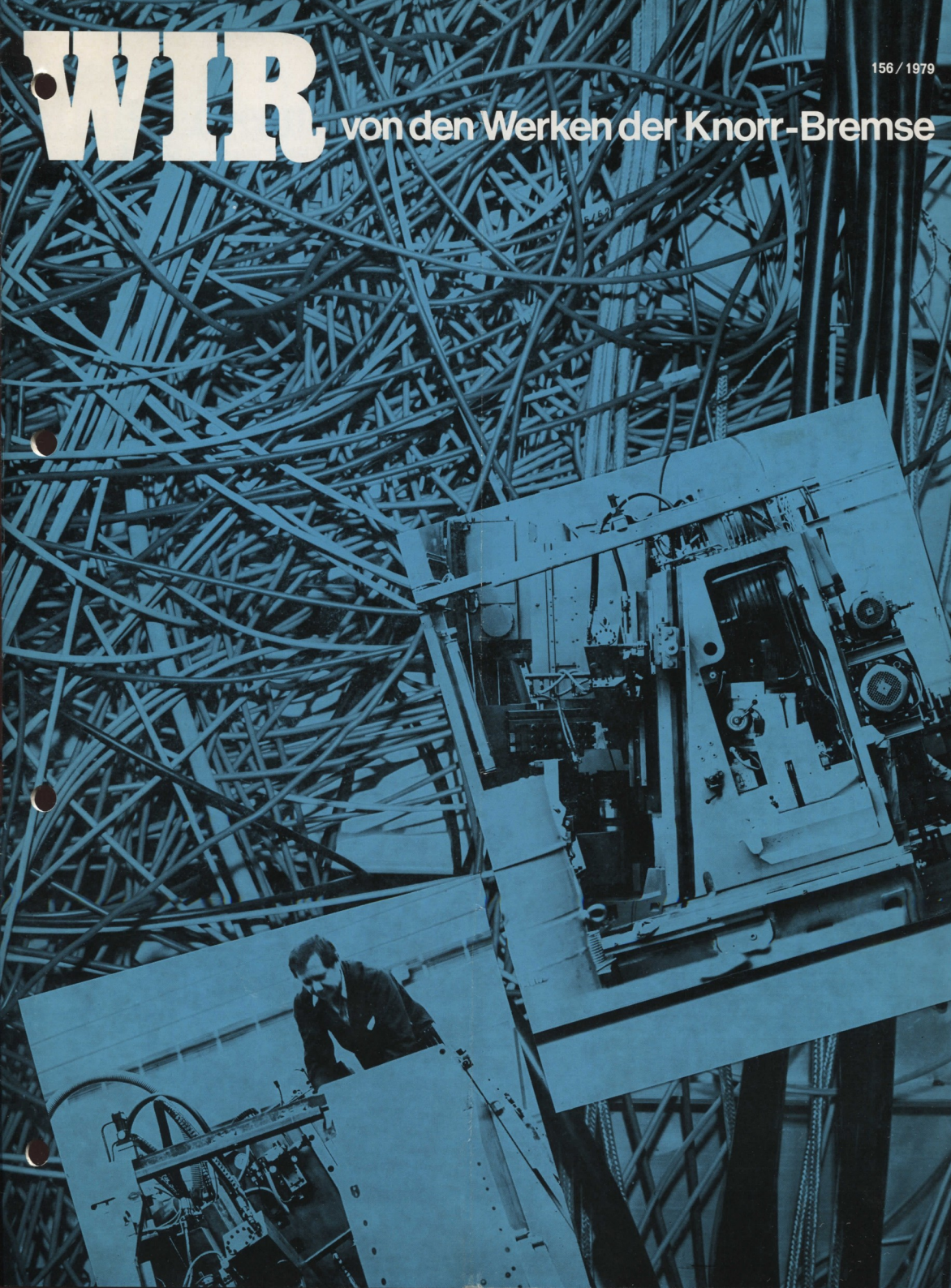


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

156 / 1979



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



Herausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Schriftleitung:
Renate Stapf
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Telefon: 089 / 3 50 51

Titel und Layout:
H.A. Müller, München

Druck:
S. Hils & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 087 31 / 23 07

Artikel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

156 APRIL 1979

Unser Titelbild entstand aus Fotos, die in der Halle der Endmontage bei Hase & Wrede, Berlin, aufgenommen wurden. — Dichtes Kabelgestrüpp: Nervenfäden unter der Stahlhaut einer Maschine . . .

Inhalt/Seite

Ministerbesuch bei der Süddeutschen Bremsen AG	3
Wärmepumpe-Dieselmotor mit Heizöl	4
MWM und die „MOLL-PYRÖLYSE“	5
Widerspruch und Einspruch	6
Schon 1912 auf eigenem Kiel über den Südatlantik	6
Feierabend am Neckar	6
Die schwarze Chronik der Unfälle	7
Für KNORR unterwegs	9
Kur-Programm	12
Unsere Jubilare	14
Nachruf	15
Briefmarken	16

Meine siebzehnjährige Tochter holte sich neulich aus dem alten Kleiderschrank, der auf unserem Dachboden steht, längst vergessene Kleider. Und sie fand sich in den ollen Klamotten aus den fünfziger Jahren einfach super. Als die Tochter dann, wie so manche jungen Leute heutzutage, wissen wollte: »Mutti, wie waren sie eigentlich, die Goldenen Fünfziger, diese tollen Rock'n-Roll-Jahre?«, kam ich ins Grübeln.

Für mich und meine Generation, die so um die fünfzig Lenze zählt, waren die Fünfziger eigentlich keine so beschwingten Jahre. Wenn ich mich mit den gleich-alterigen Kollegen in den Werken der Knorr-Bremse unterhalte, dann erinnern sie sich an die Fünfziger als an die Jahre des Aufbaus ihrer Existenz. Nach dem verlorenen Krieg, der Trümmer- und Schwarzmarktzeit, konnte man nach Einführung der D-Mark 1948 so allmählich wieder anfangen, vernünftig zu leben.

Am Beginn der Fünfziger gab es noch 1,5 Millionen Arbeitslose und 3870000 versorgungsbedürftige Opfer beider verlorener Weltkriege. 1950 fand in Berlin die erste Industrie-Ausstellung statt, und das angebombte Berliner Stadtschloß, Symbol des alten Preußens, wurde von den Sowjets gesprengt. Es gab ein Entmilitarisierungsgesetz, Erhard strebte die freie Marktwirtschaft an, die Lebermittelrationierung wurde aufgehoben, und der erste deutsche Nachkriegsfilm, das »Schwarzwaldmädler« mit Sonja Ziemann, flimmerte über die Leinwand. Das war 1950 in Kürze — und nun auch gleich zur Erinnerung das Jahr 1959: Bezeichnenderweise liefen im Kino die Filme »Wir Wunderkinder«, »Das süße Leben«, »Das Mädchen Rosemarie«, aber auch Wickis Antikriegsfilm »Die Brücke«. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft etablierte sich auf der einen und die EFTA auf der anderen Seite. Im Bundesgebiet gab es nun weniger Arbeitslose als offene Stellen; die Vollbeschäftigung war erreicht. Das Bundesverfassungsgericht hob die Vorrechte der Väter gegenüber der Mütter auf. 11 Millionen Deutsche reisten ins Ausland.

Man kann hier leider nur wenige der wichtigsten Daten aus diesen zehn Schicksalsjahren unserer Republik bringen. Zu erwähnen wären aber noch Einführung der Bundeswehr, die erste TV-Nachkriegssendung und die langsam anrollende Motorisierung. Erinnern Sie sich noch an das Goggomobil, die Vespa, die Isetta, den »Leukoplastbomber« Lloyd und die elegante Isabella von Borgward? Der VW-Käfer ist der einzige, der sie überlebt hat. Er kostete damals 5 000 Mark, der Lloyd bloß 2 800.—. Aber 1 000 Mark brutto im Monat galt damals als Traumberuf, für das man ziemlich lange arbeiten mußte. Es gab ja noch die 48-Stunden-Woche, und nur den halben Samstag gehörte der Vati seiner Familie. Doch eigentlich arbeitete man damals gut, viel und keineswegs unfroh, denn man hatte zahlreiche Anschaffungswünsche, die sich mit dem harten Geld erfüllen ließen. Der Freßwelle folgte die Bekleidungsquelle, die Reisewelle wurde von der Einrichtungsquelle abgelöst. Der Nachholbedarf auf allen Gebieten war riesig.

Man kann den Jüngeren, die in einer ziemlich satten Wohlstandsgesellschaft aufgewachsen sind, nur schwer plausibel machen, welcher Geist damals bei uns herrschte. Es war eine Art von Pioniergeist. Man war noch einmal davongekommen, aber jedermann hatte Haare gelassen: Zerbombte Häuser, verlorene Heimat im Osten, ein kaputtes Bein oder Schlimmeres — und nun durfte man auf einmal wieder in Frieden leben und arbeiten. Außerdem hoffte man natürlich auf eine bessere und friedlichere Welt.

Trotzdem sollte man die Fünfziger nicht als die »Goldenen« bezeichnen, denn das sind sie wohl nur in der Erinnerung der Älteren, für die jede Vergangenheit irgendwie von milden Lichtern verklärt wird. Die Fünfziger waren arbeitsreiche und gute Jahre; vielleicht sollte man sie unsere Anfangsjahre, unsere jungen Jahre nennen. Wir waren damals jung, unser Staat war es und auch unsere Wirtschaft. »Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne«, schrieb Hermann Hesse, »der uns beschützt und der uns hilft zu leben.«

Wahrscheinlich ist es etwas von diesem Zauber, der stets die Jugend oder Anfang einer neuen Zeit wie ein Morgenrot umgibt, noch immer wach und uns auch heute noch zu leben.

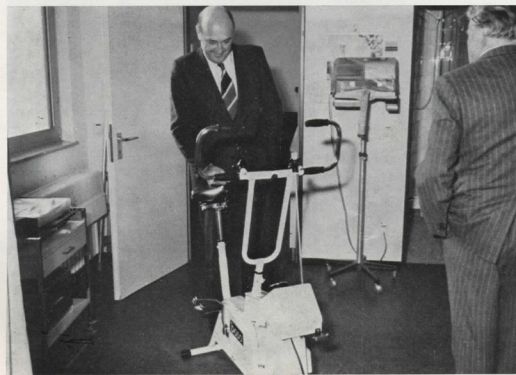
München

Ministerbesuch bei der Süddeutschen Bremsen AG

Empfang am Tor 1. Hier wird Dr. Vogel von Mitgliedern des Betriebsrats begrüßt



Ein Werksarztzentrum, das es in sich hat: Prof. Ehrenberg begutachtet sachkundig den Fahrrad-Ergometer



Abtlg. 89, Knorr-Montage, NC-Bearbeitungszentrum: Hier arbeiten Maschinen, denen die Zukunft gehört — genauso wie den Männern, die damit umzugehen wissen



Die Südbremse empfängt viele interessante Besucher — aber zwei Bundesminister auf einmal, die einen Rundgang durchs Werk wünschen, das hatte es bis zum 2. März 1979 noch nicht gegeben. An diesem Tage aber, einem Freitagnachmittag, fand ein solches Ereignis statt: Der Staatskarosse, die um 14.30 Uhr vor Tor 1 stoppte, entstieg Prof. Dr. Ehrenberg (Arbeit) in Begleitung von Dr. H. J. Vogel (Justiz).

Zu ihrem Empfang hatten sich der Vorstand der Südbremse, Dr. Jens von Bandemer und Alexander Eckert, sowie Mitglieder des Betriebsrates eingefunden. Minister Vogel betrat das Gelände nicht zum erstenmal; zweimal zuvor schon war er hier zu Gast: einmal 1959 als Kandidat für das Oberbürgermeisteramt der bayerischen Hauptstadt und rund 10 Jahre später als Oberbürgermeister, der die Olympischen Spiele in München ausrichtete.

Erinnerungen daran frischte Dr. Vogel bei der Begrüßung der Kolleginnen und Kollegen vom Betriebsrat auf (unser Foto).

Bei der nun folgenden Werksbegehung zeigte die Südbremse alles das, was sich wahrlich sehen lassen kann.

Den Anfang machte das Werksarztzentrum, auf das man mit Recht stolz ist. Es wurde im November letzten Jahres offiziell eingeweiht und verdankt seine Entstehung eigentlich dem Arbeitssicherheitsgesetz von 1974. Danach waren in der gewerblichen Wirtschaft ungefähr 172 000 Betriebe verpflichtet, einen Betriebsarzt zu bestellen. Die Südbremse gehörte dazu. Und sie machte »Nägel mit Köpfen«: Die kleine Sanitätsstelle wurde aufgegeben; es entstanden moderne Praxisräume, die Betriebsarzt Dr. Fuchs mit neuzeitlichen technischen Geräten ausstatten ließ.

Zur Einrichtung gehört auch ein Fahrrad-Ergometer; sein Gebrauch dürfte Minister Ehrenberg sicher vertraut sein. Denn Fitness-Training ist ein wichtiger Punkt im Leben von Männern, die täglich ihren Mann stehen müssen.

Es folgte ein Gang durch die Knorr-Bremse-Montage, die Abteilung 89 und das NC-Bearbeitungszentrum.

NC-Technik, »numerical control«, heißt soviel wie Steuerung durch Zahlen. Numerisch gesteuerte Maschinen verfügen in der Regel über elektronische Lesegeräte, die verschlüsselte Informationen (Programme) von einem Loch- oder Magnetband ablesen können. Die Südbremse hat bereits seit Ende der 60er Jahre Erfahrungen mit numerisch gesteuerten Maschinen sammeln können. Heute stehen 65 NC-Maschinen und Bearbeitungszentren in ihren Werkstätten. Die NC-Technik bewirkt saubere und leichtere Arbeit; sie fordert jedoch aufgrund der hohen Investitionskosten (zwischen 150 000,— und 2 Millionen DM) einen hohen Nutzungsgrad, das heißt den Zwei- oder Mehrschichtenbetrieb.

Weiter gings durch das Zentrale Zwischen-

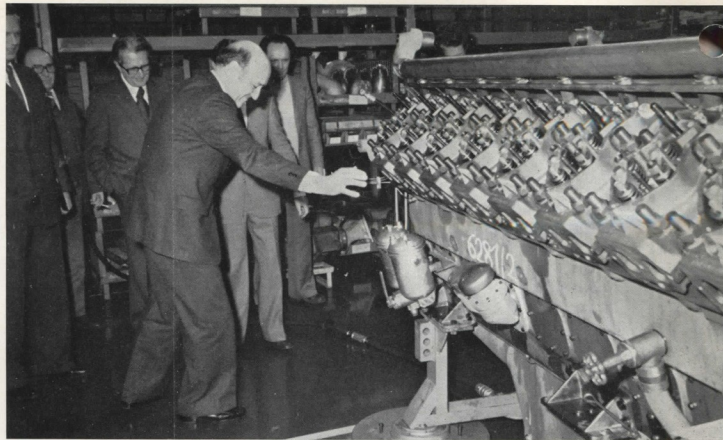
lager, einen Komplex, über den die Werkzeitschrift vor zwei Jahren eingehend berichtete. Für die Südbremse war dieses Projekt überaus bedeutungsvoll: 60 000 Einzelteile hat man dort mit durchschnittlich zehn Arbeitsfolgen, meist mechanischer Bearbeitung. Dieser Umfang stellt hohe Anforderungen an die Organisation der Fertigungssteuerung und Lagerorganisation. Computer sorgen heute in dem zentralen Zwischenlager und im Versandlager für einen weitgehend problemlosen Ablauf.

Bei der Besichtigung der Motoren-Montage durfte Hand angelegt werden. Prof. Ehrenberg ist gerade dabei, einen Koloß von 36 000 kg sozusagen mit dem kleinen Finger von der Stelle zu bewegen. Und es gelang ihm. Des Rätsels Lösung heißt „Luftkissen-Transport“.

Seit dem letzten Jahr gleiten in der neuen, 1000 Quadratmeter großen Halle schwerste Motoren auf Luftpolstern über den spiegelglatten PVC-Boden. Größte Lasten heben diese Transportkissen vom Boden ab und lassen sie zu den sieben Montagestationen schweben.

Die Besichtigung der Lehrwerkstatt schließlich fand auf besonderen Wunsch Minister Ehrenbergs statt. 90 Auszubildende lernen z. Z. bei der Südbremse; das 1. und 2. Ausbildungsjahr in der Lehrwerkstatt, das 3. und 4. Ausbildungsjahr im Betrieb. Zu den Jüngsten gehört Frauke Karls, die hier dem Minister zeigt, daß ein Mädchen mit einer Feile nicht nur Fingerringel zu bearbeiten weiß. Und daß sachgerechtes Feilen gelernt sein will, davon überzeugte sich Prof. Ehrenberg eigenhändig bei einer Feilprobe vor Ort.

Obgleich es die Südbremse an notwendigen Werbemaßnahmen nicht hat fehlen lassen, bleiben von den angebotenen 40 Ausbildungsplätzen im letzten Jahr 30 unbesetzt. Im Hinblick auf den deutlich spürbaren Facharbeitermangel ist dies natürlich sehr bedauerlich. Qualifizierte Kräfte sind auf dem Arbeitsmarkt knapp. Branchen, in denen Arbeitskräftemangel die Produktion behindert, sind zwar — wie Unternehmensbefragungen zeigten — eher noch die Ausnahme. Bei weiteren fortschreitendem Konjunkturaufschwung in diesem Jahr werden jedoch die Engpässe bei beruflich qualifizierten Kräften zunehmen.



Schiebt 36 000 Kilo fast mit dem kleinen Finger: Prof. Ehrenberg. Der Luftkissen-transport macht's möglich



„Feile mit Weile“ scheint die Auszubildende Frauke Karls dem Minister für Arbeit zu raten, bevor dieser selbst Hand anlegt

Wärmepumpe-Dieselmotor mit Heizöl

Der Gesetzgeber hat neue Möglichkeiten für die Kopplung von Kraft und Wärme eröffnet, von der Erkenntnis ausgehend, daß die Verbindung von dieselmotorischem Antrieb und Abwärmenutzung zu besserer Energieausbeute führt. Trotzdem hat bis heute noch niemand einen Dieselmotor anstelle des Heizkessels in den Keller gestellt; der Betrieb eines solchen Dieselmotors wäre im Vergleich zum Nutzen, nämlich den Wärmebedarf im Haushalt zu decken, viel zu teuer gekommen. Aber der Einsatz von billigerem leichten Heizöl — es unterscheidet sich vom Dieselöl nur durch die Einfärbung — war nicht zulässig. Diese vernünftige Art der Energieverwendung ist vom Staat aus Einnahmegründen verhindert worden. Und wenn der Fiskus seine Meinung nun geändert hat, dann läßt er sich dies auch gut bezahlen, nämlich mit verdoppelter Mineralölsteuer für Heizöl. Damit wurde dieser Brennstoff auch als Diesel-

kraftstoff zur Erzeugung von Strom und Wärme zugelassen. Voraussetzung — uneingeschränkt Vater Staat selten etwas — die Anlagen müssen in oder bei einem Gebäude fest installiert sein. — Es ist auch zulässig, ortsfeste Motoren zur Erzeugung von Strom und Wärme mit Erdgas oder mit unversteuertem Flüssiggas zu betreiben.

Man kann sicher sein, daß die Industrie sehr schnell aus dieser Gesetzesänderung ihre Konsequenzen ziehen wird. Auf dem II. Internationalen Sonnenforum im Hamburg waren schon die ersten kombinierten Solar-Wärmepumpen zu sehen, deren zusätzliche Energiequelle nicht ein Elektro- oder Gasspeicher war, sondern ein Dieselmotor. Der Dieselmotor als Kernstück einer Anlage, die die Abwärme des Motors über eine Wärmepumpe nützt, ist für den Wärmebedarf auch einfacher Haushalte in Sicht.

JHB

MWM und die »MÜLL-PYROLYSE«

Eine interessante Alternative auf dem Energiesektor

Presse, Rundfunk und Fernsehen berichten in letzter Zeit des öfteren über die Pyrolyse (= Stoffumwandlung unter Wärme), z. B. die Vergasung von Reifen, von Hausmüll und von sonstigen Abfällen. Es erscheint angebracht, dieses Thema hier ein wenig zu beleuchten, zumal MWM hierbei erheblich beteiligt ist.

Ölknappheit, Energiekrisen, Kernkraftwerksgegnerschaft einerseits und größerer Müllanfall, Mangel an Landfläche zum Deponieren dieses Mülls, teure Müllverbrennungsanlagen etc. andererseits haben Firmen und Ingenieure in aller Welt schon vor vielen Jahren auf den Plan gerufen, um Möglichkeiten herauszufinden, in jedem Stück brennbaren Abfalls vorhandene Energie zurückzugewinnen. Das geschieht z. B. bei biologischen Kläranlagen, wo durch

immer leicht fiel, da öffentliche Gelder von Kleinbetrieben eben nur schwer zu erhalten waren. Vor vielen Jahren baute er sich eine Anlage und verbesserte sie laufend. MWM stellte einen vorhandenen älteren Dieselmotor RHS 518 S auf Gasbetrieb um, mit dem er nun über einen Elektro-Generator Strom erzeugte. Das heiße Kühlwasser des Motors wurde zur Heizung des Betriebes benützt; die Auspuffgase heizten die Schweltrommel.

Das Prinzip der Anlage

Die eingangs erwähnte Pyrolyse (Vergasung) wird ähnlich schon seit langem praktiziert, z. B. bei Kohle zur Erzeugung von Stadtgas und Koks oder vereinfacht bei Holz zur Holzgasherstellung (im Krieg für Lkw's).

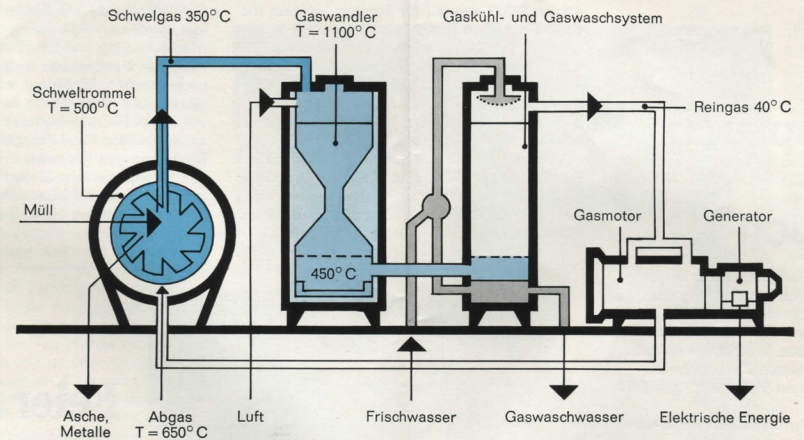
Die Auspuffgase des Motors heizen wieder die Schweltrommel, das Motorkühlwasser kann zur Beheizung von Betrieben, Häuserblocks, Krankenhäusern usw. dienen, vor allem, wenn es sich um größere Anlagen handelt.

Geplante Anlagen

Nachdem sich die Landes- und Bundesbehörden von der Brauchbarkeit und voraussichtlichen Rentabilität der Kiener-Pyrolyse durch Gutachten der Universität Stuttgart, der Landesanstalt für Umweltschutz Karlsruhe und das Umweltbundesamt Berlin überzeugt haben, sind folgende Anlagen geplant:

1.) Demonstrationsanlage in Goldshöfe bei Aalen/Württ., für die MWM einen Gasmotor G 441 V 16 mit Hochspannungsgenerator auf

Schema des Systems Kiener



Erhitzung aus dem Schlamm der Abwässer hochwertiges brennbares Faulgas gewonnen wird. Mit diesem Gas kann man über Gasmotoren Strom erzeugen (EI.-Generatoren) oder Pumpen, Kompressoren usw. direkt antreiben; mancherorts speist man dieses Gas auch in das öffentliche Gasnetz ein. MWM lieferte für solche Kläranlagen Gasmotoren in erheblicher Anzahl, nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland einschließlich Übersee.

Die Pyrolyse vom Müll ist dagegen noch nicht verbreitet im Einsatz. Einer ihrer Erfinder war Dipl.-Ing. Karl Kiener, Inhaber einer kleinen Maschinenfabrik in Goldshöfe bei Aalen/Württ., der inzwischen über einige Patente auf diesem Gebiet verfügt, u. a. auch in den USA, wo die Pyrolyse schon lange und mit größeren Geldmitteln gefördert wurde. Herr Kiener hat jedoch aus eigener Kraft geforscht, obwohl es ihm nicht

Hier beim Müll aus Industrie, Gewerbe und Haushalten erfolgt die Vergasung ähnlich. Das gezeigte Schema erläutert den allgemeinen Aufbau einer solchen Anlage im Prinzip.

Der Müll wird zerkleinert (z. B. Autoreifen, Kabel, Abfälle etc.) und in die Schweltrommel geführt, deren Beheizung durch die Motor-auspuffgase erfolgt. In der Schweltrommel fallen Schwefelgas und nicht brennbare Teile wie Drähte zusammen mit der Asche an. Das Schwefelgas übernimmt ein Gaswandler, in dem die Pyrolyse zu einem höherwertigen Gas stattfindet; später ein Gaswäscher (Reiniger) und ein Gaskühler. Danach kann mit dem nunmehr veredelten Gas ein Gas-Motor betrieben und über den Elektro-Generator Strom erzeugt werden. Dieser Strom ist leicht verteilbar, ob ins öffentliche Netz oder zu bestimmten eigenen Verbrauchern.

gemeinsamer Grundplatte (kompl. EI.-Aggregat) in Auftrag hat. Bei dieser relativ großen Anlage werden dann Versuche an allen neuen, größeren Einheiten durchgeführt wie Schweltrommel, Gaswandler, Gaswäscher, Gasreiniger und auch am MWM-Gasmotor.

Die Motorversuche laufen vor allen Dingen darauf hinaus, seine spätere Aufladefähigkeit bei diesem relativ energiearmen Gas (es hat einen Heizwert von 1200 bis 2000 kcal/m³) zu erproben.

Zeitpunkt: ca. Ende 1979 bis Mitte 1980. 2.) Danach soll dann in Aalen für die Verwertung des Müllanfalls von etwa 120 000 Einwohnern eine Großanlage errichtet werden, bei der voraussichtlich 4 bis 6 der vorgenannten Gasmotoren-Aggregate notwendig sind — und, wie wir hoffen, wieder von MWM.

3.) HERKO-Pyrolyse. Diese nur für Autoreifen

gedachte Anlage ist noch nicht bis zur staatlichen Förderung gelangt; sollte es dazu kommen, so wird in Hockenheim bei Mannheim eine Versuchsanlage errichtet, bei der MWM ebenfalls vertreten sein dürfte — voraussichtlich mit einem Gasmotoren-Aggregat G 232 V 12. 4.) Brasilien.

Dort beabsichtigt man, Holz zu vergasen, und auch hieran ist MWM (über DIMOTOR, Sao Paulo) mit Gasmotoren der Reihe 232 im Projektstadium beteiligt.

Folgerung

Wenn nicht alles täuscht, bahnt sich mit der Müll- und Reifen-Pyrolyse eine Entwicklung an, die in der Zukunft auf dem Energiesektor eine interessante Alternative darstellt. Es zeichnen sich damit bedeutsame Vorteile ab:

- Lösung des Abfallproblems
- Gewinnung von edlen Energieformen wie Strom und Wärme aus Ballaststoffen in rentabler Weise
- Wiedergewinnung (Recycling) von nicht brennbarem Material (Metalle) und erneute Verwendung in der Fabrikation (Gießereien)
- Geringere Einfuhr von Primär-Energieträgern (Öl, Gas)
- Verminderung von Kraftwerksneubauten der bisher bekannten Form.

W. Körner, Mannheim

§ Widerspruch und Einspruch

Es ist schon ein Kreuz, wenn man mit den juristischen Begriffen für die Ordnung unseres Miteinanderlebens nicht klar zu kommen glaubt. Es ist begreiflich, wenn mancher sogar an Lücken im Gesetz glaubt. Was kann man z. B. tun, wenn man nach einem Zahlungsbefehl trotz Widerspruchs einen Vollstreckungsbefehl erhält?

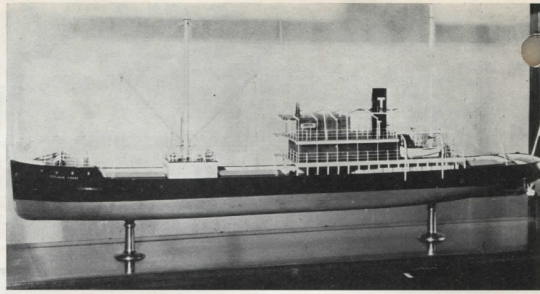
An sich darf das Gericht keinen Vollstreckungsbefehl mehr erlassen, sobald gegen den zu Grunde liegenden Zahlungsbefehl ein Widerspruch eingegangen ist.

Weil jedoch ein Zahlungsbefehl schon mit der Antragstellung das Wirksamwerden auch eines Vollstreckungsbefehls zum Inhalt hat, folgt dieser auch nach Einlegen eines Widerspruchs gegen jenen. Zwangsmaßnahmen für den Schuldner können dadurch eintreten.

Jetzt muß der Schuldner seinen Einspruch gegen den Vollstreckungsbefehl einlegen und sollte dies stest, zumindest vorsorglich, binnen einer Woche seit Zustellung des Vollstreckungsbefehls tun, damit der frühere „Widerspruch gegen den Zahlungsbefehl“ nicht einen Einspruch gegen diesen umgedeutet werden kann.

Kompliziert — doch nur scheinbar, weil die „Rechtsmittelbelehrungen“ auf jedem dieser „Befehle“ jedermann darauf hinweisen, wie er sich nach den Formbestimmungen zu verhalten hat. Natürlich muß man die gerichtlichen Bescheide aber lesen.

JHB



MS »Hermann Krabb« im Schiffahrtsmuseum Schon 1912 auf eigenem Kiel über den Südatlantik

Im Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Weserhäfen, Brake (Weser), steht das Modell eines dieselmotorisch angetriebenen Oldtimers, des MS „Hermann Krabb“. Es war das erste deutsche, nach Übersee gelieferte Motorschiff. Museumsleiter Dr. Reinecke berichtete, daß dieses Schiff speziell für Fahrten auf dem Rio de la Plata, dem Rio Parafña und dem Rio Uruguay konstruiert worden war und schon 1912 auf eigenem Kiel den atlantischen Ozean von Kiel nach Südamerika überquert hat. Die Konstruktion war für den Absatz deutscher Werftbauten und Dieselmotoren nach dem südamerikanischen Kontinent bahnbrechend.

Von 1911 bis 1912 ist das Schiff auf der Werft Stocks & Kolbe, Kiel, gebaut worden. Im Vergleich mit heutigen Ozeanriesen ist die „Hermann Krabb“ fast eine Nußschale zu nennen. Die Ausmaße: 57,60 m lang, 9,25 m breit, 2,80 m

seitenhoch, beladen 2 m tiefgehend. Vermessen mit 552 BRT, hatte es immerhin 500 Tragfähigkeit.

2 Dieselmotoren mit je 260 PS lieferten den Antrieb, Motoren aus der Fertigung der MWM — der „Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Cie, Mannheim“. 10 Knoten Fahrgeschwindigkeit wurden erreicht. Hilfsmotoren für elektrische Energie und Borddienst gab es noch nicht. Ein Dampfkessel sorgte für Heizung und Ladewinschen. Im übrigen war die Schiffsausrüstung und -ausstattung modern für die Zeit vor einem Halbjahrhundert zu nennen. Es waren sogar Kabinen für 8 Fahrgäste vorhanden. MWM-bezogen interessant: Die Motoren sind von Schiffsingenieur Sieben (†), dem Vater des jetzt im Ruhestand lebenden langjährigen Bremer VB-Leiters Hans Sieben, verkauft worden.

JHB



Feierabend am Neckar

Nach geleisteter Tagesarbeit ruht man sich gerne aus. Dann machen Matrosen sich „landfein“. Hierbei trägt man natürlich gern das blütenweiße MWM-T-Shirt, um in der nahegelegenen Diskothek mal was anderes zu zeigen — und gleichzeitig zu dokumentieren: Wir fahren MWM!

Die schwarze Chronik der Unfälle

I. Am gefährlichsten lebt sich's daheim

Bei der Hausarbeit innerhalb eines Jahres
Tote: 2 500 000
Tote: 9 224

Noch immer denkt mancher berufstätige Mann, der früh in den Betrieb fährt und spät abends nach Hause kommt: „Wie gut haben es doch Frau und Kind in den sicheren eigenen vier Wänden, während ich mich hier durch den Stoßverkehr quälen muß!“ Aber wir wissen inzwischen, daß die Hausarbeit in der Unfallstatistik ganz oben steht . . .

Da gibt es vor allem die tödlichen Stürze beim Fensterputzen oder die von der wackeligen Leiter irgendwo im Haus. Auch die Treppen, die fast täglich gereinigt werden, erweisen sich oft als Unfall-Fallen; ein verkehrter Schritt nach hinten, ein Ausgleiten auf gebohrtem Boden, und das Unglück ist geschehen. Jede Stunde stirbt in der Bundesrepublik ein Mensch durch einen Sturz im Haushaltsbereich. Besonders schmerzhaft Verbrennungen setzt es am Herd, ob es sich nun um die Herdplatte handelt, kochendes Wasser, heiße Speisen oder defekte Küchengeräte. Und am Herd ist die Hausfrau mindestens dreimal am Tag Woche für Woche, mal für für Monat und Jahr für Jahr tätig. Dabei muß sie oft noch ein Auge und Ohr für ihr Kind oder die Kinder haben, die entweder in der Wohnung oder draußen spielen. Dabei gibt es wieder unzählige Möglichkeiten für Unfälle!

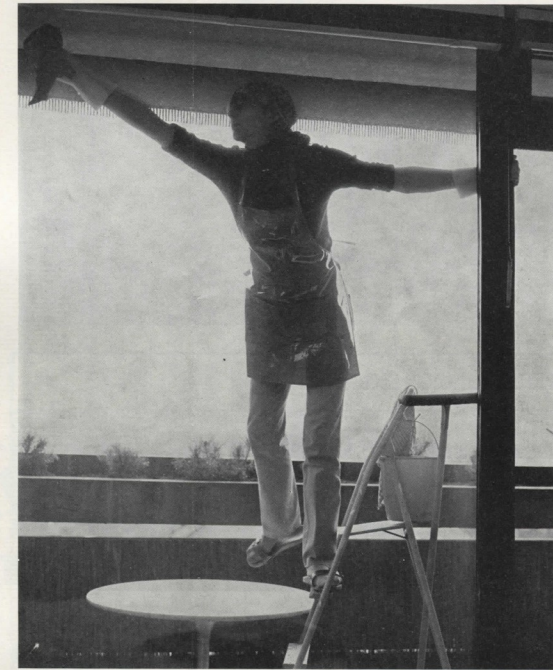
Kinder unter 14 Jahren sind mit 35% an Unfällen im Haushalt- und Freizeitbereich beteiligt, sagt die Statistik. Weshalb und warum? Nun, Kindern fehlt noch das Bewußtsein der Gefahr, das sich bei den Erwachsenen aus der Erfahrung gebildet hat. Kinder rutschen die Treppengeländer herunter, balancieren auf einem wackeligen Brett oder steigen auf übereinander gestellte Stühle, verwenden elektrische Geräte, deren Funktion sie nicht kennen, verletzen sich beim Brotschneiden oder Büchsenöffnen. Sie greifen gern nach Arzneifläschchen, Pilleddöschen, Putz- und Reinigungsmitteln und probieren deren Inhalt. Deshalb gehören diese Dinge in verschlossene Schränke und nicht etwa griffbereit ins unterste geöffnete Regal, wo sie sogar für Krabbelkinder noch erreichbar sind.

Auch wenn man zu kleine Kinder mal schnell im Einkauf schicken kann natürlich allerlei passieren. Viele kennen die Ampelsignale und Verkehrszeichen noch nicht. Auch können sie

noch nicht wissen, daß Autos beim Bremsen auf regenfeuchter oder vereister Fahrbahn nicht sofort auf der Stelle stehenbleiben. Die geringe Körpergröße der Kinder, die oft nicht über ein parkendes oder anfahrendes Auto blicken können, macht sie zu besonders behinderten Verkehrsteilnehmern. Kinder bis zu acht Jahren, so die Psychologen, können die akustischen Signale des Verkehrs wie Hupen, Klingeln und Sirenenheulen noch kaum oder nur unzureichend wahrnehmen. Wir Erwachsenen kennen die Geräusche, die ein anfahrendes Auto macht und vermögen auch annähernd die Geschwindigkeit abzuschätzen, mit dem sich der Bus uns nähert — dem Kind fehlen diese Erfahrungen.

Leben, 20 000 werden bei Unfällen verletzt. Alles dieses geschieht beim Spielen oder auf den gefährlichen Wegen von und zur Schule. Nach Großbritannien steht die Bundesrepublik an zweiter Stelle mit ihrer Quote der im Verkehr Verletzten und getöteten Kinder.

Doch zurück zu den geplagten Müttern dieser unfallgefährdeten Kinder, die ihre Aufmerksamkeit zwischen der kochenden Suppe und den spielenden oder schularbeitenden Kinder teilen müssen. Hierbei dürfen wir gar nicht an die Frauen denken, die noch halbtags berufstätig sind und immer von einer Tätigkeit zur anderen unter erheblichen Wissensbissen, weil sie sich nie voll einer Sache widmen können, auf



„Blinder Eifer schadet nur“ — ein Sprichwort, das dieser Hausfrau hoffentlich noch einfallt, bevor ein Unglück geschieht. Die Leiter ist ebenso wenig am richtigen Platz wie das luftige Schuhwerk, in dem der Fuß keinen Halt findet

Dazu kommt, daß es als kleines Kind noch so ausschließlich in seinem Spiel lebt, daß es beispielsweise dem rollenden Ball blindlings nachläuft und dabei das nahende Auto übersieht.

Besonders als Fahrrad- und Mopedfahrer sind dann die älteren Kinder im Verkehr unfallgefährdet. Annähernd 1400 Jungen und Mädchen kommen jährlich auf den Straßen ums

dem Sprung sind. Diese Frauen gehören zu denen, die dann aus Überanstrengung, körperlicher und seelischer Überforderung fast automatisch in Unfälle hineinschlittern. Auf diese geradezu mörderische Überbeanspruchung der Frauen müßte viel mehr hingewiesen werden — wie auf eine offene Wunde in unserer Gesellschaft.

II. Aber die meisten Toten gibt es doch im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr innerhalb eines Jahres Verletzte: 508 142 Tote: 14 978

Jedes Jahr werden auf deutschen Straßen also mehr Menschen getötet als eine kleine Stadt Einwohner hat, die Zahl der Verletzten — besonders der Kinder und Jugendlichen — hat eine halbe Million überschritten.

Dabei gilt es festzustellen, daß der überwiegende Teil (90%) aller Verkehrsunfälle einwandfrei auf menschliches Versagen zurückzuführen ist und nicht etwa auf defekte Autos oder zu schlechte Straßen.

Bei 30% aller Unfallopfer trug die unübersichtliche Verkehrssituation die Schuld, bei nur 10% waren technische Mängel des Fahrzeugs die Ursachen. Deshalb finden viele verantwortliche Stellen, daß man in Zukunft die Bedingungen für den Erwerb eines Führerscheins erheblich verschärfen sollte . . .

Von der überhöhten Geschwindigkeit als Ursache Nr. 1 war schon oft genug die Rede.

Straßenunfälle und Wegeunfälle sind für die Statistik zwei verschiedene Rubriken. Im Endeffekt jedoch das gleiche: Unbeschreibliches Leid für die Angehörigen der Unfallopfer



Sie ist eine immerwährende Versuchung, weil der tagsüber in Zwänge eingepreßte Mensch einmal wenigstens ausbrechen möchte. Das geschieht dann am Steuer seines Wagens; dort ist er einmal der verantwortliche Steuermann. Und immer gilt die alte Regel: Je jünger der Mensch ist oder sein will, desto schneller und schnittiger muß sein Sportwagen oder sein Motorrad sein.

Doch Erfahrung läßt sich nicht vorbeten, man muß sie traurigerweise zumeist schmerzhaft am eigenen Körper erleben, um klüger zu werden — auch im Straßenverkehr.

Die überhöhte Geschwindigkeit ist etwas mit dem Verstand nicht zu vereinbarendes, darüber ließe sich lange philosophieren — aber es gibt einige durchaus einleuchtende Regeln, die bestimmt die Unfallquote herabdrücken helfen.

1.) Die Beschaffenheit der Straßen beachten: Glatteis, Regen, Schneematsch, Herbstblätter. 2.) Die Sichtverhältnisse auf den Straßen beachten: Nebel, Schneetreiben, Dunkelheit, Zwie-licht, Gegenlicht.

3.) Für die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs sorgen: Bremsen, Reifenprofile, Lichter, Hupe, Scheibenwaschanlage u. a. m.

4.) Körper und Geist am Steuer fithalten: Kein Alkohol, keine Übermüdung, weder geschäftlichen noch häuslichen Ärger am Steuer ausleben.

5.) Fair im Verkehr bleiben: Nicht zu eng auf-fahren, kein riskantes Lückenspringen, abbiegen rechtzeitig anzeigen, dem stärkeren Wagen die

Vorfahrt lassen, vor Zebrastreifen warten, Rücksicht auf alte Leute und Kinder nehmen.

6.) Bei Urlaubs- und Wochenendfahrten mehr Kopf- statt Fußarbeit: Nicht gleich bei Schulferienanfang lospreschen, die richtigen Straßen wählen, Pausen einlegen, lieber zwischendurch noch einmal übernachten — und das besonders, wenn Kinder im Wagen sind, für die das Auto-fahren niemals Spaß, sondern immer Anstren-gung bedeutet.

Wie alle technischen Erfindungen haben auch Autos, Motorräder und Flugzeuge zwei Seiten; sie können bei vernünftigem Einsatz segens-reich wirken oder als Selbstmord- beziehungs-weise Mordwaffen. 15 000 Verkehrstote pro Jahr und über eine halbe Million Verletzte — wobei das Leid der Familien und die Langzeitschäden der Verehrten überhaupt nicht in Zahlen aus-zudrücken sind! — sprechen eine deutliche Sprache und rufen gebieterisch nach Wandel. Dieser Wandel kann aber nur zum geringeren Teil durch gesetzgeberische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahr-verbote eintreten; der wichtige Wandel muß sich im Denken der autofahrenden Menschen vollzie-hen. Das Auto muß ein mit Vorsicht und Umsi-zu bedienender fahrbarer Untersatz sein und keine Selbstverwirklichungsrakete.

III. Millionen Menschen verletzen sich bei der Arbeit oder auf dem Weg dorthin

Bei der Arbeit innerhalb eines Jahres Verletzte: 204 431 Tote: 4 454

Von den Millionen der angezeigten Unfälle und Erkrankungen fallen 186 432 auf Wegeunfälle, davon 1 305 mit tödlichem Ausgang. Da wir im vorigen Kapitel vom Straßenverkehr gespro-chen haben, wollen wir uns zuerst einmal mit den sogenannten Wegeunfällen beschäftigen, die zur und von der Arbeitsstätte passieren. Daß



Dieses Foto zeigt ein Plakat, das wirkungsvoll auf die Gefahren durch Lärm für das menschliche Ohr hinweist. In der Sprache der Taubstummen heißt die Mahnung: „Wenn Sie in lärmender Umgebung arbeiten, ohne Gehörschutz zu verwenden, werden Sie früher oder später die Zeichensprache lernen müssen.“ Herausgegeben von der Bilsom International GmbH, Lübeck

eine Schwachstelle in der Unfallbekämp-fung liegt, ist klar.

Wer morgens zum Betrieb fährt, der hat es genau so eilig wie jener, der abends nach Hause will. Hier ist also das Geschwindigkeitsstreben menschlich zu verstehen, aber wegen der schwarzen Unfallzahlen keineswegs zu billigen. Es gibt einige Hilfen, die allerdings das Problem nicht ganz lösen: Die Gleitzeiten, das frühere Aufstehen und das spätere Nachhausefahren — also die Vermeidung der Stoßzeiten. In den Großstädten wird dies zwangsläufig von vielen Betriebsangehörigen, die außerhalb wohnen, bereits schon praktiziert. Viel mehr kann ge-wonnen werden, wenn noch weitere Betriebs-angehörige auf öffentliche Verkehrsmittel um-steigen. In Städten mit S- und U-Bahn-Verkehr bietet sich das an — und doch reagieren auch dort noch erstaunlich viele Menschen unver-nünftig. Sie besitzen nun mal ein eigenes Auto und wollen damit unter allen Umständen fahren, obwohl es anstrengender, kostspieliger, gefäh-licher und natürlich volkswirtschaftlich törichter

(wegen Benzinverschwendung und Umwelt-verschmutzung) ist. Hier erweist sich leider wieder, daß man an das Auto nicht — noch nicht! — mit der scharfen Sonde der Vernunft herangehen kann. Das Problem wird sich besse- lösen lassen, wenn in wenigen Jahrzehnten Treibstoffe noch knapper werden und langsam versiegen. Die Todesstunde der großen Ben-zinfresser hat bereits geschlagen, und dieser Prozeß wird zwangsläufig weitergehen. Wir sind ja schon lange keine Überflußgesellschaft mehr.

Doch zurück zu den Wegeunfällen. Wer ge-zwungen ist, mit dem Auto zum Betrieb zu fahren, der sollte es wenigstens einigermaßen ausgerüstet, mit einer gewissen Zeitreserve und nicht mit knurrendem Magen tun. Denn wir alle wissen, daß ja auch die beste Geschwindi-keit nichts nützt, wenn man in einem Stau steckt; dann helfen nur Geduld und das Auto-rad.

Ein gar nicht so seltener Grund für Wegeun-fälle sind unmittelbar vorher erfolgte Ausein-

andersetzungen: Familienstreit oder Krach mit Vorgesetzten. Mit einer Wut im Bauch sollte man sich nie ans Steuer setzen, denn die Wut im Auto fällt dann immer nur auf den Fahrer zurück. Autos sind nämlich nicht aus elastischem Fleisch; wenn man sie tritt, gibt es Blech-oder gar Totalschäden.

Nun zu den direkten Arbeitsunfällen. Eines sei gleich vorweg gesagt und allen Arbeitnehmern ins Gedächtnis geschrieben: Die so oft beschimpften Werkzeuge und Maschinen sind zumeist nicht schuld am Unfall. Man könnte etwas überspitzt sagen: Die Maschinen sind weit weniger defekt und die Werkzeuge keineswegs so schadhafte wie die Menschen, die sie bedienen!

Einer klugen Analyse nach erfolgt ein Drittel aller Unfälle, ohne daß sich der unfallauslösende Gegenstand bewegt hat. Bei weiteren 30% der registrierten Arbeitsunfälle haben sich die Gegenstände funktionsgerecht bewegt. Zwar ist dies alles ein schlimmes Expertenchinesisch, aber die Sprache der Tatsachen ist wohl deut-lich; die Sicherheitstechnik bei uns in der Bun-desrepublik hat einen erfreulich hohen Stand erreicht. Bei jenen 30% Unfällen mit nicht funktionsgerecht bewegenden Gegenständen standen Fall-, Sink- und Kippbewegungen ob-en, dann kamen die Roll- und Gleitbewegun-gen. Jeder vierte der Unfälle passierte beim Springen, Klettern, Laufen und Gehen. Und nur jeder fünfte Unfall ereignete sich beim Ver-wenden von Werkzeugen oder Hartieren an Maschinen.

Und noch etwas erscheint uns interessant und kurios: Männer werden mehr an den Hän-den verletzt als Frauen, dagegen beklagen diese häufiger Arm- und Schenkelverletzungen.

Nun, auch bei Unfällen im Betrieb und Büro zeigt sich immer dasselbe Phänomen wie auf der Straße und in den eigenen vier Wänden: Der Mensch ist aus sich heraus am meisten gefährdet. Für die Sicherheit der Maschinen wird viel getan; es gibt Sicherheitsvorrichtungen, Sicherheitsverordnungen, Sicherheitskleidung und Sicherheitsbeauftragte; die Maschinen werden im allgemeinen gut gewartet und regel-mäßig überprüft — aber trifft das auch immer auf den Menschen zu?

Durch Unfall Verletzte und Getötete, 1977

Unfälle 1977	Verletzte	Tote	Quelle
Straßenverkehr	508 142	14 978	Der Bundesminister für Verkehr: „Verkehr in Zahlen 1978“
Arbeitsplatz	2044 431 Angezeigte Unfälle und Erkrankungen; davon 186 432 Wegeunfälle und 48 189 Berufskrankheiten	4 454 Erstmals entschädigte Fälle; davon 1 305 Wegeunfälle und 179 Berufskrankheiten	Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung „Arbeits- und Sozialstatistik“ 11/1978
Schule	824 643 Angezeigte Unfälle und Erkrankungen; davon 92 808 Wegeunfälle und 22 Berufskrankheiten	327 Erstmals entschädigte Fälle; Angezeigt wurden 346 tödliche Unfälle, davon 267 Wegeunfälle	Bundesarbeitsgemeinschaft der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand e.V. (BAGUV): Jahresbericht 1977
Häuslicher Bereich	ca. 2 500 000	9 224	„Das sichere Haus“ Nr. 4/78



Diesmal scheint's noch gut gegangen zu sein. Besser ist eine Schutzbrille

Für KNORR unterwegs

Ein Bremsenhersteller wie Knorr muß über einen hervorragend funktionierenden Kundendienst verfügen. Über einen Kundendienst, der keine Grenzen kennt, der international ist im weitesten Sinn des Wortes.

Zu Recht ist man hier ein bißchen stolz darauf, daß man die Probleme, wo immer sie auf dem Erdball auftreten mögen, von qualifizierten Fachkräften unter Kontrolle weiß. Von Service-Technikern, die bis ins letzte das Gerät kennen und sozusagen im Schlaf wissen, welche

Störungen auftreten könnten und wie man sie wieder behebt.

Dieser weltweite Kundendienst arbeitet in den Industriestaaten ebenso wie in den Ländern der Dritten Welt. Zugegeben: Gerade in diesen Ländern lernen auch manchmal die Knorr-Experten etwas hinzu. Denn zu den Kommunikationsproblemen kennen bisweilen andere dazu — bedingt vielleicht durch die ungewohnte Mentalität der Gesprächspartner oder durch nicht minder ungewohnte klimatische Beson-

derheiten. Der Kundendienst muß aber auch hier funktionieren. Überall und zu jeder Zeit.

Tunis — Stadt der Gegensätze

Einer solcher Bremsenexperten, die immer dann, wenn „es irgendwo brennt“, in die Welt hinausgeschickt werden, ist Hubert Weber. Seit einhalb Jahren ist er sozusagen auf Tunis spezialisiert. Dort werden gerade die neunzig Jahre alten Vorortzüge durch moderne MAN-Triebwagen ersetzt — KNORR-gebremst,

versteht sich. Schließlich gehört Tunesien zu den langjährigen Auslandskunden des Hauses.

Unsere Lesern brauchen wir Herrn Weber nicht mehr vorzustellen; wir berichteten über seine Erlebnisse in Rußland und der Türkei. Nun sitzt er abermals vor uns, der Mann, „der sich in Tunis besser auskennt als in Milbertshofen“, wie uns sein Chef Curt Stolz versichert.

Eine Hauptstadt mit zwei Gesichtern

„Wie wars in Tunis, Herr Weber?“ „Sehr heiß. So um die vierzig Grad im Schatten!“ Es war im August, als er Tunis kennenlernte. Ein brütender Sommertag. Die erfrischende Brise vom Meer blieb aus. Die Luftfeuchtigkeit war enorm. Erst die Stunden nach Sonnenuntergang luden zum späten Stadtbummel ein. Die Überraschung war groß: Die Hauptstadt Tunesiens ist einerseits eine moderne, westeuropäisch anmutende Metropole mit flutendem, mondänen Leben in der City, andererseits ein malerischer arabischer Ort mit jahrhundertalten Moscheen, Plätzen und Winkeln. Und natürlich mit den Souks, überdachten Gassen, in denen Handwerker und Händler ihrem Gewerbe nachgehen. Diese Souks mit ihrem anregenden bunten Leben und Treiben, die unbeschreiblich verwirrende Atmosphäre gehören seit jeher zu den Attraktionen von Tunis — nicht nur für Herrn Weber, sondern auch für die zahlreichen Touristen aus aller Welt.

Viel Sonne und Hotels für Anspruchsvolle

Tunesien ist ja zu einem beliebten Reiseziel für bundesdeutsche Urlauber geworden. Sie stellen nach den Franzosen, die dort, ähnlich unseren Mallorca-Langzeit-Urlaubern, vielfach überwintern, das stärkste Touristen-Kontingent in diesem nördlichsten afrikanischen Land. Der Fremdenverkehr wurde zur wichtigsten Einnahmequelle Tunesiens. Seine Hotels können sich sehen lassen; sie sind zumeist luxuriös ausgestattet, oft in maurischem Stil erbaut und in Parklandschaften eingebettet.

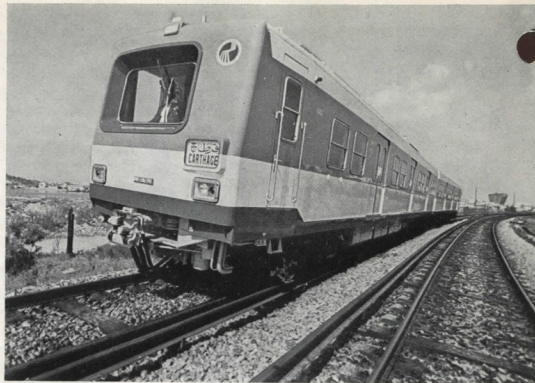
Herr Weber wählte nach mehrfachem „Probewohnen“ in verschiedenen Herbergen von Tunis schließlich als Stammquartier das Hotel „Amilcar“ am Rande von Sidi Bou Said, im Dunstkreis von Tunis. Und das hatte seinen Grund: Die Vorortzüge, deretwegen er ja auf die Reise geschickt wurde, fahren von Tunis über La Goulette weiter nach La Marsa. So ergab sich täglich bei der Fahrt ins Depot nach Tunis und zurück mindestens zweimal die Gelegenheit, dem Lokführer auf die Finger zu sehen und ihm Nachhilfeunterricht in Bremsenkunde zu erteilen — ein lohnenswertes Unterfangen, wie es sich herausstellte.

Im übrigen gabs Arbeit mehr als genug für ihn; manchmal fast rund um die Uhr, weil Ein- und Umbauten an den Zügen nur dann vorgenommen werden können, wenn der Verkehr ruht: nachts also. Umso erholbarer wurde dann die Freizeit verbracht, mit Schwimmen im Meer, interessanten Gesprächen mit dem einheimischen Hotelpersonal (das übrigens zum Teil recht gut deutsch spricht; der Hotelportier traf gerade aus München ein, wo er längere Zeit gearbeitet hatte!) oder mit Exkursionen in die nahe Umgebung.

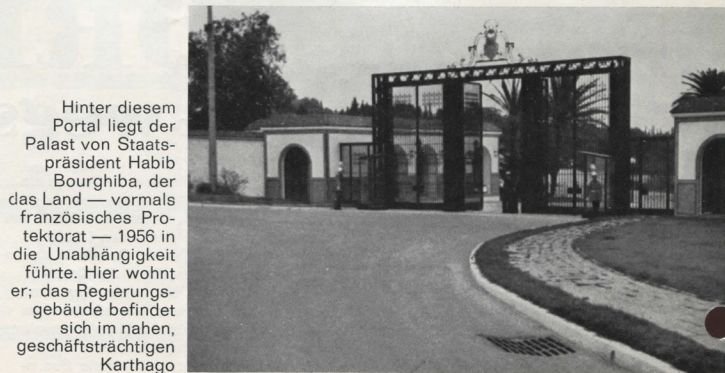
Sidi Bou Said — das St. Tropez Tunesiens

Dieser pittoreske Ort ist eine Idylle für Maler und Künstler. Paul Klee und August Macke haben hier gemalt, und hier hat auch Staatspräsident Bourghiba seinen Palast. Es ist ein Ort

Mit diesen neuen elektrischen MAN-Triebwagen hatte sich Herr Weber während seiner Aufenthalte in Tunesien zu befassen. Sie wurden als Vorortzüge zwischen Tunis und La Marsa eingesetzt und sind für den Zubringerverkehr von und nach Tunis von ähnlich großer Bedeutung wie die S-Bahn von München



Das traditionelle „Familienfoto“, das an den erfolgreichen Abschluß der Bremsversuchsfahrten im Juni vorigen Jahres erinnern soll. Im Vordergrund M. Chabannas, der französische Berater der SNT. Zwischen seinen tunesischen Mitarbeitern finden wir als 2. v. l. Hubert Weber, daneben die Diplom-Ingenieure Seid (Siemens) und Raschl (MAN)



Hinter diesem Portal liegt der Palast von Staatspräsident Habib Bourghiba, der das Land — vormals französisches Protektorat — 1956 in die Unabhängigkeit führte. Hier wohnt er; das Regierungsgebäude befindet sich in nahen, geschäftsträchtigen Karthago

wie eine Filmkulisse, hoch auf einem Felsen gelegen, mit Blick über das Meer, auf das alte Carthago, und in der anderen Richtung bis hin nach Tunis. Am Arabischen Café, dem Dorfmittelpunkt, trinkt man tunesischen Tee, entweder auf herkömmliche Art zubereitet oder aber — und viel köstlicher — als Pfefferminztee aus frischen grünen Minzblättern, wobei ein Stengel grüner Minze im Glas serviert wird. Eine weitere Spezialität trank Herr Weber: Tee mit gehackten Mandeln, ein Getränk für Genießer.

Und da wir gerade beim Genießen sind: Die tunesische Küche kann mit sehr beachtlichen Schmankerln aufwarten. Hobby-Koch Weber gerät wieder einmal ins Schwärmen, wenn er an die mit vielen Gewürzen zubereiteten Arten von Cous-Cous, einem dicken Brei mit Fleisch und Gemüsen, oder Chakhouka aus Eiern, Tomaten, rotem Pfeffer und Fleischstückchen denkt. Seine Neugier trieb ihn soweit, daß er auch den Depot-Arbeitern mittags in den Henkelmann schaute und sich zu Kostproben einladen ließ. Die Kochkünste von Salas Frau wird er nicht müde zu preisen; sie bereitete auf Wunsch ihres Mannes schließlich speziell für Herrn Weber einen gulaschähnlichen Eintopf, dessen köstlicher Geschmack unserem Freund noch heute auf der Zunge zu liegen scheint! Salas Frau fühlte sich geschmeichelt und kochte gern für „Mann aus Alemania“, denn

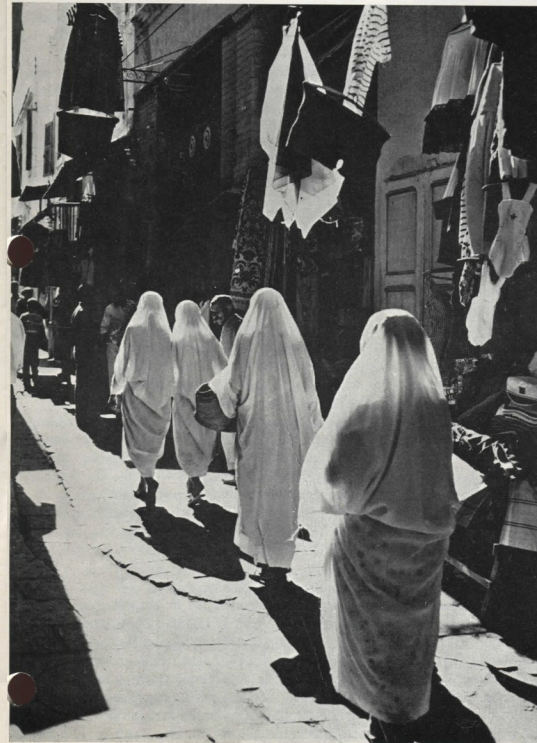
Deutsche sind beliebt in Tunesien

Sie haben schließlich im Krieg mit ihrem Afrikakorps gegen Engländer und Franzosen

gekämpft. 8374 deutsche Soldaten fielen in den Jahren 1942/43 und liegen auf sechs Soldatenfriedhöfen begraben. Feldmarschall Rommel wird noch heute als Held auf der Filmlinwand gefeiert.

Diese Deutschfreundlichkeit spürten auch Frau Weber und ihre beiden halbwüchsigen Kinder, als sie die letzten Pfingstferien gemeinsam mit Papa in Sidi Bou Said verbrachten. Natürlich hatten sie in ihrem Familienvorstand einen excellenten Reiseführer, der ihnen die Sehenswürdigkeiten des Landes und seine liebenswerten Bewohner vorstellte. Die Ernährung freilich ließ nicht lange auf sich warten: Bei einem Bummel durch die halbdunklen Souks trat ein Händler an Vater Weber heran mit dem ernsthaften Begehren, dessen blauäugige, blonde Tochter kaufen zu wollen. Der hübsche Teenager sei gut und gerne 10 000 Kamele wert — na, sagen wir 15 000, als letztes Angebot... Die Offerte wurde mit eindringlichen Gesten und reichem Wortschwall hervorgebracht, während schwarze Augen das lichte junge Wesen, um das es ging, schier verschlangen. Als ehrenhafter deutscher Familienvater lehnte Herr Weber natürlich mit gespielter Enttäuschung dieses absurde Ansinnen ab — sehr zum Kummer des Händlers, der — wie jeder Tunesier — so gerne ein gutes Geschäft gemacht hätte.

Überhaupt tut der Fremde gut daran, bei den Einkäufen gut ein Drittel des Preises herunterzuhandeln. Gelegenheit zum erfolgreichen Einkaufstraining bieten die Basare. Hier wird immer gehandelt, und hier erwirbt man auch am



Alltag in einer der vielen Basarstraßen. Frauen in der Sifsari, dem weißen kunstvoll gelegten Umhang, gehören dazu. Junge Mädchen freilich bevorzugen westliche Kleidung. Sie ist zwar schick und modisch, bietet aber keinen Schutz gegen Sonne und Staub

Ende der Reise die Mitbringsel.

Vorbei an den bunten Läden, in denen auf dem Fußboden ein abenteuerliches Durcheinander von Gewürzen, Kerzen, Seifen und Salben ausgebreitet ist, an den Händlern mit Duftwässern in Fläschchen und Flakons, den Wäsche- und Tuchverkäufern, den Schuhmachern, den Teppichhändlern, wo es die Webers vor ihrer Abreise zu den Metallhandwerkern, von denen sich viele auf Souvenirs spezialisiert haben. Vor den Augen der Käufer verwandeln sich hier vorgepreßte Messingplatten mittels Hammer und Meißel in hübsche Untersetzer. Striche und Kurven fügen sich zu Ornamenten zusammen, Ranken und Blätter verzieren Kannen und Teller. Die handwerkliche Kunstfertigkeit wird von den Fremden immer wieder bewundert. Die schließlich erworbene Kanne oder Lampe, der reich geschmückte Teller ist dann zu Hause eine bleibende Erinnerung an eine Stadt, von der ein Dichter bereits im Mittelalter sang: „Gastfreundlich empfängt Tunis den Fremden, und Schmerz in der Seele trägt, wer es verlassen muß!“

Man spricht immer nur von Leuten, die in Häuser einbrechen wollen. Aber es gibt immer mehr Leute auf der Welt, die aus Häusern ausbrechen wollen.

Thornton Wilder

Schlaflosigkeit - Krankheit einer Epoche, in der man den Menschen befiehlt, vor vielen Tatsachen die Augen zu verschließen.

Stanislaw Jerzy Lec

Kluge Menschen verstehen es, den Abschied von der Jugend auf mehrere Jahrzehnte zu verteilen.

Françoise Rosay

Kur-Programm

So machen Sie Ihren Gebrauchtwagen für den Verkauf fit



Nur unerfahrene und auf ihr Glück vertrauende Naturen verkaufen ihr Auto so, wie es gerade da steht. Wer jedoch auf Nummer Sicher gehen will, sollte schon etwas mehr tun, als mit gläubigem Gesicht in die Runde zu blicken in der Hoffnung, gerade um sein Auto werden sich die Käufer gegenseitig überbieten.

Selbstverständlich beurteilen die meisten Käufer einen Wagen nach Alter und Kilometerstand, in großem Maße aber auch nach dem optischen Eindruck. In hellem Glanz erstrahlend ist er meist schnell verkauft — auch wenn die Technik im argen liegt. Ein Aschenputtel dagegen tut sich schwer trotz hervorragender Mechanik. Gerade im Gebrauchtwagenhandel gilt leider der Grundsatz: „Mehr Scheinen als Sein.“

Alter Lack im neuen Glanz

Älterer und stumpfer Lack wird ohne viel Mühe wieder zum Strahlen gebracht, mit

- einer POLITUR für matten, alten Lack
- einem LACKREINIGER
- einer SCHLEIF-POLIERPASTE für ganz raue Lacke.

In all diesen Mitteln ist eine feine Schleifmasse enthalten, die die oberste Schicht vom Lack abschmirgelt — deswegen verfärbt sich auch der Polierlappen, und in der Regel kommt dann frischer, hochglänzender Lack zum Vorschein. Um diesen Glanz nicht sofort wieder verschwinden zu lassen, empfiehlt es sich, den so gewonnenen neuen Lack mit einem Konservierungsmittel zu schützen. Vorsicht jedoch mit Schleifpaste und Lackreiniger an Ecken und Kanten, um nicht bis zur Grundierung durchzuschleifen — denn diese hat meist eine andere Farbe.

Rost-Kosmetik

Vor nichts hat ein Gebrauchtwagenkäufer mehr Angst als vor Rost. Also den sichtbaren Rost beseitigen, was beim oberflächlichen Rost ohne viel Aufwand geschehen kann: mit der Drahtbürste, mit Naß-Schleifpapier oder bei punktförmigem Rost (Steinschlag) mit einem „Rost-Radierer“. Die Unebenheiten sollten da-

nach grundiert (vor allem bei gut sichtbaren Flächen), noch einmal feingeschliffen und dann überlackiert werden (Sprühdose).

Schwieriger wird die Sache allerdings, wenn Bleche bereits durchgerostet sind. Wenn es nur bei nichttragenden Teilen wie Türen und Hauben anfällt, lassen sich solche Stellen mit flüssigem Kunststoff und Glasfasermatten verschließen. Tragende Partien kann man allerdings auch damit nicht mehr instandsetzen; hier können nur Schweißarbeiten manches wieder ins Lot bringen. Es gibt solche Betriebe, die sich auf „TUV-Schweißen“ spezialisiert haben und manchmal über fertige Blechteile verfügen, die man in offiziellen Katalogen vergeblich sucht.

Da heute noch mehr Salz als früher auf die Straße gestreut wird, ist der Korrosionsschutz der Wagenunterseite damit noch wichtiger. Ein Gebrauchtwagenkäufer gibt auch zusätzlich etwas aus, wenn er vor verstecktem Rost keine Befürchtung haben muß — Rechnungsbelege für Unterboden- und Hohlraumenschutz können sich also durchaus lohnen! Jedoch: Unmittelbar vor dem Verkauf den Wagen nicht mit Unterbodenschutz behandeln! Der Käufer vermutet meist mit Recht unter dieser jungfräulichen Schicht schlimmen Rost — und der TÜV übrigens auch. Wie überzeugend wirkt dagegen eine ältere, schon mit Schmutz bedeckte Schicht!

Meister Propper für innen

Seitenverkleidungen, Armaturenbrett, Lenkrad, Dachhimmel bestehen heute in fast allen Autos aus Kunststoff und lassen sich mit einem handelsüblichen Reiniger leicht säubern. Bei Stoffbespannungen tut man sich da schon schwerer. Man kann sie mit Teppich-Schaum meist aufräumen; starke Verschmutzungen kann man jedoch nur mit Fleckenwasser (das gern Ränder hinterläßt) oder mit weniger aggressivem Benzin beseitigen. Abgewetzte Sitzbezüge lassen sich meist mit Schonbezügen kaschieren; zieht man sie über, kann man in der Sitzmitte gleich ein Stück Schaumgummi unterlegen, falls sie durchgesessen sind. Kunst-

ledersitze gelten bei normaler Beanspruchung als kaum zerstörbar; harte Naturen bringen es jedoch fertig, Risse oder Löcher hineinzubekommen — was sich schwer reparieren läßt. Die billigste Methode ist die, sich vom Autofriedhof ein Stück gleichen Materials zu besorgen und auf die Schadensstelle zu kleben.

Sammler-Leidenschaft

Der Kilometerstand ist neben dem Baujahr und äußerlichen Zustand für den Käufer wichtig. Dem Zähler nachzuhelfen ist einfach — Betrug. Wer wirklich wenig Kilometer fährt, sollte alle Rechnungen über Inspektionen, Reparaturen und sonstiges sammeln, auf dem die jeweilige km-Zahl registriert wird (auch auf TÜV-Bögen), denn so läßt sich das langsame Ansteigen der km-Zahl belegen. Das Sammeln von Rechnungen ist immer nützlich; der Käufer kann erkennen, daß er tatsächlich neue Bremsen, neue Batterie, neue Stoßdämpfer usw. erhält.

Reparatur-Enthaltbarkeit

Grundregel: Alles was man selbst erledigen kann und was vor allem dem Aussehen zugute kommt, soll mit Eifer betrieben werden. Dies lohnt sich für den Verkäufer immer.

Größere Beträge, sprich aufwendige Reparaturen, zahlen sich nie aus. Der Käufer freut sich zwar über neue Bremsen, Stoßdämpfer, ein überholtes Getriebe usw. — in die Brieftasche aber greift er deswegen auch nicht tiefer. Es ist besser, einen Mangel zuzugeben und 300 Mark weniger zu bekommen, als ihn für 400 Mark reparieren zu lassen.

Wo werde ich ihn los

Neben Kleinanzeigen in sogenannten „Anzeigenblättern“, den örtlichen oder überregionalen Tageszeitungen, ist auch das Autokino ein beliebter Platz. Hier kann man einen kleinen Trick anwenden, der auf orientalischen Märkten gang und gäbe ist, um seinen Wagen vielleicht schneller und günstiger loszuwerden: Interessiert sich ein Käufer für das Auto und beginnt

ein Gespräch, winken Sie unauffällig ihre Helfer heran. Diese bekunden gleichfalls Interesse das Auto und drängen den Verkäufer zum Schein, ihnen das Auto zu verkaufen. Der echte Käufer glaubt nun, dieser sei eine einmalige Gelegenheit — und unterschreibt den Vertrag. Aber Vorsicht! Übertreiben Sie mit Ihren Helfern nicht, sonst stehen Sie am Ende des Tages immer noch mit Ihrem Prachtstück da!

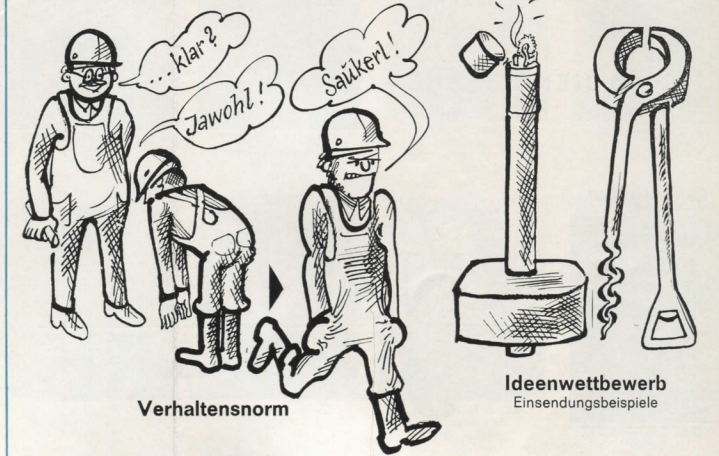
15 Punkte, auf die Sie achten sollten

- 1) Motor: Ein schmutziger Motor macht einen schlechten Eindruck. Entweder Sie reinigen ihn selber mit Benzin, Lappen und Pinsel oder lassen die Tankstelle mit einem Dampfstrahler arbeiten.
- 2) Motoreinstellung: Lassen Sie den Vergaser einstellen und die Zündung überprüfen. Neue Unterbrecherkontakte wirken oft kleine Wunder.
- 3) Motoröl: Bis zum oberen Strich auffüllen, sonst glaubt der Käufer an übergroßen Öldruck. Auch den Kühler auffüllen, wenn Wasser fehlen sollte.
- 4) Scheinwerfer: Verrostete Teile innen zumindest mit Silberbronze streichen, besser jedoch erneuern. Defekte Glühlampen ersetzen.
- 5) Scheibenwischer: Verrostete Blätter und zerstörte Gummiteile erneuern, Scheibenwaschanlage auffüllen und Spritzdüsen einstellen.
- 6) Auspuff: Kleine Löcher lassen sich meist zuschweißen. Spendieren Sie rostzerstärkten Endrohren eine neue Chromblende.
- 7) Chrom: Auch hier ist, wie beim Lack, Hochglanz wichtig — arbeiten Sie mit Poliermitteln. Bereits angerostete Teile durch bessere (vom Autofriedhof) ersetzen.
- 8) Lenkung: Spindellenkungen lassen sich meist nachstellen, wenn sie Spiel haben. Zahnstangenlenkungen dürfen kein Spiel haben, sonst ist ein Spurstangengelenk ausgeschlagen. Klappern von Zahnstangenlenkungen ist ein Schönheitsfehler. Meiden Sie bei der Probefahrt deshalb schlechte Straßen.
- 9) Reifen: Abgefahrene Reifen kann man preiswert runderneuern lassen, oder montieren Sie bessere, die man auch günstig gebraucht erstehen kann.
- 10) Batterie: Überprüfen Sie den Säurestand — es gibt technisch beschlagene Käufer, die nachschauen. Bei einem alten Akku (der es sowieso nicht mehr lange macht) kann man zur Not auch Leitungswasser anstelle von destilliertem Wasser nachfüllen. (Bei neuen Batterien aber bitte nur destilliertes Wasser verwenden.)
- 11) Außenspiegel: Erneuern Sie einen verrosteten Spiegel (vom Autofriedhof). Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum schlechten Eindruck, den Rost hinterläßt.
- 12) Bremsen: Schiefziehende Bremsen erfreuen weder Käufer noch TÜV, also reparieren lassen! Bremsen-Spezialdienste sind hier oft billiger als die Vertragswerkstatt.
- 13) Handbremse: Durch ständige Abnutzung verlängert sich der Leerweg. Nachstellen lassen, damit das Spiel wieder normales Maß hat, und die Wirkung besser ist!
- 14) Kupplung: Durch Abnutzung wird das Spiel kleiner (wenn es sich nicht automatisch nachstellt). Lassen Sie es auf den normalen Wert korrigieren.
- 15) Kundendienst-Scheckheft: Zeigen Sie es stolz vor, wenn Sie alle Inspektionen pünktlich haben machen lassen — so etwas beeindruckt Käufer. Hat man allerdings nicht auf die regelmäßigen Inspektionen geachtet, sprechen Sie lieber über das Wetter.

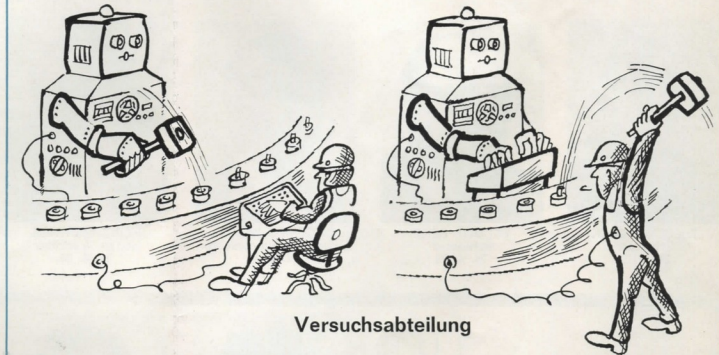
M. Kittel, München

Kleines BETRIEBSLEXIKON

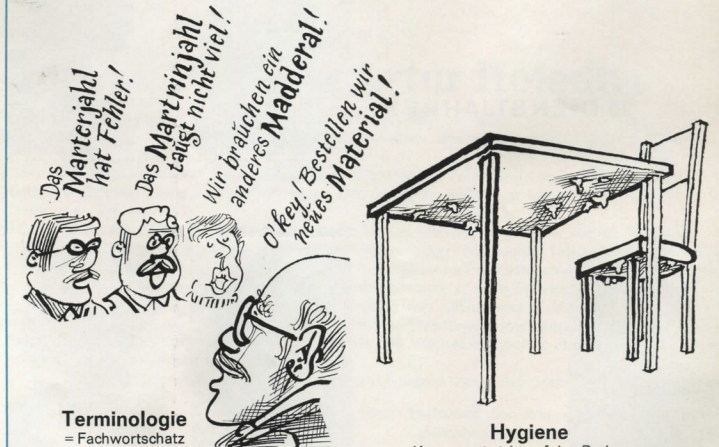
H. A. Müller



Verhaltensnorm



Versuchsabteilung



Terminologie = Fachwortschatz

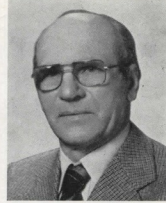
Hygiene «Kaugummi nicht auf den Boden...»

40 DIENSTJAHRE ▶

Süddeutsche Bremsen AG ▶



EDUARD GÄRTNER
Fertigungsplaner
3. 4. 79



MICHAEL NISSLIN
Meister
3. 4. 79



FRIEDRICH KEMPTER
Betriebsrat
3. 4. 79



KARL GÖRES
Meister
11. 4. 79



ERNST RUTSCH
Gruppenführer
26. 4. 79

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



OTTFRIED APPEL
Abteilungsleiter
8. 3. 79



HEINZ EHRRING
Sachbearbeiter
30. 3. 79



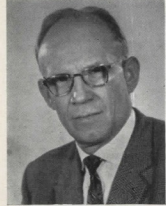
KARL SCHMITT
Dreher
7. 4. 79



DIETER MÜHLECK
Zahnradstoßer
8. 4. 79

UNSERE JUBILARE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



HELMUT KOWANIEZ
Bohrer
1. 4. 79

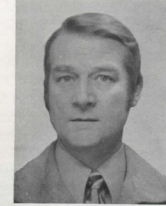
Motoren-Werke Mannheim AG ▶



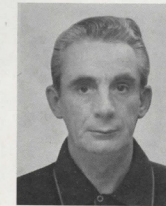
JAKOB KÖHLER
Dreher
31. 3. 79



HELMUT GOTTMANN
Sachbearbeiter
24. 4. 79



EGON REDEKER
Schleifer
20. 4. 79



HEINZ ROTH
Schlosser-Vorarbeiter
20. 4. 79



KARL HOFMANN
Gruppenleiter
20. 4. 79



FRITZ RADDATZ
Vorarbeiter
26. 4. 79



RUDOLF ZIMMER
Schlosser u. Materialsteuerner
26. 4. 79



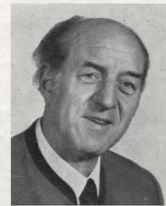
THEODOR BECK
Schlosser
24. 4. 79



HELMUT BENZ
Schlosser
24. 4. 79



SIEGFRIED WEIGEL
Schlosser-Gruppenführer
24. 4. 79



HEINZ GÄRTNER
Meister-Vertreter
24. 4. 79



KARL SAUTTER
Baugruppen-Konstrukteur
24. 4. 79



OTTO STEIGNER
Lagerarbeiter
26. 4. 79



GEORG CZIPRI
Kontrollleur
26. 4. 79

Carl Hasse & Wrede GmbH



WERNER SCHMIDT
techn. Angestellter
6. 4. 79



25 DIENSTJAHRE ▶

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein ▶



KARL-HEINZ PARDUN
Modellschlosser
1. 4. 79



MANFRED ZÄNKER
Schlosser
1. 4. 79

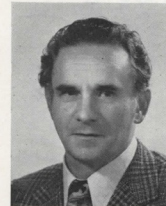


MANFRED SCHMIDT
Kernmacher
5. 4. 79



ELISABETH LIPPE
Raumpflegerin
21. 4. 79

Süddeutsche Bremsen AG ▶



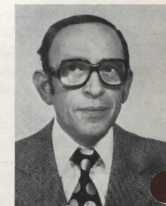
HEINZ BRINCKMANN
Lagerarbeiter
19. 3. 79



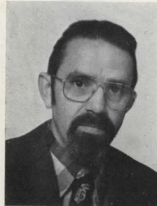
BALTHASAR HOFFMANN
Scharfschleifer
26. 3. 79



MICHAEL HERMANN
Fräser
2. 4. 79



ERNST WAGNER
Abteilungsleiter
20. 4. 79



HEINZ OFF
Werkssanitäter
24. 4. 79

NACHRUUF

Am 28. März 1979 verstarb im Alter von 67 Jahren

Herr Direktor Artur Hofeditz



Technischer Direktor der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein bis 1978. Nur ein Jahr im Ruhestand war Artur Hofeditz vergönnt, dessen Leben aufs engste mit der Knorr-Bremse verbunden war. Über 50 Jahre lang gehörte der Verstorbene dem Stahlwerk Volmarstein an, in dem er 1926 als Techniker-Lehrling seine Ausbildung begann und wo er schließlich im Jahre 1957 Technischer Direktor wurde. Mit Artur Hofeditz kam damit ein Mann an die Spitze, der sein Handwerk von der Pike auf gelernt hatte und auf einen reichen Erfahrungsschatz zurückgreifen konnte. Tatkraft und Können befähigten ihn, die technische Struktur der von ihm betreuten Produktionsbereiche zu prägen. Im Rahmen eines umfangreichen Ausbauprogramms förderte er neue Entwicklungen der Stahltechnik und war damit maßgeblich an dem Ausbau des Stahlwerks Volmarstein zu einem leistungsfähigen Unternehmen beteiligt. In selbstlosem Einsatz und unermüdlicher Arbeit hat er sich in guten und schlechten Zeiten für das Wohl des Werkes eingesetzt, dem er ein ganzes Leben lang treu geblieben war.

In Trauer und Dankbarkeit nehmen wir Abschied von einem verdienten Mann.

Geschäftsleitung der Knorr-Bremse GmbH
München und Volmarstein

Ein Hobby
oder Steckenpferd
gibt erst der freien Zeit
den Wert

BRIEFMARKEN

Briefmarkensammeln ist eines der meistverbreiteten Freizeitbeschäftigungen. Wissensdrang und Ausdauer stehen bei diesem schönen Hobby Pate. Angefangen hat's überall so: mit der Durchsicht familiärer Briefe und Grußpostkarten. Man sortierte, ordnete in Steckalben, tauschte Doppelte im Mitschülerkreis und war plötzlich zum Sammler geworden. Ein Großteil der von Natur aus unstillen Jugend stellte meistens nach ein paar Jahren das Sammeln wieder ein; mancher aber bleibt doch ein ganzes Leben lang bei der Liebe zu diesen kleinen Kunstwerken.

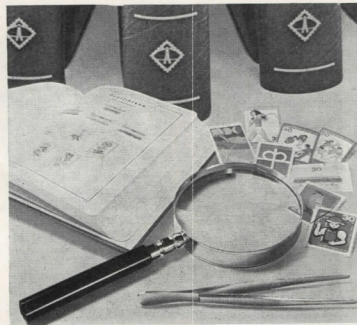
Für den Bildungs- und Werdegang junger Menschen ist Briefmarkensammeln unendlich wertvoll: Man lernt die Welt kennen, die Länder in ihrer geographischen Lage, ihrem politischen Status, ihrer Mentalität, ihrer ganzen geschichtlichen Entwicklung. Die Briefmarke spiegelt alles wider. Der Sammler liest in seinem Album wie in einem Buch mit der Fülle von wissenschaftlichen Aussagen eines Lexikons. Er lernte genaues Beobachten feinsten Unterschiedlichkeiten in Druck, Format, Zählungen und Wasserzeichen, neuerdings auch von phosphoreszierenden oder fluoreszierenden Ausgaben; er gewinnt einen geradezu außergewöhnlichen Ordnungssinn, und entwickelt Geschicklichkeit mit Gestaltungssinn bei der Anlage selbstgezeichneter Seiten seiner Alben. Es gibt wenig Vergleichbares für die Vielseitigkeit für kindliches Tun und die Erfüllung der Freizeit von Erwachsenen.

Was soll man sammeln?

Eine Grundfrage. Jugend sollte alles zusammentragen, was ihr in die Finger kommt; das Aussondern kommt danach sowieso. Niemand kann heutzutage ernsthaft „Alle Welt“ mehr sammeln, dazu ist die Ausgabenflut der Marken zu groß — ein zeitgemäßes Ergebnis wirtschaftlicher Ertragspekulation der Postverwaltungen: Briefmarkensammler sind für sie der sichere Einnahmefaktor Nummer Eins.

Der echte Philatelist spezialisiert sich, d. h. er beschränkt sich bewußt auf ein nicht zu großes Sammelgebiet. Das Natürlichste ist dabei das eigene Land. Nur scheint mir die Wahl „Bundesrepublik mit Westberlin“ eine zu bequem spezialisierte Wahl zu sein. Der historische Kulturkreis Deutschland sollte es schon sein, also die altdeutschen Staaten, das Deutsche Reich mit allen Nebengebieten wie Kolonien, Besatzungsbereiche, Abstimmungsgebiete, Saar und seit 1945 auch das besetzte Deutschland und durch die geschichtliche Tragik des getrennten Deutschlands auch die DDR. Ein Philatelist sammelt, er wertet keine politischen Auswirkungen.

Viele sammeln auch deutschsprachige Gebiete, als aus dem europäischen Raum die



-die kleinen Kunstwerke der Kultur- und Zeit- geschichte

Schweiz, Österreich, Liechtenstein, Luxemburg und zuweilen auch Holland. Im übrigen ist die Entscheidung für ein bestimmtes Land oft durch persönliche Beziehungen bestimmt worden, zumeist aber bleibt sie eine „Qual der Wahl“. Mancher trägt auch Außereuropa in Steckalben zusammen, doch nur, „was so gerade mitanfällt“, ohne konsequent Übersee zu sammeln oder sogar Geld dafür auszugeben.

Stark im Kommen ist das Motivsammeln, vor allem drei Gebiete: Sport, Blumen, Weltraum. Das Spezialisieren spiegelt persönliche Veranlagung wieder, wenn man daran z. B. denkt, daß die Archäologie, Kunstgegenstände, Gemälde, Tiere, Landschaften, Schiffe, Motorfahrzeuge auf Briefmarken individuell angelegte Alben füllen.

Tagesereignisse spielen auch eine Rolle, z. B. die Olympischen Spiele, die europäischen Einigungsbestrebungen mit ihren Europa-Briefmarken-Gemeinschaftsausgaben.

Besonderheiten, das Ungewöhnliche, die Nichtalltäglichkeit schließlich führen zum Spezialsammeln, u. a. von Ersttagsbriefen, Sonderstempeln, Flugpost, Viererblocks, gestempelten und zugleich postfrischen Marken. Am Anfang

muß Klarheit über den Umfang des zu Sammelnden auf jeden Fall bestehen.

Briefmarkensammeln als Kapitalanlage

Für die wirtschaftliche Nutzung des Sammelns sind die Vorstellungen der Allgemeinheit weit überzogen, nachdem man mal etwas von „blauer Mauritius“ und Spitzenauktionswerten gehört hatte. Immerhin steht fest, daß Sammlerfleiß und das Zusammenfügen geschlossener Gebietsausgaben seine Früchte trägt. Es liegt an der Zeitentwicklung, daß Briefmarkensammeln für Begüterte (und solche, die es dadurch zu werden erhoffen) zur Kapitalanlage wird. In dieser Hinsicht stehen die Briefmarken auf der „Markenbörse“ — im Gegensatz zum Aktiengeschäft — fest wie ein Fels: Keine großen Schwankungen, keine Preiseinbrüche, sondern weiterhin stetes Anwachsen der Preise um 5 bis 10%. Man pflegt sein Geld in beweglichen und schnell verkäuflichen Werten anzulegen, in „Spitzenwerten“. Eine Sammlung mit einem Sammelsurium aus zehn Ländern kann man so gut wie nicht (oder nur mit enormem Verlust) verkaufen, aber eine komplette Sammlung Bundesrepublik, Berlin, Vatikan, Uno und auch anderer Einzelländer bzw. Gebiete geht immer weg. Und sie hat ihren guten Preis.

Nicht zu vergessen ist hier die „klassische Philatelie“. Ich sah — mit viel Neid — eine Altbadensammlung, mit Schweizer Rautenstempel, mit der Landpost auf Briefstück, 3 Kreuzer Bayern blau und ein Luxusbriefstück Braunschweig mit Balkenstempel. Da Sammler üblich keine Millionäre sind, müssen sie sich auch den altdeutschen Staaten ein Gebiet herausuchen.

Sammeln aus reiner Freude an der Sache

Für den rechten Sammler steht kaum der Gedanke im Vordergrund, seine Sammlung in schön aufgemachten „Falzlosalben“ später einmal zu Geld machen zu können. Er weiß, daß das Objekt sowieso ohne sein Zutun schon durch die Zeit wertvoller wird. Für ihn mehrt sich der Wert mit der Freude, wieder einmal eine Albumseite komplett zu haben. Wenn man das nötige Kleingeld hat, kann man leicht eine vollständige Sammlung kaufen. Aber darin liegt ja nicht das Hobby, das der Freizeit erst den rechten Wert geben soll. Eine Sammlung richtig aufzubauen und zu gestalten, das ist schwer und lernt sich erst mit der Zeit. Aber für ein Steckenpferd muß der Faktor „Zeitaufwand“ zweitrangig sein. Möglichst soll ohne zuviel Geldanlage im „bargeldlosen Tauschverkehr“ gesammelt werden. In dieser Richtung bleiben die Tauschabende in der Philatelistengemeinschaft der Wohngemeinde eine unentbehrliche Einrichtung für den Sammler um des Geldes willen.

JHB