

WIR

141 / 1976

von den Werken der Knorr-Bremse



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



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

Grafik:
Müller-Woelk, München

Druck:
S. Hils & A. Maier
8312 Dingolfing, Bruckstraße 9
Telefon: 0 87 31 / 23 07

Artikel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

OKTOBER

141 1976

Unser Titelfoto zeigt das Fernseh-Team bei den Aufnahmen zur Derrick-Serie „Yellow He“

Autosalons London und Paris	3
„Schiff, Maschine, Meerestechnik International“ Fachausstellung und Kongreß	3
EXPOMAT, Paris	4
Fliegen in Höhe Null	5
Neu: Container-Aggregate	7
Vollcontainerfrachter im Seetransport	7
Betriebszugehörigkeit und Wehndienst	8
Mutterschutzzeiten werden angerechnet	8
Als ich Tennisprügel holen ging . . .	9
Kaum noch als Baggerschiff zu erkennen	10
MWM — neuer Großkunde der Stadtwerke	10
Oldtimer überdauerte ein Halbjahrhundert	11
„Autarkie“ — Marke Eigenbau	11
Bitte recht freundlich!	12
Unsere Jubilare	14
Schatzgräber	15
Krimi-Akteure vor der Werkkulissee	15

Es gibt viele Menschen, die aus irgendwelchen Gründen eine Gruppenreise ins Ausland buchen müssen. Vielfach sind es Alleinstehende; darunter wieder mehr Frauen als Männer. Im allgemeinen ist solch eine Reisegruppe — wenn sie nicht gerade aus Schulklassen oder Fachleuten eines Berufes besteht — ein Griff ins volle bunte Menschenleben . . .

Da haben wir — um gleich mit dem Sauerteig oder der Stammwürze der Gruppe zu beginnen — die Stimmungsnudel. Ihr Steckbrief: *kindlich-harmlos, nicht böse, artig, beißt kaum. Stets von unbezähmbarer, und wie sie meint, ansteckender Munterkeit. Geborener Animator. Sie möchte, daß die Mitmenschen um sie herum, mit ihr als Mittelpunkt, stets in fröhlichster Bewegung sind. In einer Gruppe aus vielen Sauertöpfen wirkt sie durchaus positiv. Morgenmuffeln an der Hotelfrühstückstafel oder stillen Betrachtern von Kunstwerken kann sie durch ihr fröhlich-lauteres Gehabe auf den Nerven fallen.*

In jeder Gruppe ist auch der Berufsmeckerer vorzufinden. Das Hotelbett oder Frühstücksei ist ihm zu hart bzw. zu weich. Die Venus von Milo zu dick und der Morgenkaffee zu dünn. Der Käse zu jung und die Tischnachbarin zu alt. Der geplagte Reiseleiter wird für alle tatsächlichen oder eingebildeten Mängel persönlich angegriffen und haftbar gemacht — sogar für die Regentage, die viel zu heiße Sonne und die laute Brandung des Meeres. Und dies im heftigen Tonfall, daß jedes Gruppenmitglied aus seiner Selbstzufriedenheit aufgestört wird! Der Berufsmiesmacher, dem im Hotel nichts gut genug ist, stammt zumeist aus sehr kleinen Verhältnissen, steht daheim unter dem Pantoffel oder im Beruf unter der Fuchtel eines strengen Chefs. Er muß sich dafür im Urlaub schadlos halten.

Interessante und liebenswerte Gruppentypen sind die mehr oder weniger wohlhabenden Witwen. Sie haben ihre geldschaffenden Ehemänner überlebt und können nun in Ruhe etwas Gutes — Werke der Kunst sowie der Hotelküche — genießen. Sie geben hohe Trinkgelder und sind dankbar, wenn sie sich Ehepaaren anschließen dürfen. Sie werden von mitreisenden Ehefrauen mitunter scheinbar angesehen — wenn sie nicht nur wohlhabend, sondern auch noch wohlgerundet sind.

In keiner Gruppe darf der Typ des Säufers bzw. Fressers fehlen. Es gibt Leute, die können sogar angesichts einmaliger klassischer Kunstwerke von nichts anderem reden als dem nächsten Menü! Sie nehmen sich dann allerdings auch zwei Stunden Zeit, das gesamte Menü mit allen Vorgerichten bis hin zum Grießpudding aufzumampfen — während die anderen sich an Schlössern, Gärten und Museen nicht satt sehen können. Nun ja, jeder nach seinem Geschmack. Indessen können diese ewig kauenden oder trinkenden Zeitgenossen auch anderen lästig fallen, wenn sie lautstark ihre heimischen Knödel, Spätzle und Würstl mit den im Ausland hergestellten Produkten negativ vergleichen. Manche unterliegen einem fast manischen Zwang — besonders wenn sie in Weinländern urlauben — soviel in sich hineinzuschütten wie es nur geht und die Hotelnächte mit unfähigem Lärm zu erfüllen. Vielleicht können sie die »Leere« eines Urlaubs ohne feste Dienststunden anders nicht ausfüllen.

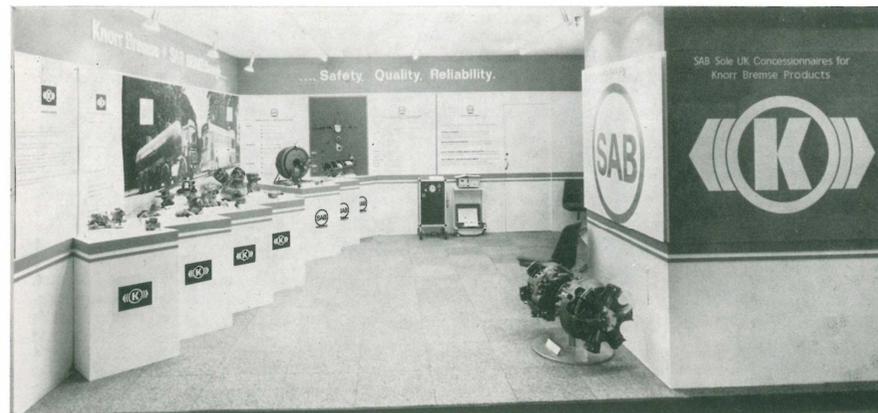
Schlimme Zeitgenossen sind auch die Lokalpatrioten. Sie finden, daß in der Heimat alles viel schöner und preiswerter sei als im Ausland: das Bierchen besser, die Pommes frites kröschler, die Mädchen rescher, die Bäume grüner, die Klosetts bequemer. Man muß sich nur wundern, daß solche Leute nicht lieber daheim bleiben bei ihren gewohnten Bouletten oder Reibekuchen.

Alles in allem: eine Gruppenfahrt ins Ausland kann — wenn man die Mitreisenden mit Humor betrachtet und mit Nachsicht behandelt — trotzdem viele individuelle Erlebnisse beschern. Man darf nur nicht seinen eigenen Standort aufgeben und sich dem Diktat der Gruppe unterwerfen. Zu Begegnungen mit fremden Menschen und Dingen, die einen bereichern, kann man kaum in der Marschformation einer Gruppe gelangen. Alle wirklich wichtigen Dinge im Leben muß man für sich allein aufspüren, entdecken und erobern. Freilich, man muß dafür nicht nur Augen und Ohren öffnen, sondern auch bereit sein, einmal sein Herz über fremde Hürden zu werfen — ins Unbekannte, wo jenseits des gewohnten Weges das Abenteuer blüht.

Knorr präsentierte . . .

Nutzfahrzeugbremsen:

Autosalon London



Die breite Palette dieser speziellen Produktion wurde auf dem Stand der SAB Brake Regulator Co. Ltd. gezeigt, der Knorr-Vertretung für Großbritannien.

Auswahl aus dem umfassenden Bremsgeräte-Programm:

Autosalon Paris

Lastwagen- und Omnibushersteller waren in diesem Jahr keine Messteilnehmer. Trotzdem weckten die Knorr-Exponate das Interesse zahlreicher Ausstellungsbesucher und wurden zum Gegenstand aussichtsreicher Verkaufsgespräche.



Schiffssteuerungen:

Hamburg - »Schiff, Maschine, Meerestechnik International«

Fachausstellung und Kongreß

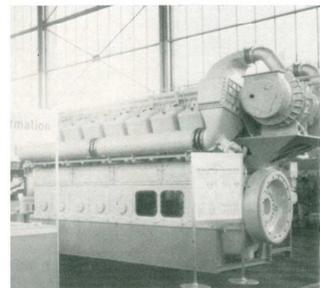
Die Fachmesse war wieder Anlaß für einen internationalen Kongreß führender Wissenschaftler und Fachleute maritimer Forschung und Technik: anerkanntes Forum für Diskussion um den derzeitigen Entwicklungsstand von Meeresforschung und -technologie. Im Mittelpunkt stand die Bewältigung zukünftiger Aufgaben.

Auf dem Messestand der Motoren-Werke Mannheim war die Knorr-Bremse München mit ihrer vielbeachteten Schiffsteuertechnik vertreten.

Die im Vergleich mit Mammut-Messen — beispielsweise Hannover und DLG — kleine Zahl von 430 Ausstellern unterstrich den Charakter einer echten Fachausstellung, bei der Spezialisten — Hersteller wie Abnehmer — unter sich waren.

Zeiten ändern sich – und mit ihnen unsere jagen
 as wäre ganz allgemein eine platte Fest-
 lung. In dieser Praxis aber wird sie außer-
 öhlich deutlich; gilt es doch in hohem Maße
 das Wettbewerbsdenken hinaus mit den
 achsenden Problemen und Aufgabenstellung-
 der jüngsten Zeit fertigzuwerden: Nutzbar-
 heit des Meeresbodens — und der speziell-
 Komponente, der Öl- und Erdgasgewinnung.

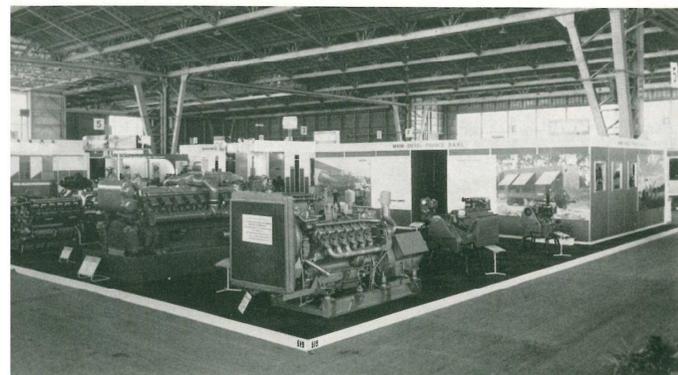
IWM ige neuen Diesel-Giganten



er TBD 511 V 16, ein schwerölfähiger Mittel-
 telläufer, bringt 8000 PS bei 750 U/min —
 ist damit der leistungsstärkste unter den
 M-Motoren. Vor der Verladung zur Ham-
 burger Ausstellung hatte der Süddeutsche Rund-
 in seiner Regionalfernsehschau am 8. Sep-
 ter den Motor gezeigt und die neue Baureihe
 ert.

XPOMAT

lekka« der internationalen
 Baumaschinenindustrie in Paris



Die Baureihe TBD 510 besteht aus 6- und 8-
 Zylinder-Reihenmotoren mit einem Leistungs-
 bereich von 2800 bis 3750 PS, während die
 Reihe TBD 511 in 12- und 16-Zylinder-Aus-
 führungen gebaut wird und 5600 bis 8000 PS
 leistet. Auf dem Ausstellungsstand in Halle 9
 zeigten die MWM ferner:
 — ein 625-kVA-Bordaggregat mit Dieselmotor
 TBD 440-6 in Schwerlösausführung; es wird als
 eines von 33 gleichen Stromerzeugern für eine
 Serie von 11 Containerschiffen geliefert;
 — ein kleines 75-kVA-Bordaggregat mit
 wassergekühltem Motor D 226-6, mit Ventila-
 torkühlung;
 — zwei Antriebsmotoren für Bordaggregate:
 einen TBD 602 V 16 K mit 1415 PS Leistung
 bei 1500 U/min und einen Motor vom Typ TBD
 233 V 12 (454 PS bei 1800 U/min). Beide
 Motoren dienen auch zum Antrieb kleinerer
 Schiffe.

Viel beachtet wurden Mehrmotor-Anlagen
 (MWM-Doppel-Twin-Anlagen). Ihre Anwendung
 mit Motoren der Baureihe TBD 501-8 wurde am
 Modell neuer Ro/Ro-Frachter demonstriert, die
 auf der norwegischen Werft A/S Frederiksstad
 für schwedische und finnische Schiffsunter-
 nehmen gebaut werden. Drei Schiffe werden mit
 je einer Doppel-Twin-Anlage, bestehend aus vier
 Motoren MWM-Dieselmotoren 501-8 mit ins-
 gesamt 12000 PS pro Schiff ausgerüstet.

MWM-Meeting im Verkaufsbüro Hamburg

Hierzu waren die MWM-Vertretungen aus dem
 weltweiten Marktgebiet eingeladen worden.
 Referate und Aussprachen waren praxisbezogen.
 Technische Fragen, Anwendungstechnik und
 Projektarbeit wurden von den Herren Butzke,
 Dr. Stankewitsch, Uckley und Reibnegger vor-
 getragen und erläutert; im Vertriebsbereich
 befaßten sich die Herren Poetschke und Libbach
 mit „weltweiten Vertriebs-Aspekten und Ergeb-
 nissen in ausgewählten Ländern“. Diskussionen
 über die Marktlage standen im Vordergrund.
 Eine gesellige Dampferfahrt vereinte Gastgeber
 und Gäste aus aller Welt.

Umsatz und Unternehmenskonzept der MWM

Vorstandsmitglied Peter J. Giesers sägte
 vor der internationalen Fachpresse auf
 der MWM-Pressekonferenz anlässlich der
 Ausstellung:

Die MOTOREN-WERKE MANNHEIM
 AG konnte in den letzten vier Jahren
 ihren Umsatz verdoppeln und erreichte im
 Vorjahr — bei 62% Exportanteil — 443
 Mio. DM.

Neben dem zügigen Ausbau des Klein-
 und Mittelmotoren-Programms wurde in
 den letzten Jahren besonders die Entwick-
 lung der neuen Baureihe D 510/D 511 be-
 trieben und deren Produktionsfreigabe er-
 reicht. Diese Maschine im Leistungsbe-
 reich zwischen 3000 und 8000 PS (6- bis
 16-Zylinder-Maschinen) vereinigt alle Er-
 fahrungen der letzten Jahre in der Kon-
 struktion mittelschnell laufender Dieselmotoren.
 Trotz der wirtschaftlich schwierigen
 Lage des Schiffbaues in Europa und
 besonders in der Bundesrepublik Deutsch-
 land hoffen wir, wie bisher unseren Anteil
 an den Schiffshaupt- und Schiffhilfsma-
 schinen weiterhin zu vergrößern.

MWM erwartet für 1976 eine leichte
 Steigerung des Umsatzes, verbunden mit
 einer Zunahme des Exportanteils. Unsere
 Investitionen für die nächsten Jahre ver-
 laufen planmäßig und liegen über denen
 der vergangenen Jahre.

Schwerpunkte unserer Arbeit für die
 Zukunft: Weiterentwicklung unserer Pro-
 dukte, Erhaltung unseres hohen Qualitäts-
 standards und stetiger Ausbau unserer
 weltweiten Service-Aktivitäten zum Nutzen
 unserer Kunden.

Der Sektor „Baumaschinenindustrie“ hat mit
 Herstellern, Zulieferern und Ausrüstern sein
 internationales Begegnungszentrum auf der
 EXPOMAT in Paris. Sie fand dieses Jahr zum
 Sommerbeginn Mai/Juni statt und verzeichnete
 ein weltweites Echo. Gerade dieser Industrie-
 zweig hat — wie wenige andere — eine außer-
 gewöhnlich rasche technische Weiterentwick-
 lung.

Die MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG, seit
 den letzten beiden Jahrzehnten mit vielen ihrer
 Antriebsserzeugnisse ein weltbekannter Zulieferer
 dieses Marktes, beeindruckte die Fachwelt nicht
 nur mit Anzahl und Vielgestaltigkeit von Dieselmotoren
 und dieselelektrischen Aggregaten,
 sondern auch mit einem Ausstellungsstand von
 150 qm, gestaltet vom Mannheimer Stammhaus
 und bedient von der französischen MWM-Nieder-
 lassung. Anschauungsobjekte aus dem fast voll-
 ständigen Bauprogramm des gesamten Bau-
 maschinensektors wurden gezeigt, darunter
 schallisolierte Dieselmotoren mit Luftkühlung
 wie auch umweltfreundliche, wassergekühlte
 Typen; auch die bei MWM-DITER in Spanien
 gebauten MWM-Motoren waren vertreten. In-
 gesamt 13 Motorentypen wurden gezeigt. Der
 Ausstellungsstand hat sich sehr guten Besuchs
 erfreuen dürfen. JHB



„Transrapid 04“ auf
 der Versuchsstrecke

Entwicklung von Magnetschwebefahrzeugen
 Impulse für neuartige Knorr-Bremstechniken

Fliegen in Höhe Null

*Von einer Bahn, die mit maximal 400 km/h
 fährt, kann schon getrost gesagt werden, daß sie
 „dahinfliegt“! Dies trifft also durchaus für einen
 Zug der Zukunft aus Magnetschwebefahrzeugen
 zu.*

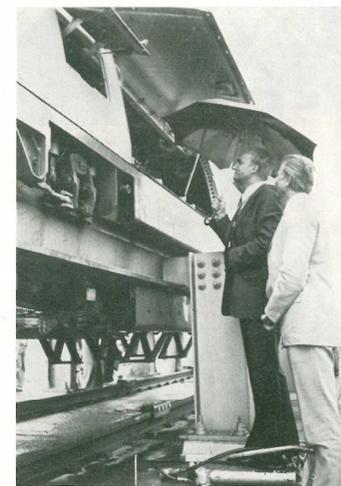
*Aber die hohe Schnelligkeit ist nur ein Argu-
 ment. Die anderen Eigenschaften sind ebenso
 wichtig: die größere Transportleistung, die
 erhöhte Sicherheit, die Verschleißfreiheit und —
 was heute zu einem Hauptanliegen geworden ist
 — die besondere Umweltfreundlichkeit; wenig
 Lärm und kein Gestank, die ja leider Abfall-
 produkte des Kraftfahrzeug- und Flugverkehrs
 sind.*

250 Mio — wo sind sie geblieben?

Auf einer Informationstagung wurde kürzlich
 der Öffentlichkeit Rechenschaft über die insge-
 samt fünf Jahre Arbeit für die Idee des Magnet-
 schwebefahrzeugs abgelegt. Rechenschaft, denn
 letzten Endes steckt in dem Projekt auch Geld
 des Steuerzahlers! Über 250 Millionen Mark hat
 unser Forschungsministerium bisher ausgegeben
 — allerdings nicht nur für das „Fliegen in Höhe
 Null“ mit dem MS-Fahrzeug, sondern für die
 Weiterentwicklung der Eisenbahntechnik. Denn
 es ist gar keine Frage, daß auf diesem Gebiet
 etwas getan werden muß! Die Bahn ist und bleibt
 ein Hauptträger des Verkehrs in der Bundes-
 republik und in Europa — aber sie muß auch mit
 der Zeit gehen, muß modern und attraktiv
 bleiben. Andere Konkurrenzverkehrsmittel schla-
 fen nämlich nicht. Auch muß man rechtzeitig an
 den steigenden Transportbedarf der Zukunft
 denken. Außerdem muß ein für unsere Volks-

wirtschaft so wichtiges Unternehmen wie die
 Bundesbahn mit seinem überhaupt nicht abzu-
 schätzenden Wert an Menschen und Maschinen,
 an Gleisstrecken und Bahnhöfen, an Häusern
 und Grundstücken optimal genutzt werden. Im
 Interesse der Allgemeinheit und natürlich auch

„Schirmherr“ Bundesminister Matthöfer bei der
 Besichtigung des KOMET.



im Interesse der Industrie (und der in ihr
 Tätigen!), die wettbewerbsfähig bleiben und
 exportieren muß. Auch dabei „läuft“ nichts ohne
 die Bahn.

Als vor Jahren das Bundesministerium für
 Forschung und Technologie (BMFT) Forschungs-
 aufträge an die Industrie vergab, welche die Ent-
 wicklung spurgebundener Hochleistungsver-
 kehrsmittel fördern sollte, wurde nicht nur die
 Verbesserung des Rad-Schiene-Systems voran-
 getrieben, sondern auch die Erforschung neuer,
 andersartiger Möglichkeiten:

Analysen berührungsfreier Trag- und Füh-
 rungssysteme führten schon bald zu den Magnet-
 schwebetechniken.

Da keine Vorentscheidung getroffen werden
 konnte, ob das elektromagnetische (anziehende)
 oder elektrodynamische (abstoßende) Verfahren
 erfolgversprechender sei, wurden vom BMFT
 für beide Projektgruppen Forschungsaufträge
 vergeben.

Das elektromagnetische System (EMS-Technik),
 ein aktives, geregelt, anziehendes System,
 wurde von den Firmen Krauss-Maffei und
 Messerschmitt-Bölkow-Blöhm (MBB) anfangs
 getrennt — und später in der Arbeitsgemein-
 schaft Transrapid-EMS — entwickelt.

Während Krauss-Maffei von Anfang an ein
 anwendungsnahes Versuchsfahrzeug (AVF) kon-
 zipierte, entwickelte MBB einen unbemannten
 Komponentenmeßträger (KOMET).

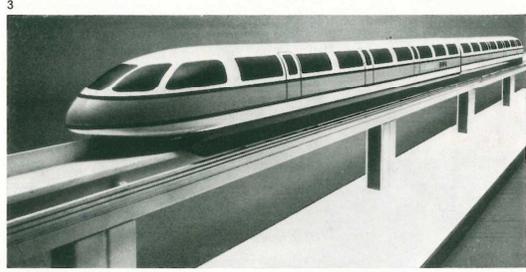
Auf der nur 1300 m langen Versuchsstrecke
 in Manching bei Ingolstadt erreichte der KOMET
 eine Geschwindigkeit von 401,3 km/h. Da er



1. Transrapid 04: Personentragendes Magnetschwebe-Versuchsfahrzeug mit Linearmotorantrieb; Magnete des kombinierten Trag- und Führsystems.



2. Komponentenmeßträger KOMET: Unbemanntes, magnetisch getragenes und geführtes Fahrzeug, ausgestattet mit Aufnahmevorrichtung für den Einbau von Magneten, Linearmotoren und Stromabnehmern verschiedener Bauart, die bei Geschwindigkeiten bis 400 km/h im Zusammenwirken mit ebenfalls leicht auswechselbaren Meßschiene erprobt werden können; der KOMET wird durch einen Schubschlitten mit Heißwasser-Triebwerken beschleunigt.

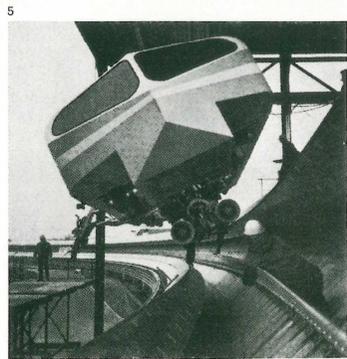


3. AVF: Anwendungsnahes Versuchsfahrzeug; Konzept eines dreigliedrigen Magnetschwebe-Personenzuges mit Linearmotorantrieb für 400—500 km/h; Länge ca. 90 m, Platz für 300 Passagiere.

4. NKT: Notkomponentenmeßträger zur Erprobung von Notssystemen; der Heißwasserschubslitten (DANIEL) beschleunigt den NKT bis zu 388 km/h.



5. Erprobungsträger auf der Versuchsstrecke in Erlangen; er schwebt nach dem elektrodynamischen System.



keinen eigenen Antrieb besitzt, wird er durch einen mit 6 Heißwasserraketen bestückten Schubschlitten (DANIEL) beschleunigt. Nach Erreichen der Versuchsgeschwindigkeit wird dieser abgekoppelt und gebremst, während der KOMET erst nach der etwa 300 m langen eigentlichen Teststrecke gestoppt wird.

Im Gegensatz zum unbemannten KOMET, wird auf der 2400 m langen Versuchsanlage in München-Allach der „Transrapid 04“ erprobt, der auch Personen aufnehmen kann. Mit seinen 18,5 t Gewicht erreichte das schwere Magnetschwebefahrzeug, vorgetrieben durch einen Linearmotor, bereits eine Geschwindigkeit von über 200 km/h. Auch Weichengängigkeit wurde mit dem TR 04 erfolgreich erprobt.

Da man auch bei solchen Fahrzeugen Notfälle einkalkulieren muß (z. B. Stromausfall), erhielt die Firma MAN vom Bundesministerium für Forschung und Technologie den Auftrag, einen Versuchsschlitten zu bauen, der die Erprobung von Notkomponenten für Magnetschwebefahrzeuge ermöglicht. Dieser 8,5 schwere Notkomponentenmeßträger (NKT) gleitet auf Trag- und Führkufen. Bei Simulation des Magnetstragungs-Ausfalls werden die Kufen schlagartig hochgezogen; der NKT „stürzt“ dann 14 bis 24 mm ab und fällt auf das Not-Trag-Führsystem.

Die Versuche mit dem NKT werden auch in Manching auf der Versuchsanlage der Transrapid-EMS durchgeführt. Der Heißwasser-Schubschlitten DANIEL beschleunigt den NKT wie den KOMET auf die vorprogrammierte Geschwindigkeit (bisher max. 388 km/h).

Das elektrodynamische System (EDS-Technik), das andere Magnetschwebefahrer also, wird von einer Arbeitsgemeinschaft der Firmen AEG-Telefunken, BBC und Siemens entwickelt. Dafür wurde auf dem Gelände von Siemens-Erlangen ein Rundkurs (900 m Fahrweg) gebaut. Der 14 t schwere Erlanger Erprobungsträger ist 12,3 m lang, 3,8 m breit und wird mit einem doppelseitigen Asynchron-Motor angetrieben. Für Schwebeversuche werden an Bug und Heck zwei Träger installiert, die je 2 Magnete aufnehmen. Diese supraleitenden Magneten müssen mit flüssigem Helium auf Temperaturen unter -270°C gekühlt werden, um funktionsfähig zu sein.

Bei der EDS-Technik werden die Magnete — im Gegensatz zur EMS-Technik — nicht geregelt. EDS-Fahrzeuge beginnen erst ab 70—80 km/h zu schweben.

Im Herbst 1977 soll entschieden werden, welches der beiden konkurrierenden Verfahren — das elektromagnetische oder das elektrodynamische — den Zuspriech erhält. Sofern die Pläne des Bundesministeriums für Forschung und Technologie realisiert werden, soll dann ein anwendungsnahes Fahrzeug auf der Großversuchsanlage im Donauried erprobt werden.

Mit dem neuesten Stand der Entwicklungen zeichnet sich die Möglichkeit einer Kombination beider Schwebeverfahren ab.

Die Knorr-Bremse ist nicht müßig ...

Mit großem Interesse wird der Fortgang der Entwicklungen beider Ideengruppen verfolgt. Welche Bremstechniken Knorr möglicherweise für das EDS- oder EMS-Projekt anzubieten hat, soll dem WIR-Leser an dieser Stelle noch vorbehalten bleiben. Er findet im nächsten Heft einige Ausführungen zu diesem Thema.

Neu: Container-Aggregate



Wo dieselektrische Antriebsaggregate gebraucht werden, kommt es immer auf sofortige Einsatzbereitschaft an. Ortsfeste Anlagen bedingen verhältnismäßig lange Montage- und Aufstellzeiten, ortsbewegliche Aggregate hingegen weniger. Man kennt sie zumeist — wenn schon kompakt — als Anhänger einer Zugmaschine.

MWM schafft etwas Neues, nämlich eine geschlossene Einheit: das Container-Aggregat. Man verwendet einen transportfähigen Behälter, der in Form und Größe den internationalen Container-Standardmaßen entspricht. Dieser kann zu Lande, zu Wasser oder als Luftfracht transportiert werden — wie jedes andere Großstückgut auch. Am Verwendungsort ist sein Inhalt, das Aggregat, sofort und in voller Funktion einsatzfähig.

Für die MWM-Container-Aggregate werden Dieselmotoren der bewährten Baureihen D 232 und D 601/602 als Antrieb benutzt. In schallisolierter Ausführung können sie auch in Wohngebieten oder in Gebäuden aufgestellt werden. Sie eignen sich sowohl für vollautomatischen wie manuellen Betrieb und sind für den Parallelbetrieb miteinander oder mit dem Stromnetz einsetzbar.

Besondere Bedeutung gewinnen sie in weiten, oft unwegsamen Gebieten. Problemlos aufgestellt, ist die Antriebskraft aus der Dose“ sofort verfügbar. MWM-Container-Aggregate sind für den Verbraucher eine wirtschaftliche, wenig Kapital bindende praktische Anlage. JHB



Beide Containerfrachter, MS „Pelagos“ und MS „Hermes I“, gebaut von der Werft Orenstein & Koppel, Lübeck, werden von MWM-Bordaggregaten angetrieben.

Vollcontainerfrachter im Seetransport

Ordrende Nominierung im Transportwesen hat es mit sich gebracht, daß Schifftransport-Stückgut immer mehr in modernen Container verfrachtet wird. Es werden schon Spezialschiffe ausschließlich für Container(-Behälter)-Last gebaut. O & K, Lübeck, führend auf diesem Schiffbausektor, haben den MPF-12-Schiffstyp als Vollcontainervariante entwickelt. Insgesamt 11 Neubauten sind bisher in Auftrag gegeben worden; drei davon sind bereits abgeliefert worden: die „Pelagos“ (unser Bild) und ihr Schwesterschiff „Anemos“ gingen nach Monrovia, „Hermes I“ (Foto) an die Mitsui Europe (Niederlande). Jedes Schiff befördert im Raum und an Deck rund 800 Container mit den Normmaßen von 20 oder 40 ft. MWM ist an der Maschinenrüstung beteiligt: jeder dieser Frachter erhält drei Bordaggregate vom Dieselmotortyp TBD 440-6 (je 816 PS) für den Antrieb der 640 kVA-BBC-Generatoren. Jedes Vollcontainerschiff (144 m lang, 21,5 m breit, 11,1 m seitenhoch, mit 8376,28 BRT vermessen und 12800 tdw Tragfähigkeit) hat 29 Mann Besatzung. JHB



Betriebszugehörigkeit und Wehrdienst

Bei vielen Arbeitnehmer-Ansprüchen spielt die Dauer der Betriebszugehörigkeit eine Rolle, z. B. bei betrieblicher Altersversorgung, bei Kündigungsfristen, bei Gratifikationen u. a. Oft wird sie aber durch Wehr- oder Zivildienst für längere Zeit unterbrochen. Um die Betroffenen gegenüber ihren im Betrieb weiterarbeitenden Kollegen nicht zu benachteiligen, bestehen spezielle gesetzliche Regelungen:

Pflichtwehrdienst in der ehemaligen Deutschen Wehrmacht

Verordnung über Fürsorge für Soldaten und Arbeitsmänner vom 29. 12. 1937 (RGBl. I S. 1417)
Verordnung der Abänderung und Ergänzung von Vorschriften auf dem Gebiete des Arbeitsrechts vom 1. 9. 1939 (RGBl. I S. 1683)

Verordnung über Berufsfürsorge für entlassene Soldaten und männliche Angehörige des Reichsarbeitsdienstes in und nach dem Kriege vom 18. 9. 1940 (RGBl. I S. 1441).

Diese Bestimmungen rechnen die Pflichtdienstzeit einschließlich Zeit der Gefangenschaft auf die Betriebszugehörigkeit in dem Arbeitsverhältnis an, das im unmittelbaren Anschluß an die Dienstzeit aufgenommen wurde.

Berufssoldaten in der ehemaligen Deutschen Wehrmacht

Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat mit Urteil 4 AZR 314/55 vom 15. 1. 1958 festgestellt, daß die vorgenannten Verordnungen nicht für ehemalige Berufssoldaten gelten. Das für Berufssoldaten der Wehrmacht wirksame Wehrmachtsfürsorge- und -versorgungsgesetz ist mit dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches *erloschen*. Auch das Berufssoldatengesetz zu Art.

131 des Grundgesetzes enthält *keine* Anrechnungsvorschriften der genannten Art.

Pflichtwehrdienst in Bundeswehr und Bundesgrenzschutz

Hier gilt das Arbeitsplatzschutzgesetz vom 30. 3. 1957 (BGBl. I S. 293). Nach § 6 Abs. 2 werden Grundwehrdienste und Wehrübungen auf die Berufs- und Betriebszugehörigkeit angerechnet.

Zivildienst von Wehrpflichtigen

Es gelten für die Anrechnung die Vorschriften des Arbeitsplatzschutzgesetzes, — § 78 Abs. 1 Nr. 1 des Zivildienstgesetzes.

Zur Eignungsprüfung Einberufene

Maßgeblich ist das Eignungsübungsgesetz vom 20. 1. 1956 (BGBl. I S. 13). Wird der Arbeitnehmer nach der Prüfung nicht in die Streitkräfte übernommen, ist die Zeit der Eignungsprüfung auf Berufs- und Betriebszugehörigkeit anzurechnen (vgl. § 8 der VO zum Eignungsübungsgesetz).

Zeitsoldaten der Bundeswehr

Für sie gilt das Soldatenversorgungsgesetz vom 26. 6. 57 (BGBl. I S. 785), das die Anrechnung bestimmter Zeiten auf die Betriebszugehörigkeit vorsieht (siehe auch Abschnitt „Zeit- und Berufssoldaten“).

Für Berufssoldaten von ehemaliger Wehrmacht und von der Bundeswehr

gibt es *keine* Anrechnungsmöglichkeiten von Dienstzeiten auf Berufs- und Betriebszugehörigkeit. Dies gilt allerdings nur für den Bereich

privatrechtlicher Arbeitsverhältnisse und nicht im Beamtenecht.

Für Zeitsoldaten der Bundeswehr

und Berufssoldaten unter 40 Jahre, deren Dienstverhältnis wegen Dienstunfähigkeit endete, regelt § 8 des Soldatenversorgungsgesetzes, daß Zeiten einer Fachausbildung und des Wehrdienstes auf die Betriebszugehörigkeit angerechnet werden, wenn der ehemalige Soldat nach Beendigung der Fachausbildung sechs Monate im erlernten oder einem vergleichbaren Beruf tätig ist. Unter „Wehrdienst“ ist dabei die Zeit des Grundwehrdienstes zu verstehen, auch wenn dieser durch freiwilligen Wehrdienst abgelöst worden ist. Im übrigen werden Wehrdienstzeiten zu einem Drittel angerechnet, es sei denn, daß sie als Zeiten einer Fachausbildung voll berücksichtigt werden.

Beispiel

Ein Soldat mit vier Dienstjahren:	
a) 15 Monate gesetzliche Wehrpflicht (voll angerechnet)	15 Monate
b) 33 Monate darüber hinausgehende Wehrdienstzeiten (ein Drittel wird angerechnet)	11 Monate
c) 6 Monate Fachausbildung (voll angerechnet)	6 Monate
Anrechnung insgesamt	32 Monate

Auf Probe- und Ausbildungszeiträume sowie auf Wartezeiten für den Erwerb eines Urlaubsanspruchs werden Wehrdienst und Fachausbildung *nicht* angerechnet.

Wahrscheinlich werden viele „gediente“ Arbeitnehmer diese Auskünfte begrüßen.

gestellt, daß „Unterbrechung“ auch dann vorliegt, wenn nach dem Ende einer Arbeitsunfähigkeit oder Arbeitslosigkeit eine versicherungspflichtige Betätigung nicht mehr aufgenommen worden ist, aber noch die „Möglichkeit zur Aufnahme einer solchen Beschäftigung bestand“. Bei einem *arbeitsunfähigen* Versicherten, der noch nicht *erwerbsunfähig* ist, sei diese Möglichkeit vorhanden und damit eine „Unterbrechung“ zu bejahen.

Wichtig: Für die Anrechnung von Ausfallzeiten wegen Schwangerschaft (Wochenbett) gibt es keine zeitliche Begrenzung. Nach dem Rentenreformgesetz vom 16. 10. 1972 zählen alle nachgewiesenen Zeiten (ohne Beschränkung auf eine bestimmte Monatszahl) zu den Ausfallzeiten, soweit sie tatsächlich eine versicherungspflichtige Beschäftigung unterbrechen.

Mutterschutzzeiten werden angerechnet

Frauen, deren versicherungspflichtige Tätigkeit durch eine Schwangerschaft unterbrochen wird, rechnet die Rentenversicherung diese Zeit als „Ausfallzeit“ an. Der Nachweis kann durch Eintragung in die Versicherungskarte, durch eine Bescheinigung der Krankenkasse oder der Hebamme erfolgen. Fehlen diese Nachweismittel, kann auch die Geburtsurkunde des Kindes als Beweis der Ausfallzeit herangezogen werden und zwar in Anlehnung an die gesetzlichen Mutterschutzfristen bis zu drei Monaten, falls Beitragslücken im Versicherungsleben bestehen sollten.

Unbedingte Voraussetzung: die rechtlichen Voraussetzungen für einen Anspruch auf Versicherungsleistungen müssen gegeben sein, z. B. die Halbbelegung. Kriterium: Eine versiche-

rungspflichtige Betätigung muß durch Schwangerschaft oder Wochenbett *unterbrochen* worden sein. Ohne Bedeutung ist dabei, ob während dieser Zeit eine Leistung bezogen worden ist. Falls das Beschäftigungsverhältnis nach § 9 Abs. 1 Satz 2 MuSch.G. *gekündigt* wurde, ist Schwangerschaft stets als Kündigungsgrund anzunehmen. Auch die Zeit, in der nach § 214 RVO im Falle der Arbeitsunfähigkeit Kranken- (oder früher Haus-)Geld bezogen wurde, ist kein Hinderungsgrund für eine Anerkennung als Ausfallzeit.

Das Merkmal „Unterbrechung der versicherungspflichtigen Tätigkeit“ verlangt nicht, daß Schwangerschaft oder Wochenbett von Zeiten einer versicherungspflichtigen Beschäftigung „umrahmt“ werden. Das Bundessozialgericht (Urteil vom 18. 1. 1962 — 1 RA 21/61) hat fest-



Als ich Tennisprügel holen ging ...

Zwei Samstage lang währte das Knorr-Tennisturnier. Zwei heiße Tage. Der Planet meinte es gut mit den rund 50 Teilnehmern. Zu gut. Über 30°! Es schweißte in Strömen. Und so manches Deo versagte.

Über die Kopfbedeckung, insbesondere das Stirnband. Einfach Klasse, der Komantschen-Look! Neue Taktik: Band um den Kopf — Feder hinzugedacht — den Prügel (Verzeihung, den Schläger!) auf den Gegner gerichtet... schon schien der Sieg sicher.

Tennis. Heute ein Jedermann-Sport. Ganz einfach: Ein Netz, ein paar Linien — und dann den Ball nüber und rüber...

Und die Fachausdrücke! Sie kamen wie Dauerfeuer mit Querschlägern: Erstklassig geschlagener *Smash*¹⁾ — dann einen *Slice*²⁾ — der Partner am Boden. Ein cleverer *Receiver*³⁾ verpaßte ihm noch zur Sicherheit den *Ground stroke*⁴⁾. Da halfen nur noch *Antispasmodica*⁵⁾...

So dachte ich jedenfalls, als die Turnierleitung mich zum Mitspielen verpflichtete. Und ich wurde gespielt. Ich bekam eine „Packung“. Also keine Bälle, wie Sie jetzt richtig vermuten dürfen. Ich wurde weggefegt. Zu null.

Wie bei jedem Turnier, so gab es auch beim Knorr-Turnier einige herausragende Spielerpersönlichkeiten. So zwei Kamikaze-Sportler: Der eine landete nach einem Pirouetten-Schlag im angrenzenden Gebüsch, der andere kämpfte nicht nur mit dem Gegner, sondern auch mit einer eisernen Absperrung. Wer da wohl gewonnen hatte? Oder jenes Knorr-Tennis-As, das sein gewonnenes Spiel mit dem Spruch kommentierte: „Ich bin in diesem Spiel mindestens viermal gelaufen.“

Gewöhnlich verdrückt man sich nach solch einem Niederschlag. Doch mein „zu Null“ war nur Anlaß, mich mit dem Tennis, dem Turnier und dem Drumherum näher zu beschäftigen.

Das Turnier gipfelte in einem zünftigen Grillfest. Mit vielen Gästen, darunter viel Werks-Prominenz. Die Sieger wurden ausgiebig gefeiert. Und spätestens beim großen Schwof merkte so mancher Verlierer, daß es im Mixed doch mehr zu gewinnen gibt.

Schallweg, München

- 1) Schmetterball
- 2) Leicht geschnittener Ball mit Abwärtsdrall
- 3) Rückschläger
- 4) Grundschiager
- 5) Kampfstillende Mittel



MWM - neuer Großkunde der Stadtwerke

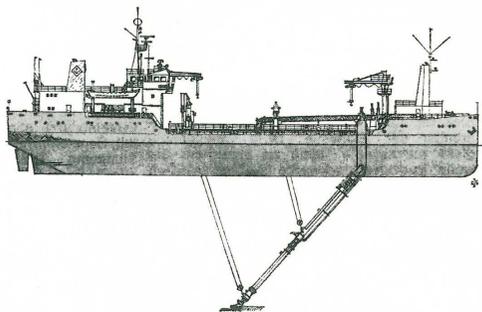
18 000 Gcal Heizwasser werden die Motorenwerke Mannheim spätestens ab Sommer kommenden Jahres von den Stadtwerken beziehen. Mit dem Abschluß des Vertrages über die Energielieferung zwischen dem Traditionsunternehmen in der Neckarstadt und der SMA wurden gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen.

Die SMA bekommt ihren zweitgrößten Heizwasser-Abnehmer (nach den Städtischen Krankenanstalten); der neue Großkunde kann auf den nach dem Bundes-Immissions-Schutzgesetz bei einer Eigenzeugung der Heizenergie notwendigen 51 Meter hohen Kamin verzichten. Insbesondere den Herzogenriedbewohnern wird damit kein „Schlot“ vor die Augen gesetzt; letztlich wird die Luft erheblich entlastet: ein Beitrag also auch im Sinne des Umweltschutzes.

So konnten denn auch die Hausherren im Rhein-Neckar-Hochhaus, die Direktoren Hans Lehmann und Hans-Otto Hühn den mit den MWM-Direktoren Max Koenigs und Peter J. Giesers „hart und fair“ (Lehmann) ausgehandelten Vertrag mit Fug und Recht ein „bedeutendes Ereignis“ nennen.

Mit diesem Abschluß schob sich die SMA, so Hans Lehmann, immer mehr in die Position eines der größten, wenn nicht sogar des größten Fernwärmelieferanten der Bundesrepublik. Derzeit wird knapp die Hälfte (46 Prozent) des Mannheimer „Raumwärmebedarfs“ von den Stadtwerken gedeckt.

Aus: „Mannheim illustriert“



Für den Irak
MWM-ausgerüsteter Laderaumsauger

Kaum noch als Baggerschiff zu erkennen

In Lübeck bei Orenstein & Koppel gebaut, wurden die modernen Fluß- und Küstenbaggerschiffe für den Irak in der Trave und in der Elbe rprobt. Die beiden ersten Neubauten „Alkhalij Jarabi“ und „Alnajaf“ (unser Bild) haben inzwischen ihren Heimathafen Basrah erreicht. Im Vergleich mit dem gewohnten Anblick von Eimerettenbaggern, deren Typ von hohen Aufbauten geprägt wird, sind die Laderaumsaugbagger kaum noch als Baggerschiffe zu erkennen: die Jaugleitung befindet sich unter Wasser. Die Schiffe sind mit 90 m Länge, 17,30 m Breite, 3,8 m Seitenhöhe und 6 m Tiefgang von respektablem Ausmaß; sie erreichen rd. 12 Knoten Geschwindigkeit. Der Laderaum faßt rd. 3000 t. Bei Leertiefgang kann bis zu 27,5 m Tiefe abgabbert werden. Das Baggergut wird hydrau-

lisch von dieselangetriebenen Baggerkreisel-pumpen gefördert und füllt bei Schleppfahrt den Laderaum innerhalb einer Stunde.

MWM ist bei den modernen Baggern mit mehreren Aggregateinheiten beteiligt. Zunächst mit zwei D 602 V 12-Pumpenaggregaten (je 440 PS bei 1600 U/min). Dann vorwiegend für die Stromversorgung an Bord mit zwei 679-PS-Dieselmotoren vom Typ TBD 602 V 12 für den Antrieb der 562 kVA Siemens-Bordnetzgeneratoren und einem Hafen-Bordaggregat mit MWM-Dieselmotor TBD 601-6 (340 PS bei 1500 U/min; 281 kVA Generatorleistung).

Bemerkenswert ist die Mannschaftszahl: die sehr umfangreichen Mannschaftsunterkünfte, mit neuzeitlichem Komfort ausgestattet, wurden für 92 Mann Besatzung ausgelegt. JHB

Die Bezeichnung
„Muttersprache“ könnte daher
rühren, daß Vater nicht viel
zu sagen hat.

ROBERT LEMBKE

Die Liebe ist eine Art
Lebensversicherung: Je später
man eintritt, desto höher sind die
Prämien.

SACHA GUITRY

Von einer
eingebildeten Krankheit ist eine
Frau sofort zu befreien, wenn
man behauptet, es sei eine
Alterserscheinung.

Dr. A. SCHNITZLER

Männer sind wie
Waschmaschinen: Bevor man mit
ihnen ins reine kommt, drehen
sie durch.

USCHI GLAS

Oldtimer überdauerte ein Halbjahrhundert

Motorschiff »Columbus« und MWM-Diesel RH 40 D

Kontakte mit Mitteldeutschland erfreuen immer — und besonders in diesem Falle, wo es sich um einen „uralten“ MWM-Dieselmotor dreht, der im ebenso alten Motorschiff auf den Binnenschiffahrtswegen der DDR immer noch treu und brav seinen Dienst versieht. Die „Urian“, 52 m lang und 6 m breit, ist von der Spedition Toepfers Söhne, Maltsh, 1928 in Magdeburg bei Gebr. Wiemann gebaut und mit einem MWM-Dieselmotor des Typs RH 40 D ausgerüstet worden. Vom 30. Oktober 1933 bis heute ist das Eilfrachtschiff im Besitz der gleichen Familie geblieben, von Wilhelm Gaedt & Sohn in Eldena. Enkel Hartmut Gaedt hat uns einiges vom Lebenslauf des stabilen Schiffs und seines geradezu unverwüstlichen MWM-Dieselmotors berichtet.

Man gab dem Binnenschiff den Namen „Columbus“, den es immer noch trägt. 1934 wurde es auf der Hitzler-Werft in Lauenburg (Elbe) um 5 m verlängert. Es war von 1933 bis 1944 im Eilverkehr Hamburg-Breslau-Gleiwitz eingesetzt. 1945 wurde es ein Opfer des Krieges: versenkt. Die Eigner setzten alles daran, das Schiff zu heben. Auch der Motor hatte das Jahr auf dem Flußboden verhältnismäßig gut überstanden und war bald wieder

intakt. Am meisten hat sich darüber der Firmengründer (1907) Wilhelm Gaedt sen. gefreut.

Nun steht seit 1969 der Enkel am Ruder, zusammen mit seinem Vater. Auf den festen Planken dieses Oldtimers der Binnenschiffahrt durchfahren sie die mitteldeutschen Wasserwege; im sicheren Vertrauen auf den Oldtimer, der das Motorschiff antreibt: einen — wie sie sagen — „jederzeit zuverlässigen MWM-Dieselmotor“. Sie fragten nach der Bedeutung der Typenbezeichnung „RH“. Nun, der seinerzeitige „Rohöl-Hochdruck“-Motor hat sich im

jetzigen Fertigungsprogramm technisch zu einem von den mitteldeutschen Schiffsgeignern kaum wiederzuerkennenden Erzeugnis selbst derselben Diesel-Typenfamilie gewandelt. Für diese Ursprungstypen ist an normalen Ersatzteildiensten natürlich nicht zu denken, aber MWM will sich bemühen zu helfen, soweit es noch möglich ist. Sonst aber wird der Motorveteran seinen Dienst einem neuen, modernen Dieselmotor der MWM übertragen müssen. Die alten mitteldeutschen Geschäftsfreunde sollten sich Entschluß, Wege und Möglichkeiten wohl einmal überlegen. JHB



Im 40-t-Boot ein 35 Jahre alter MWM-Dieselmotor

»Autarkie« - Marke Eigenbau



Wer das Meer liebt, träumt vom Schiff; möglichst vom eigenen, so wie die Landratten ein eigenes Häuschen besitzen möchten. Vor die Verwirklichung haben die Götter Sparsamkeit, Fleiß und manchen Tropfen Schweiß gesetzt. Es dauert lange, ehe man „Bauherr“ wird. Selten und ungewöhnlich sowieso, daß jemand ein seetüchtiges Fahrzeug als Eigenbau erstellt.

Werner Melinski aus Mülheim (Ruhr) hatte Mut und Selbstvertrauen: er hat sein Lebenswerk geschaffen, seine „Autarkie“, deren beziehungsreicher Name von freierwilliger Ungebundenheit auf den Weltmeeren kündigt. Das 40-t-Boot hat ihn und seine Frau schon ins Mittelmeer gebracht. Man bekommt etwas von der Welt zu sehen (unser Bild aus Ceuta/Marokko gibt eine Vorstellung davon). Der Käpt'n auf eigenen Schiffsplanken schreibt:

„Wenn man nach sechs Jahren schwerster Arbeit sein eigenes Schiff zu Wasser gebracht hat, ist das kein kleines Erlebnis. Ganz allein habe ich im Mülheim-Speldorfer ‚Trockendock‘ den Zweimast-Segelschoner gebaut. Entbehrungsreiche Jahre, aber auch meine Frau wollte aus dem Smog des Kohlenpotts hinaus. Wie haben wir gelangt, als der aus Polyester bestehende Schiffsrumpf erstmals in sein Element glitt. Aber alle Sorge war überflüssig, weil das Ding sogar ausgezeichnet läuft und unbedingt seetüchtig ist.“

Der Älteste an Bord ist unser Motor: eine mit 35 Jahren, noch um drei Lebensjahre älter als ich, sehr verlässliche Arbeitskraft. Dieser MWM-Dieselmotor SS 415-Sechszylinder war 1941 für ein Schnellboot der Kriegsmarine

gebaut worden. Friedlicher Dienst bekommt ihm besser. Wir kennen an ihm keine Störung, seit wir im letzten Sommer den Rhein hinunter über Rotterdam ins Meer fuhren, danach an der belgischen Küste entlang bis Brest. In der Biskaya zerrte der Sturm auch an den Nerven. Nicht an den motorisierten; denn mein MWM lief sechs Tage und Nächte wie ein Uhrwerk, vor allem, als unser ganzes Vertrauen dem Motor gelten mußte. Wir waren nach 50 Seemeilen nachts von einem Großschiff gerammt worden, die gesamte Takelage — Spezialanfertigung eines holländischen Segelbauers — war zu Bruch gegangen. Und der Verbrauch erwies sich manchen modernen Diesel vor Neid erblassen: 8 bis 10 Liter, und das bei Windstärke 10 und 15 m hohem Wellengang. Doch das juckt meine Maschine überhaupt nicht. Ich freue mich sehr, Ihnen das zu schreiben, weil man auf See bewährte Werksqualität erst recht zu schätzen lernt. Sie hatten mir dankenswerterweise mit einigen Ersatzteilen ausgeholfen; ich hoffe, daß Sie einige Verschleißteile wie Ringe, Kopfdichtungen und Ventile auch für dieses alte Schätzchen noch haben. Trotzdem haben wir schon begonnen, für einen neuen MWM-Diesel zu sparen.

Diesen Sommer wollen wir im Mittelmeer bleiben und mit dem Boot natürlich etwas Geld verdienen, z. B. für Tauchereinsätze und Spezialaufgaben; denn leider sind wir keine reichen, dafür aber fleißige Leute!“

Das MWM-Werk kann diesem Mann nur gratulieren: zu seinem eigenen Schiff, aber mehr noch zu seiner gesunden — wenn auch nicht gerade alltäglichen — Lebensgestaltung.

Bitte recht freundlich!

Hier werden nicht ernst zu nehmende Hobby-Fotografen angesprochen, die, oftmals mit der Besessenheit von Profis, echte Gestaltungsprobleme angehen und auf der technischen Seite einen tapferen Kampf führen mit Kelvin-Graden, Film-Emulsionen, Korrekturfiltern, dem Schwarzschild-Effekt, verschmutztem Leitungswasser, Runzelkorn, Staub in der Negativbühne, Newtonringen — und einem nörgelnden Partner, der dringend das folienbedeckte Kuchenbrett unter den Entwicklerschalen wegziehen möchte und die Badewanne zweckentfremden für das Wassern von Hemden und Socken.

Solchen Vollblutamateuren, die Fachliteratur vorziehen, kann hier — kompreß — nichts gesagt werden. Sie würden's auch kaum für möglich halten, denn sie wissen, wie weit das Feld von Theorie und Praxis gesteckt ist und welchen Raum auch nur eines der untergeordneten Sachgebiete einnehmen müßte.

Nein, dieser Beitrag wendet sich kritisch und hilfreich an die „Freunde des Knipsens“; er wendet sich sozusagen an Otto Normalknipser, der Familienfeiern und Ferienerlebnisse zur Erinnerung in Bildern festhalten möchte.

„Volles Rohr!“

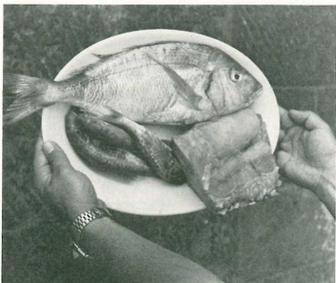
Ein Freitag im August. Wastl Zehetmair fährt mit Familie nach Riccione. Über Brennero. Im Gepäck des Kofferraums befindet sich die „Lady-Super-Slim 2000“. Das Ding gehört Mutti. Ein Geburtstagsgeschenk. Im Handschuhfach des Wagens liegt die „Mini-Flash-Combinette 28“. Eine Bordkamera, wie sie jeder Kfz-Halter bereit haben sollte — für den Fall, daß es kracht. Empfehlung vom Automobilclub. Das Ding gehört Vater Wastl. Oben/links in Sohn Pepis Jeansnemd: „Voy-a-eur VI“, Prämie für die Beschaffung eines Magazin-Abonnenten. Am Elox-Kettchen um Tochter Babsis Hals baumelt die „Fudschijama Top View de luxe“. Ein Kauf vom Taschengeld. Sieht hübsch aus.

Ein Freitag im September. Eine Woche nach dem Urlaub. Mutti Zehetmair hat von der Fotoabteilung des heimatischen Kaufhauses die Fotoarbeiten abgeholt. Entwicklungen und Vergrößerungen. Alles in Color, versteht sich. Dazu besorgte sie noch zwei schicke Fotoalben, worum man sie bat, und Klebstoff und einen neuen Film, im Wastlis Handschuhfach-Kamera wieder in Bereitschaft zu versetzen.

Fröhliche Familie um den Abendbrotisch. Keiner kann's erwarten: Sind die Ferienfotos „geworden“? Während die Tüten aufgerissen werden, die ersten Ohl- und Ahl-Rufe ertönen und ein allgemeines „... sind geworden!“, bleibt Mutter Zehetmair stumm; sie hat soeben alle Ausgaben addiert und weiß, was der ganze Spaß kostet.

7 Stck. CN-Kassettenfilme à 20 Aufnahmen	31,50
7 Vergrößerungen	13,30
128 Color-Großkopien 9 x 11 cm	102,40
2 Fotoalben	35,60
2 Tuben Klebstoff	2,40

DM 185,20



Einhundertfünfundachtzigzwanzig! Was ihr Mann wohl dazu sagen wird? Wieviel Prozent vom ganzen Urlaubsgeld sind das? Da muß man ja noch froh sein über die 12 Negative, die unbelichtet blieben. Keine Bilder davon — also gespartes Geld!

Mutti will den Spaß nicht trüben, gewinnt an Stimmung und schaltet sich in die Runde ein, in der 128 Farbfotos von Hand zu Hand gehen. Das dauert. Wastl entwickelt mächtigen Durst und ist ein kleines bißchen sauer. Seine Serie ist durchweg gesprenkelt. „Ob's im Handschuhfach zu heiß war? Oder manchmal zu feucht?“ Pepi bemerkt, Vater habe den Film ja schon im November vorigen Jahres eingelegt, und der habe sicherlich inzwischen eine Macke bekommen.

Babsis Fotos zeigen mehrfach einen eigenwilligen Reiz: Sie hat Nahaufnahmen gemacht, auf denen die Köpfe skalpiert sind oder wichtige Teile anderer Motive im stark einseitigen Anschnitt stehen. Pepi glaubt zu dieser Sache etwas von Parallaxe zu wissen, weiß es aber schließlich doch nicht so genau und beläßt die Schwester im Zweifel. Muttis Fotos haben alle einen merkwürdigen Blaustich. Rätselraten! Ist das Labor schuldig? Man einigt sich, das müsse wohl am Objektiv liegen. Das müßte mal überprüft werden.

... und Pepi ist Meister“, entscheidet Vater. Alle nicken. Auch Pepi. „Ich habe die glückliche Hand. Entweder man hat sie — oder man hat sie nicht.“ Babsi gibt den Dämpfer: „Kunststück! Du hast unter uns nur den teuersten Apparat — weiter nichts, bäh!“

Die DM 185,20 erwähnt Mutti erst Samstagmorgen im Badezimmer. Wastl rasiert sich gerade, und sie paßt den Moment ab, wo er gerade das Stück zwischen Nase und Oberlippe schabt: da hat er ohnehin den Mund offen . . .

Albtraum

Noch bis zum Abend des gleichen Tages werden beide Alben vollgepfästert. Fertig. Auch die Gesprenkelten sind dabei. Und die Abgesägten von Babsi. Die Blauen von Mutti hat Pepi mit seinen Fotos etwas durchsetzt. Wastlvater beginnt aufzuatmen. Das Werk ist vollbracht. Da erhebt Mutti nochmals die Stimme:

„Und von welchen Motiven wollten Webers aus Krefeld Abzüge haben? Die schicken uns ja auch noch die 15 Stück, die wir haben wollten. Ach, ja — und dann die Omil Welche Gruppenbilder lassen wir für sie abziehen? O je! Das macht zum Schluß, na sagen wir . . .“

Wastl: „Zweihundertdreißig — plus Inspektion von Babsis „Fudschijama“, die hat nämlich Sand drin.“

Zehetmairs, die hier erfunden wurden, sind übertrieben dargestellt. Vier Knipser in einer Familie, das gibt's nicht oft. Andererseits schaffen nur zwei Mitglieder spielend die gleiche Menge, und oftmals schafft nur einer lässig das Vielfache. Aus der Hüfte.

Abbildungen zur Anregung: Oft sind es Sach-Motive, die mehr Erinnerungen auslösen als stereotype Personalfotos; entwickeln Sie Ihren Blick dafür!

Jeder gegen jeden

Fotoleichen — und das für ein Pocket-, also Taschengeld, das man lieber anderweitig verwenden sollte! In den meisten Alben der Vielknipser macht sich gähnende Langeweile breit. Die hat verschiedene Ursachen: Die in Mode gekommenen kleinen, handlichen Kameras, die, laut Slogan, immer dabei sind, verführen zum gedankenlosen Schießen. Ihre Handhabung ist denkbar einfach. Selbst für das Einlegen des Films muß ein gänzlich Untalentierte nicht den Drogisten aufsuchen. Das Aufnahmematerial selbst ist relativ preiswert und vor allem geduldig geworden, d. h., es nimmt fehlerhafte Belichtungen nicht so sehr übel. Irgendwie wird das Bildchen immer noch brauchbar — selbst dann, wenn der kleine Apparat nur 2 oder 3 Einstellungs-symbole hat (zum Beispiel Sonne/Wolken/Würfelblitz) und sein Benutzer nicht gerade Tag und Nacht verwechselt. Viele Kleinkameras sind sogar mit einer Belichtungsautomatik ausgerüstet, etwa mit elektronischer Verschlusssteuerung bei fester Blende. Da erübrigen sich Maßnahmen über Lichtverhältnisse.

Zieht man schließlich noch in Betracht, daß die kurzen Brennweiten der Objektive eine große Tiefenschärfe ergeben und somit eine Entfernungseinstellung unnötig machen, dann erklärt sich, warum der Gelegenheitsfotograf mit einer Taschenkamera von heute viel zuversichtlicher und selbstbewußter „in die Gegend hält“. Mit einem Mindestmaß an Erfahrung weiß er, die Ausschuß-Quote seiner Bildchen ist gering. Er wähnt sich im Erfolg. Und schießt.

Auf der anderen Seite hat er zugleich Zweifel, ob er — bei dem unbekümmerten Tempo! — auch den richtigen Blick habe. Und er sagt sich: Wenn ich jede Menge mache, muß ja schließlich etwas Besonderes dabei sein, mit dem ich brillieren kann.

Sicherlich gibt es auch andere Beweggründe für die Überproduktion kleiner Bildchen. Zum Beispiel der renommiertsüchtige Drang, eine Fülle von

„Beweismaterial“

zu schaffen: Da waren wir auch — und da waren wir auch. Bitte schön, dahinten sieht man ja den berühmten Brunnen . . .!

Am Ende steht ein Stapel großer Kontaktkopien. Teuer, teuer. Und eigentlich ist ja alles geworden . . . Die Spreu vom Weizen zu sondern — man traut sich nicht. Denn da müßten ja für -zig Mark Bildchen in den Müll wandern. — Also, wird alles geklebt. Immer rein ins Album! Und das jedoch ist die beste Methode, die interessantesten, bildhaft wirksamsten Fotos unwirksam zu machen. Sie werden in einer Flut gleichgroßer, schlechter und sich oftmals wiederholender Motive ertränkt. HAM

Gute Ratschläge fürs Bessermachen finden Sie in der zweiten Beitragsfolge im nächsten WIR-Heft. Also, bis dann!

Kleines BETRIEBSLEXIKON

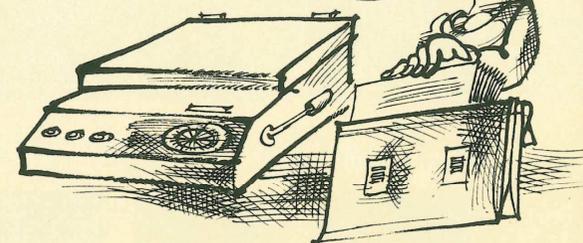
H. A. Müller



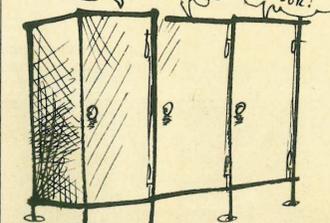
Sauna



Wirken aus der Mitte heraus



Naß-Kopiergerät



Vorschlagswesen auf Gruppenbasis



Lohnfortzahlung

10 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



WILHELM VOLLMANN
Techn. Angestellter
26. 9. 76



25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
München



G. v. BASSEWITZ-LEVETZOW
Leiter Direktionsbüro Bonn
1. 10. 76

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein ▶



GUSTAV KRAUGMANN
Gärtner
1. 9. 76



IONAS MINKEVICIUS
Bohrer
12. 9. 76



GUSTAV LENZKE
Vorarbeiter
24. 10. 76

Süddeutsche Bremsen AG



FRITZ BERGMANN
Fertigungsplaner
24. 9. 76

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



LOTHAR ANGER
Sachbearbeiter
1. 9. 76



WILLI ANHÄUSER
Schlosser
1. 9. 76



GERHARD BURKERT
Dreher
1. 9. 76



RICHARD BURKHARDT
Lehrlingsausbilder
1. 9. 76



HEINZ EHRLÉ
Versuchs-Techniker
1. 9. 76



HANS GEBHARDT
Monteur
1. 9. 76



HORST GROSS
Kontrollleur
1. 9. 76

Carl Hasse & Wrede GmbH



FRIEDEL KELLER
Vorarbeiter
1. 9. 76



KARL SCHMITT
Vorarbeiter
8. 10. 76



WERNER THIELE
Einkäufer
22. 10. 76

Schatzgräber

Kein Wetter tut ihrer Regsamkeit Abbruch: am Abend vor der Sperrmüllabfuhr graben sie nach Schätzen. Mit Fahrrädern oder Kärrchen stoßen sie in die abholbereit an den Straßenrändern stehenden Müllhaufen hinein. Die Wegwerfgesellschaft unserer Tage ist schließlich schnell dabei, sich von Dingen zu trennen, die ein anderer vielleicht doch noch irgendwie für verwendbar hält. Das Schränkchen da wird man ein bißchen aufmöbeln und fürs Kinderspielzimmer gebrauchen können. Und den Roller mit

ein paar fehlenden Schrauben wird man auch noch reparieren können.
Sozusagen spezialisiert haben sich manche Schatzgräber. Der eine sucht nach Flaschen, für die man noch ein Pfand erlösen will oder nach sauberem, wiederverkäuflichem Papier. Der andere karrt Unmengen an Brennholz für den Winter heim. Romanheftchen und Illustrierte werden eingepackt: manches Nippesstück, an dem sich die bisherigen Besitzer in Jahrzehnten leidgesehen hatten, findet entzückte neue Bewunderer. So wird diese Schatzgräberei zu einem ganz neuen Verbrauchermarkt von besonderer Art. Die Hausbewohner, die mühsam den ganzen Müllabfall in gewisser Ordnung gestapelt hatten, sind meistens nicht beglückt, die geschlossenen Kartons am nächsten Morgen aufgerissen vorzufinden. Den „Schatzgräber“ hat das nicht gestört, wie er sich überhaupt nicht um rechtliche Bestimmungen kümmert, nach

denen er natürlich keinerlei „Schürfrechte“ an dem „allgemeinen Wartegut“ besitzt, das noch der Verwahrungspflicht der bisherigen Inhaber unterliegt.

Was ist da zu machen? Kaum etwas wesentliches, weil die Sperrmüllabfuhr etwas Zeitgemäßes ist und sein muß. Die Besatzung der Sperrmüllabfuhrwagen hat bestimmt nichts dagegen, wenn die fast unvorstellbare Menge des monatlichen Wegwerfguts abnimmt. Und wenn man die Sache einmal volkswirtschaftlich ohne jedwede Glossierung betrachtet, dann ist doch klar: Sperrmüll ist ein Anzeichen für neuen Bedarf an verbrauchten Sachen, die man ganz bestimmt wieder anschafft. Und das Neue muß doch produziert werden. Also: viel Sperrmüll sichert die Beschäftigung der Arbeitnehmer. In diesem Sinne allerdings wären die „Schatzgräber“ Saboteure, weil sie das sichtbare Bemühen um neuen Mehrkonsum unterlaufen. JHB



Susanne Beck und
Martin Semmelrogge als
„Yellow He“ und Ali

TV-Serie »Derrick«

Krimi-Akteure vor der Werkskulisse

Fernsehfilmer drehen bei der Südbremse

Mittwoch, 25. August. Im Drehbuch der Derrick-Folge „Yellow He“ stand's so:
Tor zu einer Fabrikanlage.

(Außenaufnahme, Tag.)
Aus dem Pförtnerhaus klingt Radiomusik. Der Sound wechselt — man hört jetzt die Melodie, nach der Ali gestern abend mit Yellow He tanzte. Er spitzt die Ohren, stürzt ins Häuschen und stellt die Musik lauter. Ali: „Mo-mo-moment mal, das ist nämlich mei-meine Mu-musik . . .!“
Pförtner: „Wieso deine Musik?“
Ali: „Das ka-ka-kann ich dir ni-nicht erklären.“

Er strahlt übers ganze Gesicht und beginnt, auf der Stelle zu tanzen.

Zum Verständnis der Szene: „Yellow He“ ist der zugelegte Rufname eines attraktiven cover girls, der Titelmieze Annemarie Gelbert. Der stotternde Ali steht in glatter Liebesbeziehung. — Und das ist die

Konstruktion der Story:

Konzerngründer Rabes hat zwei Söhne, Dr. Rabes (gespielt von Wolf Ackva) und Albert Rabes (Karl Liefflen). Die Frau des promovierten

Bruders (Maria Schell) hat ein mehr als verwandtschaftliches Verhältnis zum Schwager Albert; ihr Mann wiederum betrügt sie mit der Sekretärin (Liane Hielscher). Ali (Martin Semmelrogge), Albert Rabes Sohn, ist keinesfalls Prunkstück der Rabes-Dynastie: Zum Sprachfehler kommen noch mindere Geistesqualitäten. Ali, der in Großvaters Fabrik beschäftigt ist, verbindet eine Freundschaft mit dem Arbeiter Benocha (Volker Eckstein) — und beide haben intime Kontakte mit dem Fotomodell Annemarie Gelbert (Susanne Beck). — Man sieht, die Sache ist voll aus dem Leben gegriffen! Doch nun kommt

die Bierdeckelrückseite der Autorenskizze:

Dr. Rabes besucht den sterbenden Vater, der ihn deutlich vor seinem Bruder Albert bevorzugt. Der Doktor tritt aus der Villa des Konzerngründers — und sackt zusammen . . . Doing! Erschossen!

Hier beginnt der Fall für Derrick (Horst Tappert) & Co. Man blinzelt hinter familiäre Fassaden und durchleuchtet verfilzte Verhältnisse. Im Handumdrehen findet sich eine Schar Verdächtiger. Komplette Wirrnis, als Bruder

Albert ebenfalls von einer Siebenfündschzig durchlöchert wird — während Ali Yellow He geehlicht hat.

Konnten Sie mühelos folgen? — Gut. — Ich denke, das ist kein außergewöhnlicher Stoff; auch dieser ist von der Art zahlloser Krimis, die über die Bildschirme schießen. Ob wir gefesselt werden oder nicht hängt davon ab, wie der „Stoff“ aufbereitet und umgesetzt wird: Dialog-Fassung, dramatischer Aufbau, Milieu und Ausstattung, akustischer Effekt, Kameraführung und die alles verbindende Regieleistung — erst all das zusammen treibt dem abendlichen TV-Konsumenten den Schweiß auf die Stirn.

Mittwoch, 25. August. Wir Südbremser konnten Augenzeugen sein,

wie sowas gemacht wird.

Wer Gelegenheit hatte, konnte dem Aufnahmestab, dem Kamera-Team und den Darstellern bei der Arbeit zusehen. Am frühen Morgen mühten sich die Beleuchter, das Pförtnerhaus am Haupttor ins rechte Licht zu setzen. Kameramann Kästel hatte so seine Wünsche . . . Der tschechische Regisseur Zbynek Brynych (wie man's spricht), der nach siebzehn „Kommissar“-



Folgen nun seinen fünften „Derrick“ macht, traf erste Absprachen mit seinen Mitarbeitern.

Der Regie des Taschechen zu folgen, war faszinierend. Wir Zuschauer erhielten Anschauungsunterricht, wie nüchterne Buchstaben eines Drehbuchs zu ausdrucksvoller Bildfolge werden. Brynych regte die schauspielerischen Talente an, drückte aber zugleich den Stempel

Ihm war nicht anzumerken, daß er die Fäden der Herstellung in den Händen hielt, wichtige Informationen erteilte und mit seinen Planungsgedanken schon wieder 14 Tage vorausleitete. Bemerkenswert, wie reibungslos und eingespielt das von ihm zusammengestellte Team arbeitete. Uneingeweihte, die bis dahin eigene Vorstellung vom

seines Regie-Stils auf — und eben die gestalterisch klare Vorstellung, wie das Konzept in „action“ umzusetzen sei.

Da wurde geprobt, kritisiert, neu eingestellt ... Zuweilen gab es minutiöse Zentimeterarbeit: In einer Bewegungsszene wurden die Haltepunkte der Schauspieler mit Kreide aufs Pflaster markiert. Aufnahmeleiter Koldewey erwies sich als Routinier. Seine Aufgabe war es, alle Abläufe zu überwachen und richtig zu „timen“ — ein Geschäft, das viel Erfahrung und Präzision erfordert.

Ein Mann im Hintergrund: Produktionsleiter Stapenhorst, Sohn des einst noch prominenteren Ufa-Mannes, der im Buch des deutschen Films erstrangigen Platz hat. Stapenhorst erweckte eher den Eindruck eines zufälligen Zuschauers.

Maria Schell: Frau Dr. Rabes
Susanne Beck: Annemarie Gelbert (Yellow He)
Horst Tappert: Derrick
Karl Lieffen: Albert Rabes



„Flair des Filmschaffens“

hatten, zeigten sich verwundert; denn bis eine Szene zur Zufriedenheit von Regie und Technik abgedreht ist, müssen Arbeitsvorgänge bewältigt werden, die sich ständig wiederholen. Zunächst wird eine Handlung grob durchgespielt. Dann wird sie verdichtet und geschliffen, während sich Kameraleute und Tontechniker an die besten Einstellungswerte tasten.

Wenn alles paßt, kann mehrmals „trocken“ gedreht werden, und dann erst — zu guter Letzt — macht man zwei- bis viermal „ernst“. Das Produkt landet auf dem Schneidetisch, wird unerbittlich sondiert und vielfach zusammengeschnitten. Am Ende bleiben nur wenige Filmsekunden übrig — als Ergebnis eines mühsamen Prozesses. So wird uns der Umfang von Filmherstellungskosten verständlicher! Die Effektivität aufgewendeter Mittel ist schwer bestimmbar — wie in allen schöpferischen Disziplinen. Doch selbstverständlich müssen sich die Ausgaben innerhalb festgelegter Etats bewegen. Wie schwierig das ist, wird deutlich, wenn man an kaum kalkulierbare Überraschungen denkt. Schlechtwetter, Arbeit unter extremen Umgebungsbedingungen, unter Zeitdruck usw. können für Regie und Aufnahmeleitung zum Problem werden und für die Agierenden zur Plage.

Filmleute führen ein unstetes Leben. Sie sind

heute hier — und morgen da.

Geregelte Arbeitszeiten gibt es kaum. Aber gerade deshalb finden sie solche Arbeit interessant und geregelten Trotz langweilig. Natürlich wird auch geschimpft, und zuweilen hat mancher die Nase voll. Als der Beleuchter Sepp mürrisch ins Büro des Betriebsingenieurs Posniak kam und sich vor der Schautafel „Verschiedene Schweißverfahren“ aufbaute, murmelte er: „Das wär' auch noch ein guter Job.“

Die Top-Stars warfen nur Schatten.

Auf die Anwesenheit von Maria Schell und Horst Tappert mußten wir leider verzichten. Denn die Dreh-Disposition für Mittwoch lautete anders. Frau Schell, zum Beispiel, filmte mit Glatzkopf Kojak in New York und ging erst am Donnerstag auf dem Flughafen München-Riem nieder. Aber die unwesentlich weniger prominenten Schauspieler Lieffen, Semmelrogge, Griesser und Eckstein vertraten würdig ihre Zunft und mußten tun, was nie in Drehbüchern steht: Autogramme geben.

Die Tür zur Filmküche hatte sich für uns Interessierte nur einen Spalt geöffnet; aber der kleine Blick genügte für die Erkenntnis, daß auch in diesem Metier mit jenem Wasser gekocht wird, das sich so schwer enthärten läßt: mit Arbeit! Und nicht vergessen: 1977 im Fernsehprogramm — „Derrick“, Folge „Yellow He“!