

WIR

25

152 / 1978

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

152 AUGUST 1978

Unser Titelbild
25 Jahre WIR, WIR, WIR ...
Eine Auswahl aus verschiedenen Jahrgängen unserer
Werkzeitschrift, die mit den Jahren zur festen Institution
wurde.
Der aufmerksame Betrachter wird den zeitbeeinflussten
Gestaltungswandel wahrnehmen.

Inhalt/Seite	
Zafra — unsere Tochter in Spanien	3
25 Jahre Werkzeitschrift	4
Lkw-Turnier auf dem Münchner Firmenparkplatz	7
„Tag der offenen Tür“ bei KB und SB	8
„Tag der offenen Tür“ bei MWM	10
Motormodell für Rheinschiffahrtsmuseum	10
MS „Stahldeck“ kann 1000-t-Schwergutkolli laden	11
Unser Hobby: Windsurfing	11
Doppelt gesichert in Rente	14
MWM-Notstromaggregate sichern Wasserförderung	14
Unsere Jubilare	15
Jungvolmarstein in Alt-Heidelberg	16

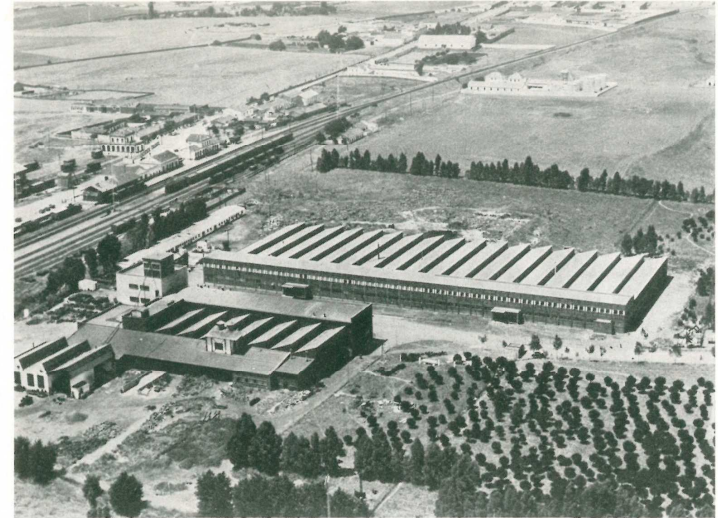
Eine der Freuden des Werkzeitschriftlesers besteht darin, daß er sich auf irgend-einem Foto wiederfindet. Freilich, wenn es sich um ein Zufallsfoto, einen Schnappschuß handelt, wird sich der Betroffene in Wirklichkeit schöner vorkommen ... Nun, die Fotos aus der Werkzeitschrift sollen ja auch nicht »schön« sein im Sinne der Portraits aus der Schönheitengalerie, die unser aller Märchenkönig Ludwig seinerzeit malen ließ, sondern möglichst unverfälscht ein Stück Betriebs-wirklichkeit widerspiegeln. Ab und zu klappt es mit dieser Absicht, doch nicht immer. Denn jeder — ob Direktor oder Bürobote — greift sich an den Schlips, ordnet seine Frisur und legt sein Sonntagnachmittagslächeln an, wenn er die Linse auf sich gerichtet sieht. Die meisten Damen lassen sich nur ablichten, nachdem sie sich »ganz kurz« vor dem Spiegel zurechtgemacht haben. Das sind natürliche Re-aktionen, denn nahezu alle möchten sich der staunenden Mit- oder Nachwelt sympathisch präsentieren.

Wenn man die 152 Ausgaben unserer nun 25jährigen Werkzeitschrift nach Fotos durchstöbert, dann stellt man fest, daß sich aus diesen vielen, vielen Fotos von Betriebsangehörigen, wenn man sie aneinanderreihet, eine endlose Ahnen-galerie von Kollegen und Kolleginnen ergibt. In einem einzigen Heft zählen wir sage und schreibe über 233 Mitarbeiter auf Gruppenfotos. Wer sich die Mühe macht und mit einem Vergrößerungsglas sucht, der wird noch mehr entdecken! Sicher, bei diesem Heft handelt es sich um eines, das über Weihnachts- und Jubilär-feiern berichtete, und im allgemeinen sind es weniger, aber 20—30 fotografierte Betriebsangehörige tauchen bestimmt in jeder zweiten Ausgabe auf.

Wenn man alte Jahrgänge durchblättert, wird man sich fragen, was wohl aus den 34 Volmarsteiner Lehrlingen geworden ist, die 1957 beim Ausflug nach Rüs-selsheim zu Opel so jung, frischgewaschen und vielversprechend aus dem Bus schauten. Man würde sie heute — wenn man sie überhaupt noch finden könnte — als gestandene Männer kaum wiedererkennen! Auch die damals fotografierten Kollegen und Kolleginnen, die mit unserem unvergessenen Stolz, der nicht nur als Betriebsrat der KB, sondern auch als Dichter, Schauspieler und Regisseur wirkte, bei der Theatervorführung 1953 in München mitmachten, sind inzwischen doch ein bißchen älter geworden, genauso wie das 3000. Belegschaftsmitglied der MWM, der Dreher Albert Götz, der uns aus einer 1955er Ausgabe freundlich anlächelt. Selbst der sportgestählte Markus Bernhard, Handballnationalspieler aus der Südbremse (Heft 14/1955) mußte inzwischen dem Alter seinen Tribut entrichten, genauso wie Kollegen, die »nur« kegeln oder Skat spielten.

Ja, wer zurückblättert, wird wehmütig, denn der Ruhm der Welt vergeht gar schnell. Besonders trifft es einen, wenn man auf Fotos von Menschen stößt, die schon lange nicht mehr unter uns weilen, die wir gut kannten, mit denen wir an der Werkbank standen oder im Büro saßen, die wir täglich in der Kantine trafen oder beim Passieren der Pfortnerloge, an Kollegen oder Vorgesetzte, die wir mochten oder sogar gern hatten. Viele leben nicht mehr, die uns noch in den frühen Heften im Foto begegneten. Hier nur einige Namen, stellvertretend für alle. Ihre damaligen Funktionen in unserer Betriebsgemeinschaft muß man nicht nennen; die Älteren kannten sie selbstverständlich, und den Jüngeren würden die Zusätze »Betriebsrat« oder »Betriebsdirektor« wenig sagen. Es blicken uns aus Fotografien die vertrauten Züge an von Curt Herbert Stolzenburg, Hellmuth Goertz, Hans Peters, Herbert Waldschmidt, Dieter v. Bandemer, William F. Hardy, Dr. Theo Kreuz, Fritz Feierabend und »Mutter Elka« Röchler.

Wir betrachten die alten Fotos aus 25 Jahren Werkzeitschrift mit Rührung und auch Dankbarkeit, weil wir diese Menschen kennen und mit ihnen arbeiten durften. Sie sind solange nicht wirklich tot, wie sich noch einer von uns an sie erinnert — in München, Mannheim, Berlin oder Volmarstein.



Unsere Tochter in Spanien

ZAFRA

Störche und Motoren - aber kaum Touristen

Zafra ist eine der wenigen spanischen Städte, in denen es mehr Störche als Touristen gibt.

Keiner der 13 Kirchtürme ohne Storchennest. 13 Kirchen — bei 12000 Einwohnern! Und was für wunderschöne, alte romanische und frühgotische Kirchen! Hier, im Extremadura, der spanischsten aller spanischen Landschaften, stand das Christentum im frühen Mittelalter in Verteidigungsstellung gegen die Mauren, die das Land jahrhundertlang beherrschten. Kirchen waren Bollwerke des Glaubens gegen die — oft zivilisierten — Heiden. Von hier aus zogen die Konquistadoren über den Atlantik, die neue Welt zu erobern. Das ist lange her, doch der Aderlaß unter der Bevölkerung hörte im Laufe der Jahrhunderte nicht auf. Im Industriezeitalter zogen ganze Dörfer weg, ins ferne Madrid oder ins nähere Sevilla in die Fabriken.

Fährt man heute durch das ebene Land, auf schnurgeraden Straßen, an kilometerlangen Feldern und Weiden vorbei, so kommt man durch Dörfer, in denen kein Mensch mehr lebt. Die Häuser sind verriegelt, zerfallen allmählich, auf einsamen Höfen spielen streunende Katzen ...

Europa in seiner extremsten, dürrsten Form — eben „Estremadura“. Hier steht das Werk DITER, die spanische Tochter von MWM. „DITER“ ist eine Abkürzung. Die alte Firma

in Zafra hieß Diaz de Teran. Noch heute sieht man die verwachsene Aufschrift auf der Keramikfront eines kleinen einstöckigen Hauses in der Stadt.

Die MWM-Tochter ist zu groß, um in der Stadt Platz zu finden. Außerhalb, hinter Fußballplatz und Schwimmbad, stehen ihre Gebäude. Eben ist ein weiterer Anbau fertig geworden, und die modernsten NC-Maschinen werden montiert.

Man muß auf der Vier-Stunden-Fahrt von Madrid die Melancholie dieser Landschaft gesehen haben, um den Unterschied zwischen jener Welt und dem aktiven Betrieb bei DITER voll zu spüren. Den Lärm der Gießerei, das Quietschen der Laufkatzen mit Motorteilen, die Konzentration bei der Prüfung der Teile.

Unter den 26 spanischen Dieselmotoren-Herstellern rangiert MWM-DITER an führender Stelle, bei Schiffsmotoren ist das Werk Lieferant Nr. 1 im Bereich seiner Leistungsklasse. Aufträge sind genug vorhanden, seit einem Jahr wurde ein Montagewerk in Cubas dazu errichtet, doch Zafra bleibt der Kern. Stadt und Werk sind eins. Kaum ein anderes Industrieunternehmen ist in der Nähe.

Für die Arbeiter und ihre Familien ist das Werk eine zweite Heimat geworden. Große Worte, aber zu belegen: ein Werkverlein kümmert sich — unterstützt von der Geschäfts-

führung — um alles, was das Leben in dieser Enklave der Arbeit inmitten von Weideland schöner machen kann. Einen Supermarkt gibt es — nur für DITER-Angehörige — der nicht nur alles hat, vom Serano-Schinken bis zum Carlos primero, sondern auch zu Preisen, die weit hinter der Inflation zurückbleiben. Ein eigenes Veranstaltungsgebäude, vom Betriebsverein errichtet, bietet Abend für Abend Wechslung. Tanz, Theateraufführungen, Diskussionen — bis nach Madrid haben sich diese Aktivitäten herumgesprochen: die besten Flamencotanznerinnen treten mindestens einmal pro Jahr bei DITER in Zafra auf; das sind sie einfach ihrem Ruf schuldig!

Der Fußballplatz mit alu-überdachter Tribüne ist bundesligareif, so hervorragend ist seine Grasnarbe. Aber auch die Mannschaft kann sich sehen lassen! Sie wurde aus den rund 1000 Mitarbeitern zusammengestellt und spielt schon in der zweiten Liga. Wenn bei uns im Radio die Saison-Ergebnisse durchgegeben werden, ist DITER-Zafra immer dabei. Erstaunlich für eine Werkmannschaft.

DITER, das südlichste Werk der Knorr-Gruppe auf europäischem Boden, ist nur durch die geographische Entfernung weit von Mannheim und München entfernt. Was Geist und Leistung angeht, steht es auf Tuchfühlung.

Dr. M. Barthel, München

WIR 25 Jahre Werkzeitschrift

Sommer 1953. Mein Mann und ich waren "isch „zuagroast“ in München, und ich suchte die Stellung. Zu diesem Zweck schrieb ich auf iner alten grauen Wehrmachtsschreibmaschine vom Typ Adler zirka zwanzig Bewerbun- und schickte sie auf die Reise. Von Alete is Zündapp. Krauß Maffei war dabei, Loden-ey und Constantin-Film. Und auch die liebe Knorr-Bremse. Dann wartete ich ab.

Mitten in einer Sommernacht klingelte es an er Haustür. Es war der Telegrammbote. (Einen elefonschluß hatten im Jahre 1953 noch ich sehr viele Leute.) Mit zitternden Händen fnnete ich den Umschlag, dachte an meine ranke Mutter — doch es war lediglich eine Botchaft der Knorr-Bremse. Morgen nachmittag olte ich mich vorstellend, so wünschte es ein Direktor Goerz.

WIR Nr. 2/1953



err Direktor Vielmetter (links) besichtigt mit Herrn Hardy, Wien, auf der erkehrsstellung die it der Knorr-Bremse isgerüestete Diesellok 200 der DB



Am nächsten Morgen nahm ich hundert Mark us der Haushaltskasse und kaufte mir bei lühlhäuser Hochmodisches. Dann fuhr ich per am zur Vorstellung. Es goß in Strömen, doch r Taxifahren dachte man 1953 noch nicht, und r kam mir die Fahrt zur Knorr-Bremse in an damals noch sehr unwirtschaftlichen Münchner orden wie ein Weg in die sibirische Einöde vor. In der Zentralverwaltung fiel ich dann prompt uf die Nase. Denn als ich bei Direktor Goerz rsprach, wurde mir eine Zigarette angeboten.

Der Dialog spielte sich dann folgendermaßen ab: „Rauchen Sie?“ „Ach nein, danke, ich rauche nicht.“ „Kam sind Sie hier, Frau Stapf, belügen Sie mich auch schon. Sie haben doch gelbe Fingernägel. Also rauchen Sie!“ (Damals gab es noch keine Filterzigaretten, und man quälte die Zigarette bis zur kleinsten Kippe, aus Sparsamkeitsgründen.) Ich trat die Flucht nach vorne an und erklärte ehrlich: „Mein Mann ist davon überzeugt, daß man einen solideren Eindruck macht, wenn man Nichtraucher ist. Und da es mir um die Stellung zu tun ist, habe ich seinen Rat befolgt und tue so, als ob.“ Goerz, sowohl leidenschaftlicher Zigarrenraucher als auch Kenner menschlicher und besonders weiblicher Schwächen, amüsierte sich sehr. „Ehrlich währt am längsten“, meinte er, „und wie ich Sie jetzt schon kenne, trinken Sie auch ganz gern ein Gläschen.“ Nun gab ich die Verstellerei auf und bekannte mich auch zu diesem Laster. Damals trank man übrigens noch gern Cognac und andere scharfen Sachen. Man hatte diese feinen Dinge so lange entbehren müssen und auch 1953 noch keine Gewissensbisse wegen der Gesundheit und der Kalorien. Man aß, trank und rauchte, wann immer sich eine Gelegenheit dazu bot. — Als das „Gläschen“ schließlich serviert wurde, befand sich darin naturreiner Orangensaft.

Ich legte Direktor Goerz einige Arbeitsproben, veröffentlichte Artikel aus Zeitungen und Zeitschriften vor. Er musterte sie kurz, und ich war engagiert. Dabei war mir gar nicht

WIR Nr. 2/1953



Herr Dr. Hildebrand freut sich mit Herrn Dr. Möller über die großartigen Erfolge der neuen KE-Bremse

besonders wohl, denn als junge Frau mit zarter Schreibe kam mir ein metallverarbeitendes Unternehmen der Großindustrie, also ein beton männlicher Betrieb, unheimlich hart vor. Ich fürchtete, daß ich nicht die richtigen Worte finden würde, daß man mich armes weibliches Wesen in dieser rauhen Männerwelt nicht für vollnehmen könnte. Schließlich war mein Vorgänger ein älterer Akademiker gewesen, der allerdings über die erste Nummer der Zeitschrift nicht hinausgelangt war.

Doch es kam alles viel besser als gedacht. Herr Vielmetter wollte und wünschte von Anfang

an eine ordentliche Zeitschrift. Jede einzelne Nummer ließ er sich vorlegen und nahm mitunter das Heft im Rohbau zum Studium und zu meinem Leidwesen sogar mit auf Reisen. Auf diese Weise durfte man zwar ungefähr jeden dritten Leitartikel noch einmal ganz neu schreiben, zumeist, weil er nicht genug betriebsbezogen war, auch mußten viele Beiträge verändert werden, weil Daten oder Details aus der Technik nicht stimmten, doch durch diese konstruktive Zusammenarbeit blieb die kleine Zeitschrift auch 25 Jahre lang aktuell, betriebsnah und lebendig.

Ich weiß von einigen Journalisten in Industrie und Handel, daß sie insgeheim unter einer Art von Minderwertigkeitskomplex leiden. Als Journalisten fühlen sie sich in einem Industrieunternehmen als Fremdkörper. Sie gehören aber auch nicht zur Tages- oder Zeitschriftenpresse, die am Kiosk gegen klingende Münze verkauft wird. Die Zeitschrift wird ja ohne Bezahlung abgegeben. Eine echte Erfolgskontrolle, ob sie beim Leser ankommt, ist also kaum

WIR Nr. 7/1954

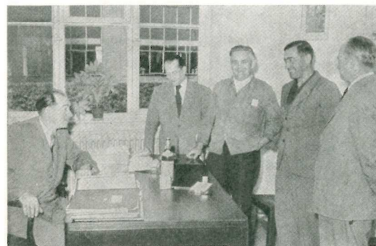


Frau v. Bandemer, Dir. Vielmetter, Dir. Goerz während der 2. großen Arbeitstagung der Knorr-Bremse AG am 19. 5. 54

möglich. Und doch glaube ich, daß man aus jeder journalistischen Tätigkeit durch persönliches Engagement — die Beherrschung des Schreibhandwerks und Kenntnisse der zu behandelnden Materie sind Voraussetzung — etwas machen kann; es kommt gar nicht so sehr auf die Größe der Lesergemeinde oder die politische Richtung an. Es kommt darauf an, daß man die Zielsetzung der Publikation konsequent verfolgt, daß die Thematik nicht verwässert wird. Eine Zeitschrift ist keine Verkaufshilfe (jedenfalls keine beabsichtigte), sie ist kein Werbeprospekt; sie soll vielmehr die Betriebsangehörigen über Vorgänge innerhalb des Werkes bzw. der Firmengruppe informieren. Die Themen sollten betriebsbezogen sein. Für Sex, Mord und Gaunereien ist kein Platz im Firmenblatt, dafür sind andere Gazetten zuständig. Und die Berichte sollten aktuell sein. Zwei Forderungen, die sich so leicht lesen und doch so oft Kopfzerbrechen machen.

Das erste Problem ist die Themensuche. Man hört hierhin und telefoniert dorthin, löchert seine Spezerln, die quer durch die Hierarchie auf dem „richtigen“ Stuhl sitzen, wird schließlich fündig und bekommt einen Tip. Wenn der gut ist, pirscht man sich an den „Zuständigen“ heran, um die notwendigen präzisen Informationen zu diesem Thema zu erhalten. Wenn man Glück hat, ist dieser Mann wortgewandt und entscheidungsfreudig und alles geht glatt: Man erhält den gewünschten kurzen Text, macht ihn druckreif und die Sache ist gelaufen. Das ist zumeist gottlob der Fall. Doch es kann auch anders laufen: Der „Zuständige“ läßt einen sitzen. Werkzeitschrift? sagt er, auch das noch! Keine Zeit für sowas. Wichtige Termine, eine Geschäftsreise, eine Konferenz. Einer muß ja schließlich das Geld verdienen, das für die Zeitschrift wieder ausgehen (er meint natürlich „hinausgeworfen“) wird. Vielleicht später. Guten Tag! — Man nimmt den schönen Ton zur Kenntnis und setzt den Namen im Geiste auf die schwarze Liste. Und ein kurzer Bericht kann — obwohl betriebsbezogen und aktuell — nicht erscheinen, weil einer sich nicht ein paar Minuten Zeit nehmen konnte . . . Eine Alternative wäre „Mitarbeiter schreiben für Mitarbeiter“. Über ihr Hobby, über Reisen, Autos und was sonst so interessiert. Solche Artikel bringen zwar Farbe ins Heft, aber auch Arbeit auf den Tisch. Denn in den seltensten Fällen ist das Elaborat aus Laienhand druckreif. Meist muß es unter Wahrung des spezifischen Stils umgeschrieben werden. Gewinn bringt es freilich beiden Seiten: Das Heft ist um einen lesenswerten Artikel reicher und der Autor, der mindestens einen langen Feierabend in Klausur beim Aufsatzschreiben zugebracht hat, um ein paar kleine Scheine. (30 Pfennig Honorar pro Druckzeile.) Und um den heißen Dank der Redaktion, die ganz schön in der

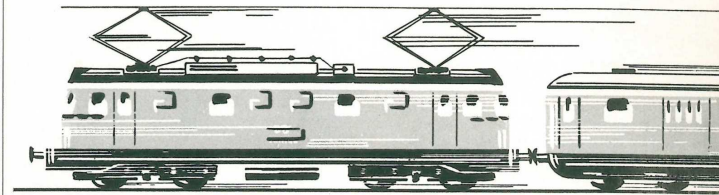
WIR Nr. 14/1955



Als 3000. Belegschaftsmitglied der MWM wurde Dreher Albert Götz am Morgen des 27. Juni 1955 von den Herren Kutschbach, Aspenleiter, Dell und Groß (v.l.n.r.) begrüßt. Herr Götz (2.v.r.) arbeitet in der Kleindreherei. Wir wünschen ihm Zufriedenheit und Freude an seinem neuen Arbeitsplatz

Tinte säße, wenn sie nicht auf solche kreativen Mitarbeiter zurückgreifen könnte. Es ist schon so: Der Werkschriftleiter muß sich wie ein Fisch im Wasser seines Betriebes bewegen, sonst bleibt er buchstäblich auf dem Trockenen sitzen. Ohne den hautnahen Kontakt zu den Betriebsangehörigen aller Ebenen erhält er nämlich keine Neuigkeiten. Er ist auf den guten Willen der anderen ange-

wiesen. Es geht auch nicht ohne Betriebsrat und den Segen der Firmenleitung; er muß mit allen können, sonst darf er nicht frei schwimmen. Er muß ordentlich, d. h. gründlich recherchieren und darauf achten, daß die Einzelheiten stimmen, also ein technischer Fertigungsprozeß richtig dargestellt wird. Dazu hier ein hübsches Beispiel aus der Praxis: Auf einem unserer



Titelblätter wurde einmal ein Werkstück in Großaufnahme gebracht. Mir gefiel die Abbildung gut, und die Verantwortlichen hatten sie ebenfalls gesehen und genehmigt — allerdings als kleinformatiges Kontaktbild. Das Stück war sehr dekorativ, aber der Fotograf hatte ausgerechnet in den falschen Haufen gegriffen und sich eines der wenigen aussortierten Ausschußstücke als Filmobjekt vor die Linse

WIR Nr. 14/1955



Mit Jubel empfangen wurde Markus Bernhard am 13. Juli von seinen Werkzeugmacher-Kollegen in der Südbremse, als er aus Dortmund zurückkam. Bernhard hatte im Stadion Rote Erde als Nationalspieler am dem Endspiel um die Weltmeisterschaft im Handball teilgenommen, aus dem Deutschland, wie bekannt, vor 50 000 Zuschauern mit 25:13 gegen die Schweiz siegreich hervorging.

genommen! In der Vergrößerung und beim genauen Hinsehen fiel es den Fachleuten natürlich auf, und die meldeten sich dann auch prompt und beschimpften mich. Mit Recht. Leider erst, nachdem die Ausgabe gedruckt und ausgeliefert worden war.

Wichtig ist auch, daß man technische Abläufe nicht nur strohtrocken im Technikerchinesisch bringt (denn dann will sie niemand lesen), sondern allgemein verständlich, damit auch die Ehefrau daheim, die Verwandten und Freunde etwas davon verstehen. Sachlich richtig und korrekt muß alles sein, das ist für

eine Zeitschrift, die von Fachleuten gelesen wird, selbstverständlich. Die Leute, die „Bild“ lesen, sind keine Fachleute; sie können nicht beurteilen, was stimmt und was nicht. Sie können es nur glauben oder nicht glauben — wobei gesundes Mißtrauen gegenüber den reißerischen Schlagzeilen der Boulevardblätter stets geboten ist. Unsere Leser aber wissen

natürlich oft besser als die beschreibende Redakteurin Bescheid, also muß diese sich vor Ort informieren. Peinliche Genauigkeit ist oberstes Gebot. Man muß sich wirklich mehr als Chronist begreifen, der akkurat berichtet, was er sieht und hört und der kein Ereignis unterschlägt.

Wenn man die 152 Hefte, die jetzt schon einige stattliche Buchbände füllen, einmal nachdenklich durchblättert und sich wahllos Ereignisse herausgreift, dann sieht man ganz deutlich den Chronikcharakter der Zeitschrift. Hier nur einige Schlagzeilen von 1953, dem Geburtsjahr der Zeitschrift: „Diesellok V 2000 auf der großen deutschen Verkehrsausstellung in München“, „Die neue KE-Bremse besteht vor dem internationalen Ausschuß

WIR Nr. 10/1954



Als süßes Fotomodell, das vergnügt mit den bunten „Kübler-Kugeln“ spielt, engagierte Herr Engenherd seine kleine Tochter. Aus dem Baby wurde längst eine junge Dame

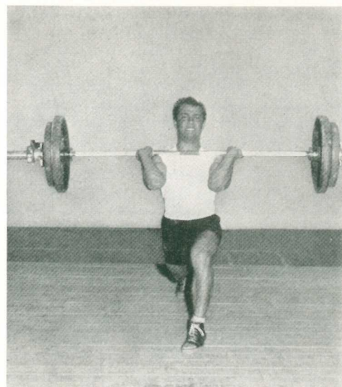
ihr Examen“. „Unser Kindererholungsheim auf der Insel Föhr“, „Hasse & Wrede auf dem 3. Internationalen Werkzeugmaschinenkongress in Brüssel“, „Tagung der europäischen MWM-Verkaufsorganisation in Mannheim“, „Weihnachtsgeschenk für unsere Betriebsangehörigen: Neue betriebliche Altersversicherung“.

Apropos sehen. Im zweiten Teil von Goethes Faust sagt Linkeus, der Türmer, ein ausgezeichneter Chronist, über seine Funktion: „Zum

en geboren, zum Schauen bestellt, dem ne geschworen gefällt mir die Welt. Ich <' in die Ferne, ich seh' in der Näh' den n und die Sterne, den Wald und das Reh. seh' ich in allen die ewige Zier, und wie s gefallen, gefall ich auch mir. Ihr glückli- r Augen, was je ihr gesehn, es sei, wie es e, es war doch so schön!"

nd nun zu den Chronistenaugen, die man Werkschriftleiter haben sollte: Als ich vor ger Zeit mit einem Verband auf beiden en in der Klinik liegen mußte, machte ich natürlich Sorgen um „mein“ Blättchen. Nun, r Mann kam ins Krankenhaus, las mir Manuskripte vor, beschrieb mir das Layout au, ich diktierte ihm meine Korrespondenz, er trug die Post aus und telefonierte mich. Es ging schon, obwohl ein Chronist e Augen sich doch wie ein blindes Huhn t, das nur durch Zufall ein Körnchen findet. ssen, es war für mich eine der rührendsten hrungen meiner 25 Zeitschriftenjahre, ich von all meinen Kollegen in dieser Not- spontan unterstützt wurde. Ich glaube t, daß dies so ganz selbstverständlich ist. i beschimpft heutzutage so oft gedankenlos Betrieb als Knochenmühle und die Inhaber Kapitalisten — ich weiß nicht, ob in den enannten volkseigenen und angeblich alisierten Betrieben die Fürsorge so in- duell ist. Vielen von uns wurde doch irgden schon einmal mit großzügigen Darlehen Krankheit, bei der Wohnungsbeschaffung r in Notlagen ohne bürokratische Um- de durch die Firma geholfen.

ls ich damals also für einige Wochen in der ik lag, arbeiteten meine zwei freien Mit- iter ganz selbstverständlich weiter, denn r für sie gilt die eiserne Regel „The Show t go on“, die Sache muß weitergehen. denke da besonders an meinen ältesten rbeiter, Herrn Bergmann in Mannheim, seit 25 Jahren unter dem Kürzel JHB recher- t und schreibt. Der wetzte für mich die ar, als ich nicht schreiben konnte und der



WIR Nr. 19/1956
... der gerade 18jährige Walter Gutjahr (SB) kann seit dem 9. Juni dieses Jahres den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, der beste unter Bayerns Gewichtheber-Nachwuchs in seiner Klasse zu sein ...



andere, Grafiker Harald A. Müller in München, zeichnete halt ohne mich.

Apropos Grafiker: Die ersten 14 Jahre war Will. G. Engelhard aus München für die grafische Gestaltung verantwortlich. Er gab der Zeitschrift das erste Gesicht. Leider starb er ganz plötzlich im Alter von nur 40 Jahren an einem Herzinfarkt. Ich schrieb für ihn in Heft 87

im Nachruf: „Will G. Engelhard liebte seine Arbeit, und ganz sicher sieht man seinen geistigen Schöpfungen, seiner modernen Typografie, seinen Layouts und seinen Vignetten die Liebe an, mit der er sie gestaltete.“ Kann man etwas Schöneres über die Arbeit dieses Mannes sagen? Nach ihm gestaltete Heinrich v. Boddien aus Hamburg eine Zeitlang die Titelblätter, während der Münchner Grafiker Harald A. Müller für das Gesamtlayout und die Illustrationen ab Heft 87 verantwortlich zeichnete und dies bis dato in seiner unverkennbaren Handschrift tut.

So hat sich im Verlauf von 25 Jahren die Gestaltung der Titelblätter wie auch die der Innenseiten geändert. Der Titel dieses Jubiläums-Hefes zeigt deutlich den Wandel der Auffassung.

Wenn man mich nun heute nach 25 Jahren Knorr-Bremse und 152 Hefen zur Abwechslung auch einmal selbst interviewen würde über die Erlebnisse, an die ich mich am liebsten oder am deutlichsten erinnere, dann käme ich, ehrlich gesagt, in größte Verlegenheit ... Ich hatte das Glück, durch meine Tätigkeit in den 25 Jahren so viele interessante und liebenswerte Menschen in München, Mannheim, Berlin und Volmarstein, in Werkshallen und Chefetagen, in Büros und Kantinen, bei Tagungen und an Messeständen kennenzulernen, daß ich Einzelheiten kaum herauszulösen vermag. Nicht nur ich, sondern auch mein Mann fanden in der Knorr-Bremse Freunde, denen wir seit 25 Jahren fest verbunden sind. Und all diese Menschen sind für mich wie das unübersehbare Heer von Darstellern, die in einem großen farbigen Film mitwirken, der aus Hunderten von Einzelszenen besteht. Dieser Film, in dem auch ich meine kleine Rolle spielen darf, läuft noch immer — alte Darsteller scheiden aus, neue kommen hinzu und setzen den Dialog dort fort, wo ihre Vorgänger aufhörten, die Dekorationen wechseln und die Kulissen verändern sich fortwährend — der Film aber läuft weiter ...



Herausgeber Joachim Vielmetter beglückwünscht seine Redakteurin Renate Stapf zum 25jährigen Jubiläum. Direktor Vielmetter ist übrigens „Jubilär des Jahres“: Am 1. September beging er sein 40jähriges Dienstjubiläum. WIR berichtet darüber im nächsten Heft.



Firmenparkplatz als Turniergelände für schwere Brummer

München



Oben: Beim Einparken rückwärts Links: Der Informationsstand der Knorr-Bremse

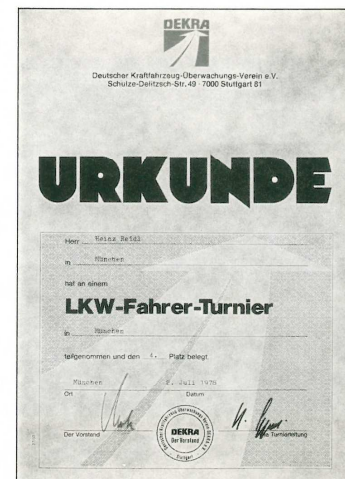


Rundfunkjournalist Tony Schwaegerl mit seinem Kollegen vom Fernsehen, Wolf Mittler, beim Interview

Auf dem großen Firmenparkplatz unweit des Olympia-Geländes an der Moosacher Straße, der normalerweise an den Wochenenden öde und verlassen dahindämmert und auf dem sonntags höchstens flinke Feldmäuse zum 10-m-Wettlauf antreten, wurde in den beiden ersten Julitagen eine Art von Olympiade für schwere Brummer ausgetragen. Es ging bei diesem Lkw-Turnier des DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein) unter der Schirmherrschaft des Deutschen Verkehrs-sicherheitsrates um die Ermittlung der geschicktesten Fahrer. Und es ging heiß her an diesem Wochenende: Rund 90 Kapitäne der Landstraße, darunter auch einige Amazonen, stritten um die besten Plätze in den Klassen Solo-Fahrzeug, Lastzug, Sattelzug und Bus.

Heinz Reidl, der sich als Südbremser an den beiden Wettkampftagen auf dem Gelände wie zu Hause fühlen durfte, konnte in der Klasse Solo-Fahrzeuge den 4. Platz belegen. Freilich lief diese Veranstaltung nur als Regional-Turnier; die Besten der Besten erhalten nach der Teilnahme an der Bundesausscheidung im September in Stuttgart endgültig auf ihre Fahrkünste Brief und Siegel.

Mehrere Firmen wie Daimler-Benz, Kienzle, Inter Rent und natürlich der Gastgeber Knorr-Bremse sorgten mit Informationsständen dafür, daß sich die Zuschauer nicht nur vor Ort am Objekt, sondern auch theoretisch über den „Brummi“ orientieren konnten.

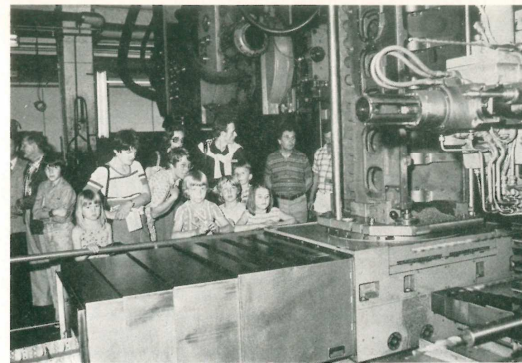




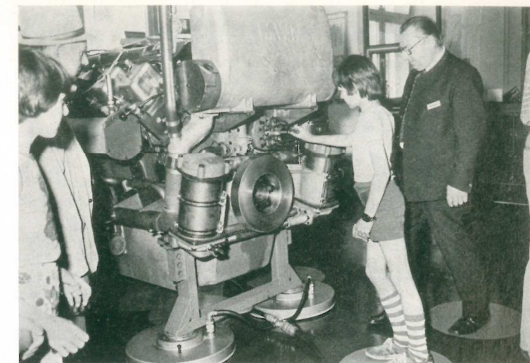
Die Ausstellung informierte die Besucher über die breite Produktpalette der KB und SB. Im Bild die Scheibenbremse für Nutzfahrzeuge



Das originelle Souvenir für jeden Besucher: Ein Würfelspiel in Form eines Bremszylinders



Der „Tag der offenen Tür“ war ein richtiges Familienfest — ein schöner Nebeneffekt zu der allgemein bestaunten Leistungsschau



Fast schon Zauberei! Die Luftkissen in der neuen Motoren-Montage



Simulation einer Güterzug-Versuchsfahrt durch den Schwarzwald auf dem Großprüfstand für Schienenfahrzeuge mit eingespieltem Videofilm



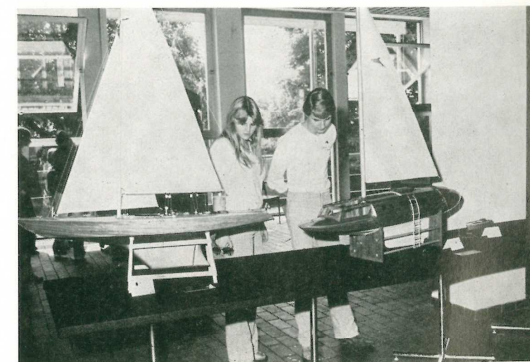
Der Höhepunkt des Tages: Eine Brotzeit im „Biergarten“ bei zünftiger Blasmusik



In der Ausbildungswerkstatt: Heute noch Besucher, morgen vielleicht schon Auszubildender



Wir stehen Rede und Antwort — das Motto der Informationstheke. Im Hintergrund eine Tonbildschau aus dem Bereich „Bremsen für Schienenfahrzeuge“



Die Hobbyausstellung, Beweis für die vielfältigen Interessen der KB/SB-Mitarbeiter: Von der Malerei über die Mineraliensammlung bis hin zum Modellbau

Am 3. Juni war „Tag der offenen Tür“ bei der KB und SB

2500 Besucher - dazu ein Dackel

Tag der offenen Tür« im MWM-Werk II

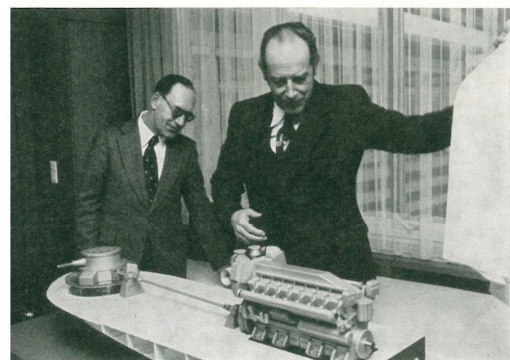
„Aussiedler“ sind sich die Frauen und Kinder des Kundendienstes und Ersatzteilens nach ihrem Umzug aus der Mannheimer Karstadt in das neue Werk II der MWM auf Friesenheimer Insel sicherlich nicht vorgefallen; aber ein Tausch mit einer ganz ersartigen Arbeitswelt ist auch nicht unangenehm alltäglich für eine kleine Belegschaft Kompaniestärke“ von rund 200 Mann. Überlich ist man mit den modernen Arbeitsbedingungen zufrieden, empfindet die Erfindung mancher Raumort angenehm und sich inzwischen völlig eingewöhnt. Viel zu beigetragen haben auch die günstigen Außenverkehrsgegebenheiten: auf einigen von Straßenzügen kommt mancher schneller als früher an seinen Arbeitsplatz. Der Leiter von MWM-Werk II, Direktor Kurt n, meinte: „Menschlichpersönliche Beziehungen habe ich stets als stärksten Faktor dem gehalten, was man ‚Betriebsklima‘ nennt, eben das Gefühl des irgendwie Gemeinen. Um dieses Empfinden der Zusammengehörigkeit noch zu stärken, haben wir an „TAG DER OFFENEN TÜR“ im Werk II durchgeführt. Ausschließlich für seine Belegschaft. Die Familien der auf der Friesenheimer Insel Beschäftigten sollen die Arbeitswelt

ihrer Angehörigen, die hier bei MWM beschäftigt sind, kennen lernen.“ Mit „Kind und Kegel“ folgten sie gern dieser Einladung der MWM am 20. Mai und traten durch die „offene Tür“ in eine Schaffensumgebung, die sich mit viel belebendem Grün zwischen sauberen Baulichkeiten zum Empfang präsentierte. Musikalischen Gruß und Unterhaltungsmelodien entbot die Musik-Vereinigung Sandhofen unter ihrem Dirigenten Florian Konetzny, als sich schon am frühen Samstagmorgen die ersten Besucher einfanden — wie könnte es anders sein: als Frühaufsteher die im Ruhestand lebenden früheren Kollegen des Ersatzteil- und Kundendienstes. Ein für Personaltransport umgebauter Traktor lud sie gleich am Werkstor auf und ersparte ihnen das Laufen durch ein immerhin weiträumiges Gelände. Auf dem großen Innenhof waren Tisch- und Sitzgruppen aufgebaut; Verzehrbons wurden bei strahlendem Sonnenschein, bei Tafelmusik und guter Unterhaltung (auch die Kantine war stets gut besetzt) in schmackhafte Erbsensuppe des Küchenchefs Walter Baron und kühlfrische Getränke umgesetzt. Werner Urban bewies mit der Programmgestaltung ein geschicktes Händchen. Der Stand des „Luftballon-

wettbewerbs“ war dauernd umlagert, und viele Kinderaugen verfolgten den Start in die Weite, von dem man wiederum hören wird, wenn die Landmeldungen eingetroffen sind. Sportliche Schossen auf die obligatorische Torwand, wobei mancher Pensionär „dem Lauf der Zeit“ seine Resignation bezeigen mußte. Beim Rundgang freute man sich an den schönen Werkstätten und Büros, an Informations- und Unterhaltungsfilmern bei Otto Keck im großen Schulungsraum und an wuchtigen Lehr- und Ausbildungsobjekten im Prüfstand bei Kurt Assion. Es gab bis in den Nachmittag hinein keine Langeweile. Wie immer bei solchen Anlässen, gab es auch viel Wiedersehensfreude, hier und da sogar über drei Generationen hinweg, wenn opa sich mit Sohn und Enkelin stolz präsentierte. Die MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG sind — von der Begründung wie von der Beschäftigtenseite her — wirklich ein „Familien-Unternehmen“. Der „TAG DER OFFENEN TÜR“ hat diese Verbundenheit wiederum gefestigt, auch beim Weg durch diese „kleinere“ Tür, nachdem der zweijährliche „TAG DER OFFENEN TORE“ für das Gesamtunternehmen die Straße der menschlich-kollegialen Begegnung noch breiter öffnet. JHB

Motormodell für Rheinschiffahrtsmuseum

tiefe und enge Bindungen zur Binnenschifffahrt



Standortsvorsitzer Peter J. Giesers bei der Übergabe des Modells

Durch den Standort des Dieselmotorenwerks an Rhein und Neckar mit dem zweitgrößten deutschen Binnenhafen ergaben sich die Wirtschaftsbeziehungen zur Binnenschifffahrt als älteste und enge Bindungen ganz natürlich. Seit mehr als fünfzig Jahren sind die MWM maßgeblich an der Motorisierung in Europa beteiligt. Der Anteil der mit MWM-Motoren ausgerüsteten deutschen Binnenschiffe liegt bereits über 30%.

Ein besonders Verbundenheit hat sich daraus — unmittelbar am Ursprung — zur Bezogenheit Mannheims als Sitz von Schifffahrtsunternehmungen, zum Mannheimer Schifffahrtsverein und dem „Förderkreis Deutsches Rheinschiffahrtsmuseum Mannheim“ ergeben. Praktischen Ausdruck hierfür stellte die Übergabe eines Schiffsmotormodells an dieses Museum dar.

Es ist in mehr als 1 000 Arbeitsstunden im Maßstab 1:10 von Auszubildenden der MWM-Lehrwerkstatt gefertigt worden: ein Antriebsmotor der Baureihe D 440/D 441 mit einem Voith-Schneider-Ruderpropeller. Dieser Typ ist nicht nur in vielen Binnenfahrtschiffen (z. B. in den Bodensee-Autofähren), sondern auch in Spezial-Bugsierschleppern europäischer und überseeischer Seehäfen im Einsatz.

An der kleinen Feierstunde zur Übergabe des Modells (unser Bild) nahmen Vorstandsvorsitzer Peter J. Giesers, Bürgermeister Manfred David, Helmut Kühnle vom Mannheimer Schifffahrtsverein und Dr. Specht vom Förderverein teil. Die MWM-Gabe für die geschichtliche Bekundung der Rheinschiffahrtsmotorisierung sei für Stadt und alle Förderer des Museums-gedankens ein Impuls, bald geeignete Ausstellungs-räume für die große Anzahl musealer Anschauungsobjekte zu finden.

Breites Motorenbauprogramm für die Binnenschifffahrt

Das Bauprogramm ist in seiner Vielfalt geeignet, allen Bedarfsfällen der Binnenschifffahrtsantriebe gerecht zu werden. In modernen

Binnenschiffen sind — im Leistungsbereich von 175 bis 2 800 PS — praktisch alle leistungsentsprechenden MWM-Dieselmotortypen eingesetzt:

mit 175 bis 425 PS z. B. die Baureihe D 232 für Kleinstschubboote zum Transport von Schubleitern in Kanälen und Schleusenbereichen;

im Leistungsbereich 380 bis 1 300 PS der in München gebaute MWM-Motortyp D 601/D 602 für Verteiler-, Zubringer- und Bugsierdienste, auch für Passagierschiffe auf Binnengewässern;

im Bereich von 810 bis 2 800 PS sind es die mittelschnell laufenden Dieselmotoren der Baureihe D 440/D 441, eingebaut in Einschraub-Motorgüterschiffen und Tankern, vor allem in Mehrschrauben-Schubbooten leistungsstarker Schubverbände;

schließlich — im Bereich von 800 bis 1 750 PS — sind Motoren der Baureihe D 484 als langsamlaufende Direktantriebe eingesetzt. Diese Großmotoren sind in der Binnenschifffahrt vor allem für Einschraub-Motorgüterschiffe seit Jahren beliebt; der Typ ist eine leistungsstärkere Weiterentwicklung der Baureihe RH 348 aus den Fünfzigerjahren.

MWM-Dieselmotoren auf den Binnenwasserwegen aller Kontinente haben Tradition und Weltruf. Sie sind Beispiele für Fortschritt und hochentwickelte Technik unseres Zeitalters. Für die MWM bleibt es ein Anliegen, die geschichtliche Entwicklung auch durch geeignete Anschauungs- und museale Ausstellungsobjekte zu bekunden, so wie durch dieses neue Motormodell für das Rheinschiffahrtsmuseum. JHB

MS »Stahleck« kann 1000-t-Schwergutkolli laden



Wenn der deutsche Seetransport noch einmal „gut im Wind“ liegt, dann ist das auf die Anpassungsfähigkeit der Reeder an den neuzeitlichen Marktbedarf zurückzuführen. Parallel zum Anwachsen der Schiffsgrößen ent-

wickelte sich in den letzten Jahren ein anderer, ebenso bedeutender Trend: Die Schiffe werden immer spezieller konstruiert, immer besser der entsprechenden Ladung und der Forderung nach schnellem Umschlag angepaßt.

Ein Beispiel dafür sind die Schwergutschiffe, die Kolli bis zu etwa 1000 t an Bord zu nehmen vermögen. Die Bremer DDG „Hansa“ hat den Frachter „Stahleck“ auf der Vegesacker Lürssen-Werft gebaut, in Dienst gestellt und zur ersten Überseeefahrt nach Venezuela verabschiedet. Das Schiff ist 91,5 m lang, 16,8 m breit, 8,25 m seitenhoch, trägt etwa 3000 t. Wegen des geringen Tiefgangs von nur 5,15 m kann das Spezialschwergutschiff auch in flachen Gewässern operieren. Die Großkolli werden über die 12 m lange und 9 m breite Bugrampe an Bord genommen. Zwei an Backbordseite angebrachte Schwergutbäume können kombiniert Lasten bis 435 t Gewicht an und von Bord heben.

Der Hauptantrieb erfolgt durch zwei Sechszylinder-MWM-Dieselmotoren vom Typ TBD 510-6 mit zusammen 5200 PS; sie bringen über zwei Schrauben 13,5 kn Geschwindigkeit. Es ist übrigens das dritte Schiff der DDG „Hansa“ aus Bremen, einer Reederei, mit der MWM in alter Geschäftsfreundschaft verbunden ist. Die erste „Stahleck“ war ein 833 BRT-Segeldampfer, der 1883 in die „Hansa“-Flotte kam. Die zweite Namensschwester war ein 1127-BRT-Frachter, der 1902 in Newcastle gebaut worden war. Der jungen „Stahleck“ nun allzeit gute Fahrt! JHB

Ein Hobby oder Steckenpferd gibt erst der freien Zeit den Wert

Windsurfing - Faszination in Wind und Wellen



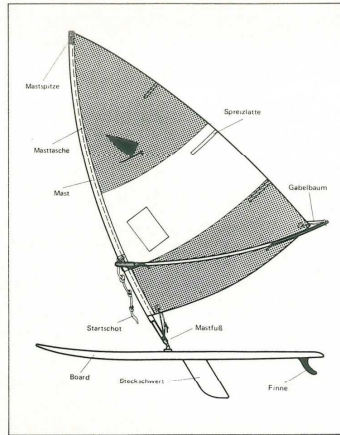
„Wir haben das Ding nur konstruiert, um uns das mühevoll Hinauspaddeln beim Surfen zu erleichtern.“

Jim Drake und Hoyle Schweitzer, die Erfinder des Windsurfings

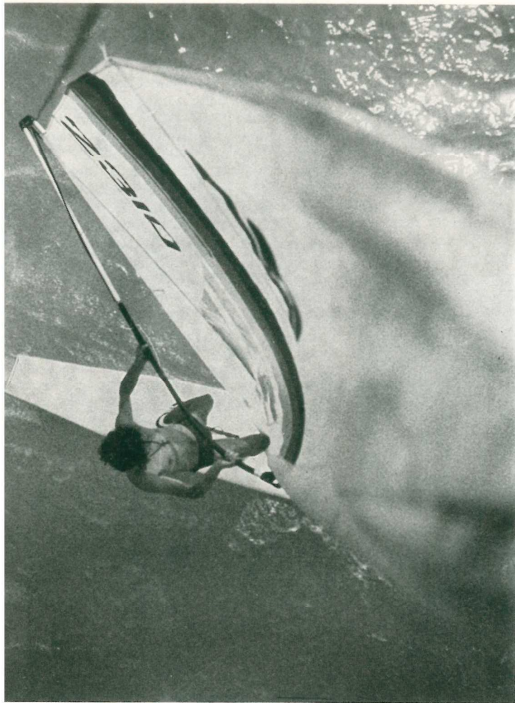
Eine der schönsten Erfindungen, die wieder einmal auf das Konto der „menschlichen Trägheitsgesetzte“ gebucht werden kann, ist mit Sicherheit eine derzeit arg grassierende „Krankheit“ namens Windsurfing.

Aller Anfang, wie sollte es auch anders sein, stammt aus den USA, genauer gesagt aus dem sonnigen Kalifornien. Am „Malibu Beach“, einem Dorado der Wellenreiter, sind auch die beiden links genannten Herren beheimatet. Sie gehören jener Sorte von knackigen Männern an, die in der haushohen Brandung des Pazifik den tollkühnen Ritt mit ihren Boards wagen. Windsurfen, oder die sich bei uns eingebürgerte Kurzform „Surfen“, verhält sich zum Wellenreiten in der pazifischen Brandung allerdings wie Straßenbahnfahren zu Drachensegeln.

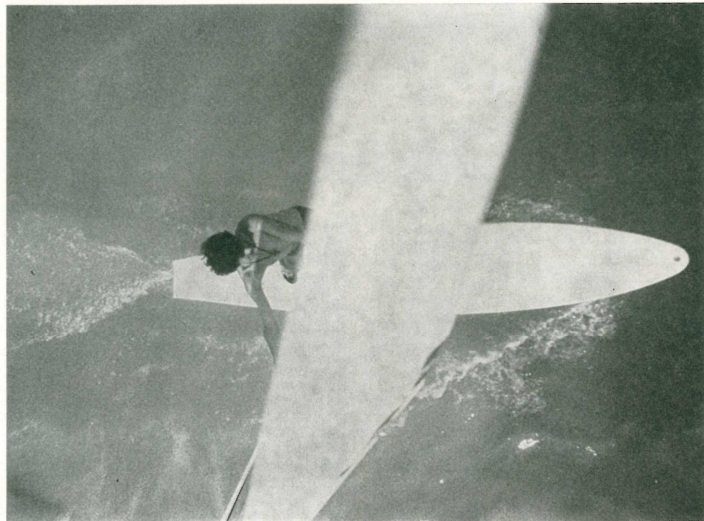
Der Original Windsurfer „Ten Cate“



Diese ungewöhnlichen Aufnahmen aus der „Windjammer-Perspektive“ entstanden durch eine am oberen Mastende befestigte Kamera. Diese war mit einem 25 mm Super-Weitwinkelobjektiv bestückt und wurde mit einem pneumatischen Fernauslöser vom Surfer selbst (!) ausgelöst. Da die Kamera weder durch ein Unterwassergehäuse noch durch ähnliche Vorrichtungen geschützt war und nach jeder Aufnahme das Ufer angelaufen werden mußte, um den Verschuß neu zu spannen, sammelten sich nach kurzer Zeit Dutzende von Schadenfreudigen an, die eigentlich nur darauf warteten, daß . . . (Red.: Das Experiment wurde trocken beendet.)



Es begann damit, daß es Jim Drake und Hoyle Schweitzer leid waren, mühevoll hinauszuaddeln, und dann an Tagen mit geringem Wellengang aber stets konstantem Wind mit ihren Boards nichts anzufangen wußten. /as lag also näher, als Surfboards mit einem, denn auch äußerst primitiven Segel zu versehen, das vor dem eigentlichen Ritt mit der Welle zurück zum Strand einfach „über Bord“ ging. Nachdem die Surfbretter speziell als Segelbretter konzipiert waren, somit auch für innengewässer geeignet, setzte schlagartig weltweit das Windsurfing-Fieber ein. Zur äußerst stürmischen Verbreitung dieser Sportart hat die geglückte Kombination zwischen Segeln, Wasserskifahren und Surfen sicher ebenso beigetragen wie der relativ einfache Transport und die Lagerung des Sportgerätes. Die Bretter, die für so viele nun plötzlich die Welt bedeuten, sind nun beileibe nicht aus Holz, sondern meist aus Polyäthylen-Hälften, die entlang der Wasserlinie verschweißt werden. Die Boards werden mit Hartschaum ausgeschäumt und sind damit wie das gesamte Zubehör — ausgenommen den Surfer selbst — unsinkbar. Auf dem deutschen Markt befinden sich derzeit 66 verschiedene Versionen, die von rund 10 europäischen Herstellern angeboten werden. In verschiedenen Formen, Farben, Herstellungsorten und damit auch die Preise sind — alle gängigen Marken haben eine Länge zwischen 30 cm und 410 cm, eine durchschnittliche Rittflächenbreite von 65 cm und bringen zwischen 19 und 28 kg auf die Waage. Am Heck des Boards befindet sich eine



kleine Flosse, die sogenannte Finne, die für ein ausgeglichenes Fahrverhalten sorgt. Das Schwert, wichtiges Steuer- und Stabilisierungsorgan, steckt herausnehmbar im Schwertkasten und ist bei guten Modellen auch klapp- und verstellbar. Der Mast, zwischen 400 cm und

500 cm lang, falls er aus Alurohr besteht, ist für den einfacheren Transport auf dem Autodach — im Gegensatz zu Polyestermasten — teilbar. Board und Mast sind durch ein allseitig drehbares Kugel- oder Gummigelenk lose miteinander verbunden.

Das eigentliche Steuer- und Griffelement ist der Gabelbaum, auch Rigg genannt. Der Gabelbaum wird mit dem Mast verbunden, am anderen Ende wird das Segel getrimmt. Segelflächen von 2,5 qm (Sturmsegel) bis zu 5,8 qm (Regattasegel) richtig „vor den Wind“ gestellt sorgen dann auch für die Fortbewegung auf dem Wasser und für ein Fieber, das einen nicht nur Samstagnacht überfällt. Wie hoch dieses Fieber ansteigen kann, ist bei so manchem dann auch nur noch nach der zwölfteiligen Beaufort-Windstärkenskala zu messen. So richtig Spaß macht's erst bei 4 bf; bei 5 bf ist eigentlich schon alles vorbei. Echte „cracs“ schaffen auch noch einen „schönen Sechser“, wobei das Wort schön für gleichmäßig steht. Bei 6 bf wurde übrigens auch der Geschwindigkeitsrekord für Windsurfer aufgestellt, der momentan bei 28 Stundenkilometern liegt. (Wetten, Sie hätten auch mehr gewettet?) Geschwindigkeit hin, Knoten her — Windsurfing ist unter guten Bedingungen und einigermaßen Erfahrung seelisches Tiefschneefahren. Womit wieder zwei Punkte angesprochen wären, denn Windsurfing ist ein idealer Ausgleichssport zum Skifahren und die Problematik beider Sportarten ist die gleiche: Anfangen kann jeder — aufhören keiner.

Windsurfing ist mit Sicherheit nicht für Leute gedacht, die ihren „Frei-Schwimmer“ noch während der k.u.k.-Zeit absolviert haben oder bereits bei der Wettervorhersage einen Schnupfen bekommen. Dem sportlichen doch etwas trainierten Interessenten ist der Besuch einer Surfschule unbedingt anzuraten. Ein gezeigter Handgriff ist immer noch wesentlich besser als in zweifelhaften Lehrbüchern beschriebene Trockengymnastik. Halsen und Wenden werden auf einem Simulator wesentlich schneller und sicherer erlernt, als an den Brutstätten der heimischen Wasservögel. Dazu kommt neben vielen anderen Vorteilen der Schulung noch die Tatsache, daß man mit dem „Windsurfing-Grundschein“ auch im Ausland ein Brett ausleihen kann und die Möglichkeit hat, verschiedene Fabrikate zu testen. Mast und Gabelbaum können mit wesentlich eleganteren Knoten verbunden werden als mit dem „Gordischen“, und schließlich lernt man die elementaren Schiffsregeln (Denken Sie an den Ausflugsdampfer, der soeben mit zwei aufgeladenen MWM-Dieselmotoren der Baureihe TBD 511 auf Ihre Steuerbordseite zuhält!). Wer jetzt die Anschaffung eines „Stehseglers“ ins kühne Seemannsauge faßt, soll wissen, daß er dies am besten in einem Fachgeschäft tut, das auch den nötigen Service bietet. Ein guter Surfanzug ist übrigens genauso wichtig wie ein geeigneter Dachträger für das Auto. Die Schallgrenze von DM 2000,— ist damit schnell erreicht, der Wind ist zumindest derzeit noch kostenlos.

Bleibe noch zu sagen, daß Windsurfing bei jedem unweigerlich mit Abenteuer unter Wasser beginnt und daß die Vernunft immer über der vorhandenen Windstärke liegen soll. Und wenn die Arme so lang werden, daß man sich im Stehen ohne sich zu bücken die Schuhe binden kann, dann sollte unbedingt eine kleinere Pause eingelegt werden!

Es ist wirklich Faszination in Wind und Wellen, und hätte es Odysseus schon gekannt, er hätte manche seiner wirren Fahrten auf dem Surfbrett gemacht!

Mast- und Schotbruch!
H.-P. Taubenberger, München

Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Müller

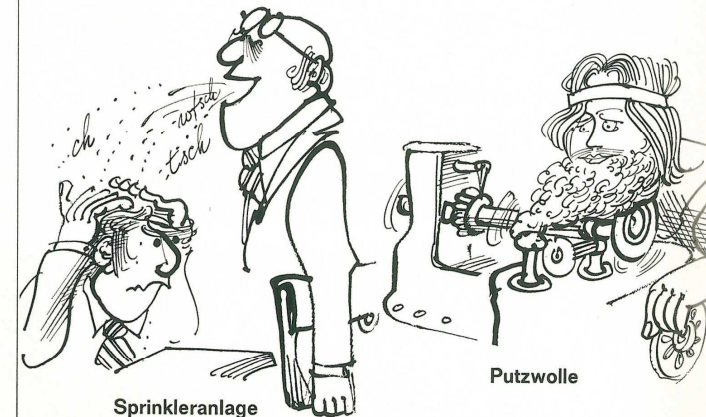


Gesellenstück

Resturlaub



Abrechnungswesen



Sprinkleranlage

Putzwolle



Doppelt gesichert in Rente

Doppelt genährt hält besser, weiß ein Sprichwort. Sicherlich nicht zuletzt gilt es für das soziale Netz, für die Ergänzung der gesetzlichen Rentenversicherung durch private Vorsorge, vor allem aber durch die betriebliche Altersversorgung. Immerhin rund zwei Drittel der Arbeitnehmer können im Alter mit einer solchen Zusatzversorgung rechnen. Bei den Beschäftigten von Großbetrieben mit mehr als 1000 Arbeitnehmern sind es sogar 90%.

Die betriebliche Altersversorgung, soweit nicht traditionelle Einrichtung renommierter Unternehmen, entstand und verbreitete sich in den Jahren des Wiederaufbaus und der hohen Wachstumsraten. Sie war nicht unbedingt ein Kind der Nächstenliebe. Vielmehr bot sie auch den Unternehmen ökonomische Vorteile. Darunter, einen besseren Zugang zum damals arg strapazierten Arbeitsmarkt zu gewinnen, umgekehrt die Abwanderung fähiger Arbeitskräfte zu verhindern. Im Unterschied aber zu manchen anderen sozialen Extras, die in Rezessionszeiten wieder gestrichen wurden, blieb die betriebliche Altersversorgung erhalten.

Dies muß würdigen, wer die Erhebungen des Bundesarbeitsministeriums aus den Jahren 1974 und 1977 miteinander vergleicht. Freilich, der Gesetzgeber ist daran nicht ganz unbeteiligt. Nicht zuletzt als Folge der nach dem Betriebsrentengesetz von 1974 erforderlichen und

möglichen Erhöhung der Zuführungen haben die Rückstellungen für die betrieblichen Ruhegeldzusagen erheblich zugenommen. Allein in den Unternehmen, die für die Zusatzversorgung die Form des betrieblichen Altersruhegelds gewählt haben, waren bis Ende 1976 rund 67 Milliarden Mark in die Rücklage geflossen — das sind 59% mehr als Ende 1973. Und das ist nur ein Indiz für den Erfolg der betrieblichen Altersversorgung.

Anlaß zur Zufriedenheit gibt auch die Arbeit des Pensions-Sicherungs-Vereins, zur Absicherung der betrieblichen Altersversorgung gegen Pleiten im Oktober 1974 als Selbsthilfeorganisation der Wirtschaft gegründet und im Betriebsrentengesetz seit Januar 1975 mit der Insolvenzversicherung beauftragt.

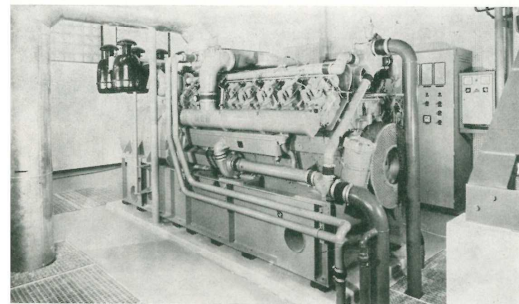
Doch bei aller Zufriedenheit darf nicht übersehen werden, daß noch einiges zu tun bleibt. Noch immer sind — erstens — Arbeitnehmer in Großbetrieben besser gestellt als die Beschäftigten der mittleren und kleinen Unterneh-

men. Die betriebliche Altersversorgung, ob nun gewährt als Betriebsrente, als Direktversicherung bei privaten Lebensversicherungen, als Zahlung aus einer Unterstützungs- oder Pensionskasse, manchmal auch in Form einer Höherversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung — in welcher Form auch immer: die betriebliche Altersversorgung ist von der Betriebsgröße abhängig geblieben. Zweitens sind die betrieblichen Leistungen für den Lebensabend nur zum Teil an die Einkommen der Aktiven gekoppelt, halten Schritt mit der wirtschaftlichen Entwicklung, sind — wie es bei der gesetzlichen Rentenversicherung genannt wird — „dynamisiert“. Dennoch: die doppelte Naht von gesetzlicher und betrieblicher Altersversorgung — oft noch ergänzt durch die private Versorgung in Form von Lebensversicherungen beispielsweise — gehört zu den bemerkens- und schätzenswertesten Eigenschaften unseres Netzes der sozialen Sicherung.

H.G., Bonn

AWM-Notstromaggregate im neuen Wasserwerk Ober- und Unterschleißheim

Sicherung der unterbrechungslosen Wasserförderung



Die hier abgebildete Anlage dient den Stadtwerken Bad Wörishofen. Zwei ähnliche Aggregate wurden im Wasserwerk Ober- und Unterschleißheim installiert

Das interessiert unsere Münchner Leser gewiß: die beiden Gemeinden im Norden des Landkreises haben das derzeit modernste Wasserwerk Bayerns nach dreijähriger Bauzeit (ein 11-Millionen-DM-Projekt) fertiggestellt. Die Wasserversorgung aus acht Brunnen im Bergwald ist auf Jahre hinaus gesichert worden. Das „Wunderwerk der Technik“ (Süddeutsche Zeitung) ist am 14. Oktober 1977 eingeweiht worden. Das Wasser ist von außergewöhnlich guter Qualität, es bedarf keiner Chlorierung oder sonstigen chemischen Zusätze. Lediglich das Wasser aus zwei 135 m tiefen Brunnen bis in 10 000 Jahre alte Tertiarsschichten wird vorbereitet. Der Tagesbedarf der beiden Gemeinden von 5000 cbm wird „spielend“ erfüllt.

Wie fast überall, ist MWM auch an dieser großen öffentlichen Aufgabe beteiligt. Zwei Notstromaggregate, Diesel-Drehstromaggregate von je 1123 kVA mit Motoren der MWM-Baureihe TBD 602 V 16 (für E-Automatikstart) sichern auch bei Ausfall des Netzstroms unterbrechungslos die Versorgung der Anlage mit elektrischem Strom und gewährleisten damit die Trinkwasserversorgung durch das moderne Wasserwerk.

JHB

Das stand vor 50 Jahren in der Werkzeugzeitung

Vorgesetzter!

- Sei tüchtig!** Du mußt mehr wissen und mehr können als die anderen. Mach die Augen auf und lerne aus allen Vorkommnissen.
- Sei sachlich!** Erkenne den Kernpunkt und zersplittere dich nicht mit Kleinigkeiten.
- Habe Uebersicht!** Erledige ein Ding nach dem anderen, das Wichtigste zuerst.
- Sei pünktlich!** Sei der Erste und der Letzte am Arbeitsplatz.
- Sei verantwortungsfreudig!** Decke deine Untergebenen, wenn du einen Befehl gegeben hast, und deinen Vorgesetzten, wenn du seinen Befehl angenommen hast.
- Sei zuversichtlich!** Reiß die anderen mit und lasse dich nie entmutigen.
- Sei gründlich!** Vertusche nichts. Alle Fehler such aufzudecken, stelle sie ab, oder melde sie deinem Vorgesetzten.
- Sei zuverlässig!** Versprich nicht viel, aber halte dein Wort und — deine Lieferzeiten.
- Arbeite planvoll!** Durch Ordnung, Arbeitsvorbereitung und gute Arbeitsmittel schaffst du Leistungen.
- Sei hilfreich!** Laß deine Erfahrungen auch anderen dienen. Nur wer gibt, ist gesucht.
- Erhalte die Gesundheit deiner Arbeiter!** Schaffe gute Arbeitsbedingungen, setze Unfallverhütung und Gesundheitspflege streng durch.
- Sei streng!** Wer Zucht und Ordnung lockert, erwirbt sich nicht Beliebtheit, sondern Geringschätzung.
- Sei wachsam!** Daß niemand deinem Werk Ware oder Zeit stiehlt. Der Werksdieb ist nicht besser als ein gewöhnlicher Dieb.
- Sei unparteiisch!** Habe keine Günstlinge und keine Sündenböcke. Verurteile niemanden, ohne ihn zu hören.
- Beherrsche dich!** Laß dich nicht in Zorn gehen, spare deine kraftvollste Sprache für besondere Gelegenheiten.
- Sei nachsichtig!** Verfehlungen sind nicht immer böser Wille, sondern Schwäche. Erziehe deine Arbeiter zu kräftigen Mit Helfern.
- Baue stets auf!** Dein Tadel soll nicht zersetzende Kritik sein, sondern einen besseren Weg zeigen. Trage nichts nach.
- Sei wahrhaftig!** Verschleihere nichts, habe den Mut, Vorgesetzten und Untergebenen deinen Irrtum oder dein Unrecht einzugestehen.
- Sei ehrlich!** Setze von den guten Leistungen deines Untergebenen nicht zu viel, von den schlechten nicht zu wenig auf deine Rechnung.
- Sei menschlich!** Fühle mit deinem Untergebenen und laß ihm sein Recht werden.

Wenn du so handelst, erwirbst du dir die Achtung deiner Untergebenen, fühlst dich selbst wohl und steigert die Leistungsfähigkeit deines Werkes.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE ▶ 25 DIENSTJAHRE ▼

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



GEORG ROSNER
Vorarbeiter
26. 7. 78

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



GÜNTER MÜLLER
Techn. Sachbearbeiter
3. 8. 78



EUGEN SEIB
Werkmeister
8. 8. 78



RICHARD REIS
Sachbearbeiter
24. 8. 78

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



ERNST MONSTADT
Techn. Direktor
19. 8. 78

Knorr-Bremse GmbH München



ILSE PANGERL
Sekretärin
1. 7. 78

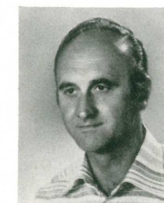


FRANZ DULDINGER
Monteur
17. 8. 78

Süddeutsche Bremsen AG ▶



MAX GÖTH
Hauptabteilungsleiter
1. 7. 78



ANTON KLEIN
Bchwerdreher
6. 7. 78



LUDWIG SCHAFFELHUBER
Gruppenleiter
17. 8. 78

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



PETER ROCHLITZER
Spitzendreher
17. 8. 78



HARTMUT NEITZ
Monteur
17. 8. 78



NORBERT WAGNER
Einrichter
17. 8. 78



HORST BENZINGER
Konstrukteur
14. 5. 78



GÜNTER RATZEL
Sachbearbeiter
9. 8. 78

Die „Alte Brücke“ und, oberhalb der Stadt, das Schloß



Jedes Jahr eine Studienreise für die Auszubildenden — so will es der Brauch in Volmarstein. Diesmal hatte man sich Heidelberg als Ziel ausgesucht.

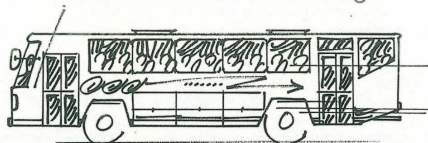
Mit Frau *Langenbach*, BR *Berthold Marzinzik*, Jugendsprecher *Otto* und Lehrlingsausbilder *Schumacher* „an Bord“ fuhr uns der Bus am Rhein entlang. Zu Mittag wurde in Koblenz gegessen. Und am späten Nachmittag waren wir „da“: vor der Jugendherberge Heidelberg.

Nach dem Prinzip „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“ hatten wir vor dem abendlichen Stadtbummel die in jeder Jugendherberge üblichen Handreichungen zu vollziehen, die man kurz mit „Herrichten der Zimmer“ bezeichnen kann. Aber nach dem Abendessen ging es dann endlich ab in die City von Heidelberg, wo jeder auf seine Weise die Stadt entdeckte, die vielbesungene, mit 130 000 Einwohnern am Neckar im nördlichen Baden gelegen.

Die Altstadt, zwischen Berg und Fluß eingezwängt, beherbergte die älteste deutschsprachige Universität nach Prag und Wien (gegründet 1386). Sie überrascht mit idyllischen Plätzen und Winkeln und wird überragt von dem berühmten Schloß.

Der zweite Tag begann für uns mit der Besichtigung unseres Schwesternwerkes, der MWM in Mannheim. Hier wurden wir von dem Ausbildungsleiter *Herr Besserer* herzlich empfangen, und nach einem einleitenden Gespräch begann für uns eine ausgedehnte Werksbesichtigung. Sie führte uns durch die Lehrwerkstatt, vorbei an Bearbeitungsmaschinen für die großen Dieselmotoren, wo nahezu die gesamte Bearbeitung von computergesteuerten Maschinen erfolgt. Durch die Montagehallen gelangten wir in den Versand, wo die Motoren für ihre Reise zu den verschiedensten Bestimmungsorten verpackt werden. Anschließend führen wir mit unserem Bus weiter zu dem neuen Werk in Mannheim, in dem das Informationszentrum der MWM untergebracht ist.

Auszubildende unterwegs



Jungvolmarstein in *Alt-Heidelberg*

Hier erfuhren wir einiges über Anwendungsgebiete und technische Daten der Dieselmotoren. Den Abschluß bildete ein Mittagessen in der Werkskantine. Als Souvenir durfte ein kleines Geschenk von MWM mitgenommen werden.

Der Nachmittag gehörte dem Heidelberger Schloß, das hoch über der Stadt auf einem Bergvorsprung liegt. „Aber schwer in das Tal hing die gigantische, schicksalskundige Burg . . .“ so beschreibt Hölderlin das Heidelberger Schloß im Gedicht. Auf einem Vorsprung des Königstuhls gelegen, ist es eines der edelsten Beispiele deutscher Renaissance-Architektur; als Ruine (seit der Zerstörung durch die Franzosen vor 300 Jahren) nach Umfang und Lage in seiner malerischen Schönheit die großartigste in Deutschland. Vom Schloß aus hat man die Möglichkeit, mit der Bergbahn auf den 568 Meter hohen Königstuhl zu fahren.

Der Abend stand zur freien Verfügung, jeder konnte selbst seinen Interessen entsprechend auf Entdeckungsreisen gehen. Und ob es der Romantiker war, der in Alt-Heidelberg nach verlorenen Herzen auf die Suche ging oder der Hans Dampf in allen Gassen, der das muntere Treiben innerhalb der Mauern dieser alten, junggebliebenen Stadt studierte — die Zeit verging für jeden viel zu schnell.

Am nächsten Morgen hieß es Abschied nehmen. Nach dem Frühstück wurden die Koffer gepackt, und um 9 Uhr begann die Heimreise, auf der Autobahn über Frankfurt nach Marburg. Hier noch ein letztes Mittagessen, ein kleiner Verdauungsspaziergang — dann setzten wir unsere Fahrt in Richtung Heimat fort. Sie hatte den Auszubildenden nicht nur eine willkommene Abwechslung geboten; sie war wirklich und informativ und lehrreich. Ein herzliches Dankeschön an die Werksleitung für den interessanten, schönen Ausflug nach Heidelberg. *Otto/Langenbach. Volmarstein*