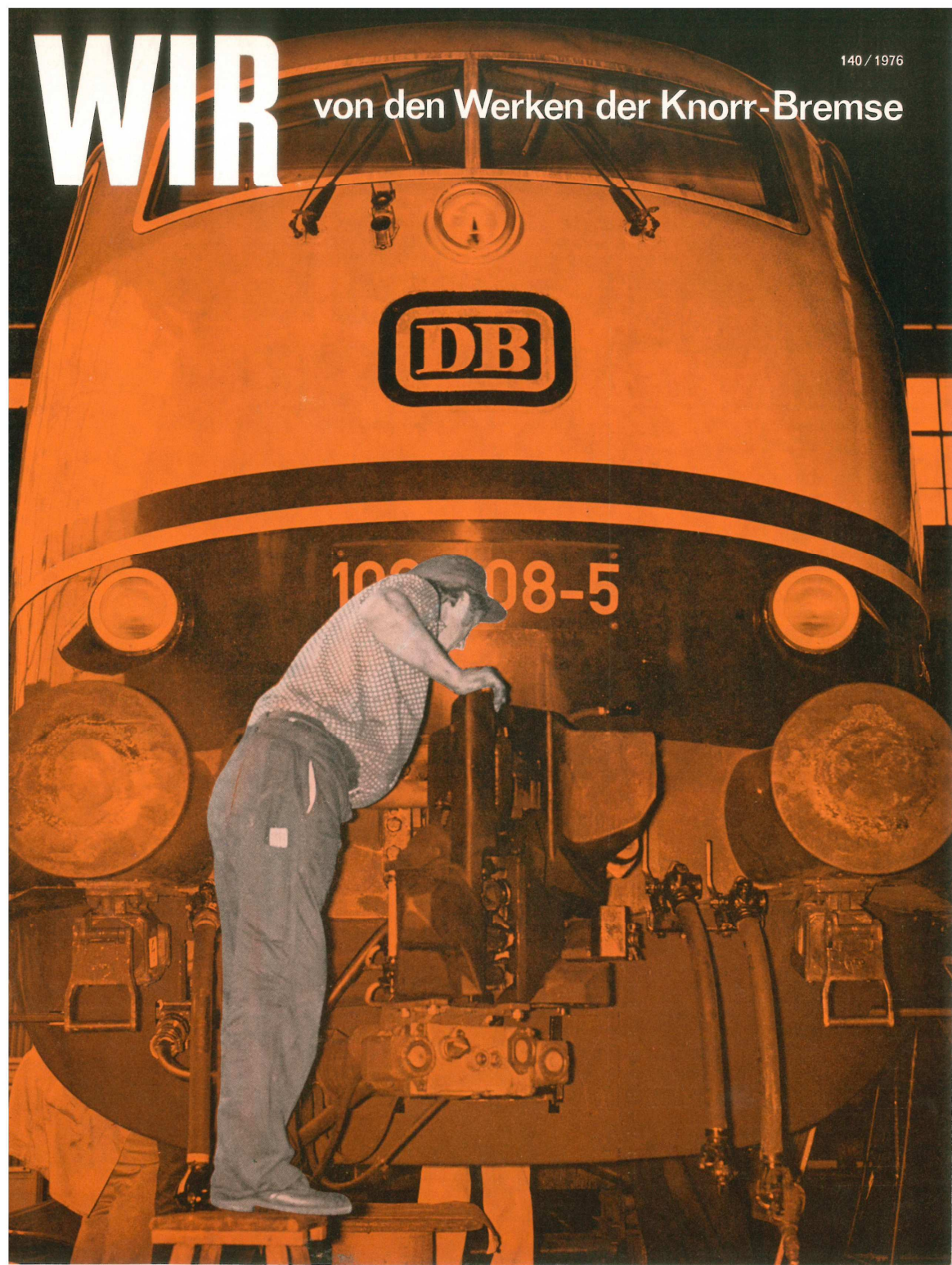


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

140 / 1976



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



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

Schriftleitung:
Renate Stapf
München 40, Moosacher Straße 80
Telefon: 0 87 31 / 23 07

Grafik:
Müller-Woelk, München

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

Artikel ohne Nennung: Renate Stapf, München

140 AUGUST 1976

Die Knorr-Bremse in Posen . . .	3
. . . und in Basel	3
MWM zeigte Dieselmotoren für Untertageinsatz	4
Dieselkatze, bewältigt Transportprobleme im Bergbau bis zu 1 km unter der Erde	4
acht Tage beherrschte das Land die Stadt	5
aus gutem Grund ein Knorr-Prost auf den Jubilar USA!	6
Motorsegler als „gelber Engel“	8
ab nach Kassel	9
ÖLF — Volkssport in England und den USA	10
Sportsfreunde der Knorr- und Südbremse!	11
Schlaufuchs belohnte Mitdenker	12
MWM-Antrieb für französischen Achterdeckschiffkutter	12
Schlaufuchs belohnte Mitdenker	13
oder dritte ohne Unterstützung	13
„Weghänger haben selten „Vorfahrt“	14
Unsere Jubilare	14
„Antinengespäch	16
Auto, Auto, Auto . . .	16
ebensicherungen in Sprachweisheiten	16

Neulich besuchte ich einen Freund. Er wohnt im sogenannten Seniorenheim einer Hansestadt. Man sagt ja heute lieber »Seniorenheim«, weil man sich in unserer Leistungsgesellschaft naturgemäß vor Alter, Krankheit und Tod besonders fürchtet. Als ob diese drei grauen Schwestern nicht auf jeden von uns warten würden!

Ich kam also zu meinem Freund, um mit ihm Verschiedenes zu besprechen. »Laß uns lieber zu Bekannten gehen, die hier in der Nähe ein kleines Häuschen haben; die Atmosphäre mit den vielen ollen Leuten fällt mir mitunter auf die Nerven.« Verständlich, obwohl das Heim keines der gefängnisartigen Backsteinkästen war, in denen man gern Alte und Kranke versteckt, sondern eine menschenfreundliche Anlage mit Park. Die Bewohner hatten ihre eigenen Zimmer, konnten gehen und kommen, wann sie es wollten und Besuch empfangen. Trotzdem, ab und zu braucht auch der alte Mensch — wie jeder normale Mensch, und das Alter ist ja nichts Anomales! — Tapetenwechsel und andere Gesichter um sich. Also begaben wir uns zu der befreundeten Familie und tranken in einer gemütlichen Stube Kaffee. Anfangs war nur die Frau des Hauses bei uns. Nach Feierabend kam auch ihr Mann dazu. Während wir beisammen saßen, schritt Großvater durchs Zimmer in den Garten. Dann tauchte auch der Sohn auf, ließ sich Brote machen und verschwand zur Fahrt mit Freundin nach Travemünde. Zwischendurch schaute auf ein kurzes Gespräch der Schwiegersohn herein. Später klingelte das Telefon: Die Tochter, die gerade im Krankenhaus war, wollte etwas von ihrer Mutter wissen. Und diese — eine von jenen blonden Hanseatinnen, die nicht viel reden, aber denen man aufs Wort glaubt — versorgte alle und besorgte alles ohne Hast und in stiller, gleichbleibender Freundlichkeit. Sie war der selbstverständliche Mittelpunkt der Familie — einer Familie, die noch Zeit füreinander hatte.

Ich wunderte mich: Hier wohnten also drei Generationen ganz friedlich unter einem Dach, Großeltern Eltern, und Kinder. So etwas gab's also noch! Respekt, denn diese Familie gehörte keineswegs zu den Reichen. Alle verdienten ihr Brot durch ihrer Hände Arbeit: Vater am Lenkrad eines Lkws, Tochter als Krankenschwester und die Mutter und Hausfrau war nebenbei als Schneiderin tätig. Auch Krankheiten und Probleme waren hier reichlich vorhanden. Der Großvater allerdings stellte in dieser Familie überhaupt kein Problem dar. Ihn ins Altersheim abzuschleppen, das wäre überhaupt niemandem in den Sinn gekommen, denn Großvater hatte sein Leben lang gegeben; nun durfte er selbstverständlich auch nehmen. Was ist schließlich auch eine Liebe wert, die sich nur mit den Jungen, Schönen und Erfolgreichen befaßt? Wenig, denn für eine Schönwetterliebe bedarf es keiner Anstrengung des Herzens . . .

Und diese sich herzlich zugetane Familie — man sprach nicht darüber, aber der Fremde fühlte es — hatte nun zusätzlich auch noch meinen alten Freund in ihren warmen Lebenskreis freiwillig aufgenommen, ihn gewissermaßen adoptiert! Er konnte, wann immer er wollte, seinem Altersheim entfliehen und am Dasein einer Familie teilnehmen. Er war wegen seiner Ratschläge, die er wie Früchte aus der reichen Ernte seines Lebens darbot, geachtet, ja geliebt. So empfand ich zum ersten Male, wie wichtig es doch für alte und alleinstehende Menschen ist, mit dem Leben der jüngeren und glücklicheren in der Gemeinschaft draußen irgendwie verbunden zu bleiben. Und wenn es die feinen Fäden menschlicher Zuneigung sind, so fällt sogar noch so etwas wie ein goldener Schein auf den immer dunkler und einsamer werdenden Weg des Alters, den jeder von uns einmal gehen muß.

Auslandsmessen

Die Knorr-Bremse in Posen . . .



Das Gruppenfoto am Messestand (unten v. l. n. r.) zeigt die Herren Dir. Gniwek vom Verkehrsministerium in Warschau, Rybak von der Vereinigung der Schienenfahrzeugindustrie TASKO, Posen, Dir. Kiełbratowski vom Zentralen Eisenbahninstitut Warschau und die Herren Kun und Krause von der KB München



Die 48. Internationale Messe in Posen war von der Ausstellungsfläche, der Teilnehmer- und Besucherzahl her gesehen eine Rekordmesse. Mit 340 Firmen (1975: 328) in den Hallen 20 und 21 sowie auf dem dazu gehörenden Freigelände war die Bundesrepublik größter ausländischer Aussteller.

Die Knorr-Bremse war, wie schon ein Jahr zuvor, auch diesmal wieder dabei. Sie zeigte im Fertigungsgelände Produkte aus den drei Fertigungsbereichen Eisenbahngeräte, Kfz-Bremse und Druckluftsteuerungen.

Die Betreuung der Besucher übernahmen wieder die Herren Kun vom Verkauf Ausland und Krause von der Projektionsabteilung sowie Herr Wydra von der Abteilung Druckluftsteuerungen.

Dank verstärkter Aktivitäten seitens der Knorr-Bremse konnten unsere Herren wesentlich mehr Besucher an ihrem Stand begrüßen als im Vorjahr. Die Bemühungen der KB, mit Polen verstärkt ins Geschäft zu kommen, fanden ihren positiven Niederschlag durch das bekundete Interesse vor allem von Vertretern der polnischen Staatsbahn PKP, des Verkehrsministeriums, der Industrievereinigung TASKO und der Technischen Universität Krakau.

. . . und in Basel

Auf der „RAIL 76“, der internationalen Ausstellung der Eisenbahnindustrie, war die Knorr-Bremse auf dem Stand der Firma Kugelfischer, Schweinfurt, vertreten. Knorr zeigte ihren Lieferanteil zum Achslager-Heißlaufschutz. Er wurde in Funktion vorgeführt, zusammen mit dem FAG-Temperaturfühler am Beispiel einer KE-Bremse. Das Modell entstand bei der neuen Abteilung VW2 für Ausstellungs- und Musterbau in Zusammenarbeit mit Herrn Schulte (Eisenbahn-Projektabteilung).

Vielleicht erinnert sich mancher von unseren Lesern an ein Zugunglück, das sich vor etwa zwei Jahren in der Nähe von Hannover ereignet hatte: Ein Güterzug geriet in Brand. Die Folgen waren fatal: Der Zug hatte Munition für die Bundeswehr geladen! Die Brandursache konnte nie ganz geklärt werden; man nimmt jedoch an, daß — aus welchem Grund auch immer — Achslager heißbliefen und so den Funken erzeugten, an dem sich schließlich die Munition entzündete . . .

Auf Anregung der Bundesbahn entwickelte daraufhin die Knorr-Bremse gemeinsam mit den Achslagerherstellern den Achslager-Heißlauf-

schutz, der in Basel erstmals den Experten vorgestellt wurde. Diese Neuentwicklung dient der Temperaturüberwachung an Achslagern von Schienenfahrzeugen. Es schützt sie vor Überhitzung und verhindert damit das Festfressen der Lager und Blockieren der Radsätze. Flachstellen am Radreifen durch blockierende Radsätze werden auf diese Weise ausgeschaltet, die Laufzeit der Wagen erhöht, die Wartungsfristen verlängert.

Die Wirkungsweise läßt sich vereinfacht etwa so beschreiben: Bei Überschreiten einer zulässigen Achslagertemperatur gibt ein diesem Lager zugeordneter Temperaturfühler eine Bohrung frei, über die die zum Notbremsventil NB 6 führende Steuerleitung entlüftet wird: Der Kolben wird von seinem Ventilsitz aufgehoben, die Hauptluftleitung über einen großen Querschnitt entlüftet und eine Notbremsung herbeigeführt.

Der Achslager-Heißlaufschutz bietet vor allem bei jenen Güterwagen eine erhöhte Sicherheit, die eine leicht brennbare und schnell explodierende Fracht zu transportieren haben.



MWM zeigte Dieselmotoren für Untertageeinsatz

Der Bergbau ist seit Jahren ein besonderes Einsatzgebiet für MWM-Dieselmotoren. Zum ersten Mal zeigte MWM ihre speziell für den Betrieb unter Tage entwickelten Motoren in einer geschlossenen Ausstellung auf dem Internationalen Bergbaukongreß 1976 in Düsseldorf. Die wasser- und die luftgekühlten Dieselmotoren bestehen aus 2-, 3-, 4- und 6-Zylinder-Versionen mit Leistungen von 22,5 bis 100 PS. Die wassergekühlte Baureihe D 916, von 0,5 bis 81 PS in der luftgekühlten Reihe D 917. Durch das Vorkammerverfahren wird eine besonders emissionsarme Kraftstoffverbrennung erreicht. Bergbaubehörden wie das Landesbergamt Dortmund und TÜV Essen bestätigten in offiziellen Untersuchungen bei Messungen an einem MWM-Dieselmotor D 916-6 die günstigen Ergebnisfeststellungen der werkseigenen Versuchs- und Forschungsabteilung. Weitere Testmotoren befinden sich z. Zt. in England, um den „Buxton-Test“ zu absolvieren und auch bei der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt der Schweiz.

In Deutschland ist die Baureihe D 916 „für den Einsatz unter Tage und in geschlossenen Räumen zugelassen“, die Entwicklungen der MWM werden den harten Anforderungen im Untertagebergbau gerecht, vor allem hinsichtlich des Schlagschutzes. Die niedrige Motorhöhe macht den Einbau auch in kleine Geräte möglich. Die Baureihe D 917 ist für den Einsatz in nichtschlagwettergefährdeten Bereichen und – in geschlossenen Räumen – als Antrieb für Luftfördermittel vorgesehen.

MWM hat die Tage des Internationalen Bergbaukongresses zu vielerlei Kontaktabendungen genutzt. Bergbauexperten und Fachjournalisten ließen sich informieren. Mehr Hörer als erwartet kamen zur Pressekonferenz und zum Tonbandbericht von Dr. Werner Dietrich. Sein lebendiges Referat über „wasser- und luftgekühlte MWM-Dieselmotoren für den Untertageeinsatz mit besonders günstigen Abgasmissionen“ im Rahmen einer Fachbetrachtung über „Motorische Verbrennungsverfahren“ wurde von den Experten beifällig aufgenommen, weil die Aussagen auf rein praxisbezogener Forschung beruhen. So konnte Dr. Dietrich u. a. von einer Untersuchung einer Vierzylindermaschine in den USA berichten; er war bei den Versuchen der MESA — d. i. die Dachorganisation des Bureau of Mines — in Pittsburgh zugegen, als das Testinstitut wiederum die Versuchsdaten bestätigte.

Die Messe in Düsseldorf, als größte Bergbauschau der Welt bezeichnet, hat mit Aufmerksamkeit das Dieselangebot für den Untertageeinsatz beachtet, weil der Einsatz dieser Motoren zur Produktivitätssteigerung beiträgt. Mit Dieselmotoren können robuste und zuverlässige Transportsysteme geschaffen werden, die den strengen Bestimmungen des Schlagschutzes ebenso genügen wie den Anforderungen des Bergbaus über die höchstzulässigen Schadstoffgehalte im Wetterraum.

JHB



Im Bergwerk: Ruhrthaler Grubenlok mit MWM-Antriebsmotor AKD 1105 Z

»Dieselkatze« bewältigt Transportprobleme im Bergbau bis zu 1 km unter der Erde

Wo wirtschaftlich oder wissenschaftlich gearbeitet wird, hat der Dieselmotor seinen Einzug gefunden, als Antriebskraft vielseitigster Arbeitsmaschinen oder von dieselelektrischen Aggregaten zur Stromversorgung: auf der Erde, unter der Erde, auf dem Wasser, im Wasser, auch im Dienste der Luftfahrt.

Jedes Element stellt besonders, naturge-

gebene Probleme. Vor allem Untertage hat es lang gedauert, ehe Verbrennungsmotoren eingesetzt werden durften, z. B. für modernen Bohr-, Schräg- und Transportbetrieb. Die zentralen behördlichen Sicherheitsvorschriften sind vor allem auf die Art und Verträglichkeit der Motorenabgase mit den Grubengasen ausgerichtet, deren Methangehalt im Gemisch mit

Luft zur gefährdeten Schlagwetterbildung führen kann. Wenn diese ständige Bedrohung des Bergmannsberufs heute kaum noch wirksam werden kann, dann ist dies zweiseitig Bemühen zuzuschreiben: einmal dem absoluten Sicherheitstreben des Bergbaues, in dem die Sicherheit vor der Wirtschaftlichkeit zu stehen hat, zum anderen dem Maschinenbau, der abgasarme, lauffähige, explosionsgeschützte Dieselmotoren entwickelt hat. Die speziellen Untertagemotoren der MWM erfüllen mit ihrer Abgaszusammensetzung alle bergbautechnischen Sicherheitsbestimmungen und sind daher für den Untertagebetrieb zugelassen. Als Antriebsmotoren kommen in erster Linie der wassergekühlte D 916 (22 bis 100 PS) und der ebenso schlagwettergeschützte luftgekühlte D 917 (20 bis 80 PS) in Betracht. Die Abgascharakteristik z. B. für den Typ D 916-Sechszylinder, gemessen vom TÜV Essen, ergab: der CO-Wert (Kohlenmonoxyd) liegt weit unter dem zulässigen Grenzwert von 0,05%; der Rauchwert (RB), dessen zulässige Grenze für diesen Motor 3,6 bis 4,3 Boschseinheiten beträgt, bleibt ebenfalls unter dieser Zulässigkeit. Der Kumpel kann unbesorgt Fahrzeuge mit diesen Antriebsmotoren benutzen.

Die Ruhrthaler Dieselkatze zeigt, wie technisch feinfühlig sich die Maschinenindustrie auf den Sonderbedarf und seine Bedingungen — bis zu einem Kilometer unter der Erde — eingestellt hat. Die „Diesel-



katze“ der Ruhrthal AG ist ein Zug- und Schleppfahrzeug, das raumsparend die Transportprobleme unter Tage bewältigt. Unser Bild (hier noch auf dem der Wirklichkeit angelegenen Prüfstand) zeigt, daß dieses Aggregat nach dem Schwebbahnprinzip an Hängeträgern

angebracht ist. Den Antrieb leistet ein 60 PS starker MWM-Dieselmotor vom wassergekühlten Typ D 916-4. Die erste Dieselkatze mit Antriebsmotor MWM-D 916 wurde nach Rußland geliefert; sie ist in einer Grube im Donezbecken eingesetzt. Glückauf in aller Welt!

JHB

54. DLG in München - weltgrößte Fachschau

Acht Tage beherrschte das Land die Stadt

„Eine bäuerliche Schau der Superlative“ nannte mein Begleiter auf einem fünfständigen Strapaziermarsch durch den riesigen DLG-Bauernhof diese gigantische Schau. München stand ganz im Zeichen der Landwirtschaft. Das Mammutdorf zu Füßen der Bavaria umgrenzte ein Gebiet von 546 000 Quadratmetern. 1 536 Aussteller aus 26 Ländern boten ihr Angebot dar, und fast eine halbe Million „Agrarier“ und Vertreter der mit ihnen verbundenen Berufe kamen zum Schauen und zum Erfahrungsaustausch.

Information vor der Investition war das Motto, eigentlich das gleiche wie in allen 89 Jahren, die dieser Markt besteht. Der Bauer hat sich stets auf der DLG gründlich über die Neuentwicklungen informiert, ehe er sich zum Kauf entschloß. Und der Modernisierungsprozeß ist umfassend: von der landwirtschaftlichen Maschine bis zum Saatgut, vom bäuerlichen Haushalt bis zum modernen Bauwesen auf dem Land, vom Futtermittel bis zum preisgekrönten Zuchtvieh. Eine fast unübersehbare Vielfalt, „Super“ auf jedem Einzelgebiet. Auch in der Landwirtschaft zeichnet sich ein Entwicklungstrend klar ab. Der Strukturwandel vollzieht sich wesentlich lang-

samer als bisher. Betriebswirtschaftliches Denken hat diesen volkswirtschaftlich wesentlichen Sektor durchdrungen. Die Ära des Subventionierens dauert nicht ewig; auch die Landwirtschaft braucht Gewinne, um investieren zu können. Und wie die Hausfrau überall das Angebot anschaut und wägt, so informiert sich der Bauer gründlich, — vor allem auf „seiner“ Fachschau DLG.

MWM — Partner der Landtechnik Seit Jahrzehnten ist das Mannheimer Dieselmotorenwerk auf breiter Grundlage mit der Landwirtschaft verbunden; deren Erzeugnisbedarf ist ein Schwerpunkt im Fertigungsprogramm geblieben. Als MWM vor mehr als vierzig Jahren mit der Produktion wassergekühlter Kleindieselmotoren begann, zählten bereits führende Hersteller deutscher Traktoren und landwirtschaftlicher Geräte zu den wichtigen Abnehmern. Speziell für diesen Kundenkreis sind seit 1953 auch luftgekühlte Motoren auf dem Markt. Schon ein Vierteljahrhundert gehören bedeutende ausländische Schlepperfirmen, vor allem in Frankreich, zu den Abnehmern. In Übersee bedient MWM-Motoren Diesel SA, Sao Paulo, den südamerikanischen Markt. Große Produzenten landwirtschaftlicher Ma-

schinen bauen in Brasilien serienmäßig MWM-Dieselmotoren ein. Die MWM-Beteiligungsfirma DIAS de Teran in Spanien trug dazu bei, daß die Produzenten landwirtschaftlicher Maschinen auch auf der iberischen Halbinsel zunehmend MWM-Dieselmotoren einbauen.

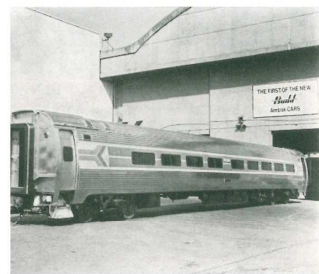
So konnte sich die Motoren-Werke Mannheim AG — auch und gerade — auf der DLG wieder im Zuge breiter Information als Werk von Weltruf präsentieren. Auf dem sehr frequentierten Ausstellungsstand in Halle 20 zeigte MWM den Teil ihres vielfältigen Dieselmotorenprogramms, der für die vielfältigen Antriebszwecke der Landtechnik angeboten wird: luftgekühlte Dieselmotoren von 5 bis 100 PS und wassergekühlte Typen mit Leistungen bis etwa 150 PS. Die mit Abgasturboaufladung ausgestatteten TD 226/228-Motoren sind eine Weiterentwicklung dieser seit Jahren auch im landwirtschaftlichen Bereich bewährten Baureihen. Außerdem wurden zwei kleine Elektroaggregate vorgestellt, wie sie zur Notstromversorgung von Höfen und Zuchtbetrieben an Verbreitung gewonnen haben.

Für den MWM-Standdienst war es eine besondere Freude, viele der langjährigen Geschäftsfreunde auf der DLG begrüßen zu können.

JHB

racks are back!«

Aus gutem Grund ein Knorr-Protst auf den Jubilar USA!



Wenn in diesem Jahr 250 Millionen Amerikaner das Bestehen ihres Staates feiern, werden ein rundes Dutzend Knorr-Bremsen in Rockville bei Washington kräftig mitjubeln: Angehörige der seit drei Jahren in den USA etablierten Knorr Brake Corporation (KBC). Sie haben doppelten Grund zum Feiern: Über Vertretung, Projektbearbeitung und Verkauf konnten sie inzwischen eine Fertigung aufziehen. Sie dürfen optimistisch in die Zukunft schauen, denn neben Aufträgen im Nahverkehrssektor für amerikanische U-Bahnen (Magnetschienenbremse) und Straßenbahnwagen für Toronto in Kanada ist KBC auch an einer großen Reihe anderer Projekte beteiligt, die zum Teil sehr erfolgversprechend sind. Besonders interessant ist die Zusammenarbeit mit der AMTRAK.

ie AMTRAK ist eine Auffanggesellschaft von einerzeit in Schwierigkeiten geratenen US-bahngesellschaften. Damals, 1970, ließ sich einem schönen Staatszuschuß von 40 Milliarden Dollar die endgültige Pleite abwenden, die es resultierte, daß aufgrund eines immer ausgebautes Autobahnnetzes immer mehr Amerikaner in immer mehr Privatwagen um-
jen.

„Tracks are back!“ — Schienen sind wieder gefragt! — heißt der Slogan der AMTRAK (American Transportation on Track) und tatsächlich: Die AMTRAK konnte ihren Umsatz zwischen 1972 und 74 verdoppeln, nachdem der amerikanische Markt auf dem Reisezugsektor seit 30 Jahren stagnierte. Und da seit 30 Jahren nichts mehr in den Wagenpark investiert wurde, die Zahl der Reisenden jedoch ständig zunimmt, füllt sich das Auftragsbuch der KBC in erfreulichem Maße: Drehgestellrüstungen für 492 Wagen wurden 1974 in Auftrag gegeben.

Für den Umstieg von der Straße auf die Schiene wird den AMTRAK-Reisenden aber auch einiges geboten: die „AMFLEET-Wagen“ beispielsweise, silberne Waggons mit einem blau-weiß-roten Streifen auf der Lokomotive, sind moderne, mit allem Komfort ausgestattete Züge, die stündlich zwischen New York und Washington verkehren. Für die rund 360 km brauchen sie drei Stunden. Darüber hinaus verkündete die Gesellschaft, daß sie ihre Züge bald mit der höchsten Reisegeschwindigkeit innerhalb der westlichen Hemisphäre fahren lassen werde . . . Der Knorr-Bremse soll's recht sein.

Dipl.-Ing. Peter Meinicke nimmt seit Jahren die technische Koordination mit unserem Unternehmen in den USA und die Projektbearbeitung wahr. Er hält sich daher fast mehr in Rockville als in München auf. Als Pennäler lernte er New York und seine Menschen kennen — heute ist Washington sein Revier, und er ist um eine erschöpfende Auskunft nicht verlegen, als wir ihn fragten:

Wie lebt man in den USA?

Seit über 30 Jahren halten sich in unserem Lande Amerikaner, vorwiegend Soldaten, allein oder mit ihren Familien, auf. Sie leben bei uns, aber sie leben nicht mit uns: sie bewohnen oft genug eigene Straßenzüge, kaufen in eigenen Geschäften, gehen in ihre eigenen Kinos und auf ihre eigenen Sportplätze, sie empfangen ihr eigenes Fernsehprogramm, haben ihre eigenen Autonummern, ihre eigene Gerichtsbarkeit — und essen ihre eigenen Radieschen (aus Kalifornien). Und eigentlich wissen wir wenig über sie. Was also kann man verstehen unter dem

American way of life,

auf den sich die Amerikaner so viel einbilden? Was ist anders in den USA? Vieles. Man kommt auf einem Flughafen an, neben dem

sich Frankfurt bescheiden ausnimmt und ist erstaunt über die überaus gründliche Paß- und Zollkontrolle. Man besteigt einen Bus oder ein Taxi und fährt durch praktisch menschenleere Straßen in die City. Man hat den Eindruck, es gibt keine Fußgänger in der Stadt, und so ist es auch fast: die Entfernungen sind einfach zu groß, man würde sozusagen nie ankommen! Spaziergänger sieht man höchstens in der Innenstadt, ansonsten gehört die Straße den Autos.

Bei der ersten Stadterkundung wird man vergeblich nach einem echten Stadtkern suchen, einer „Hauptstraße“ etwa mit großen Kaufhäusern, einem Marktplatz oder ähnlichem. Die Suche ist vergeblich: die Innenstadt ist das Revier der Büros, der Banken, der Versicherungen, der Makler — sie ist am Abend „tot“. Das Leben spielt sich in den Randgebieten ab, in den großen Shopping Centers. Hier findet man alles, was man braucht, hier haben die großen Konfektionsfirmen ihre Zweigniederlassungen, hier treffen sich die Hausfrauen nach dem Einkauf zu einem Plausch im Drugstore und die Teenager beim Eiskrem. Mit dem vor Jahren vollzogenen Auszug der Bewohner aus dem Stadtkern in die Randgebiete läßt sich das schäbige Aussehen der amerikanischen Großstädte erklären, das dem Besucher spätestens am Abend auffällt. Herr Meinicke kennt nur wenige Städte, in denen ein Europäer vielleicht eine vertraute, anheimelnde Atmosphäre finden kann: in San Francisco, in Montreal (Kanada) und evtl. in Washington, in dessen Dunstkreis sich die Knorr-Bremse niedergelassen hat.

Mehr Mobilität der Arbeitnehmer

Kommt man nicht als Tourist, sondern als Geschäftsmann in die USA, bietet sich der erste menschliche Kontakt mit den Amerikanern am Arbeitsplatz. Erster Eindruck, der selten trügt: es wird recht fest gearbeitet, und das mit ziemlich großem Einsatz! Freilich liegen die Stundenlöhne höher als bei uns, freilich lebt man auch privat komfortabler (ein Zweitwagen in den Familien ist üblich), aber das Geschäftsleben ist hart. Ein Beispiel: Im Gegensatz zu deutschen Firmen, die stets bemüht sein werden, sich einen zuverlässigen Stamm gut ausgebildeter Mitarbeiter zu halten, steigt oder fällt die Zahl der Angestellten in einem amerikanischen Unternehmen von heute auf morgen. Kommt ein großer Auftrag herein, werden sofort



Das Gebäude der Knorr Brake Corporation in Rockville

Its top speed also depends on its braking rate.



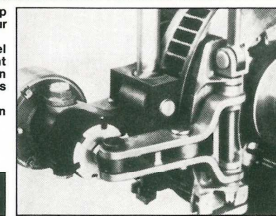
Silently, Smoothly, Knorr Discs are Designed to Safely Stop the Budd-Built Coaches which will operate at 120 miles per hour for Amtrak Service.

Knorr axle-mounted disc brakes are installed on special steel hubs, permanently pressed on the axle. The special wear-resistant cast iron disc is mounted to the hub by Knorr unique expansion bolts. Eventually, worn discs may be replaced by split friction discs without disassembling the trucks.

All disc brakes are not alike. Knorr has the experience-proven solution to stop high speed trains. Let Knorr tell you more.

KNORR BRAKE CORPORATION

3 Derwood Circle, Derwood Industrial Park, Mail: P.O. Box 1905, Rockville, Md. 20850, (301) 424-5500, Telex 698 398



Axle-mounted brake disc. An example of our products for rail vehicles.

die nötigen Fachkräfte eingestellt, die dafür sorgen, daß die Arbeit in kürzester Zeit ausgeführt wird. Ist das geschehen, baut man den Mitarbeiterstamm praktisch von heute auf morgen wieder ab. Daraus erklärt sich die große Mobilität des Amerikaners: er wechselt öfter die Firma, den Wohnort und den Beruf als der Europäer!

Die Sache mit den Vornamen

Nach den obligaten zwei Fragen „Woher kommen Sie?“ und „Für wen arbeiten Sie?“ passiert einem dann das, was uns in Old Europe immer wieder konsterniert und was oft als plumpe Vertraulichkeit oder einfach als hemdsärmelig ausgelegt wird: man wird nach dem Vornamen gefragt und danach fürderhin von den Kollegen nur noch damit angedeutet. Daß dies weder etwas mit herzlicher Sympathie oder Bevorzugung zu tun hat, ist bald klar: man entgeht einfach damit der Mühe, sich komplizierte Einwanderernamen merken und sie ausprechen zu müssen! (Und doch vermittelt diese persönliche Anrede eine Atmosphäre besseren gegenseitigen Verstehens.) Diese Form der Anrede ist zugegebenermaßen praktisch, und

der Amerikaner ist ein praktischer Mensch

Wie praktisch er ist, zeigt sich bei seiner Einladung in sein Haus. Wenn Sie nicht gerade zu einer Cocktailparty gebeten werden, um auf schnellste Weise vielen Leuten vorgestellt zu werden, dann wird man Sie zum Abendessen einladen. Und Sie sind erstaunt, was Ihnen alles vorgesetzt wird: Ein Vorgericht, ein Fleischgericht (riesig!) mit Beilagen, danach ein duftender köstlicher Kuchen (sicher Apple pie!), Berge von Eiskrem und mit einem großen Klecks Schlagsahne obendrauf und später Kaffee, der allerdings für unseren Geschmack stets etwas zu dünn gerät. Man ist gerührt, wieviel Mühe sich die Hausfrau gemacht hat . . .

Bei der späteren „Schloßbesichtigung“ jedoch führt dann der Weg auch durch die vollautomatisierte Küche und lüftet das Geheimnis der wackeren Köchin: der Griff in die Tiefkühltruhe ist schnell getan, Mikrowellen tun ein übriges in Sekundenschnelle, und da auch die Kaffeemaschine inzwischen nicht untätig ist, kann eins, zwei, drei das große Abendessen serviert werden! (Trotzdem ist es fabelhaft!) Und man ist tatsächlich beeindruckt.

Scheibar fehlt an der Einrichtung nichts. Die Hausfrau, die allerdings auch ihr Heim sehr in

rdnung hält, hat alle technischen Errungen-
chaften zur Verfügung, vom vollautomatischen
/äschetrockner beispielsweise angefangen,
er in unseren Haushalten noch nicht zu oft anzu-
effen ist, bis hin zum Kleinsender im Zweit-
agen, der mittels Knopfdruck die Garagentür
tomatisch öffnet und schließt. Haus und
/agen sind vollklimatisiert, und alles ist
raktisch und entspricht den Anforderungen der
merikaner: ein paar Handgriffe, und die Sache
it aufgestellt, funktioniert und notfalls genauso
hnell wieder abgebaut.

Die Begeisterung legt sich dann etwas,
enn man das Heim näher besichtigt: Es ist ein
hlichtes Fertighaus, schön anzusehen, aber
icht massiv gebaut, ein Haus, dessen Dach
ar der nächste Orkan leicht abdecken kann,
as aber den Vorstellungen einer Wegwerf-
esellschaft entspricht und in dem alles vor-
anden ist, was „man“ braucht . . . Der
merikaner baut ja kein Haus, er kauft sich
ines.

as Land der Superlative

Das gehört zum „American way of life“,
essen Faszination sich der Besucher kaum
ntziehen kann. Und die Amerikaner sind
olz darauf, auf ihre Errungenschaften, auf
re politischen und technischen Fähigkeiten.
lehr noch: sie sind — und das ist für den
uropäer etwas ärgerlich — absolut sicher, daß
ei ihnen alles am besten, am größten,
hönsten, höchsten, längsten ist. (Womit sie
cht ganz unrecht haben: Die teuerste Straße
er Welt ist in Chicago, 18 km lang, je 14
ahnbahnen; die längste Eisenbahnbrücke ist
Louisiana, 7 km Gleislänge; die breiteste
traßenbrücke mit 349, 6 m; die ältesten Bäume
Kalifornien, 4.600 Jahre; das große Büro-

gebäude, das Pentagon, mit 26.000 Menschen
und . . . und . . . und . . .) Der Ausdruck von
Cassius Clay zum Beispiel, „I'm the greatest“,
kam in den USA sehr gut an. Niemand würde
ihn dort „Großmaul“ nennen wie wir es tun!
Ladies first

Aber das ist auch schon fast die einzige
Unart. Denn gemeinhin ist der Amerikaner
offen und entgegenkommend. Er ist optimistisch
und überzeugt davon, daß alles machbar ist —
auch seine Karriere. Er setzt sich für seine
Nachbarn ein und nimmt regen Anteil am
Gemeindeleben, an kirchlichen Veranstaltungen,
und er gehört natürlich einem Club an. Autori-
tätsdenken wird kleingeschrieben — mit einer
Ausnahme: Einzige Respektsperson ist die
eigene Frau.

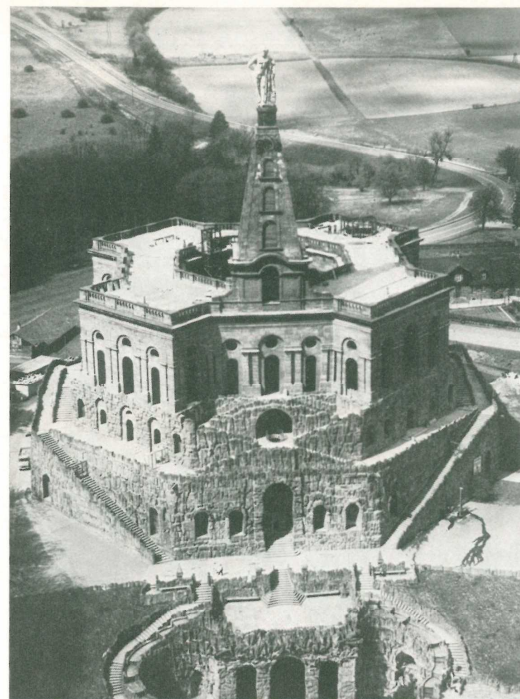
Sie, dieses selbstsichere, gepflegte Wesen,
das man sich bei uns stets zu mollig, mit zuviel
Rouge im Gesicht, Lockenwicklern auf dem
Kopf und Kaugummi im Mund vorstellt, ist ein
echter Partner des Mannes, der keine Verant-
wortung scheut, aber auch energisch eigene
Ansprüche vertritt. Ursprünglich als Pioniers-
frau selten und daher begehrt und beschützt, hat
sie seit jeher ein starkes Mitspracherecht in
Fragen des Hauskaufs, der Verwaltung und
Anlage des Einkommens. Sie interessiert
und engagiert sich weit mehr für die Karriere
ihres Mannes als die Europäerin und kann
Hochachtung und eben Autorität seitens des
Mannes erwarten: Kein Herr, der sitzenbliebe,
wenn eine Frau den Raum betritt, der nicht
nach beendeter Autofahrt um den Wagen läuft
und den Schlag öffnet, der ihr nicht zum Dinner
den Stuhl sorgsam in die Kniekehlen schieben
würde . . . Und die Gelegenheit bietet sich öfter,
denn die Amerikanerin läßt sich gern abends
zum Essen ausführen.

Dafür ist sie tagsüber eine patente Ehe-
frau und Mutter mit einem ausgeprägten
Familiensinn. Das enge Familienleben imponiert
jedem Deutschen. Es dokumentiert sich z. B.
darin, daß die Eltern viel mehr gemeinsam mit
ihren Kindern unternehmen als bei uns. Kein
Schulfest, keine sportliche Veranstaltung wird
ausgelassen, wenn die Sprößlinge (meist drei
an der Zahl) bewundert werden könnten. So ist
der Amerikaner gern bei seiner Familie und
würde niemals länger als notwendig von daheim
fortbleiben. Und überhaupt: er ist gern Ameri-
kaner und liebt sein Land.

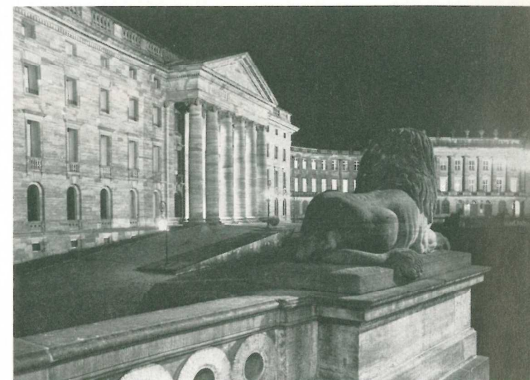
Gemütlichkeit, — ein Wort, das fehlt

Daß seine Städte ohne Charme und Atmo-
sphäre sind, weil sie nicht durch Jahrhunderte
gewachsen sondern schnell zusammengebaut
wurden, ohne echten Stadtkern mit historischen
Bauwerken spürt er erst, wenn er — meist als
Soldat — einige Zeit in Europa gelebt hat. Und
es wird keinen von ihnen geben, der sich nicht
ein wenig mehr deutsche „Gemütlichkeit“, eine
beschauliche Gegend, durchwachsen mit alten
Dingen wie Kirchen, Schlössern oder Burgen
daheim wünschte. Und dazu ein Stadtbild mit
anheimelnden Giebelhäusern wie z. B. in Mün-
chen, dazu einen schattigen Garten, in dem man
sich unter alten Bäumen behaglich an einem
wirklich guten Glas Bier (kein Dosenbier) laben
kann . . . Viele Amerikaner planen einen Urlaubs-
Trip durch Europa, und mancher von uns wird
vielleicht Gelegenheit haben, mit einem von
ihnen anzustoußen, denn 60.000 amerikanische
Touristen haben sich für dieses Jahr schon in
Old Germany angesagt.

Na denn: Prost USA! Auf die nächsten
200 Jahre!



Wahrzeichen Kassels ist
das Oktogon mit dem
Herkules auf der
Wilhelmshöhe, eingeweiht
1717 unter Regierung
Landgraf Carl von
Hessen.
Foto rechts:
Schloß Wilhelmshöhe
ist seit 1974 nach vollständiger
Renovierung wieder Anziehungspunkt der Kunstfreunde aus
aller Welt. Zur Sicherheit für die
Kunstobjekte mit Millionenwerten
ist es nachts erleuchtet.

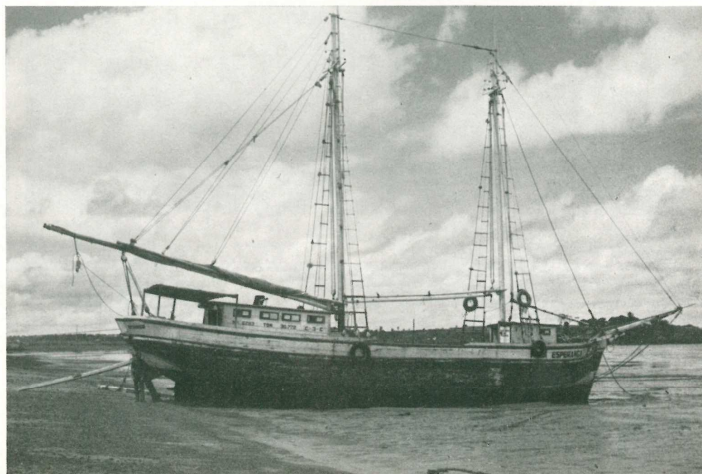


Auf den Wasserstraßen Brasiliens:

Motorsegler als »gelber Engel«

*Wir freuen uns immer wieder, wenn die MWM-
Motoren-Diesel S. A., Sao Paulo an die Werks-
zeitschrift der Knorr-Gruppe denkt und für die
Presse aus Brasilien berichtet. Vieles ist dort doch
anders, als es die europäische Zivilisation kennt.
(Die Redaktion)*

Auf den weiten Binnenwasserstraßen sind
auch Motorsegelschiffe in Dienst. Unser Foto
zeigt die „Nova Esperanca“ („Neue Hoffnung“),
die im Norden des großen Landes — wie
Direktor Heinz Bindel sich ausdrückt — „häufig
gebraucht und dort als „Saveiro“ bezeichnet
wird“. Gewiß wird der Motorsegler auf den
Wasserstraßen so etwas wie die „gelben Engel“
deutscher Autobahnen sein, ein „Retter aus irgend-
welchen Nöten“, der hilft und auch Dinge heran-
bringt, die zu Reparaturen o. ä. dringlichst
benötigt sind. Üblich transportiert der Lasten-
segler Salz, Holz und andere Güter; er hat 70 qm
Deckfläche. Für den motorischen Antrieb ist er
mit einem MWM-Dieselmotor D 222-4 (60 PS
bei 2200 U/min, 2:1 unternetzt) ausgerüstet. Die
11 m lange und 5 m breite „Nova Esperanca“
hat 70 t Ladefähigkeit. Zur Zeit wird das Schiff
als Yacht umgebaut. JHB



Ab nach Kassel
- mit den Volmarsteiner Auszubildenden!

Die alte kurhessische Residenzstadt war das
diesjährige Ziel der Studienreise, auf die man
Volmarsteiner Auszubildende einmal im Jahr
schickt.

Bei Sonnenschein und guter Laune war die
Fahrt im Bus ein Vergnügen (zumal der Aus-
flug längst vor der großen Sommerhitze statt-
fand). Wir erreichten unser Ziel, die Jugendher-
berge in Kassel, am späten Nachmittag. Nach
dem Herrichten der Zimmer und einem warmen
Essen stand der Abend zur freien Verfügung.
Die Zeit wurde zu einem Stadtbummel genutzt.

215.000 Einwohner leben in dieser Stadt an der
Fulda, die als Zentrum des Handels und des
Einkaufs für Nordhessen gilt. Die Erzeugnisse
der Kasseler Wirtschaft tragen den Namen in
alle Welt. Die Zerstörungen im letzten Krieg
trafen Kassel schwer. So entstand eine neue
Stadt mit breiten Verkehrswegen und modernen
Stadtvierteln.

Am nächsten Morgen fuhren wir sehr früh
zum Herkules, dem Wahrzeichen Kassels. 10 m
groß ist dieser kupferne Sagenheld, der vom
höchsten Punkt der Schloßanlagen hinunter auf
die Stadt blickt. Allein in der Keule, dieser tod-
bringenden Waffe, haben acht Personen Platz

und können die Aussicht auf eine idyllische Um-
gebung genießen. Leider kamen wir für die
berühmten Wasserspiele einige Wochen zu früh.
— Vom Herkules aus spazierten wir die zahl-
reichen Stufen hinab durch den Park zum Schloß
Wilhelmshöhe. Es bestand die Möglichkeit, das
Schloßmuseum zu besichtigen, um das Leben
des früheren Regenten kennenzulernen.

Schloß Wilhelmshöhe wurde 1786—1798 für
den Kurfürsten Wilhelm I. erbaut und war dann
Sommerresidenz der Landgrafen und Kurfürsten
von Hessen. Außerdem war das Schloß Residenz
des Königs Jérôme von Westfalen und Zwangs-
aufenthalt Kaiser Napoleons III. nach seiner
Gefangennahme bei Sedan. Auch die Königin von
Preußen hielt sich hier gern während der
Sommermonate auf.

Überhaupt bietet Kassel, die Stadt im Grünen,
wohl jedem Besucher etwas: Seien es die
monumentalen Parks in der Karlsluise mit der
Blumeninsel Siebenbergen oder Museen wie das
Brüder-Grimm-Museum, das einzigartige Ta-
petenmuseum oder die internationalen Ausstel-
lungen der „documenta“, die die Tradition von
Kunst und Kultur in Kassel fortsetzen.

Wer es lieber sachlicher mag, kann vielleicht

ein Industrie-Unternehmen besichtigen. Das
taten wir. Eine Werksbesichtigung der Firma
Hanomag-Henschel stand auf dem Programm.
Die Mercedes-Tochter stellt mit ihren 3688 Mit-
arbeitern täglich 50 Lkws her. Es war sehr inter-
essant, die Fertigungsmethoden dieses modernen
Werkes kennenzulernen. Dabei konnten wir den
Verwendungszweck der Trilix-Räder verfolgen.
— Nach einem stärkenden Mittagessen in der
Werkskantine ging es weiter nach Hannoversch
Münden. Dieses hübsche alte Fuldastädtchen
strahlt viel Gemütlichkeit aus und gefiel allen gut.

Übernachtet wurde wieder in der Kasseler
Jugendherberge.

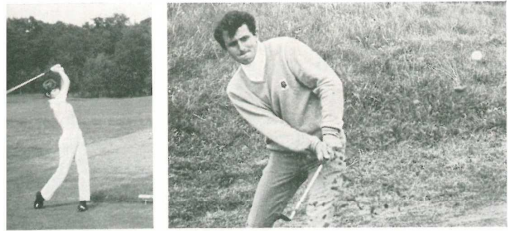
Unsere Heimreise am nächsten Morgen ver-
zögerte sich um zwei Stunden: Dem Bus war die
Puste ausgegangen; ein Reifen mußte gewech-
selt werden, doch das tat der Stimmung keinen
Abbruch. An der Diemetalsperre rasteten wir
und unternahm eine amüsante Tretbootfahrt,
während in einem Gasthof das Mittagessen für
uns hergerichtet wurde. Und kurz nach Feier-
abend trafen wir wieder in Volmarstein ein.

Ein Dankeschön der Werksleitung für die
interessante, schöne Fahrt nach Kassel!

Enke/Rempe, Volmarstein

Ein Hobby oder Steckenpferd gibt erst der freien Zeit den Wert

oben/links: Typische Drehbewegung beim Schlag;
Mitte: Peter Moody, Gewinner der Zählspielmeisterschaft in Liverpool, in schwieriger Hindernislage;
übrigen Fotos wurden in Seefeld/Tirol aufgenommen; zeigen Golfer auf dem „Grün“ und bei der Rast.



... bei uns nur für reiche, alte Leute?

GOLF - Volkssport in England und den USA

Nach Meinungsumfragen gibt es in Deutschland ca. 200.000 Menschen, die gern Golf spielen würden. Tatsächlich zählt man heute in unserem Lande lediglich 33.000 (davon rund 100 Jugendliche unter 21 Jahren), die diesem Sport frönen.

Allgemein heißt es, daß Golf ein Altersrentort sei, viel zu exklusiv wäre und dadurch auch für den Normalbürger unerschwinglich teuer wäre. Alle drei Behauptungen lassen sich widerlegen:

1. Golf ist ein Kampfsport: Man läuft bei einer Runde Golf über 18 Spielbahnen, mit Längen von 90 bis 600 Metern, etwa 10 km in der ruhigen Natur, abseits vom Alltagslärm und fern der Arbeit. Für eine Runde benötigt man 3-4 Stunden bei höchster Konzentration und volländiger Entspannung.

2. Höchstleistungen werden im allgemeinen nur von jungen Golfern vollbracht; jedoch kann man Golf bis ins hohe Alter (bei gutem Gesundheitszustand und entsprechender körperlicher Konstitution) wettbewerbsmäßig spielen. Dazu gibt es

DAS MUSSEN SIE WISSEN:

Der Ball
darf nicht mehr als 46 Gramm wiegen und im Durchmesser nicht weniger als 41 mm haben. Er entwickelt Geschwindigkeiten bis zu 300 Stundenkilometern.

An Schlägern
darf man höchstens 14 Stück mit auf die Runde nehmen. Sie bestehen aus einem dünnen Stahlschaft oben mit Leder- oder Gummigriff sowie unten aus Hartholz- oder Stahlkeule mit verschiedenen Schlagflächenwinkeln, die Schlagweite (bis zu 300 Metern) und -höhe regulieren.

Das Loch
in das der Ball mit möglichst wenig Schlägen getrieben werden muß, ist ein Metallbecher von 10,8 cm Durchmesser und 10 cm Tiefe, der ins Grün eingelassen und von Zeit zu Zeit versetzt wird.

eine der Spielstärke entsprechende Vorgabe: Ein Anfänger bekommt gegenüber einem Spitzenspieler 36 Schläge Vorgabe, das heißt, benötigt der gute Spieler 70 Schläge für 18 Löcher, hat der Anfänger gewonnen, wenn er mit 105 Schlägen auskommt. Golf erzielt zur Fairneß, denn jeder Schlag, auch wenn der Ball nicht getroffen wird, muß gezählt werden. Damen erhalten 12% Längenvorsprung gegenüber den Herren.

3. Golfspielen ist preiswerter als Skifahren. Die Kosten betragen heute pro Jahr im Durchschnitt DM 650,— Club-Beitrag und noch einmal soviel als einmalige Aufnahmegebühr. Sicher, Ausnahmen bestätigen die Regel.

Es kann also jeder Bundesbürger bei der Golf-Förderungs-Gesellschaft (GFG), Sitz München, zu diesen Konditionen Mitglied werden und beispielsweise in Eicherloch am Speichersee, etwa 20 km nördlich von München, billigt bei einem Lehrer Unterricht nehmen. Dann wird er sehen, ob er am Golfsport Freude hat. Neben dieser Übungsbahn unterhält die Gesellschaft einen Meisterschaftsplatz in Bad Kissingen sowie einen kleinen Platz in Bad Orb. Golfschläger

bekommt man heute schon für etwa DM 249,— (Anfängersatz 7 Schläger) beim Golf-Import in Hamburg oder bei Sport-Scheck in München sowie beim hiesigen Sport-Schuster. Darüber hinaus benötigt der Anfänger ein Paar feste Schuhe, möglichst mit rutschfester Gummisohle, ein normales Sportheft sowie eine einfache Hose. Damen: Rock und Bluse.

Zur Exklusivität ist zu sagen, daß die renommierten Clubs heute allein aus Kapazitätsgründen und keineswegs aus Ständedünkel keine Mitglieder mehr aufnehmen können. Denn auch ein Golfplatz hat eben nur eine gewisse Kapazität. Maximal 90 Spieler können zu gleicher Zeit auf einem Platz untergebracht werden. Bei 4stündiger Spieldauer können somit höchstens maximal 270 Sportler am Tag spielen. Deshalb sind alle Golfclubs über Anlagen wie Eicherloch glücklich. Je mehr derartige Anlagen entstehen, umso mehr Nachwuchs werden die Golfclubs bekommen und letzten Endes dadurch auch immer wieder Neugründungen von Clubs und Anlagen bewirken. Der Golfclub Werdenfels (Garmisch) nimmt zu ähnlich guten Bedingungen wie die GFG Mitglieder auf, die dann ohne weitere Kosten in Garmisch und Seefeld Golf spielen können. Auskünfte hierüber erteilt Werner Scheffler, Postfach 727, 8100 Garmisch-Partenkirchen. Mannheimer Interessenten erkundigen sich am besten beim Golf-Club Mannheim oder Heidelberg.

Wer einmal Golf gespielt hat, gelangt zur Erkenntnis, daß Golf eine unheilbare Krankheit ist, der Besserung zu wünschen sich leider oder Gott sei Dank erübrigt.

P. v. Winckler, München

Sportsfreunde der Knorr- und Südbremse!

Wer hat Interesse, in einer Tischtennis-Mannschaft der Knorr-Südbremse mitzuspielen und regelmäßig, einmal wöchentlich, an Punktspielen teilzunehmen?

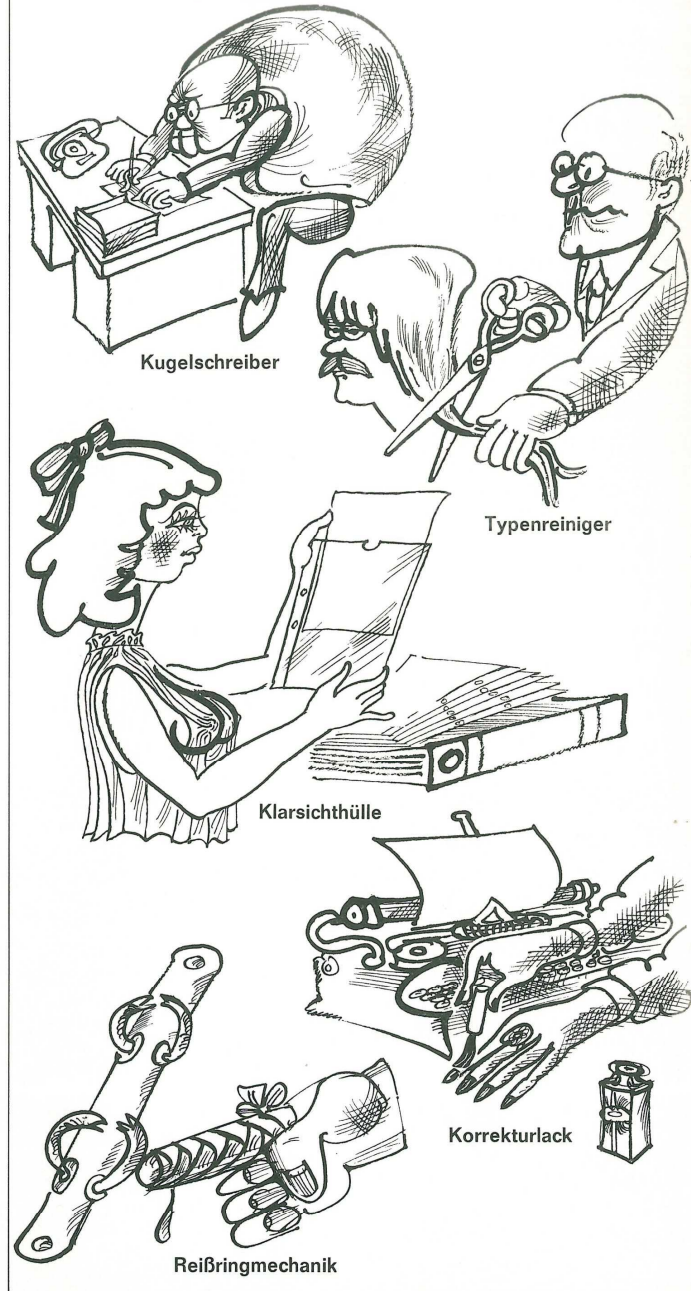
Seit vielen Jahren gibt es in München Firmen- und Behördenmannschaften, die untereinander Tischtennis-Wettkämpfe austragen. An dieser „Firmenrunde“ nehmen zur Zeit 140 (!) Mannschaften teil, die in 9 verschiedene Ligen eingestuft sind.

Auch Tischtennispieler der Knorr- und Südbremse könnten sich daran beteiligen, sofern genügend Teilnehmer zusammenkommen. Die TT-Mannschaften bestehen aus jeweils 4 Spielern. Jeder kann mitmachen, ob Leistungssportler, Hobbysportler oder Anfänger. Aus der Spielstärke ergibt sich die Einteilung in die verschiedenen Ligen. Selbstverständlich gibt es auch Damenmannschaften. Die Punktspielrunde beginnt im Oktober. Spielbeginn ist normalerweise um 17 Uhr. Im September sind Testspiele gegen andere Firmenmannschaften vorgesehen.

TT-Interessenten melden sich bitte bei W. Winter / CV 21, Telefon 589

Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Müller



Schlaufuchs belohnte Mitdenker

„Mitmachen, mitgewinnen!“ hatte Schlaufuchs, das Symbol des MWM-Qualitätsförderungsprogramms, der Belegschaft zugerufen. Man wollte einstellen, wie weit die Mitarbeiter mit Art, Zielsetzung und Durchführung dieses Dauerprogramms zur Leistungsverbesserung vertraut sind.

„Erstaunlich und erfreulich ist die Resonanz auf den Aufruf zum Mitmachen“, meinen die Vorstandsmitglieder Peter J. Gesiers und Max Goenigs, „und es ist sicherlich nicht die Aussicht auf einen Preis in diesem Spielchen, was zur Beteiligung angeregt hat, sondern das Interesse, praktisch an der Förderung jeder möglichen Leistungsverbesserung mitzuwirken!“

Schlaufuchs belohnte nun das Mitdenken. 22 MWMler hatten den Fragebogen eingereicht; auch Pensionäre machten mit. 162 richtige Lösungen nahmen an der Preisverteilung teil. In der Werkwerkstatt hatten die Quiz-Initiatoren Möller, Schäfer und Neuf ein Großmotorkolben alsziehungstrommel aufgestellt. Frau Käthe Mohr-nann, als „Frau Spahrbiel“ begrüßt, zog die Glückslose, RA Helmut Pfleger, Leiter der MWM-Rechtsabteilung, war „notarielle Aufsicht“.

Es gewonnen
 „Trimm-dich-Set“ für Sport und Urlaub
 Heinz Weidner, Dieter Niederswetzki, Beatrice Mattheis, Willi Illig, Willy Rauschkolb, Franz Geifer und Rita Kossmann;
 Faßfrisch-Zapfanlage mit 3 Fäßchen Bier oder 1 Pfalzwein-Auswahl)
 Heinz Ehrle;



Richard Reinisch (rechts) freut sich über den Hauptgewinn: Ein Fernsehgerät

1 **Sofortbildkamera mit eingebautem Elektronikblitz**
 Waltraud Schnitzer.
Der Hauptgewinn, ein tragbares Fernsehgerät, fiel an Reinhard Reinisch (unser Foto).
Einen wunderschönen Bildband „Mannheim“ erhielten Heinz Müller, Kurt Gänger, Waltraud Diez, Ingeborg Dillmann, Karlheinz Kirchart, Karl Kungl, Hermann Müller, Karl Rippe, Ottfried Appel, Dr. Werner Dietrich und Christian Kühlwein;
mit einem Buchpreis („Schönste Ferienstraßen Europas“) ausgezeichnet:
 Franz Hilpert, Hans Arendt, Rosemarie Rösch, Hans-Dieter Beck, Olaf Fox, Roland Schneider,

Leonhard Schneider, Walter Hanf, Marina Preiß, Alfons Haag, Gabriele Höher, Wolfgang Kammerer, Fritz Heck, Bernd Ihlringer, Erwin Rumm, Hans Oberländer, Horst Fremter, Reinhard Bieberstein, Hans Heidenreich, Hans Dresch, Alfred Miksch, Heinz Moos, Valentin Ditsch, Gustav Thürer und Jovo Stevanovic.
Als „Sonderpreis“ – je 1 Flugschein dürfen sich Richard Hane, Christa Buhl und Alt-pensionär Wilhelm Eichin auf einem Rundflug über Mannheim und Heidelberg das MWM-Werk einmal „von oben“ anschauen.

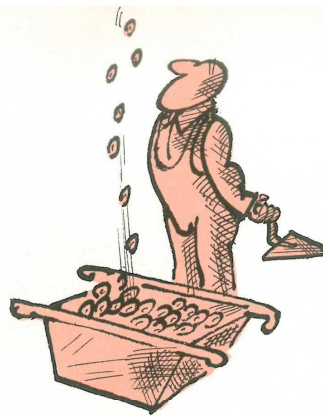
Auch die **Werkszeitschrift** gratuliert und würdigt das Interesse der fleißigen Mitdenker gern durch diese namentliche Erwähnung. **JHB**

Das Foto zeigt es: hier wurden alle Vorstellungen vom herkömmlichen Fischereifahrzeug mit seitlichen Schleppnetzen und offener Brücke revidiert und modernisiert. Bei Kuttern von weniger als 20 m Länge hat man es bislang für undurchführbar gehalten, eine gedeckte Brücke einzufügen und vom Achterdeck aus zu fischen. Die französische Werft Piriou in Concarneau ist das „konstruktive Wagnis eingegangen, — und hat gewonnen“, schreibt die Fachpresse. Die „Beg Ar Men“ ist die Krönung ihrer Bemühungen, einen neuen Typ kleiner Fischkutter zu bauen, der „von jetzt an zum Prototyp des Neuen im Fischereihandwerk“ geworden ist.

Die Länge über alles beträgt nur 16,75 m, 5,70 m breit ist der Kutter bei 2,77 m Tiefgang. Auf diesem kleinen Raum bedienen sich die sechs Mann Besatzung modernster technischer Einrichtungen. Die Seilwinde fährt das Schleppnetz aus und holt es hydraulisch ein. „Auf den Hellingen von Concarneau rastet man nicht“, schreibt das Fachorgan, „die Werft hat Erfahrungen gerade im Bau von Fischereifahrzeugen, und die jungen Wertbesitzer sind aufgeschlossen für den Fortschritt“. Zuverlässigkeit ist in diesem harten Handwerk des Küstenfischfangs eine Voraussetzung für die Sicherheit. Verlässlich versieht der MWM-Antrieb des Kutters, ein Dieselmotor vom Typ RHS 518-8 mit 370 PS (bei 1500 U/min) seinen Dienst auf diesem schmucken modernen Fischkutter. **JHB**

Fachpresse lobt Prototyp

MWM-Antrieb für französischen Achterdeck-Fischkutter



Konjunkturprogramm

Zinsverbilligung für Bauwillige

Die Zahl der Bauwilligen hat sich kaum mindert. Wer Geld verfügbar hat, will es gern anlegen, um wertbeständiges Vermögen zu behalten. Aber: Bauen auf dem Kreditweg war teuer geworden. Um das Bauinteresse und damit auch die Bauwirtschaft zu beleben, bedurfte es staatlicher Förderung. Anträge auf Zinsverbilligung von Bauspar-Zwischenfinanzierungen nach dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung können sofort gestellt werden. Antragsformulare liegen bei Banken und Sparkassen vor.

Das Sonderprogramm sieht vor: jährliche Zinsverbilligung von 2,5% bei Zwischenkrediten auf Bausparverträge bis zur Zuteilung, längstens auf drei Jahre. Der Zuschuß wird auf Bausparverträge mit einer Bausparsumme von höchstens 50 000 DM zuzüglich 10 000 DM für jedes zum Familienhaushalt des Bauherrn gehörende Kind gewährt. Voraussetzungen: Mindestansparung von 40% der Bausparvertragssumme; als Objekt kommen ein Einfamilien-, ein Zweifamilienhaus oder der Erwerb eines Fertighauses in Frage. Gefördert werden nur Vorhaben, für die der Antrag auf Baugenehmigung erst nach dem 27. August 1975 gestellt worden ist; es muß zudem nachweislich öffentlich gefördert oder steuerbegünstigt sein. Der Antrag, den Rohbau zu errichten (bei Fertighäusern die Bestellung), muß vor dem 1. Mai 1976 erfolgt sein; der Rohbau (bei Fertighäusern das Kellergeschoß) muß vor dem 1. Januar 1977 erstellt sein.

Zum Zuge kommen die Antragsteller in der Reihenfolge des Eingangs ihrer Anträge, soweit die Mittel reichen. Bund und Länder haben 300 Millionen DM bereitgestellt. Im Rahmen dieses Sonderprogramms gewähren Banken und Sparkasse Spezialkredite, die individuell auf jedes Objekt zugeschnitten sind. Die Zinssätze dafür werden als günstig bezeichnet. Bauwillige mögen ihre Bank oder Sparkasse ansprechen.

Schulden

Zahlungsbefehl erspart Zivilklage

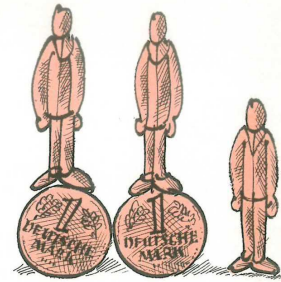
„Mit dem Gericht“ haben die meisten Leute nur ungern etwas zu tun. Doch es gibt säumige Schuldner, die „partout“ nur mit Hilfe der Justiz zum Zahlen zu bewegen sind. Damit in einfachen und unbestrittenen Fällen nicht erst ein langwieriger, kostenaufwendiger Zivilprozeß in Szene gesetzt werden muß, hat der Gesetzgeber das „Mahnverfahren“ (§§ 688 ff ZPO) geschaffen.

Mit einem „Zahlungsbefehl“ können Ansprüche auf Geld oder Leistung geltend gemacht werden. Darunter fallen auch Ansprüche aus Hypotheken, Grund- oder Rentenschulden. Man kann allerdings keinen Zahlungsbefehl erlassen, wenn der Anspruch von einer noch nicht erfolgten Gegenleistung abhängig ist.

Der Erlaß eines Zahlungsbefehls wird beim zuständigen Amtsgericht des Antragstellers beantragt, am besten auf einem dort erhältlichen Formular. Genannt werden müssen: genaue Bezeichnung der Parteien und die Höhe des Betrags mit zweifelsfreier Angabe der Anspruchsbegründung.

Den Zahlungsbefehl stellt das Gericht „von amtswegen“ zu; darin befindet sich der „Befehl“ an den Schuldner, binnen einer Frist von einer Woche den Gläubiger zu befriedigen, andernfalls folge zwangsläufig und ohne einen besonderen Antrag des Gläubigers die „Zwangsvollstreckung“.

Der Schuldner kann „Widerspruch“ in Wochenfrist beim gleichen Amtsgericht einlegen. Eine der Parteien muß dann einen Termin zur mündlichen Verhandlung beantragen. Damit wird ein Zivilverfahren gerichtlich eingeleitet. Verzichtet der Schuldner auf fristgerechten Widerspruch, dann wird der Zahlungsbefehl, auch mit allen neu entstandenen Kosten, für „vorläufig vollstreckbar“ erklärt. Der Gerichtsvollzieher treibt die Forderung ein. Vollstreckung muß innerhalb von sechs Monaten erfolgen, andernfalls verliert der Zahlungsbefehl seine Kraft.



Arbeitslose

Jeder dritte ohne Unterstützung

Fast ein Drittel der 1,346 Millionen, die Ende Februar arbeitslos waren, bezieht keine Unterstützungsleistungen der Bundesanstalt für Arbeit. Wie die Nürnberger Anstalt mitteilte, waren von den 1,35 Millionen Arbeitslosen 950 400 Leistungsempfänger. Davon erhielten 82,5 Prozent Arbeitslosengeld und immerhin schon 17,5 Prozent Arbeitslosenhilfe. Die übrigen rund 400 000 Arbeitslosen haben unter anderem entweder noch keine Ansprüche erworben (zum Beispiel Schulabgänger), verzichten freiwillig auf Leistungen oder haben auf Grund ihrer Vermögenslage keinen Anspruch auf Arbeitslosenhilfe.

Arbeitslosengeld wird von der Bundesanstalt je nach Beschäftigungsdauer bis zu 312 Tage lang gezahlt. Es beträgt 68 Prozent des Netto-lohnes, jedoch lediglich bis zu einer Höhe von maximal 343,20 DM wöchentlich. Ist der Anspruch auf Arbeitslosengeld ausgelaufen, beginnt die Arbeitslosenhilfe. Allerdings spielt bei ihr als Sozialleistung die Bedürftigkeit eine Rolle. Die Arbeitslosenhilfe macht 58 Prozent des letzten Netto-lohnes aus.

Vor 70 Jahren:

Winke für die Radfahrerinnen

Als die Radfahrgemeinde eine noch recht kleine war, grüßte sich alle Welt mit dem Zuruf »All Heil«. Heute entfällt das. Damen werden zu einem Gruß gewiß nur dann verpflichtet sein, wenn sich beide Begegneten durch Sportkleidung und Abzeichen als dem gleichen Radfahrerverbande angehörig ausweisen. Auf dem Tandem ist die Dame besser auf dem Rücksitz aufgehoben und auch nicht in so inniger Berührung mit ihrem Begleiter, was zuweilen ausschlaggebend sein mag. Ein Radfahrerkostüm — so heißt es in der Illustrierten Frauenzeitung — soll flott und praktisch sein, der Rock nicht allzulang und nicht zu weit, dazu ein kurzes knappes Jäckchen und ein sportmäßiger, schlichter Hut, der aber ruhig durch eine große Form der Mode Konzessionen machen darf. Der Rock erhalte innen einen breiten Ledersaum und zum wenigsten über den Knien Seidenfutter.

Fußgänger haben selten »Vorfahrt«

„Die sollen doch aufpassen!“ meint ein älteres Ehepaar, das an einer gefährlichen Kreuzung unbekümmert die Straße überquert. „Die“ — das sind die Autofahrer — wollen gewiß aufpassen, doch rechnen sie mit der Einsicht des Fußgängers, daß die Straße vordringlich dem ungestörten Ablauf des motorisierten Verkehrs dient. Man lebt schließlich im motorisierten Zeitalter und muß sich mit ihm abfinden. Viele aber wollen es noch nicht wahrhaben, daß es mit der bequemen Gemächlichkeit von einst vorbei ist und das Überlebenmögen stete Aufmerksamkeit voraussetzt. Der Fußgänger betritt den Fahrgeweg als „Feindesland“, schon an der „Grenze“ sind

die „Passanten“ gefährdet, wenn man sich am Gehwegsaum — einen Fuß auf der Straße — möglichst noch an unübersehbaren Straßeneinmündungen sorglos dem morgendlichen Einkaufsstrich hingibt und nicht einmal seine Kinder beobachtet, die sorglos an dieser „Grenze“ herumtollen. Pochen sie etwa auf das Vor- und Anrecht der sich Gefährdungen nicht bewußten Kinder auf ein besonders hohes Maß an Aufmerksamkeit der Autofahrer?

Natürlich muß der Fußgänger auch Straßen überqueren. Aber er sollte sich darüber klar sein, daß er dabei nicht unbedingt „Vorfahrt“ hat. Er hat unbestritten Vorrang an Fußgängerüberwegen mit Zebrastreifen und grünleuchtenden Ampeln. Allerdings darf er auch nicht wenige Meter vor dem nahenden Auto losmarschieren; auf so kurze Distanz kann ein Auto gar nicht halten. Ratsam ist der erhobene Arm als erkennbares Zeichen. Ist man mitten auf der Straße, so gehe man weiter, wenn auch inzwischen die Ampel auf „Rot“ umgesprungen ist. Eine Sicher-

heitsphase ist vorgesehen, ehe Autos anfahren. Beim Einsteigen in Bus oder Straßenbahn hat der Fußgänger „Vortritt“. Aber auch nicht, ohne daß auch er Aufmerksamkeit übt und den Kraftverkehr beobachtet. Wichtig: Ist eine Ampel — meist in verkehrsarmen Stunden — nicht eingeschaltet, dann hat der Fußgänger in der „Fußgängerfurt“ zwischen zwei Strichen kein Vortrecht. Viele wissen das nicht, vertrauen ihrer Gewohnheit blindlings und schimpfen zu Unrecht auf „uneinsichtige Autofahrer“.

Natürlich kann es nicht überall Fußgängerübergänge oder Ampeln geben. Dann gehe man kurz neben einer Kreuzung über den Fahrgeweg, — erst links, dann rechts sehen! — am besten weil Autos erfahrungsgemäß hier langsam fahren und besonders aufpassen. Grundsätzlich: Sicherheit kommt vor Bequemlichkeit! Nur selten hat der Fußgänger „Vorfahrt“. Einsicht und Vernunft müssen das Verhalten bestimmen, daß Fußgänger und Autofahrer besser mit- statt gegeneinander leben
IHB

UNSERE JUBILARE

40 25 DIENSTJAHRE

Motorenwerke Mannheim AG



ALOIS ENGLERT
Sachbearbeiter
8. 8. 76

Knorr-Bremse GmbH München



HANS POLLINGER
Prokurist
1. 8. 76

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein ▶



WERNER SPORLEDER
Techn. Angestellter
1. 7. 76



RICHARD NAWOTHNIG
Maschinenformer
2. 7. 76



WERNER MUUS
Rep.-Schlosser
5. 7. 76



HANS ORTH
Schlosser
6. 8. 76



GERHARD EICHINGER
Monteur
14. 7. 76



KURT BACHMANN
Rohrschlosser
16. 7. 76



GUSTAV KÜHNLE
Sachbearbeiter
16. 7. 76



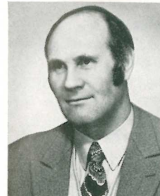
RUDOLF RICKL
Bohrer
16. 7. 76



HERBERT KRAWITZ
Vertriebsbeauftragter
23. 7. 76



JOSEF SCHMITT
Kontrollleur
23. 7. 76



GUSTAV WILKE
Kontrollleur
26. 7. 76



HANS WEIKEL
Sachbearbeiter
31. 7. 76



HELMUT GROHMANN
Konstrukteur
1. 8. 76



EGON SCHÖNKIRCH
Transportarbeiter
1. 8. 76



MARGA TUSCHE
Disponentin
8. 8. 76



KURT IWEN
Abteilungs-Direktor
15. 8. 76



ENLBERT GRAF
Kundendienstmonteur
13. 6. 76



JOSEF DRESCHER
Einsteiler
4. 7. 76



JOHANN KRIKAWA
Fräser
9. 7. 76



ADOLF GRANDEGGER
Werkzeugdreher
9. 7. 76



ALFRED GOGL
Meister
9. 7. 76



FRANZ MURR
Gruppenleiter
11. 7. 76



CHRISTA KAH
Direktions-Sekretärin
15. 8. 76



EDITH HERRMANN
Direktions-Sekretärin
20. 8. 76



INGRID SCHREITER
Kfm. Angestellte
16. 7. 76



BRIGITTE HÖFLER
Techn. Zeichnerin
23. 7. 76



HELGA BORCHARDT
Kfm. Angestellte
1. 8. 76



EBERHARD GORACY
Maschinenschlosser
9. 7. 76

FRANZ SCHREIBER
Gruppenführer
18. 7. 76

MAX MAIER
Motorenschlosser
27. 7. 76

MARTIN SCHWAIGER
Monteur
1. 8. 76

KARL-HEINZ KRAUSE
Gruppenleiter
1. 8. 76

RICHARD KOHLBECKER
Sachbearbeiter
1. 8. 76

HANS REICHER
Gruppenführer
6. 8. 76

Auto, Auto, Auto...

Leihwagen

Nimmt sich ein Unfallgeschädigter einen Mietwagen nicht bei einem gewerblichen Vermieter, sondern bei einem Privatmann, so braucht die Versicherung des schuldigen Fahrers nur die Hälfte der normalerweise anfallenden Kosten zu erstatten (LG Main, NJW 75, 1421).

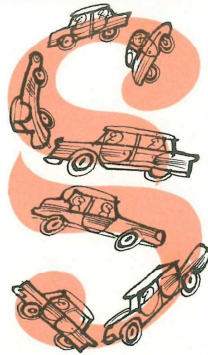
Die Versicherung hatte in diesem Fall überhaupt nichts bezahlen wollen, weil der Ersatzwagen bei einem gewerblichen Unternehmen gemietet werden mußte. Das Gericht war anderer Meinung, gestattete jedoch der Versicherung 50% Abzug. Eine Profi-Vermieter habe Geschäftskosten durch den Wagenverleih, ein Privatmann nicht!

Beim Linksabbiegen

muß auch rechts zurückgeschaut werden. Nähert sich von hinten ein Fahrzeug, das — möglicherweise sogar verbotswidrig — zum Überholen ansetzen könnte, muß das Abbiegen „zurückgestellt“ werden, vor allem bei Linksabbiegen in ein Grundstück (Bay.Obl.G. DAR 75, 192).

Wer ein Auto schiebt

dies in angetrunkenem Zustand, muß nicht „fahrtüchtig“ sein und macht sich nicht wegen Trunkenheit im Verkehr strafbar (OLG Oldenburg VRS 48, 356). Die Richter begründeten: es fehle hier das „spezifische Gefahrmoment“, das die Fahrtüchtigkeit notwendig macht.



Autos in der Werkstatthalle

müssen — auch in verschlossener Werkstatthalle — nachts oder während sonstiger Betriebsruhezeit abgeschlossen werden; die Schlüssel sind getrennt zu verwahren. Für unverriegelte Autos trägt der Werkstattbetrieb das Diebstahlrisiko. Begründung: Kein Verständnis für „branchenübliches Verhalten“, Fahrzeuge in der Halle nicht abzuschließen. Diebe mit Branchenkenntnissen könnten unter einer Vielzahl von Autos, die „zum Mitnehmen bereitstehen“ sogar auswählen (OLG Ddf, NJW 75, 1034).

Gelbphase zu kurz

Das Amtsgericht Köln sprach einen „Rotlichtsünder“ frei, der mit der Stoppuhr nachwies, daß die Gelbphase zu kurz war. Gelb hätte bei der erlaubten 70-km-Geschwindigkeit 5 statt bloß 3,26 Sekunden brennen müssen, um einen ausreichenden Bremsweg bis zur Ampel zu ermöglichen (Heft 7 des „Deutschen Auto-rechts“).

Schutz von Kindern

Wer ein Kind anfährt, bleibt fast immer in den Maschen des Strafgesetzbuchs hängen. Manche Fahrer wollen einfach nicht glauben, Schritttempo fahren zu müssen, wenn ein Kind die Straße überquert, daß man auch hupen muß. Ein Lastwagenfahrer ist vergeblich gegen seine Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung beim Bundesgerichtshof Sturm gelaufen. Er hatte vor sich ein sechsjähriges Kind gesehen, das fast geradlinig auf der linken Straßenseite mit seinem Dreirad fuhr. Dennoch hatte er sein Tempo auf 36 km ermäßigt und gehofft, rechts an dem kleinen Jungen vorbeifahren zu können. Der Bundesgerichtshof hat gerade diese Annahme als fahrlässig gewertet. Bei einem Kind von sechs Jahren, das den Lastzug offensichtlich nicht bemerkt habe, habe sich der Angeklagte nicht darauf verlassen dürfen, es werde so lange auf der linken Fahrbahn verbleiben, bis er es rechts überholt haben werde (BGH 3 StR 122/70).



Lebenserfahrung in Spruchweisheiten

Freundlichkeit gegen jedermann ist die erste Lebensregel, die manchen Kummer ersparen kann.

v. Moltke

Sei nicht erst dann guter Laune, wenn du sie anderen verdorben hast!

Um fremden Wert willig und frei anzuerkennen, muß man eigenen haben.

Schopenhauer

Wenngleich der Verstand ein größeres Stück Wegs zurücklegt als das Herz, so kommt er doch niemals ebenso weit.

Chunglung

Der größte Reichtum besteht aus den Dingen, auf die man verzichten kann.

Höflichkeit ist die Kunst des richtigen Zuhörens, Takt die Kunst des rechten Weghörens.

TÜV

Kantinengespräch

Diskussion um die TÜV-Plakette. Einer erzählt die fast unglaubliche Geschichte seines Nachbarn: nicht einmal 100 Kilometer nach dem Kauf seines Gebrauchtwagens und nur 251 Kilometer nach der TÜV-Hauptuntersuchung war nicht nur der Motor, sondern auch das Getriebe „hinüber“. Die Prüfplakette ließ keinen Zweifel zu — der Wagen hatte tatsächlich gerade zuvor den TÜV passiert. Für Verkäufer ist diese Plakette fast immer ein wichtiges Argument, für den Käufer allerdings keine Garantie. Nach sorgfältiger Sicht- und Funktionsprüfung erteilt der TÜV die Plakette, wenn keine Mängel an sicherheitstechnisch wichtigen Bauteilen des Fahrzeugs und keine Verstöße gegen die Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung festgestellt wurden. Was der Autofahrer meist vergißt: Andere wichtige Teile wie Motor, Getriebe oder Achsantrieb werden nicht kontrolliert. „Und noch etwas!“, sagt der Sicherheitsingenieur in der Runde, „es soll doch kein Fahrer glauben, daß er mit der Plakette für den Überwachungszeitraum von meist zwei Jahren auch für zwei Jahre Verkehrssicherheit eingekauft hat. An meinem eigenen Wagen sind schon einmal drei Tage nach der TÜV-Untersuchung die Bremslichter ausgefallen. Der beste Kontrolleur bist du selbst, wenn du die Augen öffnest!“