauern darüber bewahrt und diese Erinnerung hütet, der ist auf einem gangbaren Weg. Das resignierende und leicht zynische Wort von Bert Brecht aus seiner „Dreigroschenoper“: — Ein guter Mensch, wer wär's nicht gerne, doch die Verhältnisse, die sind nicht so! — ist demnach nur teilweise richtig. Gewiß, die Verhältnisse waren auf dieser Erde noch nie für alle paradiesisch. . . . Doch es gab und gibt für die Menschheit auf dem Weg durch die Geschichte — deren Erkenntnisse leider nie beherzigt werden, weil Menschen und Völker ihre Erfahrungen selbst erleiden müssen — stets feste Markierungen: Die Zehn Gebote von Sinai und das Leben, Wirken und Sterben des Jesu von Nazareth. Daran kann man sich orientieren — auch wenn die Verhältnisse mal nicht so sein sollten.

Christus und die Zehn Gebote sind Signale für die Menschheit, die nicht zu übersehen sind. Sicher gibt es auch darauf Einwände: Was haben denn die Ereignisse um den Stall von Bethlehem und den Berg Sinai bisher vermocht? Die Menschen und besonders die Politiker und Staatsmänner haben sie stets gern übersehen! Darauf lautet die Antwort: Mit Sicherheit sähe unsere Welt noch viel heillosler aus, wenn es diese Feuerzeichen am Horizont der Menschheit überhaupt nicht gegeben hätte! Und es ist ein unverdientes Glück für die Menschen, daß niemand sie je auslöschen kann, denn in ihnen wirkt jene unbegreifliche und unangreifbare Kraft der Liebe, „die da die Sonne lenkt und andere Sterne“.

WEIHNACHTEN

Die Welt, in der wir alle leben und arbeiten, ist in den letzten Jahren zusehends unruhiger, d. h. auch unsicherer geworden. Die Abhängigkeit der Staaten untereinander wird dabei viel deutlicher als früher. —

Aber wann, so frage ich, hat man eigentlich nicht mit Sorge auf ein neues Jahr geschaut? Irgendwo auf unserer Welt gab es immer etwas Beunruhigendes!

Wenn man in einem Jahr näher an einem Krisenherd steht als in einem anderen, so verspürt man das meist auch stärker, so wie gerade jetzt an dieser Jahreswende. Die Zukunft steckt voller Risiken. Nicht alle sind vorherzusehen — wie wir es beispielsweise zuletzt während der Ölkrise erleben.

Trotzdem werden wir, so glaube ich, auch künftige Schwierigkeiten meistern, wenn wir uns nicht selber zerstreiten, sondern zusammenhalten und mit maßvollen Erwartungen an das kommende Jahr herangehen.

Ich danke jedem von Ihnen für seine verantwortungsbewußte und tatkräftige Mitarbeit. Ihnen und Ihren Familien gelten zum bevorstehenden Fest meine besten Wünsche.

Ihr

Armin Kibretts

Mit dem Jahreswechsel liegen 365 bewegte Tage hinter uns. Ein Jahr voller Ereignisse. Deutlicher denn je wurde ein tiefgreifender weltweiter Strukturwandlungsprozeß und Umbruch spürbar. Die Gleichungen, mit denen wir gestern noch unsere Welt zu begreifen vermochten, wollen nicht mehr aufgehen. Die Ereignisse überstürzten und überstürzten sich; Vorgänge, die unsere Aufmerksamkeit und Wachsamkeit, unsere Bereitschaft zum notwendigen Handeln und ein hohes Maß an Verständnis für das Erforderliche verlangen. Unsere Chance für morgen und auf einem soliden Fundament ausbauen zu können. Nach einer Prozeßphase der Erneuerung der Tarif- und Sozialpolitik brauchen wir eine Phase der Konsolidierung, damit Erreichtes bewahrt und ein nächster Schritt auf dem Wege zur Erfüllung des grundgesetzlichen Auftrages, unseren Staat zu einem sozialen Rechtsstaat, zu einer sozialen Demokratie weiter auszubauen, getan werden kann.

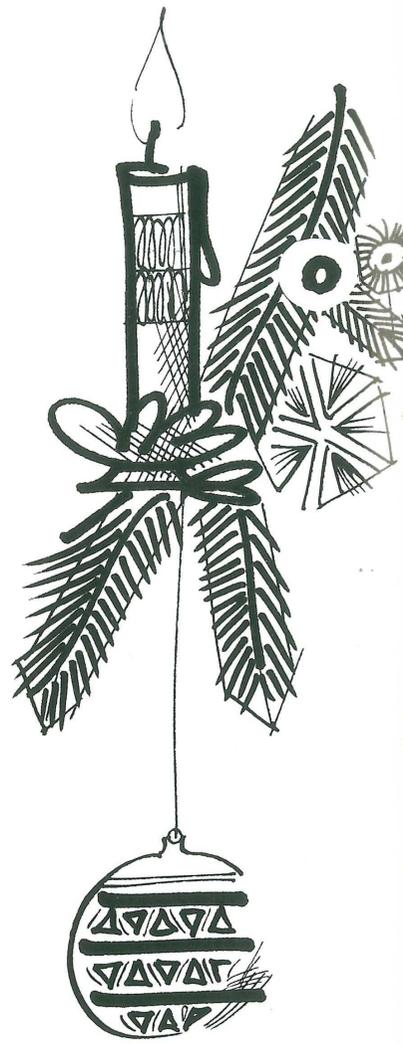
Allen Mitarbeitern der Unternehmen und ihren Funktionsträgern danke ich sehr herzlich für die gute Zusammenarbeit. Ihnen und Ihren Familien wünsche ich ein besinnliches Weihnachtsfest, ein glückliches und erfolgreiches Jahr 1975.

Herzlichst
Ihr

Werner Anger

Im Auftrag der Betriebsräte aller Werke

1974



An unsere Mitarbeiter aus dem Ausland

Αν, τις τελευταίες ημέρες του σέ λίγο απερχόμενου Χρόνου κοιτάζωμεν πίσω, συνάμεθα να είπωμεν, πώς ή Φίρμα μας εν τώ συνόλω ελεγε μίαν καλήν άπασαχόλησιν. Τό σταμάτημα τών παραγγελιών πού άλλους τομείς έπληξε κατά πολύ, έπέδρασε εις τήν επιχείρησιν μας πολύ όλίγον. Τί θά μίς φέρη όμως ό καινούργιος Χρόνος; Τό μέλλον είναι γεμάτο έκπλήξεις. Όλα δέν μπορούν να προβλεφθούν, όπως π.χ. ή ένεργιακή Κρίσις Πετρελαίου. Τό ύψος τών παραγγελιων μίς εξασφαλίζει για τήν ώρα μίαν Ισοροπιμένη άπασαχόλησιν. Τό σπουδαίο είναι να μίη χειρότερηση ή έξωτερική κατάσταση. Μπορούμε λοιπόν μέ λίγη επιφυλακτικήκότητα να αισιοδοξούμε διά τό μέλλον.

Σέ κάθε εργαζόμενον εις τήν επιχείρησιν μας εύχομεθα εις αυτόν και εις τούς οικίους του έναν ευτυχισμένον καινούργιον Χρόνον.

Se, in questi ultimi giorni dell'anno che sta' per terminare, ci guardiamo indietro allora possiamo dire che gli stabilimenti del nostro gruppo hanno svolto una buona mole di lavoro. La recessione congiunturale, che ha colpito sensibilmente alcuni rami, si è fatta sentire solo minimamente nella nostra Impresa. Però cosa ci porterà il nuovo anno? Il futuro si presenta pieno di rischi. Non tutti sono calcolabili — come abbiamo potuto apprendere per esempio nel corso della crisi del petrolio! La consistenza elevata degli ordini ci assicura per intanto un lavoro equilibrato. Tuttavia è importante che le condizioni economiche esterne non peggiorino. Sicchè possiamo guardare all' avvenire con un certo ottimismo. Ringraziamo ciascuno dei nostri dipendenti nei vari stabilimenti per l'attiva collaborazione ed auguriamo a lui ed ai suoi cari un buon nuovo anno!

Auf dem Autosalon in Paris . . .



. . . der alle zwei Jahre stattfindet, war auch KNORR wieder mit einem modernen Stand vertreten. Neben bereits bekannten Bremsgeräten und Luftpressoren stießen besonders die Scheibenbremse für Nutzfahrzeuge, die Hochdruckbeschaffungsanlage sowie neue Kombizylinder — auch am Beispiel einer Keilsprietzbremse — bei den fachkundigen Besuchern auf großes

Ako mi zadnjim danima vec odzvanjajuće godine pogledamo unazad, mozemo reci da su firme nashi grupa bile dobro zaposlene. Konjunktorni korak unazad koji je pojedinu branju osjetljivo pogodio, u nasemu se je preduzecu slabo osjetilo. Ipak sta ce nam donijeti nova godina? Buducnost stoji puna rizika. Ne moze se sve kalkulirati, na primjer kao sto smo dozivili za vreme krize za nasu. Veliki broj narudzbina osigurava u prvo vreme ravninomjnu zaposlenost. Vazno je da vanjska ekonomska situacija ne bude pogorsana. Mi smijemo dakle sa odredjenim optimizmom gledati u buducnost. Svakome u nasim pogonima zaposlenim, zahvaljujemo se za zaista snaznu saradnju i zelimo mo kao i njegovim pripadajucim clanovima porodice, sretnu Novu godinu.

Echando una mirada retrospectiva sobre el año que va declinando, podemos constatar con satisfacción un buen aprovechamiento de la capacidad de producción de las fábricas de nuestro grupo. El alojamiento de la coyuntura que ha afectado sensiblemente algunos ramos, ha tenido repercusiones insignificantes para nuestra empresa. Sin embargo, que traerá el ano venidero? El porvenir está lleno de riesgos e incertidumbres. Y hay incluso riesgos que no se pueden prever ni calcular, como lo ha demostrado, por ejemplo, la crisis del petróleo. El gran volumen de pedidos recibidos garantizará, por de pronto, una ocupación equilibrada de le mano de obra de nuestras fabricas, con tal que no se agrave la situación economica general. Podemos, pues, mirar al futuro con cierto optimismo. Deseamos a nuestros trabajadores y a sus familias un prospero Año Nuevo, agradeciéndoles su valiosa colaboración.

Interesse.

Die Präsenz der Knorr-Bremse in Paris diente der Vertiefung der bereits bestehenden guten Beziehungen zur französischen Auto-Industrie. Und gemeinsam mit ihrer französischen Tochter Knorr-Bremse Nanterre freute man sich über die fortschreitende Einführung der Knorr-Apparate jenseits des Rheins.

En faisant un large tour d'horizon de cette année qui ne reviendra plus, on peut constater que les usines de notre groupe se sont montrées loin d'être inactives. Le ralentissement conjoncturel dont on souffert un certain nombre de secteurs s'est très peu fait sentir dans nos entreprises. Que doit dans ces conditions nous apporter l'année nouvelle? L'avenir risque de nous réserver pas mal de surprises, dans le genre de la crise qui a sévi sur les produits pétroliers. Cependant, en bravant les risques dans la mesure où ceux-ci sont prévisibles, notre souci majeur sera d'assurer la poursuite uniforme de nos activités. Il importe toutefois que les conditions du commerce extérieur ne se détériorent pas. Il convient donc de faire montre d'un optimisme prudent. Que tous ceux qui ont participé aux activités de nos usines soient remerciés pour l'esprit de collaboration efficace dont ils ont fait preuve. Nous leur souhaitons ainsi qu'à leur famille une bonne et heureuse année!

Bu geçen yılın son zamanlarına baktığımız zaman Firmamızın ve Firmamıza ait kısımların işleri'nin iyi gittiği görülür. Bazı Firmalarda Konjunktür azalımı görülmüştür fakat bu azalma bizim Firmamıza çok az bir tesir göstermiştir. Fakat gelecek sene bize neler getirecek? Gelecek zaman rizikoyla doludur. İlerisi hic bir zaman belli olmaz. Mesela Petrolkrizinde olduğu gibi! Gelen sipariş ve vazifeler bol. Fakat yeterli dışarınin Ekonomik durumu düzenli olsun ve kütülesmesin bu da bizim ileriye büyük bir iyimserlikle bakmamız ve bakılmemiz demektir. Firmamızda çalışan ve size yardımı gösteren herkes için candan teşekkürlerimizi sunar, kendilerini ve Ailelerinin Yeni Yılıni kutlar saadetler dileriz.

Großauftrag für MWM aus Bangladesh

Im Rahmen einer internationalen Ausschreibung erhielt MWM den Zuschlag für einen 12-Millionen-DM-Auftrag aus Bangladesh, dem nunmehr selbständigen früheren Ostpakistan (Ostbengalen). Verkaufsdelegierter Herbert Wald, der gemeinsam mit seinem Kollegen G. P. Liesendahl den kontinentalen Riesenraum Südostasien in der MWM-Diesel Far East Pte. Ltd. auf einer der äußersten Verkaufspositionen der MWM betreut, berichtete, daß der Vertrag die Lieferung von 3000 Einheiten luftgekühlter MWM-Motoren vom Typ D 327-2 und D 327-3 zum Inhalt hat, die für den Antrieb von Tiefbrunnenpumpen der KSB zu landwirtschaftlichen Bewässerungszwecken bestimmt sind. Das große Projekt wird durch eine Anleihe der Weltbank für Entwicklungshilfe finanziert. Ing. Wald, der sich kürzlich in Mannheim aufhielt, sagte uns zu, für die Werkszeitschrift bald einen größeren Bildbericht aus seinem exotischen Arbeitsgebiet zu schicken.

VF Mannheim

Die Geschäfts-lage unserer Werke am Jahresende 1974



Die deutschen Unternehmen der Knorr-Bremse-Gruppe waren im Jahre 1974 gut beschäftigt. Der Konjunkturrückgang, der einige Branchen empfindlich traf, wirkte sich in unseren Werken nur geringfügig aus. Nicht zufriedenstellend war die Umsatzrendite, die unter den hohen Kostensteigerungen litt. Die zu Beginn des Jahres durchgeführte Erhöhung unserer Verkaufspreise war nicht ausreichend, um die Verteuerung in allen Kostenbereichen abzudecken.

Auftragsbestand

Die ausgeglichene Beschäftigung ist den hohen Auftragsengängen zu verdanken, die im Vorjahr und im Berichtsjahr hereingekommen werden konnten. Seit dem Tiefpunkt 1972 mit 169 Mio DM ist der Auftragsbestand der Gruppe auf annähernd 400 Mio DM gegen Ende 1974 angewachsen. Die Preissteigerungen müssen allerdings berücksichtigt werden.

Bedeutende Aufträge, und zwar für Motoren und automatische Mittelpufferkupplungen für Eisenbahnfahrzeuge Typ „UNICUPLER“, kamen in den letzten Monaten aus dem Iran, erzielt gegen stärkste Konkurrenz. An den großen Aufträgen, die die UdSSR vergeben hat, sind wir mit LKW-Bremsen beteiligt.

Der heutige Auftragsbestand entspricht rechnerisch einer Beschäftigung von 8½ Monaten; verschiedene Aufträge reichen weiter in die Zukunft hinein.

Umsatz

Das Jahr 1974 ist zwar noch nicht abgeschlossen, doch steht fest, daß der Vorjahresumsatz von 465 Mio DM wesentlich überschritten wird. Es ist mit einer Steigerungsrate von rund 20% zu rechnen, d. h., daß wir in der deutschen Gruppe eventuell mit einem Jahresumsatz von rund 560 Mio DM rechnen können. An dieser

Entwicklung sind mit wenigen Ausnahmen alle Produktgruppen beteiligt.

Bei der KB München haben die Lieferungen von Eisenbahn- und Lkw-Bremsen beachtlich zugenommen, während bei der Druckluftsteuerung konjunkturbedingt eine Verbesserung nicht erreicht werden konnte. Befriedigend waren jedoch die Exportlieferungen.

Das Werk Volmarstein partizipierte vor allem an dem gestiegenen Bedarf für Stahlguß; bei den bearbeiteten Produkten ragen Autoräder und Bremscheiben heraus.

Der Mehrumsatz bei MWM rührt vorwiegend aus dem Sektor Kleindiesel-Motoren. Sehr gut war hier das Auslandsgeschäft, das mit 55% an dem Gesamt-Umsatz beteiligt ist.

Die SB war dank der guten Aufträge für Eisenbahn- und Kfz-Bremsen im großen und ganzen ausgeglichen beschäftigt.

H & W hat den Verkauf an Schwingungsdämpfern noch forcieren können; bei den Werkzeugmaschinen blieb die Umsatzhöhe im Wesentlichen unverändert.

Belegschaft

Die Zahl der Mitarbeiter mußte verstärkt werden, um den Produktionsanforderungen nachzukommen. Zum Jahresende werden rund 7 600 Personen beschäftigt.

Einige Lohnempfänger der SB wurden als Werksangestellte zur KB übernommen.

Für Löhne und Gehälter wurden im Jahre 1974 rund 25% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres aufgewendet. Dies ist einmal bedingt durch die zahlenmäßige Zunahme der Belegschaft, andererseits spiegeln sich hier die tariflichen und außer tariflichen Lohn- und Gehaltserhöhungen für den einzelnen Mitarbeiter wieder.

Die sozialen Leistungen wurden auch in diesem Jahre weiter verbessert.

Ausblick

Unser hoher Auftragsbestand ist, wie Sie alle wissen, nicht allein entscheidend, ob die Beschäftigung im Jahre 1975 gut sein wird. Wichtig ist, daß die äußeren Wirtschaftsbedingungen nicht schlechter werden, damit die Realisierung der vorhandenen Aufträge ohne Verschiebungen oder Stornierungen durchgeführt werden kann.

Wenn man den Prognosen der Experten folgt, wird es zwar zunächst noch eine weitere Konjunkturabschwächung geben, ab Mitte 1975 soll es aber wieder aufwärts gehen. In diesem Sinne glauben wir, daß die Knorr-Werke mit einem gewissen Optimismus in die Zukunft blicken können.

Noch einige Worte zu unseren Auslandswerken:

Die MWM Motores Diesel S. A. — unsere Tochtergesellschaft in Brasilien — fährt weiterhin auf Expansionskurs. 1974 werden etwa 17 000 Motoren fertiggestellt; hauptsächlich 3-, 4- und 6-Zylinder-Motoren für den Einbau in Traktoren und andere landwirtschaftliche Maschinen. Der Umsatz wird auf ca. 255 Mio. Cruz. (94 Mio DM) ansteigen. Damit haben sich seit 1971 Produktionen wie Umsatz verdoppelt. Die Zahl der Mitarbeiter ist auf 1350 angewachsen. Neuinvestitionen bei Maschinen und Gebäuden lassen im kommenden Jahr eine weitere Leistungssteigerung erwarten. Das gute Wachstum der brasilianischen Wirtschaft schafft für MWM-Qualitätserzeugnisse einen weiten und potenten Markt. Andererseits treten bei den Zulieferanten Material- und Kapazitätsengpässe auf, die es DIMOTOR oft schwer machen, die gesteckten Produktionsziele zu erreichen bzw. die Lieferwünsche der Kunden mengenmäßig zu erfüllen. Auch Mannheim profitiert von der Aufwertentwicklung des Landes. Um die vorhandenen Absatzchancen für mittlere und große MWM-Motoren aus deutscher Fertigung besser wahrnehmen zu können, hat DIMOTOR den Vertrieb für Brasilien übernommen. Nachteilig auf die Ertragslage haben sich die strengen staatlichen Preiskontrollen ausgewirkt, die trotz der hohen Inflationsrate von 30% zeitweilig einen Preisstopp bewirkten.

Heute wollen wir an dieser Stelle auch die Diaz de Teran S. A. (DITER) erwähnen, die inzwischen unsere zweitgrößte ausländische Tochtergesellschaft geworden ist. In dem Werk in der südwestspanischen Stadt Zafra/Badajoz sind etwas über 800 Mitarbeiter beschäftigt. Das Produktionsprogramm umfaßt Dieselmotoren und Gießereiprodukte. Die Dieselmotoren sind zum Teil eigene Entwicklungen, zum Teil MWM-Lizenzfertigungen. DITER ist innerhalb der Firmengruppe auf die Produktion kleiner 1- und 2-Zylinder-Motoren ab 8 PS spezialisiert, die auch über die Vertriebsnetze von MWM Mannheim und von DIMOTOR verkauft werden. In zunehmenden Stückzahlen werden außerdem 3-, 4- und 6-Zylinder-Motoren gefertigt. Zwischen Mannheim und Zafra hat sich eine enge Kooperation mit wechselseitigen Zulieferungen zum Nutzen beider entwickelt. Die spanische Gesellschaft verzeichnet ein rasches Wachstum. In diesem Jahre werden ca. 26 000 Motoren hergestellt (im Vorjahr: 20 000 Stück), der Gießerei-Ausstoß wird etwa 10 000 Tonnen erreichen (im Vorjahr: 8 000 to). Der Umsatz beläuft sich auf ca. 1 200 Mio Ptas. (50 Mio DM).

ZV/Schl.



Größte schiffs- und meerestechnische Ausstellung der Welt

»Schiff, Maschine, Meerestechnik - international«

Hamburg ist alle zwei Jahre für eine knappe Woche mit seiner Schiffbauausstellung das Mekka der Schiffbauer. Diese Fachausstellung ist die größte ihrer Art in der Welt. Der bisherige Titel „Schiff und Maschine international“ ist erstmalig um zwei wesentliche Wörter verlängert worden: „Kongreß“ und „Meerestechnik“. Sozusagen zwangsläufig, weil die Entwicklung zur Meerestechnik hin sich nicht separat vollzog, sondern im Weg der Schiffbau- und Maschinen-technik eng integriert ist.

Die Repräsentanz der MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG ist selbstverständliche Gebotenheit. Auf allen berührenden Gebieten dieses Wirtschaftssektors ist MWM den Fortschritt mitgegangen. Mittlerweile sind Angebot und Anforderungen weltweit und -umfassend. Vielfältig und Umfang der bedingten Leistungen haben kaum vorstellbare Größenordnungen erreicht.

Die Meerestechnik — umfaßt die Herstellung und Anwendung von Schiffen, Unterwasserfahrzeugen, Anlagen und Geräten für Aufgaben wie Erdgas- und Erdöl-gewinnung in Offshoregebieten, die Erzgewinnung aus den Ozeanen, Reinhaltung der Meere, die Meeressalzung und Nahrungsgewinnung. Die Erdgas- und Erdöl-gewinnung in küstennahen Meeren gewinnt immer mehr an Bedeutung. Ganze Flotten von Versorger-Schiffen transportieren Material, Wasser und Lebensmittel zu

den schwimmenden oder im Meeresboden verankerten Bohrschiffen und Bohrinseln.

In den letzten zehn Jahren hat MWM für über 50 Bohrinselforsorger die Antriebsmotoren und Stromaggregate geliefert. In Kürze wird auch ein US-Bohrschiff (Foto) komplett von MWM ausgerüstet. Ein zweites Bohrschiff nebst dazugehörigen drei Versorgern werden 1975 ebenfalls mit MWM-Dieselmotoren und -aggregaten in Dienst gestellt.

Darum lag der Schwerpunkt unserer Information auf der Ausstellung in Wort und Bild natürlich auf diesem speziellen Sektor modernen Schiffbaues.

Schwerpunkte der Ausstellung

waren traditionsgemäß Schiffsmotoren, Bordaggregate, Ruder- und Manövriervorrichtungen, Radar- und Navigationsgeräte, Decksmaschinen, meerestechnische Ausrüstungen und vielfältigste Schiffsausrüstungen. 400 Firmen aus 17 Ländern zeigten in 9 Hallen und auf dem Freigelände ihre Produkte.

MWM auf ihrem Stand in Halle 3

an allen Tagen gut besucht von Seeleuten und „Seh“-Leuten, bot eine breite branchenbezogene Information über ihr Bau- und Leistungsprogramm. Besondere Attraktion: das größte Bordaggregat, das MWM jemals ausstellte. Der Antriebsdieselmotor TBD 441 V 16 erzeugt mit seinen 2160 PS bei 900 U/min eine Generator-

leistung von 1875 kVA. Mehr als 30 t wiegt das 7,5 m lange, je 3 m breite und hohe Aggregat. Auf der Werft „Astano“, Astilleros y Tollerres del Noroeste S. A. wird es in einen 265.000-t-Tanker der Reederei Texaco Overseas eingebaut: als Hauptdiesel-Generator-Aggregat oder zur Verwendung als Notstromerzeuger bei Ausfall des 1.500 kw-Turbogenerators.

Vielbeachtet wurden auch der Münchner Motor TD 601-6 mit 205 bis 260 PS (bei 1800 U/min) und ein Bootsmotor D 232 V 8 im Leistungsbereich von 130 bis 216 PS. Diese Dieselmotoren wurden als spezielles Beispiel für den Hauptantrieb von kleineren Schiffseinheiten, zugleich als Antriebsmotor für verschiedenartigste Bordaggregate oder Bugstrahlruder gezeigt.

Natürlich begegneten dem Besucher auch auf Ständen anderer Aussteller die dort in deren Erzeugnisse eingebauten MWM-Motoren. So zeigte die Firma „Jastram“, Hamburg-Bergedorf ein Querstrahlruder mit MWM-Antriebsmotor TBD 232 V 12.

Im übrigen war der moderne MWM-Ausstellungsstand — wie erwartet — eine gern genutzte Gelegenheit zur Begegnung eines gerade an der Waterkant großen Kreises vieljähriger Geschäftsfreunde mit den Vertretern ihrer MWM. Einer der bedeutendsten Kunden des Verkaufsbüros Hamburg, die VTG Hamburg-Bremen, stellte uns dankenswerterweise das Modell eines modernen Bohrinselforsorgers zur Verfügung.

VfM/Mannheim

ihrer motorisierten „Pferdekräfte“. Mit Schalt- und Kontrollvorgängen hat sogar der Computer Eingang gefunden. Ist das noch Landwirtschaft?

Der Bauer ist zum Techniker geworden

Seine Wirtschaftsbetätigung hat eine völlige Revolutionierung erfahren, in der menschliche und tierische Arbeitskraft kaum noch Platz haben. Im maschinellen Wirken geht der Bauer kundig mit Maschinen um, genauso wie sein Industriekollege in der Stadt. Man braucht mehr maschinelle Ausrüstung und kauft sie. Erfahrungsgemäß werden Anschaffungen bis zur DLG zurückgestellt, auf der man sich über den neuesten technischen Stand informiert. Die Investitionsbereitschaft war erkennbar unter den mehr als 300.000 — meist landwirtschaftlichen — Besuchern.

MWM mit branchenbezogenem breiten Angebot

Der MWM-Stand lag günstig und wurde von Beginn an gut frequentiert. Man freute sich nicht nur über Besuche von Kunden, sondern auch von Interessenten, die ihre Einbauprobleme und langfristigen Projekte besprachen. Ausgestellt waren sämtliche Typen der Baureihen D 327 und D 226, erstmals auch der turbaufgeladene D 226-4 (88 PS bei 2400 U/min). Auch die bei DITER produzierten Motoren D 986 und D 987, wobei besonders das fahrbare 5 kVA-„Junior“-Aggregat für die Notstromversorgung landwirtschaftlicher Spezial- oder Kleinbetriebe wie Gärtnereien, Hühnerfarmen und Schweinemästereien interessierte Beachtung fand. — In den Hallen und im Freigelände waren MWM-Motoren zahlenmäßig gut vertreten. Allein bei den Großabnehmern Renault und Fendt waren 35 Schleppertypen mit unseren Motoren bestückt.

Der MWM-Beitrag zur Landwirtschaftsmotorisierung

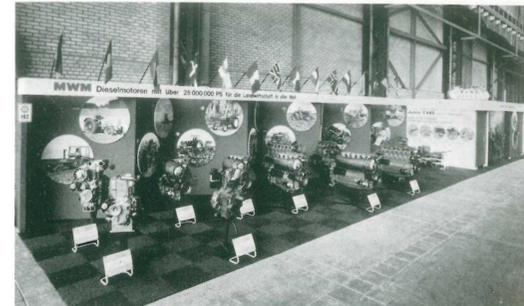
Um den Ausstellungsbesuchern den MWM-Beitrag zur Motorisierung zu verdeutlichen, wurde auf die beachtliche Produktionsleistung von rund 25 Millionen Pferdestärken hingewiesen, — in etwa 650.000 bisher gebauten MWM-Kleindieselmotoren. Fotos mit Einbaubeispielen, aus der BRD wie auch aus dem Ausland, z. B. aus Frankreich und Brasilien, demonstrierten Ruf und Verbreitung.

Die DLG ist für die MWM als ausschließlicher Produzent von Dieselmotoren eine der wenigen Gelegenheiten, auch mit Händlern und Endabnehmern, die letztlich die Wahl des Antriebsmotors fürs Fahrzeug bestimmen, ins Gespräch zu kommen. Vor allem Landwirte nutzten diese Möglichkeit mit Fragen wie auch mit Erfahrungsberichten. Relativ selten hörten wir Reklamationen, eher wurde das erreichte Qualitätsniveau der MWM-Motoren hervorgehoben. Na-

türlich wollte man sich vergewissern, ob mit MWM auch künftig als bewährtem Motoren- und Ersatzteile-Lieferant zu rechnen sei. Der MWM-Standservice hat sich über eine Reihe von Bestellungen sehr freut, auch über die zahlreichen Direktanfragen aus dem Ausland, zumal die DLG in früheren Jahren vorwiegend lediglich ein Platz der Repräsentation und der Begegnung gewesen ist. Manche Schlepperrfirmen waren mit gewissem Pessimismus nach Frankfurt gegangen, höchstens in Anbetracht der allgemein gedrückten Wirtschaftslage mit „gedämpftem Optimismus“. Sie dürften — nach der „Halbzeit“ der Ausstellung — durch vermehrte Schlepperaufträge befriedigt worden sein.

Die Bedeutung, die das MWM-Unternehmen der „DLG“ beimisst, wurde durch die Anwesenheit des Vorstands, der Vertriebs- und Verkaufsleitung auf dem Messestand, nachdrücklich unterstrichen.

Günther Tunze



KNORR u. MWM auf der Messe in Bukarest



Foto links: Herr Dir. Marcuscu (Fa. ICPAT, Brasov, Rumänien) besichtigt den von ihm gekauften MWM-Motor TD 232 V 12. 2. v. rechts Herr Prok. Körner, der ihn betätigt. Rechts die Dolmetscherin und Standhilfe Frl. Lavinia Pavel (Junguniuniversitätslehrerin).

Foto rechts: Staatspräsident Ceausescu (2. v. l.) ließ sich auf der Messe von botschafter Wickert (1. v. l.) begleiten. Im Hintergrund der Stand der Knorr-Bremse



Rumänien, etwa so groß wie die Bundesrepublik und mit ca. 20 Millionen Einwohnern, wird von vielen Fachleuten als eines der Länder mit den besten Wirtschaftsaussichten bezeichnet.

Die traditionell guten Beziehungen zwischen Rumänien und Deutschland vor dem Kriege haben sich für die Bundesrepublik verstärkt, will man die über 260 Aussteller als größtes Kontingent eines Landes als Beweis gelten lassen. Deutsche Qualität wird hoch eingeschätzt, und so kommt es, daß unsere internationale Konkurrenz den nach dem Kriege erzielten Vorsprung

langsam wieder verliert. Daneben müssen aber auch noch die menschlichen Beziehungen hinzurechnet werden. Vielen von uns ist geläufig, daß der nordwestliche, von dem Karpaten umgrenzte Teil Rumäniens vor dem Ersten Weltkrieg zu Österreich-Ungarn gehörte und jetzt etwa die Hälfte der Landesfläche ausmacht. Banat, Siebenbürgen und Moldau heißen die dortigen Landesteile mit den Städten Temeschburg (rumänisch = Timisoara), Kronstadt (Brasov.), Bistritz (Bistrita), Großwardein (Oradea), Klausenburg (Cluj) — um nur einige zu

Volltechnisierte Landwirtschaft

MWM auf der 53. DLG-Ausstellung in Frankfurt

Die zweijährlich ablaufende Schau der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft, — kurz „DLG“ genannt — hat es augenfälliger als je zuvor bestätigt: Das romantisch-beschauliche Erscheinungsbild des Landmannes von ehemals ist verblichen und dem Berufsbild einer hochtechnisierten Spezialwirtschaft gewichen, in dem die Technik, vor allem äußerst mögliche Motorisierung, die Arbeitsvorgänge auf dem Bauernhof, in Ställen, auf Äckern und auf Weiden bestimmt. Nur dadurch kann der Landwirt unserer Tage seinen Existenzkampf bestehen.

Ein Superbauernhof mitten in der Stadt

war diese 53. DLG, eine bäuerliche Leistungsschau und Industriemesse für Landmaschinen zugleich. Rund 1300 Firmen aus 23 Ländern hatten ausgestellt und gaben mit neuesten Entwicklungen an praktischer Landtechnik eine Anschauung sowohl von der Bedeutung, als vom Umfang des weltbewerblichen Ringens um diesen volkswirtschaftlich großen Markt. Landwirte kletterten auf stockwerk hohen Traktoren herum, betätigten hydraulische Geräte und zeigten die fast unvorstellbare Vielseitigkeit

nen, die manchem Heimat bedeuten. Als Dieselmotoren-Hersteller war MWM mit im eigenen Ausstellungsstand vertreten. Reiche Projekte und einige Aufträge ließen diesen Entschluß fassen, und er war richtig. Abklärung eines Auftrages mit Folgeleistungen erfolgte in mehrtägigen Besprechungen; ge Projekte wurden auftragsreif.

In längerem Gespräch im Ministerium für vermaschinenbau mit dem stellvertretenden Minister, dem Generaldirektor eines Herstellers und dem Direktor eines Forschungsinstitutes, an dem von unserer Seite unser Vorstandsmitglied Direktor Giesers und Prokuristner teilnahmen, zeigte hoffnungsvolle Aspekte MWM auf. Noch vor Jahresende wird eine sation von vier bis fünf leitenden Herren

aus verschiedenen rumänischen Unternehmen bei uns in Mannheim und München sein, um weitere wichtige Schritte zu besprechen, die zu einer engeren Zusammenarbeit führen könnten.

Besondere Freude bracht die MWM-Übersetzung eines jungen Rumänen mit: Motoren-Welt-Meister! Sie wurde gut belohnt.

VR-Kö, Mannheim

Knorr zeigte überwiegend Produkte aus dem Programm für Schienenfahrzeuge. Beispiele: Apparate der lastabhängigen Bremse, Scheibenbremse (Rad- und Wellenbremsscheibe) mit Klotzbremseinheit, Schienenbremsmagnete in verschiedenen Ausführungen, automatische Mittelpufferkupplung. Daneben wurden von Knorr Produkte aus den Programmen für Nutzfahrzeuge und Industriesteuerungen vorgestellt.

bestand läßt volle Beschäftigung für die nächsten 6 Monate erwarten. Verbesserungen und Modernisierungen (u. a. NC-gesteuerte Maschinen) sollen das Angebot erweitern. Im Viskositäts- und Schwingungsdämpferbau lassen der Umsatz auf einen guten Jahresabschluß und der Auftragsbestand auf eine befriedigende Jahresbeurteilung schließen, wengleich die Ertragslage schwach bleibt. Die Kooperation mit „Kannametal“ verpflichtet, einen neuen Zweig im Raum Berlin und DDR aufzubauen; dieses Unternehmen stellt Hartmetallplättchen für Schneidwerkzeuge her. Im deutschen Werkzeugsektor wird allerdings z. Zt. sehr vorsichtig investiert, so daß der Absatz noch schleppend ist. Die Belegschaft von H. & W. erhöhte sich seit März 1974 um 41 auf 284 Mitarbeiter.

Über die wirtschaftliche Lage des Konzerns.

Am zweiten Tag der Zusammenkunft waren Direktor Dr. Jens v. Bandemer und Prokurist Erich Schloßbauer von der Knorr-Bremse KG zugegen. Herr Dr. v. Bandemer sprach über die wirtschaftliche Lage des KB-Konzerns. Im abgelaufenen Dreivierteljahr hat sich der Inlandsumsatz ebenfalls neben dem Export gesteigert. Mehrkosten auf dem Materialsektor, insbesondere hoher Preisanstieg bei Fremtteilen, höhere Löhne und Gehälter, ein Mehr an Sozialkosten und enorme Steigerung an Energiekosten im Zusammenhang mit der Ölkrise konnten auch durch eine durchschnittliche Verteuerung der „Konzern-Produkte“ um 7-8% kaum aufgefangen werden. Der Umsatz schwoll, aber der Ertrag fiel merklich ab. An der tags zuvor dargelegten Situation bei Volmarstein spielte die weltweite Knappheit an Guß mit eine Rolle und habe durch (sogar) US-Aufträge zur Beschäftigungssicherung beigetragen. Bei MWM wirke sich die Auftragslage vor allem auf dem Kleindieselsektor aus. Das umfangreiche Exportgeschäft sei gewiß erfreulich, doch dürfen die vielen Unwägbarkeiten und Risiken, insbesondere wegen des Kursverfalls vieler ausländischer Währungen nicht unbeachtet bleiben. — Die Südbremse war gut beschäftigt, wenigstens bisher, besonders im Autobremsegeschäft und auf dem Eisenbahnsektor. Hase & Wrede habe das Schwingungsdämpfer-Geschäft noch forcieren können; der Bausektor Werkzeugmaschinen aber lasse — allgemein in Deutschland stagnierend — noch zu wünschen übrig. Die Gesamtbelegschaft des Konzerns mußte infolge des Auftragsanstiegs aufgestockt werden: seit September 1973 um 410 Personen mehr auf nunmehr 7 611 Mitarbeiter. Um die Beschäftigung in der Zukunft zu sichern, sei im Konzern vordringlich eine Verbesserung der auf die Dauer untragbaren Ertragsituation anzustreben. —

Dem Kinderheim in St. Blasien widmete sich Franz Strobl. Nach wie vor gehört es zu den wichtigen sozialen Aufgaben. Die ungleichmäßige Auslastung des Heims bringt Schwierigkeiten. Eltern, besonders von Schulanfängern, haben wenig Verständnis dafür, daß Erholungsvorsorge und die Notwendigkeit gleichmäßiger Heimbelegung sich nicht nur nach den Schulferien richten können; sie befürchten während der Unterrichtszeit Lernausfall und Anstände mit den Schülern. So kam die Jahresrate von 252 zu belagenden Plätzen 1974 mit nur 152 zum Tragen. Herr Schloßbauer wies darauf hin, daß grundsätzlich Überlegungen zu dieser Frage bei der Konzernleitung im Gange sind.

E. Friedauer (als Schriftführer)

Tagung der Betriebsratsvorsitzer und ihrer Stellvertreter in den Werken der Knorr-Gruppe



Diesmal — vom 21. bis zum 25. Oktober 1974 — traf man sich in München bei der Süddeutschen Maschinen AG: von KB München Franz Mock und h Weigel, von KB Volmarstein Franz Gaski und Berthold Marzinzik, von MWM Mannheim Werner Nagel und Edgar Friedauer, SB München Georg Hartl und Anton Geiger, Franz Strobl (in Sachen Kindererholungsanstalt St. Blasien); von Hase & Wrede Berlin ein Fred Kleinert und Ruth Wischnewski reiten.

Als „Hausherr“ begrüßte SB-Vorstandsmitglied Direktor A. Eckert die Gäste. Der Erfahrung- und Gedankenaustausch aus der Sicht der einzelnen Werke und dieses Teilnehmerkreises erwies sich als bewährt. In diesem Sinne möge auch die Tagung für Konzern und Gesamtbelegschaft fruchtbar sein. In gleichem Sinne sprach Vorsitzender des Dreierausschusses, Werner Jel, Gruß und Dank dieses Gremiums aus.

Der KB München GmbH berichtete Franz Mock: tragsbestand und Umsatz haben im Vergleich mit 1. Vorjahrshalbjahr kräftig angezogen. hrend die gute Konjunktur uneingeschränkt Eisenbahngeräte im In- und Ausland gilt, gerte sie sich für Autobremsen allerdings bis zum August 1974, als Folge der schwachen Wirtschaftslage im Nutzfahrzeugbau. Eine bleibende Tendenz verzeichnen Druckluft-erzeugnisse. Die Belegschaftsstärke bewegte sich von 586 (Juni 73) auf 645 (September 74) arbeiter, einschließlich der Übernahme von SB.

Über die KB GmbH, Stahlwerk Volmarstein, berichtete Franz Gablowski: Die Wirtschaftslage ist verändert, der große Auftragsbestand und der Umsatz sind nach wie vor von unbefriedigender Ertragsituation gekennzeichnet. Als Positionen sind zu nennen: die Modernisierung von Grauwasser- und Sphäroguß-Gießereien ist in Angriff genommen; ein Bearbeitungszentrum für Scheibenbremsen wird in Kürze anlaufen.

Mit 19 Neueinstellungen in 1974 verzeichnen die Auszubildenden einen erfreulich hohen Stand. Die Belegschaft hat die 1000er-Grenze überschritten, die Fluktuation hielt sich in normalen Grenzen. Facharbeiter und qualifizierte angeleitete Arbeitskräfte sind immer noch gesucht.

Den Situationsbericht über MWM Mannheim gab Edgar Friedauer. Der Auftragsboom hat angehalten, stärker im Sektor Kleindiesel, doch auch merklich bei den Großdieselmotoren. Erfreulich ist das wachsende Aggregate-Geschäft. Im Durchschnitt sichert der Auftragsbestand die Beschäftigung bis ins 3. Quartal 1975. Gute Aufträge liegen für Libyen und Persien vor; es handelt sich um 3achsige Hänger mit je einem TBD 441 V 16 K sowie Kufenaggregate mit Wasser-aufbereitung, ausgerüstet mit je einem TBD 602 V 16 K. Für den letzteren Zweck kamen auch die Typen TBD 440-8 und TBD 601-6 zum Zuge. — Der Personalstand hat mit 3053 Mitarbeitern wieder die „Personalschallmauer“ von 3000 (Personaldurchschnitt 1973 betrug 2845) überschritten. Das Verhältnis Arbeiter: Angestellten beträgt 1,8 : 1. Die Neueinstellung von Facharbeitern spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Georg Hartl berichtete von der Süddeutschen Bremsen AG, München, daß auch bei SB die Belegschaft größer geworden sei: 2634, davon 775 ausländische (aus 22 Nationen). Die Beschäftigungslage im Motorenbau sei als befriedigend anzusehen; in den Sektoren Kfz und DB gingen die Aufträge etwas zurück. Konjunkturschwäche läßt auch im Bereich der Druckluftsteuerung eine Umsatzminderung erwarten. Kurzarbeit konnte durch gemeinsame Maßnahmen von Geschäfts- und Personalleitung und Betriebsrat 1974 glücklicherweise vermieden werden.

Für die Hase & Wrede GmbH, Berlin, stellte Fred Kleinert fest: Im Werkzeugmaschinenbau steigerte sich der Umsatz leicht. Der Auftrags-

Knorr-Werbung im Spiegel der Presse

Je schneller er von links nach rechts wechselt, desto mehr sieht er links und rechts.

Es soll sich kein Rangieren nicht vermeiden, daß der LKW-Fahrer vor dem ersten Anhalten die Bremsen rechtzeitig und richtig einstellt. Das ist die Voraussetzung für eine sichere Fahrt. Die Knorr-Bremse AG hat sich dieser Aufgabe angenommen. Sie hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit der Fahrer zu erhöhen. So hat sie zum Beispiel die Knorr-Bremse mit einer besonderen Schaltung ausgestattet, die es ermöglicht, die Bremsen auch bei hohen Geschwindigkeiten zu betätigen. Dies ist ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Sicherheit auf der Straße.

Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt. Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt.

Diese Züge können Sie morgen ohne Führer fahren lassen.

Neuer Wagen dieser S-Bahn-Züge mit Knorr-Bremse. Aber so werden durch eine automatische, selbsttätige Bremsung die Züge auch ohne Führer fahren lassen. Die Knorr-Bremse AG hat sich dieser Aufgabe angenommen. Sie hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit der Fahrer zu erhöhen. So hat sie zum Beispiel die Knorr-Bremse mit einer besonderen Schaltung ausgestattet, die es ermöglicht, die Bremsen auch bei hohen Geschwindigkeiten zu betätigen. Dies ist ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Sicherheit auf der Straße.

Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt. Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt.

Was unsere Bremse kann, das zeigt sie auch in Schlamm und Staub.

Die auftragsgerechte Einsatzbreite unserer Bremsen ist ein Beweis für den hohen Stand der Technik. Die Knorr-Bremse AG hat sich dieser Aufgabe angenommen. Sie hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit der Fahrer zu erhöhen. So hat sie zum Beispiel die Knorr-Bremse mit einer besonderen Schaltung ausgestattet, die es ermöglicht, die Bremsen auch bei hohen Geschwindigkeiten zu betätigen. Dies ist ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Sicherheit auf der Straße.

Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt. Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt.

Sie können nicht immer gleich schwer laden. Aber müssen immer gleich gut bremsen.

Wir sind ein Fahrzeugbauer, das nicht von seinen Leistungen abhängt. Wir sind ein Fahrzeugbauer, das nicht von seinen Leistungen abhängt. Wir sind ein Fahrzeugbauer, das nicht von seinen Leistungen abhängt. Wir sind ein Fahrzeugbauer, das nicht von seinen Leistungen abhängt.

Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt. Die Knorr-Bremse AG ist ein Unternehmen, das sich seit Jahrzehnten für die Entwicklung und Herstellung von Bremsen für LKWs und Busse einsetzt.

Dieser Artikel erschien in der Zeitschrift „Nutzfahrzeuge“, Ausgabe Mai 1974:

„Die von Knorr sagen Ihnen mehr“ ist das Motto einer jetzt in verschiedenen Fachzeitschriften gestarteten Anzeigenserie, die unter anderem dazu beitragen soll, das Münchner Unternehmen vom Image des Nur-Bremser-Herstellers zu befreien: Das Vertriebsprogramm der KNORR-BREMSE GMBH umfaßt nämlich nicht nur Druckluftbremsen für Nutzfahrzeuge und Schienenfahrzeuge, sondern auch Containerteuerungen, Luftfedersteuerungen u. a. Denn Knorr ist Spezialist für den gesamten Bereich der Steuerungen und Regeltechnik.

Diese Anzeigenserie verdient allein schon deshalb Beachtung, weil es ihr offensichtlich gelingt, die optisch nur wenig attraktiven Produkte — das Gesamtprogramm enthält mehrere tausend Einzelapparate — werbewirksam in Szene zu setzen: Die ganzseitigen Anzeigen bieten als Blickfang ein vierfarbiges Action-Foto in Verbindung mit einer selbstbewußt klingenden Headline, zum Beispiel: „Was unsere Bremse kann, das zeigt sie auch in Schlamm und Staub“, und einem kurzgefaßten, einprägsamen Fachtext, der bewußt all das zu vermeiden sucht, was nur im Entferntesten Ähnlichkeit mit dem üblichen Werbelatein haben könnte.

Außerdem weiß man bei Knorr sehr gut, daß man Investitionsgüter solcher Art nicht über Anzeigen verkaufen kann. Hier fallen Kaufentscheidungen aufgrund von Beratungsgesprächen zwischen Kunden und Hersteller sowie gemeinschaftlicher Projektierungen. Daher auch die im Anzeigentext unverblümt ausgesprochene Zielsetzung der Werbeaktion — die Einladung zum Gespräch mit dem Hersteller: „Die von Knorr sagen Ihnen mehr.“

In der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ vom Mai 1974 wurden die Knorr-Anzeigen folgendermaßen besprochen:

Probleme der Abnehmer spricht Knorr mit einer neuen Anzeigenserie an und zeigt den Anwendern von Eisenbahnbremsen jeweils am Beispiel eines Schienenfahrzeuges Lösungsmöglichkeiten auf. Sehr wohl wissen die Werbelateine von Knorr, wo hier Investitionsentscheidungen fallen. Dorthin zielen sie mit den neuen Anzeigenmotiven wieder. Bewährtes wurde dabei differenzierter, beispielsweise die aussagestarken Headlines der den Satzspiegel überschreitenden vierfarbigen Anzeigen. Mit gekonnt fotografierten Bildausschnitten wird nicht nur der Bremsenspezialist spürbar „angebermt“. Ganz nahe hintreten, hinsehen, sich vergewissern, was die von Knorr mehr zu sagen haben — das scheint Zielsetzung dieser neuen Anzeigenserie zu sein. Bremseneinrichtungen wird Knorr nicht durch Anzeigen verkaufen. Die dargebotene Bereitschaft aber, mit Anwendern Fachgespräche über Aufgabenstellungen und Problemlösungen zu führen — jede Anzeige wiederholt den Slogan „die von Knorr sagen Ihnen mehr“ — wird nicht ohne Resonanz bleiben und „die von Knorr“ werden ihren Gesprächspartnern sicher mehr sagen können und damit den Verkauf vorbereiten. Wie konsequent die Werbelateine der Knorr-Bremse GmbH seit Jahren das Image ihres Hauses im Eisenbahnbereich ausbauen und wie sie Text und Bild als Gestaltungsmittel dabei gezielt einsetzen, zeigt die neue Anzeigenserie wieder.



ABU DHABI - Stadt in der Wüste

EIN REISEBERICHT

Als Franz Berr in dem Linienflugzeug Paris - Abu Dhabi - Tokio saß, hatte er eine emlich genaue Vorstellung davon, was ihn in dem Scheichtum am Persischen Golf, in dem r sich die nächsten zehn Wochen lang aufhalten sollte, um dort für die Südbremse die Montage von Motoren vorzunehmen, erwarten würde: bu Dhabi - das ist Sonne, Sand und Öl. Abu Dhabi - das ist Hitze, Wüste und Dollars . . . denn Techniker mit Auslandsfahrung sind nicht nur clever; sie sind auch Realisten.

Das erste, was Herr Berr nach 10stündiger Flugzeit bei seiner Landung auf dem Flughafen bu Dhabi sah, war üppiges Grün: blühende Kräuter und Blumen, gepflegte Gartenanlagen. Und das mitten in der Wüste? Damals wußte Herr Berr noch nicht, daß er sich auf dem schönsten Platz des Scheichtums befand; mit Ausnahme der Grünflächen von dem Scheichtum wächst in dem unfruchtbaren Sand bu Dhabis nur noch etwas Grünes an einem Flugplatz - und das auch nur, weil man es Sand aus Kuwait importierte. Die Pflänzchen werden gehegt und gepflegt und mehrmals täglich begossen; so wurden sie zu einer Art Ehenswürdigkeit der Stadt.

Herr Berr bestieg ein Taxi und stellte fest, daß bereits 100 m entfernt vom Airport die Wüste mit ihrer Trostlosigkeit beginnt. Obgleich es 3 Uhr war, erschienen ihm die Temperaturen nicht angenehm: Was er auch nicht wußte, war die Tatsache, daß er noch ein Restchen des heißesten Sommers seit 45 Jahren zu spüren bekam, der mit 54 Grad im Schatten und 69 Grad in der Sonne sämtliche Rekorde brach . . . so hoffte man auch in der Nacht vergebens auf Abkühlung. Der einzige Trost war der, daß die inheimischen genauso schwitzten wie man selbst.

Der Empfang im Hotel mit seiner Klimaanlage war deshalb erfreulich. Hier wohnten die Europäer, wenn sie nicht in Hiltons Luxusherberge bestiegen. Schon Wochen vor dem Eintreffen in sämtliche Zimmer ausgebuucht, denn für Europäer gibt es in Abu Dhabi viel zu tun. Die Hotelgäste mieten sich oft gleich wochenlang dort ein und sind froh, ein Zimmer zu ergattern - kostete es auch seine 150,- DM bzw. 50 Dollar pro Tag inclusive Vollpension. Der Service war gut und das Zimmer sauber. Daß das Essen im Vergleich dazu miserabel war, hatte Herr Berr zu diesem Zeitpunkt noch nicht erstellen können. Es gab erst einmal anderes herauszufinden . . .

Die Stadt in der Wüste
Abu Dhabi ist eine ganz junge Stadt, kaum 10 Jahre alt und mit etwa 60 000 Einwohnern

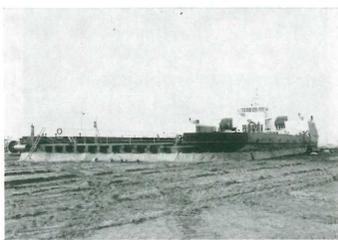


Foto oben: Luftkissen-transporter „Sea Pearl“, 60 m lang, 30 m breit, 12 m Höhe bis zur Mastspitze, Nutzlast 250 t - , was dem Gewicht von 4 großen E-Loks entspricht.
Foto links: Herr Berr (hinten, 4. v. l.) mit seiner pakistanischen Crew

ein kleines Scheichtum, das sich mit Bahrain, Dubai und Oman zu den Arabischen Emiraten zusammengeschlossen hat. Eine Stadt auf Sand gebaut und auf einer Insel dazu direkt im Persischen Golf gelegen. Eine Brücke verbindet sie mit dem Festland. Eine reiche Stadt und doch trostlos durch ihre klimatische Lage. Und trotzdem Anziehungspunkt vieler Anliegerländer, beispielsweise für Pakistani, die hier mehr als das Doppelte im Vergleich zu ihrer Heimat verdienen und die deshalb um eine Arbeits-erlaubnis als Gastarbeiter in Abu Dhabi nachsuchen und sie zumeist auch erhalten. Denn in Abu Dhabi tut sich etwas, und es kann gelernter Arbeiter aus Pakistan gebrauchen, die sich im Stahlbau oder Schiffsbau auskennen - ganz zu schweigen von Ingenieuren aus Europa oder Japan. So sind die zahlreichen Fremden in den Straßen also niemals Touristen, sondern vor allem Geschäftsleute. Denn Abu Dhabi ist keine Stadt für Touristen!

Während so die technischen Berufe fast ausnahmslos von „Gastarbeitern“ ausgeübt werden, treiben die Einheimischen vorwiegend Handel oder sind in den Büros tätig, denn trotz aller Fremden ist die Amtssprache schließlich arabisch (wenngleich jeder Araber auch englisch spricht). Oder aber sie sind bei der Polizei. Dann freilich gibt es für sie viel zu tun!

Der Straßenverkehr - mörderischer als das Klima

Es sind weniger Kapitalverbrechen, die es aufzuklären gilt - die kommen dank der mittelalterlichen Bestrafung selten vor: noch heute wird einem Dieb als Höchststrafe die rechte Hand abgeschlagen! - die Polizei scheint wegen der pausenlosen Karambolagen im Straßenverkehr voll und ganz ausgelastet! Europäer verteilen die Fahrweise der Araber in Abu Dhabi als schlechthin kriminell: Niemand hält sich an irgendeine Geschwindigkeitsbegrenzung oder auch nur annähernd an eine Straßenverkehrsordnung! Es wird links und rechts in rasendem Tempo überholt, die Fahrbahn gewechselt und die Kurven geschnitten. Radarkontrollen sind so gut wie zwecklos. Die einheimischen Fahrer holen an Tempo heraus, was ihr amerikanischer Straßenkreuzer, ihr deutscher Mercedes oder der japanische Toyota oder Datsun hergibt. Und der Treibstoff ist ja auch so billig, im Verhältnis zu Deutschland 1 : 6! Dazu kommt, daß es für den Araber sehr einfach ist, eine Fahrerlaubnis zu bekommen - eine Fahrprüfung, wie wir sie kennen, gibt es nicht. Fazit: jeder, der es zu etwas Geld gebracht hat, kauft sich einen Wagen

und arbeitet als Taxifahrer. So ist jedes zweites Auto im Stadtverkehr ein Taxi, und da viel Geld und viele Geschäftsleute in der Stadt sind, scheint jeder sein Auskommen zu haben. Allerdings gibt es kein Taxi, dessen Karosserie nicht an mindestens drei Stellen Beulen oder massive Kratzer hätte! Doch selbst das rüdeste Verkehrsverhalten dieser Taxifahrer wird noch weit übertroffen von der Fahrweise der Chauffeure am Steuer der großen Luxuslimousinen mit einem roten Nummernschild - den Wagen aus dem Fuhrpark des Scheichs oder dessen zahlreicher Verwandtschaft! Ist ein solcher Wagen in Sicht, tut man als autofahrender Europäer gut daran, das Weite zu suchen, denn eine Begegnung mit ihm kann ins Auge gehen!

Die Freizeit - kein Problem!

Herr Berr fand schnell Kontakt zu den Leuten von BECHTEL, für die er unsere Motoren und

Aggregate auf dem riesigen Luftkissentransporter einbauen sollte. Er legte mit Hand auch dort an, wo er es nicht hätte tun müssen, und so erging bald an ihn das freundschaftliche Angebot, vom Hotel in das feudale englische Camp überzusiedeln. Längst war er des ewig aufgewärmten Essens überdrüssig, und das Leben in der großzügigen englischen Wohnanlage, direkt am Meer, zwischen den Kollegen, die sich durchweg kameradschaftlich gaben, bei vorzüglicher englischer Kost (und nicht zu vergessen: ihren Getränken!), war ungleich angenehmer. So arbeitete man nicht nur gemeinsam - man verbrachte auch die Freizeit zusammen.

Sie herumzubringen, war allerdings kein Problem, denn der Tag hatte 14 Arbeitsstunden (bei 1 1/2 Std. Mittagspause), und nur ein einziger Tag in der Woche war frei: der Freitag, der Ruhetag der Mohammedaner. Er gehörte dem Billard, dem Tisch-Tennis, dem Wasserski-laufen auf dem fantastisch sauberen Meer. Da die Wassertemperatur 40 Grad betrug, das Thermometer draußen dagegen 56 Grad und mehr anzeigte, war es schon köstlich, den Tag im Wasser liegend mit einem Hut auf dem Kopf und einer Sonnenbrille auf der Nase in Ruhe zu verdösen. Im übrigen lebte man auch hier

Was wir vom Weltgeschehen wissen sollten

Wirtschaft und Währungen auf Schlingerkurs

„Immer diese verdammte Politik und immer wieder das Währungs- und Wirtschaftsunken abends zu den schönsten Stunden, wenn man in ruhiger Beschaulichkeit lieber etwas Unterhaltendes im Fernsehen erleben möchte“, so stöhnt wohl mancher. Die Verständnislosigkeit allerdings ist durchaus unangezeigt, denn von der Bewältigung all dieser Dinge hängt unser Dasein überhaupt ab. Politik heißt die große Kunst, mit den zwischenmenschlichen und zwischenstaatlichen jeweiligen Gegebenheiten fertigzuwerden, die sich als Ungleichgewichtigkeit in Macht- und Nutzungsansprüchen, vor allem in Wirtschaft und Währungen äußerlich bemerkbar machen. Wir sollten wirklich mehr vom Grundsätzlichen über diese Dinge wissen; zumindest auf wirtschaftlichem Gebiet.

Wie sieht es zur Zeit aus

Gegenwärtig hat der Welthandel noch Rekordausmaße. Die Ein- und Ausfuhr der Industrieländer haben sich gesteigert. Nie zuvor war der Außenhandel eine so feste Stütze wie jetzt, wo die deutsche Beschäftigungslage auf dem Innenmarkt durch Preise und Löhne höchsten Tragfähigkeitsbelastungen ausgesetzt ist. Die Zeichen stehen bedenklich nahe auf „Sturm“, weil die Löcher in den Handels- und Zahlungsbilanzen auch unserer Partner auf den Exportmärkten größer geworden sind.

Nur eine Zeitlang geht es mit Kredit

Wenn Volkswirtschaften ernsthaft Schwierigkeiten haben, ihre Einfuhren mit entsprechenden Ausfuhr zu bezahlen, versuchen sie, mit ausländischen Krediten über die Durststrecke zu kommen (Italien z. B. mit deutschen Kreditmitteln, und auch die ständige Überziehung des „Swings“ im innerdeutschen Handel mit der „DDR“ ist nichts anderes als ein Kredit). Doch international wie privat ist kein Kredit uner-schöpflich, zumal nicht auf der Basis gegenseitig-

nach der Devise, daß „der schönste Platz an der Theke“ ist, wobei sich das Camp wieder von der erfreulichsten Seite zeigte: die englische Bar war stets gut bestückt.

Zu größeren Unternehmungen reichte einfach die Energie nicht. Die Hitze war zu groß, der Arbeitstag unter diesen klimatischen Bedingungen weitaus strapaziöser als irgendetwas sonst - da halften auch die Salztalben nicht, die überall in Dosen herumstanden und von denen Europäer wie auch Araber täglich 20 bis 30 Stück herunter schluckten, um so dem Körper die durch das starke Schwitzen entzogenen Salze wieder zuzuführen . . . Vielleicht mal ein Tanzabend im „Hilton“ als ein reines europäisches Vergnügen; eine Abwechslung auch für die Frauen und Töchter aus Great Britain und die Schönen aus Pakistan. Araber hingegen versagten sich diesen Spaß, denn zur Zeit des Aufenthaltes von Herrn Berr in Abu Dhabi befand man sich gerade im Fastenmonat Ramadan, und jedes Vergnügen ist den Mohammedanern dann streng untersagt.

Dubai - die Einkaufsstadt

So blieb die einzige größere Unternehmung eine Autofahrt ins benachbarte Scheichtum

ger Stützung von bereits Schwankenden. Kommt es für ein Land zum wirtschaftlichen Kollaps, der sich in der Zerrüttung von Währung und Staatsfinanzen, fortschreitender Inflation, in Versorgungsstörungen und wachsender Arbeitslosigkeit zeigt, dann ist das nicht nur seine eigene Sache. Kein Nachbarland kann dies ziemlich unberührt nur feststellen. Wirtschaftskrankheiten lassen sich nicht gebietsmäßig abgrenzen.

Volkswirtschaftliche Wohlfahrt oder Not sind ansteckend

Gerade ein Land wie Deutschland mit seinen hochgradig exportorientierten Industriezweigen (Maschinenbau, Chemie, Automobilbau) hat ein lebenswichtiges Interesse daran, daß seine ausländischen Abnehmer volkswirtschaftlich gesund, und d. h. aufnahmefähig bleiben und nicht zu Importverboten Zuflucht nehmen müssen. Können die Menschen jenseits der Grenzen nicht mehr kaufen, so sinkt die Auslastung der inländischen Wirtschaftskapazitäten. Gewinne, die zum Wirtschaften nicht mehr ausreichen, Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit und Not folgen so sicher wie das Amen in der Kirche. Eigene Deviseneinnahmen werden schmaler und damit auch die Möglichkeiten, lebensnotwendige Dinge zu importieren. Steuerausfälle engen gewaltig den Verwaltungsspielraum für alle Bürger ein.

Welche Rolle spielen Öl- und Rohstoffpreise

Die Ausgaben der Industrieländer für wirtschafts-unentbehrliche Rohstoffe haben Preise und Kalkulationen, die Währungsreserven sowie die internationalen Kapitalströme völlig aus der Balance gebracht. Noch ist kein Rezept vorhanden, wie die Ömilliarden dem internationalen Wirtschaftsleben wieder eingegliedert werden können. Das Beispiel Iran/Krupp oder Kuwait/Daimler-Benz ist erst ein interessanter Versuch. Ob er tragfähig oder gar richtungweisend sein wird, muß sich noch erweisen.

Dubai. Die Fahrt dorthin - 120 km durch die Wüste - ging auf einer guten Autostraße schnell vonstatten. Die Stadt Dubai nimmt sich gegen Abu Dhabi ungleich hübscher aus. Sehenswert ist das alte arabische Dschadscha - so ein kleiner Ort mit stielchen Lehmhäusern und schmalen Gassen, in denen man auch die Souvenirs kauft. Die Straßenhändler wußten sich gegen die sengende Sonne durch Überdachungen mit Strohh- bzw. Schilfmatten zu schützen, so daß der Fremde wie unter Lauben an den Verkaufsständen vorbeischiendert. Herrlicher Goldschmuck wird wesentlich preiswerter als in Europa angeboten, auch handgearbeitete, messinggetriebene Wasserkrüge, die sich daheim als Blumen vase verwenden lassen, sind beliebte Mitbringsel. Wer Freude an alten Waffen hat, die auch tatsächlich echt sind, an Araberflinten und -dolchen, kauft sie hier oder in Dubai.

Das Leben und Treiben ist geschäftig, unter den Passanten sieht man hier und da tiefverschleierte arabische Frauen, die wie wandelnde schwarze Bienenstöcke anmuten und deren ungefähres Alter man - wenn überhaupt! - höchstens an dem handbreiten Stückchen nackten Fußes erraten kann, der in der offenen

(Fortsetzung auf Seite 14)

Das internationale Währungswesen hat kein System mehr

Die Währungswurstelei einzelner Volkswirtschaften rächt sich. Niemand will ein System akzeptieren, das auch weh tun müßte, d. h. evtl. Verzicht auf den Lebensstandard, über die eigenen Verhältnisse zu leben, bedeuten könnte. Weltweite Inflationstendenzen sind unausbleibliche Folge. Heftische Zick-Zack-Bewegungen an den Devisenbörsen signalisieren allgemeine Unsicherheit, lassen Industrie und Handel im Ungewissen und lassen die meisten Volkswirtschaften der Welt wehrlos

von der Hand in den Mund leben

Das ist kein Zustand, aus dem langfristig und verantwortungsvoll geplant und gehandelt werden könnte. Man muß bald schon dazu kommen, dem internationalen Wirtschaftsleben wieder einen passenden monetären Rahmen zu geben, d. h. allgemeinverständlich: die Währungen müssen weltweit nach einem ganz festen System wieder stabil werden, untereinander und damit auch jede für sich. Denn Weltwährungsordnung und Weltwirtschaft sind Siamesische Zwillinge. Geht es dem einen schlecht, kann auch der andere nicht gedeihen.

Jeder von uns bekommt das irgendwie zu spüren, auch wenn er meint, daß die Probleme an seiner Haustür halt machten. Wir sitzen alle in einem Boot. Nirgendwo sonst stimmt dieses Schlagwort so wie hier: in der Gesamtwirtschaft, in der Gesamtpolitik. Und daher sollten wir uns auch mit diesen so lebensentscheidenden Dingen befassen, vor allem mit den nachdrücklichsten Bemühungen, der Schwierigkeiten Herr zu werden. Schwierigkeiten sind selten schon oder gar angenehm. Wir sollten jedoch vor ihnen nicht die Augen verschließen und von ihnen „nichts wissen wollen“, weil sie die Annehmlichkeit unserer Wohlstandsbürger-Ruhe stören.

Unsere Münchner »Aubi's« auf Studienreise



Es geht in Strömen, als wir, die Auszubildenden des 2. Ausbildungsjahres, an einem Donnerstag Ende Oktober in den Bus stiegen, der uns unserer Schwesterfirma MWM nach Mannheim bringen sollte. Wir Münchner, die wir die Autobahn zumeist nur in südlicher Richtung nutzen, ahnten gar nicht, daß sich der höchste Punkt des deutschen Autobahnnetzes ausgerechnet außerhalb Bayerns, nämlich in Württemberg bei Aichelberg befindet! So wurde die Fahrt interessant, und die Zeit bis zu unserem Treffen in Mannheim verging schnell. MWM — alles aussteigen! Freundliche Begrüßung seitens der Gastgeber und ein schmackhaftes Mittagessen in der Kantine. Dann einige Einzelheiten über den Betrieb: Die Firma hat 80 Mitarbeiter und baut ausschließlich Dieselmotoren im Leistungsbereich von 16—3500 PS. VM-Dieselmotoren mit insgesamt weit über 10000 PS gehen monatlich von Mannheim in alle Welt. ... Da bei uns in München ja auch VM-Diesel gefertigt werden, was uns manches traut, was wir auf dem Betriebsrundgang hatten. — Als erstes wurde uns die Herstellung von Einleitern vor Augen geführt. Unter anderem sahen wir bei der Fertigbearbeitung einer riesigen

Kurbelwelle für einen Schiffsmotor dabei. Auch das Drehen von Zylinderköpfen, Steuerwellen und Pleueln, bei dem wir zuschauen konnten, war interessant. Ebenso die Kleinmotorenherstellung, die nach dem Baukastenprinzip erfolgt (2-4-6 Zylinder). Von diesen werden monatlich 2500 Stück produziert. Die Maschinen können wahlweise zur Fertigung von Motoren auf verschiedene Zylinderzahlen eingestellt werden. Um eine gleichbleibende Qualität der Erzeugnisse gewährleisten zu können, müssen alle Teile gewissenhaft kontrolliert werden. Die Überprüfung von Kurbel- und Nockenwellen wird aufs Genaueste durchgeführt. Nach beendeter Herstellung und Montage müssen sich die Motoren einer ca. 2stündigen Laufzeit auf dem Motorenprüfstand unterziehen. Hier werden sie auf Herz und Nieren getestet und richtig eingestellt, um eine konstante Leistung zu erhalten. Sodann werden sie als Antriebsquelle für Schiffe, Baumaschinen, Kläranlagen, Rangierloks und Notstromaggregate eingesetzt und je nach Einsatzbedingungen als Gas- oder Dieselmotoren geliefert. Junge Kollegen trafen wir in der vorbildlichen Ausbildungswerkstatt. Sie hat eine Aufnahmefähigkeit von 88 Stiften. — Nach einem freund-

lichen Abschied bezogen wir in der Jugendherberge Quartier. Eine Attraktion besonderer Art wurde uns am nächsten Vormittag geboten: Wir besichtigten in Bad Dürkheim, sozusagen vor den Toren Mannheims in der Pfalz, der Welt größtes Weinaß. Es hat ein Fassungsvermögen von 1,7 Millionen Liter! Der Abschluß unserer Reise bildete der Besuch des Domes zu Speyer. Er war bis ins 15. Jahrhundert das größte kirchliche Bauwerk Deutschlands. Sehr beeindruckend waren die 48 m hohe Kuppel und der Domeif mit einem Durchmesser von 2,4 m und einer Höhe von 1,2 m. Übrigens besitzt der Dom die größte Unterkirche Deutschlands; ihre Fundamente sind teilweise bis zu 6 m dick. Während der letzten Jahrhunderte wurde er mehrmals durch Kriege und Brände beschädigt und von Napoleon Bonaparte beinahe in die Luft gesprengt. Als wir am Abend nach einer zünftigen Heimfahrt gegen 21.30 Uhr in München ankamen, waren wir zwar müde, doch dankbar für den Ausflug, der uns eine schöne und interessante Abwechslung bot.

Die Auszubildenden der SB, 2. Lehrjahr

»2 Tage Mannheim und Umgebung« für die Jüngeren

»2 Tage Franken« mit SKF-Besichtigung für die Großen



Eine Studienfahrt führte uns, die Auszubildenden der Süddeutsche Bremsen AG im 3. und 4. Ausbildungsjahr, zu einem Besuch der Schweinfurter Kugellager-Fabrik (SKF) nach Schweinfurt. Am 15. September 1974 in der Früh begann die Fahrt. Unsere erste Station war Nürnberg, die alte Kaiserstadt, die im Krieg so stark zerstört wurde und in vorbildlicher Weise wieder aufgebaut werden konnte. Natürlich besichtigten wir die bekannte Kaiserburg. Sie wurde von König Friedrich III um 1140 angelegt, später jedoch mehr-

fach umgebaut. Auf ihr weilten fast alle deutschen Kaiser und Könige. Am meisten beeindruckte uns der Brunnen. Er ist 50 m tief und wurde mit Hammer und Meißel ausgeschlagen. Die Führung durch die Räume der Burg gehörte ebenso zum Programm wie die Besteigung des Sinwellturms mit seinen 113 Stufen. Von dem Turm aus bot sich ein Rundblick auf die schöne Stadt. Nach dem Mittagessen im Restaurant Heiliggeistspital wurde die Fahrt durch die Fränkische Schweiz in Richtung Schweinfurt fortgesetzt.

Ein Abstecher führte uns durch die Weinanbaugebiete an den Hängen des Steigerwaldes nach Iphofen zu einer Brotzeit. Gegen Abend trafen wir in Obereisenheim, 20 km vor Schweinfurt, ein. Dort war unser Nachtquartier. Der andere Morgen sah uns bereits bei SKF. Nach der Begrüßung im Verwaltungsgebäude wurde uns als erste Orientierung ein Film über die Herstellung eines typischen Rillenkugellagers vom Rohmaterial bis zum gebrauchsfertigen Lager vorgeführt. Er gab überdies einen Überblick über sämtliche in der Firma hergestellten Lagerarten. Zur eigentlichen Führung teilten wir uns in drei Gruppen. Der Anfang wurde mit Werk 3 gemacht, in dem sich die automatisierte Fertigung der Lagerringe sowie die Montage der Kugellager und deren Verpackung befinden. Von der Materialeingangshalle wird das Rohmaterial (hochwertige Legierungsstähle) je nach Bedarf durch elektronisch gesteuerte Kräne zu den Fertigungsstraßen geführt. Auf Drehautomaten mit 8 Spindeln und 2 Aufnahmen für je 6 bis 8 Werkzeuge werden die Lagerringe gedreht und automatisch auf ihr Maß geprüft. Es werden pro Arbeitsgang jeweils 2 Ringe ausgestoßen. Nach dieser Bearbeitung laufen sie durch eine Härteanlage, in der sie auf ca. 850° erwärmt, in 60° warmem Öl abgekühlt und wieder mit 180° angelassen werden. Förderbänder bringen die Ringe zu automatischen Schleifmaschinen, die Breite, Außen- und Innendurchmesser fertigen und auch selbstständig

die Maßprüfung vornehmen. Letzter Arbeitsgang ist das Schleifen und Honen der Laufrillen. Unmittelbar danach werden Maßabweichung und Beschädigung der Oberfläche kontrolliert. Interessant ist übrigens, daß Ringe mit einem Durchmesser über 180 cm nicht von der Stange gedreht sondern vorgewalzt bzw. geschmiedet werden. Die Fertigung der Wälzkörper, hauptsächlich der Kugeln, wurde uns in Werk 2 gezeigt. Die SKF fertigt diese von 0,4 bis 320 mm ϕ . Besonders größere Maschinen schlagen von Stahldrähten Stücke ab und pressen sie zu Kugeln. Die Produktion einer Maschine kann bis zu 1000 Stück pro Minute betragen. Ihre weitere Bearbeitung zur ersten Rundheit erfolgt zwischen Feil- und Schleiftrömmeln. Wie die Ringe, so durchlaufen auch die Kugeln vor der Fertigbearbeitung eine automatische Härteanlage. Um das Schleifmaß in Grenzen zu halten, werden die Kugeln nach dem Härten vorsortiert. Anschließend erhalten sie in mehreren Schleifvorgängen zwischen Graufußscheiben, die mit einem Druck von 20 t arbeiten, Maß und Rundheit. Die Unrundheit darf maximal nur 0,002 mm betragen. Das Trocknen und Reinigen erfolgt in mit Buchenholzsplänen gefüllten Trommeln. Die Endkontrolle nehmen Mensch und Maschine gemeinsam vor. Die Kontrolltemperatur beträgt 23° C; die Kugeln dürfen zur Vermeidung von Rostflecken nicht mehr mit der Hand berührt werden. Geprüft wird mit Ultraschall auf Risse und Sprünge und unter Vergrößerungsgläsern auf beschädigte Oberflächenstellen. Die durchschnittliche Fertigungslaufzeit bei etwa 500 t Kugeln pro Tag. Das letzte Teil der Wälzlager, der Käfig, wird in einem automatischen Arbeitsgang ausgestanzt, gelocht und geformt. Jetzt sind die Teile fertig zur Montage. Die Kugeln werden mit Hilfe einer Maschine, in der sie nach 1/1000 mm geordnet sind, zwischen Außen- und Innenring gefüllt. Ihre Größe richtet sich nach den Durchmessern der beiden Ringe. Auf diese Weise werden geringe Maßabweichungen ausgeglichen. Nach dem Füllen werden die Käfige aufgelegt und zusammengenietet. Zuletzt folgt noch eine Geräuschprüfung der Lager. Die schadhaften unter ihnen können auf diese Weise aufgespürt werden. Nach dem Einfetten und Verpacken durch eine automatische Anlage sind die Lager verkaufsfertig. Unsere Führung durch die Werke endete kurz nach 12 Uhr. Nach dem Mittagessen in der Gästekantine zeigte man uns noch die Ausbildungswerkstatt und gab uns Gelegenheit, durch Fragen zusätzlich noch einiges über die Ausbildung bei SKF zu erfahren. Zum Abschluß noch ein interessanter Gewichts- und Kostenvergleich: Eine Kugel mit 320 mm ϕ = 133,48 kg; eine Kugel mit 250 mm ϕ = 63 650 g; eine Kugel mit 0,4 mm ϕ 0,00026 g; 244 140 625 Stück = 63 650 g; eine Kugel mit 250 mm ϕ = 703,92 DM; eine Kugel mit 0,4 mm ϕ : 244 140 625 Stück = 19 360 351,— DM. Wir Auszubildenden begrüßen solche Fahrten sehr, da sie nicht nur informativ und lehrreich sind, sondern auch eine willkommene Abwechslung bieten. Leider dauerte diese Fahrt nur zwei Tage, so daß die kulturelle Seite vernachlässigt werden mußte und die Führung zu kurz bemessen wurde. Wir hoffen, daß solche Ausbildungsfahrten weiterhin im verstärkten Umfang durchgeführt werden, damit wir oft in den Genuss kommen, die Gegebenheiten in anderen Betrieben kennenzulernen.

Die Auszubildenden der SB (3. u. 4. Lehrjahr)

Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Müller

Hackordnung (in Unordnung)

	(Trotz)	(Alle)	(Nur)	(Nur)
(alle) (Nur)	4:0			
(Nur) (alle)	5:2	3:2		0:0
(Nur) (alle)		1:2		
(alle) (Nur)	0:0			

Leitbild/Vorbild

Humor

Weihnachtsfeier

Leistungskontrolle

Fortsetzung von Seite 11
 andale steckt . . . Überhaupt erinnert die einheimische Bevölkerung den Europäer an Getreiden aus der Bibel: die Männer in den losen weißen Kitteln mit Stehkragen, dem Turban auf dem Kopf und sandalenbeschuht. Wohlhabende Männer erkennt man an ihren seidernen Gewändern mit reicher Stickerei. Sie sind oft in Begleitung ihrer Söhne: lustiger, hübscher Jünger. Wie überall im Orient gehört auch hier die Straße den Männern – Frauen und Töchter haben das Haus zu hüten! Und es gibt dort prächtige Häuser zu hüten, denn der Reichtum der wirklich reichen Familien in den ölproduzie-

renden Emiraten ist ohne Zweifel unvorstellbar. Ein ganz kleines Stück davon erhaschen auch die ausländischen Ingenieure: sie führen ein wirklich komfortables Leben — aber es ist ein sehr einsames Leben. Herr Berr hat es erfahren. Niemals möchte er für längere Zeit seine deutsche Stadtwohnung gegen einen Bungalow am Persischen Golf eintauschen — und wäre er noch so feudal! Und die Wiedersehensfreude über die grünen Wiesen und die herbstlich-bunten Wälder bei seiner Heimkehr in Deutschland konnte wohl nur der richtig ermessen, der schon einmal mehrere Wochen mitten in der Wüste leben mußte.

des Arbeitslebens, das mit guten, schlechten und „durchwachsenen“ Jahren vielem Wandel in Schaffens- und Arbeitsbedingungen unterworfen war. Eine Firma stehe eben nicht allein in Wirtschaft und Konjunktur, sondern sei darin sogar weltweit eingebettet. Gerade in den nicht so guten Zeiten zeige es sich, auf wen Verlaß sei, wer mit Vertrauen und Zuversicht auch Durststrecken durchsteht. Zu diesem Fundament gehören die Jubilare als eine Stamm-Mannschaft der Belegschaft. Sie wirken auch an guter Kollegialität am Arbeitsplatz, darüber hinaus an vernünftiger Zusammenarbeit und an einem guten Geist im Hause maßgeblich mit; sie stützen uns in unserem Bemühen, auch den Nachwuchs und die Neuen in diese Zusammengehörigkeit einzufügen, denn aus ihnen sollen ja auch einmal Jubilare werden. Im Dank des Unternehmens seien auch die Ehepartner der Jubilare nicht vergessen, weil Arbeitskraft und Schaffensfreude ihre Wurzeln in einem guten Familienleben haben.

Betriebsratsvorsitzer Werner Nagel ließ die wechselvollen Jahre noch einmal Revue passieren. Vor 40 Jahren hatten sich der politische Horizont und die Schicksalhaftigkeit verdunkelt; die Jubilare hielten mit ihrer Firma durch. Und als die nunmehrigen „Silberjubilare“ 1949 zu uns kamen, da packten sie mannhaf mit an, um das Dunkel wieder zu guter Existenz zu erhehlen. Ein beispielloser sozialer Fortschritt habe allen Schaffenden diesen Einsatz zu wirtschaftlich Besseren gelohnt. Er freue sich, in diesem Zusammenhang auch von einer betrieblichen „konzertierten Aktion“ sprechen zu dürfen, von einem gedeihlichen Zusammenwirken der Geschäftsleitung und der Arbeitnehmervertretung. Wenn durch Fleiß, Tüchtigkeit und gesellschaftliche Harmonie der Menschen Wohlfahrt und Fortschritt erzeugt werden, dann solle man dafür dankbar sein: stellvertretend hier dieser Gruppe von Jubilaren, der man Dank zolle und ihr weiterhin Glück, Gesundheit und Zufriedenheit wünsche. — „Und nun jubeln wir mal schön“, meinte Direktor Koenigs; „denn wer gut arbeitet, darf auch fröhlich sein!“ — Dazu trug ein buntes Programm bei, das Margot Resch geist- und humorvoll ansagte, mit netten Chansons und Geselligkeitsstänzen oder -spielen ausfüllte. Weiter sorgte die Kapelle „Soprani“ unter Walter Deck für gute Laune, in der Stimmungsmache von „Ute“ unterstützt, die mit gekonntem musikalischen Imperativ auch den müden Theo wieder auf die Reise nach Lodz schickte. Für frohe Unterhaltung sorgten schließlich die MWM-Sänger, eine ausgeglichene und stimmlich ausgezeichnete Gruppe unter der Stabführung von Friedrich Belzer.

Das Pünktchen auf dem „i“ dieses wirklich „gemütlichen“ Abends war ein Kaltes Büffet. Küchenchef Baron und seine Mitarbeiter hatten es hingezaubert und bewiesen damit wieder einmal — nachdem sie kürzlich auf zwei Fachausstellungen wiederum je zwei Gold- und Silbermedaillen gewonnen hatten — welchen Wert die MWM-Werksküche darauf legt, ihre fleißig arbeitende Belegschaft auch gut und schmackhaft zu verpflegen. Jubilare und Gäste taten den ausgesuchten lukullischen Feinheiten die gebührende Ehre an, sicht- und spürbaren Dank. „Der satte Mensch ist gut!“, und wenn man dann noch das Ganze mit spätgelesenem Wein wohligh abschmeckt und — zum Ausgleich — mit großer Tanzfreude für die Erhaltung der Linie etwas tut, dann muß eine Feier schön werden. Was sie auch wurde — . . . und spät. JHB

Arbeitsjubiläum - berufliche Vernunft- und Neigungsehe

Das Pünktchen auf dem „i“; das Kalte Büffet



Als sie vor 25 oder gar 40 Jahren zur MWM kamen, da haben die meisten — wie sie selbst sagen — kaum geglaubt, daß dieses Zusammensein so lange und immer noch währen würde. Aber in den Jahren der damals noch schwachen Wirtschaft war es ja eine Berufsehe der Vernunft, wobei auch die Neigung mitgespielt hat; denn man wußte, daß man sich in diesem Unternehm geborgen fühlen durfte. Vertrauen und Freude haben dieses Miteinander durch die Jahrzehnte getragen. Und immer, so stellte Direktor Max Koenigs in seinen Gruß- und Dankworten,

die er zugleich im Namen seines mitanwesenden Vorstandskollegen Direktor Peter Giesers aussprach, erfreut fest, haben diese 36 Jubilare „ihren Mann gestanden“; auch die 5 Mitarbeiterinnen unter ihnen, denen man im Zeitalter der Gleichberechtigung auch wohl das Prädikat, „ihre Frau“ gestanden zu haben, zubilligen sollte. Den beiden „Vierzigjährigen“, Karl Benzinger und Artur Irion, gebühre gewiß die besondere namentliche Anerkennung. Jubiläum sei eine vielstellige Summe von Arbeit, Pflichterfüllung und Treue im Auf und Ab

Bei spätgelesenem Wein ließ es sich gut „jubeln“



Unsere Jubilare

Süddeutsche Bremsen AG



FRIEDRICH MEIER
Betriebsleiter
16. 11. 1974

Carl Hasse & Wrede GmbH



KURT STIFF
Vertriebsleiter
10. 12. 1974

40 DIENSTJAHRE 25 DIENSTJAHRE

Süddeutsche Bremsen AG



JOSEF DREXLMEIER
Einsteiler
10. 8. 1974



ERICH AUCH
Gruppenführer
15. 12. 1974

Motoren-Werke Mannheim AG



KARL KNAUS
Sachbearbeiter
1. 11. 1974



ADAM GROSSKINSKY
Werkzeugführer
28. 11. 1974



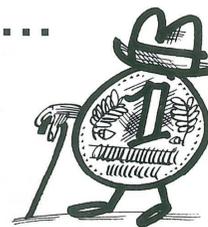
ALBAN EHE
Schlosser
5. 12. 1974



EGON BERGMEIER
Schmied
21. 12. 1974

Wichtige Tips von amtlicher Seite

Wenn man »in Rente« geht...



Wenn jemand in Rente geht, dann bedeutet das meist eine einschneidende Umstellung in vielen Lebensbereichen, die je nach Temperament und Veranlagung mehr oder weniger stark empfunden wird und an die sich der eine früher, der andere später anpaßt. In jedem Fall bedeutet der Ruhestand aber eine Zäsur im materiellen Bereich: statt wie bisher Lohn oder Gehalt wird jetzt Rente gezahlt.

Bis es so weit ist, das heißt, bis die erste Rentenzahlung überwiesen wird, kann in diesem oder jenem Fall einige Zeit vergehen. Eine Zeit, in der zwar niemand zu darben braucht, weil

der finanzielle Engpaß durch Arbeitslosenversicherung, Krankenversicherung oder Sozialhilfe überbrückt werden kann. Dennoch aber eine Verzögerung, die nicht gerade Freude bereitet.

Ursache solcher Wartezeiten ist gelegentlich eine Überlastung der zuständigen Versicherungsanstalt, wo in Stoßzeiten trotz allen guten Willens und trotz vollen Einsatzes von Technik und Personal die Anträge nicht immer so rasch bearbeitet werden können, wie es der Versicherungsträger selbst gerne möchte. — Oft hapert es aber auch an den Anträgen selbst — sei es, daß sie zu spät gestellt werden, sei es, daß sie unvollständig oder daß Rückfragen beim Versicherten erforderlich sind.

Zur Frage, wie man Verzögerungen vermeiden könne, hat der Verband Deutscher Rentenversicherungsträger kürzlich ein paar Tips gegeben, die jeder, der aus dem Arbeitsleben ausscheidet, beachten sollte:

Da wäre zunächst der Rat, den Rentenantrag rechtzeitig zu stellen, am besten drei Monate vor dem beabsichtigten Rentenbeginn (mit 65, beim flexiblen Altersruhegeld mit 63 oder 64, bei Frauen auch schon mit 60 Jahren).

Damit auch diese letzten drei Monate vor Beginn des Ruhestands bei der Rentenberechnung berücksichtigt werden können, ist der Arbeitgeber nach dem Rentenreformgesetz verpflichtet, dem Beschäftigten für diese Zeit eine Vorausbescheinigung auszustellen. Übrigens auch dann, wenn die Beschäftigung nach Erreichen der Altersgrenze in dem zulässigen Rahmen fortgesetzt werden soll.

In die Bescheinigung ist für die letzten drei Monate das Arbeitseinkommen einzutragen, das sich nach dem Lohn oder Gehalt der vorhergehenden sechs Monate voraussichtlich ergeben

wird. Auch schon absehbare Lohnerhöhungen — beispielsweise durch Tarifvertrag — sind zu berücksichtigen.

Wer Wert auf eine „schnelle Rente“ legt, sollte aber nicht nur den Antrag frühzeitig stellen, er sollte seinem Antrag auch alle erforderlichen Unterlagen beifügen. Das heißt: alle Papiere, mit denen die Beitrags-, Ersatz- und Ausfallzeiten belegt werden können. (Zur Erläuterung: Ersatzzeiten sind Zeiten, in denen wegen Kriegsdienst, Kriegsgefangenschaft, Flucht, Vertreibung usw. keine Rentenversicherungsbeiträge gezahlt werden konnten. Ausfallzeiten umfassen die Zeiträume, in denen die Beitragszahlung wegen Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit oder Unfall, wegen Arbeitslosigkeit, Schwangerschaft und einer abgeschlossenen Schul- oder Hochschulbildung nach dem 16. Lebensjahr nicht möglich war.)

Sind diese Unterlagen nicht vollständig, dann müssen oft langwierige Ermittlungen angestellt werden, wodurch sich die Auszahlung der Rente natürlich verzögert.

Der Rentenantrag ist zwar an keine bestimmte Form gebunden und kann bei jeder deutschen Behörde gestellt werden, im Interesse einer raschen Bearbeitung ist es aber empfehlenswert, den Antrag bei der Gemeindeverwaltung oder beim Versicherungsamt zu stellen. Dort gibt es nämlich spezielle Vordrucke, und von dort aus können, falls erforderlich, auch schon einzelne Ermittlungen durchgeführt werden.

Fazit: Wer auf rasche Auszahlung seiner Rente Wert legt, sollte den Antrag rechtzeitig stellen und schon einige Zeit vorher prüfen, ob er wirklich alle notwendigen Unterlagen zusammenhat. Das erspart unter Umständen eine Menge Ärger.

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

Die Welt der MINERALIEN



Auf unserer Hobby-Seite in dieser Zeitschrift haben wir schon einige Bremser und ihr Steckenpferd vorgestellt: einen Sporttaucher, einen Sonntagsmaler, einen Briefmarkensammler, einen Sportfischer und noch andere mehr. Heute nehmen wir ein Hobby unter die Lupe, das in den letzten Jahren immer mehr Anhänger gefunden hat: das Sammeln von Mineralien oder auf gut deutsch: das Steinsammeln.

Unser Mann — ein langjähriger Arbeitskollege vieler Südbremser, der jedoch hier an dieser Stelle anonym bleiben möchte — hat von Geburt an ein enges Verhältnis zu den bizarren und farbenprächtigen Mineralien: er wuchs in dem Mekka der deutschen Schmuck-Industrie, in Idar-Oberstein, auf und hat als Schuljunge selbstverständlich oft und gern viele der dort beheimateten Werkstätten besichtigt, bis durch seinen Wegzug auch das Interesse an den Steinen nachließ... Doch vor etwa drei Jahren knüpften familiäre Bande ihn wieder fester an seine Heimatstadt — und seine alte Liebe wurde wieder wach. Die Sammlung — in komfortablen Kellerräumen seines Hauses und dort in selbstgebaute Vitruin untergebracht — entstand also in dem relativ kurzen Zeitraum von etwa drei Jahren! Wir haben sie für unsere Leser fotografiert, die vielen bunten, glitzernden, geschliffenen, polierten oder unbearbeiteten Mineralien, die ein Schwarz-weiß-Foto nur höchst unvollkommen wiedergeben kann! Freilich: sie wurden nicht alle selbst gesucht und gefunden. Manche von ihnen wurden an der Münchner Mineralienbörse, die einmal jährlich im Ausstellungsgelände abgehalten wird, getauscht; die allerprächtigsten unter ihnen stammen sowieso aus Brasilien, das seit langem das Hauptkontingent der in Idar-Oberstein verarbeiteten Schmucksteine stellt. Doch den überwiegenden Teil bilden eigene Funde aus deutschen Bergwerken oder Steinbrüchen.

Aber wie kommt man daran? Wo sammelt man? Wie sammelt man? Was sammelt man?

Bevorzugte Fundorte

sind Bergwerke und Steinbrüche, Felsen und Flußläufe. Man kann die berühmtesten unter ihnen in der Fachliteratur nachlesen: das Siegerland, der Laacher See, der Harz und das Lahn-Dill-Gebirge; rund um Idar-Oberstein und im Fischbachtal wurde unser Freund oftmals „fündig“. Weiter: der Bayerische Wald mit seinen

Quarzvorkommen und dort natürlich auch der kleine Ort Hagendorf, das Fichtelgebirge... Ratsam ist es, einem Club beizutreten (in München die „Vereinigung der deutschen Mineralienfreunde“), wo sich der Anfänger auf den Club-abenden Tips und Ratschläge von „Fortgeschrittenen“ holen kann und wo getauscht und begutachtet wird. Gut organisierte Clubs halten auch Filmvorführungen ab, laden Geologen zu Fach-



vorträgen ein und veranstalten Urlaubsreisen als Hobbyferien.

Die Ausrüstung

ist erschwinglich: Man braucht einen kurzen, schweren Hammer, verschiedene Meißel, einen kleinen, billigen Schlosserhammer und ein pickenartiges Instrument (etwa einen alten Maurerhammer), dann Rucksack oder Tasche für die Funde, Zeitungen zum Einwickeln, Zettel für die ersten Beschriftungen unterwegs und ein Notizbuch. Die teuerste Anschaffung ist eine Lupe mit ca. zehnfacher Vergrößerung. Literatur, Karten und Hinweise anderer Sammler unterrichten über die Vorkommen. Und natürlich braucht man ein Gespür dafür, wo etwas zu holen ist...

Was sammelt man?

Zunächst wahrscheinlich alles, was einem interessant erscheint. Darunter ist ganz bestimmt grüner und weißer Feldspat, weißer und schwarzer Glimmer und Quarze, die am häufigsten vorkommen. (Wie heißt doch das Sprüchlein? „Feldspat, Quarz und Glimmer, die drei vergeiß ich nimmer!“). Doch schon ehe die Sammlung unübersichtlich wird, sollte man sich um ein Ordnungsprinzip bemühen, denn Systematik und Ordnung sind hier nicht zu trennen! Jede „Stufe“ erhält ein Etikett mit dem Namen des Minerals (falls man es bestimmen kann!), dem Fundort und dem Datum. Ganz akurate Sammler legen sich eine Kartei an: auf den Karteikarten können zusätzliche Angaben vermerkt werden. Besitzt man von einem Gestein einen größeren Posten, zweigt man davon am besten etwas ab, um es bei Gelegenheit zu tauschen. Denn eine gute und vielseitige Sammlung läßt sich nicht allein durch eigene Funde aufbauen. Der Tausch muß sein — und nur so kann man seine Kenntnisse erweitern.

Immerhin kennt man etwa 2000 Mineralien. Doch nur rund 100 von ihnen kommen häufig vor und sind allgemein verbreitet. Unser Hobby-Sammler kann sich in seinem prächtigen Keller-geschoß an rund 40 verschiedenen Arten erfreuen — und da sich seine Leidenschaft für Bergkristalle, Kupfersulfate und Antimoniten noch nicht gelegt hat, kommen vielleicht noch neue hinzu? Die Hobbyisten sind sich jedenfalls sicher: Achate, Quarze und Amethyste ruhen noch überall in der Erde — sie wollen nur gefunden sein!