

# WIR

176 / 1982

von den Werken der Knorr-Bremse



# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



erausgeber:  
norr-Bremse Kommanditgesellschaft  
ünchen/Berlin  
osbacher Straße 80, 8000 München 40  
hriftleitung:  
enate Stapf  
osbacher Straße 80, 8000 München 40  
elefon: 089 / 35051  
itel und Layout:  
A. Müller, München  
ruck:  
Hils & A. Maier  
ruckstraße 9, 8312 Dingolfing  
elefon: 087 31 / 2307  
rtikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

175 AUGUST 1982

inhalt/Seite	
u Gast bei MWM	3
undesbahn-Zentralämter feierten Jubiläum	3
ualitätssicherung: Prozeßrechner steuern B-Geräteprüfanlagen	4
remensversuche der DB: Testwagen „verloren“	6
ochkonjunktur für „Butterfahrer“	6
benteuer: Flußfahrt im Urwald von Nordborneo	7
ie Mädchen nutzen ihre Chancen	10
norr-Bremser wandern in Südtirol	11
ebenswertes Südtirol	12
/ann beginnt die Rente?	13
nsere Jubilare	14
/ie sich die Deutschen im Ausland benehmen	15

**Z**wei Stunden vor Beginn der »Aida« in der Arena von Verona: Lauter Beifall, wenn die Schönen und die Prominenten Einzug ins Parkett halten; Winken und Rufen, wenn sich Familien und Freunde über die Ränge hinweg begrüßen . . . Da wird einem klar, daß es hier nicht nur Darsteller auf der Bühne und Publikum auf den Rängen gibt, sondern daß hier alle ihre Rolle im gemeinsamen Sommertheater spielen. Jedermann ist fröhlicher Mitwirkender in einem großen Spiel.

Die Nacht in der Arena ist nur ein exemplarisches Beispiel, es gibt noch viele kleinere und größere: Da ist Fräulein Lämmle, zweite Verkäuferin eines Kurzwarenladens in einer schwäbischen Kleinstadt. Tagsüber ist sie die personifizierte Biederkeit, aber am südlichen Ferienstrand zieht Sie dann ihre Jahres-Show ab. Man könnte sie nun für die Inhaberin eines großstädtischen Modesalons halten, denn sie wechselt Badeanzüge, Kleider, Hüte und Schals mehrmals am Tage — die Begleiter allerdings nur alle drei Tage. Und die einheimischen schwarzlockigen Knaben — von Beruf Fischer, Hirten, Kellner oder Gemeindediener — spielen ebenfalls ihre Ferienrolle ganz prächtig. Sie gebürden sich allesamt wie unwiderstehliche Casanovas und tragen ihre muskulöse braune Männlichkeit in den sportlichsten Posen spazieren. Auch die Bräute von Alberto, Aristophanes oder Karim machen mit im großen Spiel. Ihre Rolle besteht darin, die Saison über beide Äuglein zu zu rückdrücken. Das fällt ihnen so schwer nicht, denn die Urlauberinnen reisen ja garantiert wieder ab . . .

Auch der Gondoliere in Venezia gehört zu den Darstellern im Urlaubstheater. Wenn er die hochtourierten amerikanischen Ladies durch die Kanäle schaukelt und dann vor der Seufzerbrücke mit rollenden Augen eine Liebesarie schmettert, weiß er genau, was sein Publikum von ihm erwartet. Für die Yankee-Damen ist jeder Italiener halt auch ein Romeo.

Und dann die Legion der Pensionsmütter! Sie alle vermieten in der Saison jeden halbwegs bewohnbaren Raum vom Bodenstübchen bis hinunter zum Hühnerstall für jugendliche Schlafsacktouristen und nehmen selber dann, nebst Anhang, mit einer Art von Besenammer vorlieb. Vater Emilio wird in die Livree gesteckt und spielt den Hausdiener; die Töchter machen auf Kammerkätzchen. Sicher, sie tun es in erster Linie des Geldes wegen, aber doch bereitet ihnen der Rollentausch auch Spaß. Die Fremden sorgen ja für Abwechslung in ihrer abgeschiedenen Gegend. Andererseits ist man als Vermieter dann auch heilfroh, wenn die Touristen von der Bühne abtreten sind und einem Haus, Bett und der ganze Ort mit der Stammkneipe wieder selber gehören und die Preise normal geworden sind.

Aber das Urlaubstheater spielt sich natürlich nicht nur ab zur Sommerszeit — nein, auch im Winter, wenn es schneit. Ein fast klassisches Beispiel ist der Schillehrer Hansl aus den österreichischen Alpen. Einige Monate lang wedelt er — schlank, knusprig braun und goldhaarig wie ein nordischer Gott — die Hänge hinunter zum Entzücken aller Schihaserln, vom Collegenirl bis zur vollreifen Industriellengattin. Klar, daß der Schillehrer in der Saison der Hauptdarsteller ist — aber in der übrigen Zeit? Dann sieht man ihn hemdsärmelig den Karren schieben beziehungsweise bis zum Knie im Stallmist waten, denn er fungiert als erster Knecht des Bauern Kammerlander. Befragt, wie er sich denn in dieser so ganz anderen Rolle gefalle, meint der Hansl: »Prima, denn glauben Sie im Ernst, daß ich das Getue und das Gewäsch von den Schihaserln länger als die Saison über aushalten könnte? Da lob' ich mir doch meine Rindviecher, die sind still, geduldig und dankbar. Auch die Luft ist im Stall besser als der ewige Kneippenmief. Außerdem hat man hier seine geregelte Arbeitszeit ohne Überstunden als animateur. Ich finde es so ganz in Ordnung: Zur Hälfte was Süßes — zur Hälfte was Saures.«

Wer so die beiden Rollen, die er im Theater des Lebens spielen muß, gleichermaßen ausfüllt und noch Spaß daran findet, der ist fürwahr ein Lebenskünstler und fast schon so etwas wie ein Weiser.



Ein Teil der Gästeschar auf Besichtigungstour im Werk II



Attachés im Maschinenlabor des MWM-Schulungszentrums. Mit dem Rücken zur Kamera: Dir. Iwen

## Zu Gast bei MWM

### 28 Diplomaten aus 22 Ländern besichtigten die Motoren-Werke

Auf Einladung der Landesvertretung Baden-Württembergs in Bonn beteiligten sich die Handels- und Wirtschaftsattachés an einer Informationsreise, die sie zu drei exportorientierten Betrieben in Mannheim, Weinheim und Heidelberg führte.

In Mannheim waren es die Motoren-Werke. Vorstandsmitglied Dr. h. c. Syassen begrüßte die Gäste und gab ihnen einen Überblick über die Geschichte der MWM, deren Produktionsprogramm von heute sowie Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet neuer energiesparender Technologien. Verkaufsdirektor Wolfgang Keller erläuterte ausführlich die Vertriebsaktivitäten in aller Welt, speziell in den Entwicklungsländern.

Die anschließende Betriebsbesichtigung gab den sehr interessierten Gästen einen umfassen-

den Einblick in die mit modernen Werkzeugmaschinen ausgestattete Fertigung.

Im Werk II wurden die Diplomaten dann von Direktor Iwen im Schulungszentrum über die erfolgreiche Tätigkeit dieser Einrichtung informiert. Rund 300 bis 400 Monteure und Ingenieure von vorwiegend ausländischen Kunden werden hier jährlich in ihrer Landessprache an „ihren“ Motoren ausgebildet.

Sehr beeindruckt zeigten sich die Gäste auch bei der Besichtigung des Maschinenlabors des Schulungszentrums und der Hochregalanlagen im Zentral-Ersatzteillager. Mit der Versicherung, daß sie bei MWM viel Interessantes und Lehrreiches erfahren hätten, verabschiedeten sich die Herren nach einem gemeinsamen im Casino eingenommenen Essen.

G. Möller, Mannheim

### Mit »Tagen der offenen Türen« und Fahrzeugschauen mit historischen Lokomotiven:

## Bundesbahn-Zentralämter feierten Jubiläum



In Minden war die Knorr-Bremse mit einem Messestand vertreten. Unter den Geräten und Apparaten aus dem Fertigungsprogramm für Schienenfahrzeuge fanden das Steuerventil KER und die Führerbremsventilanlage H das besondere Interesse der Fachleute

Mit mehrtägigen Veranstaltungen begingen die beiden Bundesbahn-Zentralämter Minden und München in diesem Jahr ihr 75jähriges Jubiläum. In Minden fanden vom 25. bis 27. Juni 1982 „Tage der offenen Tür“ mit einer großen Fahrzeugschau statt, die einen Querschnitt durch 75 Jahre Eisenbahnentwicklung mit Schwerpunkten auf dem Dampflokotiv- und Wagenbereich zeigten. Im Mittelpunkt der Ausstellung stand neben der elektrischen Schnellfahrlokomotive 103 118-6 für 250 km/h vor allem historisches Material, so u. a. ein preußischer Personenzug mit einer Dampflokotiv der Baureihe T 13 (Baujahr 1910) sowie der historische Rheingoldzug mit der auf Hochglanz polierten Schnellzug-Dampflok 01 150. In München fand zur gleichen Zeit eine ähnliche Schau mit Schwerpunkten auf der Entwicklung

in elektrischen und Diesellokomotiven sowie in Signalanlagen statt. In einer großen Fahrgeschau waren neben modernen auch historische Schienenfahrzeuge zu sehen, so auch die ehemalige bayerische Dampflokomotive S 3/6 8 505) und die Ellok 1901. Eine der Attraktionen beim Bundesbahnantragsamt München waren die stündlich verkehrenden historischen Sonderzüge mit Sisezugwagen der ehemaligen Länderreise-

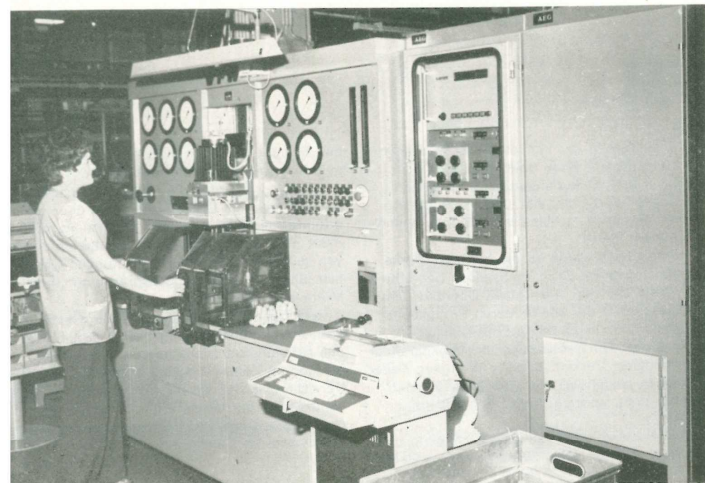
bahnen und Lokalbahnen.

Die für alle Fragen der technischen Entwicklung sowie des zentralen Einkaufs zuständigen Bundesbahn-Zentralämter Minden und München führen ihre Gründung beide auf das Jahr 1907 zurück. In Berlin war damals das Königlich-Preussische Eisenbahn-Zentralamt gegründet und erstmals in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen zentral mit Aufgaben der Eisenbahntechnik und der Beschaffung beauftragt worden. In München wurde etwa gleichzeitig

ein zentrales Maschinenkonstruktionsamt der Bayerischen Staatseisenbahnen geschaffen. Während das Münchner Amt in der bayerischen Landeshauptstadt blieb, wurde das — seit 1925 so bezeichnete — Reichsbahn-Zentralamt Berlin im Kriegsverlauf evakuiert, nach dem Zusammenbruch 1945 zunächst in Göttingen, Kahl am Main und Einbeck untergebracht und schließlich zwischen 1948 und 1950 als Bundesbahn-Zentralamt in Minden (Westfalen) wieder zusammengefaßt.

## Fortschrittliche Qualitätssicherung

# Prozessorner steuern SB-Geräteprüfanlagen

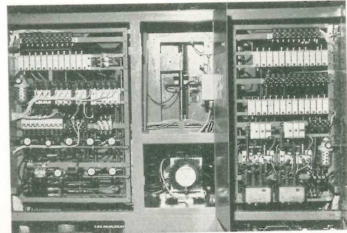
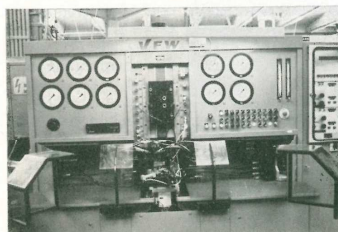
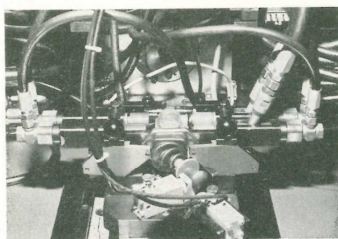


Universalprüfanlage.

Prüftischplatte mit Aufnahmevorrichtung; unten: Grundaufbau/Vorderansicht

Mit Beginn des vorigen Jahres wurde eine moderne Universalprüfanlage in der Süddeutschen Bremsen AG in Betrieb genommen. Sie prüft in der Kfz-Bremsgerätemontage automatisch die vorgeschriebenen Funktionen der Ventile nach der Endmontage. Diese Prüfanlage besteht aus einem pneumatisch-elektrischen Grundaufbau, dem elektronischen Steuerschrank, dem Prozessorner und dem Fernschreiber.

Der Grundaufbau umfaßt alle Komponenten der bisher erstellten Prüfstände. Sie wurden durch Verwendung einer universellen Prüftischplatte mit dazugehörigen Wechselaufnahmevorrichtungen und mechanisch-pneumatisch-elektrischen Stell- und Schraubeinheiten geschaffen. Es werden Adapter-Anbausätze verwendet; durch sie ist eine schnelle, problemlose Umrüstung auf das jeweilige Bremsventil möglich, was den Vorteil geringer Nebenzeiten mit sich bringt.



Grundaufbau/Innenansicht. Druckluftsteuerung mittels „Knorrpneumatik“

### Im Steuerschrank

liegt die Schnittstelle zwischen dem Rechner und dem Grundaufbau. Hier erfolgt die Anpassung und Aufbereitung der Ein- und Ausgabebefehle an den Prozessor. Diese Befehle werden nach bestimmten Regeln ausgewertet und von dem jeweils angesteuerten elektronischen Bauteil durchgeführt. Im Steuerschrank integriert sind dazu

- Schrittmotoransteuerung
- Elektronische Differenzdruck-Lecktestgeräte
- Analogwandler-Ansteuerungseinheiten
- Druckmeßwertaufnahmeverstärkung sowie
- Kraft- und Wegmeßsystem-Verstärker.

### Das Lecktestgerät

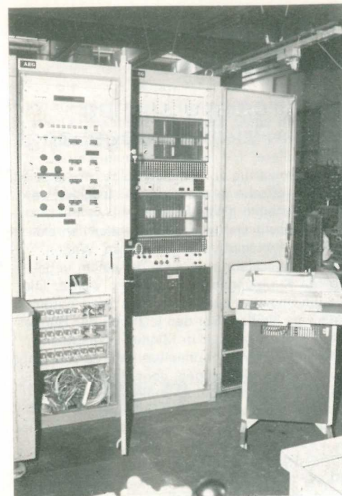
ist eine absolute Neuentwicklung. Eine elektronische Steuerung übernimmt den Ablauf der einzelnen Prüfschritte: Füllen, Abgleichen und Messen sowie die automatische Meßwert-erfassung und Speicherung von Gut- bzw. Fehlerbefunden.

Bei diesem Verfahren wird der Prüfling mit Druckluft belüftet. Zeigt sich bei einer Differenzdruckmessung ein Druckabfall, ist dies ein zuverlässiges Zeichen für ein Leck im Prüfling.

### Der Analogwandler

dient zur Umsetzung einer elektrischen Spannung — vorgegeben durch den Prozessor — in Druckluft.

Das Wegmeßsystem ist digital-absolut, d. h. bei der Wegmessung wird die Bewegung in Digitalschritten zerlegt und als Kennzeichen für die augenblickliche Stellung vom Prozessor ausgewertet.



Steuerschrank; rechts im Bild: Prozessorner und Fernschreiber

### Der Prozessorner — das Gehirn der Anlage

Er besitzt Meßwert- und Vorgabekanal. Zu den Meßwertkanälen rechnen wir Signaleingangleitungen, Druckmeßkanäle, den Kraftmeßkanal und den Wegmeßkanal. Vorgabekanal sind Signalausgangleitungen, Druckausgabekanal für die Analogwandler, der Geschwindigkeitsvorgabekanal und der Stellungvorgabekanal für die Schrittmotoren.

Die Speicherkapazität des Rechners beträgt 64 K-Bytes. Dem Prozessorner angeschlossen ist ein Magnetfolienspeicher mit zwei Laufwerken.

### Von der Diskette

holt sich der Rechner die Befehle für die Datenverarbeitung. Im Laufwerk 1 befindet sich die Diskette für das Betriebssystem. Das Laufwerk 2 enthält die Diskette für die Prüfabläufe. Entsprechend den auf den Disketten stehenden Befehlen werden die Daten im Prozessor verarbeitet.

### Über den Fernschreiber

wird folgende Dialogkorrespondenz realisiert:

- Erstellen von Prüfabläufen
  - Starten einer Serienprüfung
  - Dokumentieren und Protokollieren von Prüfergebnissen
  - Testen von Ein-/Ausgabesignalen
- Dabei beträgt die Schreibgeschwindigkeit beim Dokumentieren 30 Zeichen pro Sekunde.

### Wer tut was?

Programmerstellung auf Disketten: Zunächst wird eine manuelle Prüfablaufbeschreibung erstellt, d. h. eine vollständige und genaue Auflistung aller Tätigkeiten, die der Automat ausführen muß, nach Zeichnung und Prüfvorschrift. Dann wird über einen dafür bestimmten Programmierplatz in systembezogener Programmiersprache mittels Dialogverfahren das Programm eingegeben.

Programmablaufplan		Ablauf		Universal-Prüfstand SE 107	
Nr.	Abf.	Nr.	Abf.	Nr.	Abf.
1	Übersicht	1	Start	1	Start
2	Übersicht	2	Start	2	Start
3	Übersicht	3	Start	3	Start
4	Übersicht	4	Start	4	Start
5	Übersicht	5	Start	5	Start
6	Übersicht	6	Start	6	Start
7	Übersicht	7	Start	7	Start
8	Übersicht	8	Start	8	Start
9	Übersicht	9	Start	9	Start
10	Übersicht	10	Start	10	Start
11	Übersicht	11	Start	11	Start
12	Übersicht	12	Start	12	Start
13	Übersicht	13	Start	13	Start
14	Übersicht	14	Start	14	Start
15	Übersicht	15	Start	15	Start
16	Übersicht	16	Start	16	Start
17	Übersicht	17	Start	17	Start
18	Übersicht	18	Start	18	Start
19	Übersicht	19	Start	19	Start
20	Übersicht	20	Start	20	Start
21	Übersicht	21	Start	21	Start
22	Übersicht	22	Start	22	Start
23	Übersicht	23	Start	23	Start
24	Übersicht	24	Start	24	Start
25	Übersicht	25	Start	25	Start
26	Übersicht	26	Start	26	Start
27	Übersicht	27	Start	27	Start
28	Übersicht	28	Start	28	Start
29	Übersicht	29	Start	29	Start
30	Übersicht	30	Start	30	Start
31	Übersicht	31	Start	31	Start
32	Übersicht	32	Start	32	Start
33	Übersicht	33	Start	33	Start
34	Übersicht	34	Start	34	Start
35	Übersicht	35	Start	35	Start
36	Übersicht	36	Start	36	Start
37	Übersicht	37	Start	37	Start
38	Übersicht	38	Start	38	Start
39	Übersicht	39	Start	39	Start
40	Übersicht	40	Start	40	Start
41	Übersicht	41	Start	41	Start
42	Übersicht	42	Start	42	Start
43	Übersicht	43	Start	43	Start
44	Übersicht	44	Start	44	Start
45	Übersicht	45	Start	45	Start
46	Übersicht	46	Start	46	Start
47	Übersicht	47	Start	47	Start
48	Übersicht	48	Start	48	Start
49	Übersicht	49	Start	49	Start
50	Übersicht	50	Start	50	Start

Manueller Programmablauf

### Was geschieht?

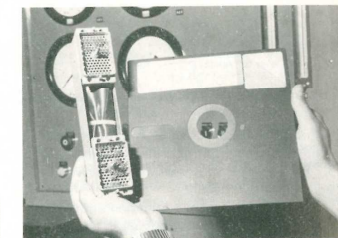
Ein Prüfablauf besteht aus maximal 150 Schritten. Bis zu vier Prüfabläufe können auf einer Diskette unter einer Kennzahl archiviert werden. Ein Prüfschritt wiederum besteht aus einem Vorgabeblock und bis zu sieben Prüfböcken (18 Prüfblocktypen stehen zur Verfügung.) — Jeder Prüfschritt beginnt in der Regel mit einem Vorgabeblock, der digitale und analoge Sollwerte ausgibt. Der Prüfblock erfaßt die auf den Vorgabeblock erfolgte Reaktion des Prüflings über Meßwertkanäle und Digitalmeldungen.

Er wertet diese Messungen aus und trifft, entsprechend der Prüfblocktype, eine Qualitätsentscheidung über das Ventil. 50 Prozent der Schritte eines Programms dienen überrig zur internen Überwachung der Prüfanlage.

Durch Programmieren von Korrekturbausteinen ist es möglich, auftretende Nullpunktdrifts zu erfassen und bei der nachfolgenden Prüfmessung zu berücksichtigen.

## Prüfautomaten: Organisationsmerkmale — einset und jetzt

Würden Prüfabläufe bei den bisherigen Prüfautomaten mit einem Programmstecker realisiert, in dem die Befehlsfolgen vorgeordnet sind, so sind jetzt die Befehlsfolgen auf der Diskette programmierbar. Programmänderungen können nun durch den Korrespondenzaufruf „K O R“ technisch relativ leicht durchgeführt werden — im Gegensatz zum bisherigen Ablauf, bei dem eine Änderung im Programmstecker umfangreiche und komplizierte Lötarbeiten erforderte.



Diskette und Programmstecker

Die Programmsicherung wird durch das zweifache Kopieren der Originaldiskette garantiert; die Originale werden getrennt vom Duplikat aufbewahrt. Bei Änderungsmittellungen wird zuerst die Originaldiskette auf Gültigkeit überprüft und dann mit einer Plakette mit dem aktuellen Änderungsstand versehen.

### Betriebsablauf

Bei Beginn einer Serienprüfung wird nach Einrichtplan die Prüfvorrichtung aufgerüstet und die Diskette mit dem unter einer Kennzahl abgelegten Prüfablauf in das Speicherlaufwerk 2 eingelegt. Dann werden die Startdaten einschließlich der Losgröße eingegeben. Der Start erfolgt durch Schließung der Tür des Universalstands.

ABELAUF-NR.:	50	SCHRITT:	50
VORGABEBLOCK			
GESCHW. (EINH/MS):	0,0		
STELLUNG (EINH):	0,0		
DRUCK 1 (BAR):	7,50		
DRUCK 2 (BAR):	0,00		
AUSGABE EIN/AUS:	A 8	E 12	
VORZEIT (S/100):	20		
GESCHW. (EINH/MS):	0,0		
STELLUNG (EINH):	0,0		
DRUCK 1 (BAR):	7,50		
DRUCK 2 (BAR):	0,00		
AUSGABE EIN/AUS:	E 7	A 12	
PRUEFBLOCK : 1			
BLOCKTYP :	2	DIFDTOL	
MESSEART D/K/W :	0		
DRUCKKANAL A :	1		
DRUCKKANAL B :	5		
FS1 DRUCK (BAR):	0,20		
FS2 DRUCK (BAR):	7,00		
ZEIT 1 (S/100):	25		
ZEIT 2 (S/100):	30		
DOKUMENT /J/N :	3		
FEHLERDRUCK /J/N :	0		
PRUEFBLOCK : 2			
BLOCKTYP :	2	DIFDTOL	
MESSEART D/K/W :	4		
SPEICHER-NR. :	1		
FS1 WEG (MM):	1,0		
FS2 WEG (MM):	0,2		
ZEIT 1 (S/100):	25		
ZEIT 2 (S/100):	30		
DOKUMENT /J/N :	N		
FEHLERDRUCK /J/N :	0		
PRUEFBLOCK : 0			
BLOCKTYP :	11	SPRUNG	
ZIEL BEI GUT:	51		
ZIEL BEI FEHLER:	62		

Programmausschnitt

PRUEFDOKUMENTATION	
*****	
HB1154-PRV4050-DAT-12.5.81	
VENTILTYP :	HB 1154
STUECKLISTE :	1/7/121
RICHTZEICHNUNG :	118 55002
ABELAUF-NR. :	10
LOSGRÖSSE :	120
PRUEFER :	HOPF

Startdatenkopf

Parallel zur Prüfung wird ein Protokoll ausgeben, das den Zustand des jeweiligen Ventils dokumentiert. Nach Beendigung des Prüfzyklus wird die Seriennummer mit dem Benennungsinhalt in Ordnung oder „Fehl“ ausgedruckt. In „In Ordnung“-Befund erfolgt automatisch eine Stempelung des Typenschildes.

#### Schlußbetrachtung

Viele manuelle Prüftätigkeiten wurden und werden auch heute noch auf die Universalprüfautomaten verlagert. Die Vorteile beim Einsatz von Prozeßrechnern dagegen wachsen mit der Komplexität der Prüfungsprobleme. Wir verdanken ihnen gleichbleibende Produktqualität

## Testwagen

### »verloren«

#### Bei Bremsversuchen wird »Prüfling« abgehängt

Was sonst nie vorkommen sollte, praktiziert die Bundesbahn jetzt auf einem Abschnitt der Strecke Hamm (Westfalen) — Hannover systematisch: sie „verliert“ in voller Fahrt die an eine Lokomotive angehängten Wagen. Danach geschieht, was auch bei einem ungewollten Kupplungsbruch passieren würde: Die Wagen kommen auf schnellstem Weg automatisch zum Stehen. Bei den jetzt von der Bundesbahn-Versuchsanstalt in Minden (Westfalen) unternommenen Experimenten geht es allerdings um spezielle Messungen, denen nicht nur neue Wagen, sondern auch neuentwickelte Bremsbauteile unterzogen werden müssen.

Im westfälischen Minden werden deshalb alle neuen Lokomotiven und Wagen auch unter diesen Gesichtspunkten getestet, bevor sie zum Einsatz kommen. Aber auch neue Einzelteile für die Bremsysteme oder neue Werkstoffe für Bremsbeläge werden entsprechend untersucht. Das beginnt in der Regel beim Prüfstandsversuch und reicht bis zur praktischen Messung auf der Strecke, wenn es darum geht, die Bremsleistung eines einzelnen Wagens zu ermitteln. Hierzu bringen ihn die Versuchingenieure mit einer Lokomotive auf die erforderliche Geschwindigkeit und hängen ihn dann mit einer automatischen Entkupplungsvorrichtung ab. Während die Lokomotive weiterfährt, bremsen die mit Messgeräten bestückten Wagen allein ab, bis er zum Stehen kommt.

Durch diesen Trick läßt sich die Bremswirkung der Lokomotive, die das Bild verfälschen würde, eliminieren.

Erst die Meßwerte der Prüfstandsuntersuchungen und die Bremsversuche auf der Strecke liefern ein in jeder Hinsicht zuverlässiges Resultat zur Beurteilung der Bremsen und damit der Sicherheit des Fahrzeugs.

## Hochkonjunktur für »Butterfahrer«



Fahrgastschiff MS „Friedrichsort“

Wer in diesem Jahr an der Ostseeküste seinen Urlaub verbringt, wird sie jeden Tag mehrfach sehen: die kleinen und mittleren Schiffe mit den weißen Aufbauten, die zielstrebig gen Dänemark durch die Wellen pflügen.

Die engen Laderäume sind vollgestopft mit Butter, Zigaretten, Schnaps und Parfüm, und

das Oberdeck ist gestopft voll von Passagieren, die eine Hochseefahrt mit einer Billig-Einkaufstour verbinden, denn an Bord wird alles zollfrei verkauft. Um möglichst viel mitbringen zu können — die Einfuhrmenge ist pro Kopf natürlich begrenzt — muß möglichst die ganze Familie mit von der Partie sein. Und für Opas Begehren nach Schnaps und Tabak vergißt so manche Oma, daß sie eigentlich Angst vor Seekrankheit hat.

Weil die ganze Reise maximal drei Stunden dauert, fahren die Schiffe täglich mindestens dreimal. Und weil das Geschäft unglücklich

floriert, sind die Verkaufserlöse an Waren so gut, daß man sich in „Kundenfang“ gegenseitig mit kuriosen Angeboten heftig Konkurrenz macht. So kostet die Busfahrt ab Hamburg einschließlich Seetörn und zurück eine ganze D-Mark.

Und MWM profitiert auch. Eine ganze Flotte von Butterschiffen fährt nämlich mit den zuverlässigen Dieselmotoren aus Mannheim, denn der Käpt'n muß sich auf seine Motoren verlassen können, weil jeder Ausfall viel Geld kosten würde.

Ein Neubau der Kieler Verkehrsbetriebe, die

im Foto abgebildete Personenfähre „Friedrichsort“, wird neben ihrem Fährdienst auch als einträgliches Butterschiff eingesetzt und fährt in Abständen mit ihrem 340 PS starken Motor vom Typ D 440-6 Zylinder auch mal über die Ostsee, legt in Dänemark kurz an der Pier an und fährt dann gleich wieder zurück. Dieses kurze Festmachen ist der Trick, der die Erlaubnis für die Butterfahrten überhaupt bedeutet.

All unseren Kunden in der Ostseefahrt und ihren Passagieren wünschen wir „Allzeit Gute Fahrt“ und immer eine Handbreit Wasser unter Kiel. VF-M6.

# Flußfahrt zu den Ibans im Urwald von Nordborneo

Für 2½ Jahre unterbrach Frau Renate Schmitt ihre Tätigkeit in der Auslandsabteilung der Knorr-Bremse, um ihren Mann nach Singapur zu begleiten. — Vor kurzem kehrte sie, etwas wehmütig, in den Schoß der KB zurück. In ihren Koffern fanden sich Berge von Souvenirs und Fotos aus Südostasien und dazu ein Bericht über einen außergewöhnlichen Ausflug

#### 3. Weihnachtsfeiertag 1980

Das Flugzeug auch Kuching, Sarawak (Nordborneo), landet auf dem Paya-Lebar-Flughafen um die Mittagszeit. Wir klettern die Gangway hinunter, der feuchte Waschlappen der Treibhausluft fährt uns übers Gesicht — Singapur hat uns wieder.

Hinter uns liegt eine Reise in die Dschungel von Sarawak. Sarawak, einer der 13 Staaten Malaysias, liegt im Norden von Borneo. Fast so groß wie die Halbinsel Malaysia selbst hat dieser größte malaysische Staat nur ca. eine Million Einwohner, von denen etwa die Hälfte Eingeborene verschiedener Dayak-Stämme sind, die zu den ältesten Ureinwohnern des Landes gehören und zumeist tief im Landesinneren entlang den Flußufern leben.

Die Longhouses der Ibans, einem der Dayak-Stämme, waren unser Reiseziel.

#### 21. Dezember 1980

In 1½ Stunden bringt uns das Flugzeug von Singapur über das Chinesische Meer nach Kuching, Hauptstadt von Sarawak, vor 140 Jahren noch ein Schlupfwinkel für Piraten. Nach kurzem Aufenthalt geht es mit einer dröhnenden Turbo-Prop-Maschine weiter nach Sibü, einer rührigen kleinen Stadt am Delta des Rejang-Flusses gelegen. Es ist Regenzeit, und die zahllosen Ströme und Flüsse wälzen ihre lehmigen Wasser durch immergrüne Urwälder dem Meer zu. Aus der Luft erscheinen die Flüsse wie riesige Schlangen, die sich in unzähligen Bögen durch den Dschungel winden und, zum Meer hin, immer breiter und behäbiger werden.

Wir lassen uns in einem ramponierten Taxi für M\$ 5,— in die Stadt fahren. Der Wagen fährt, wie alle Taxis in Südostasien, untertoursig; fast im Stand noch im 4. Gang! Benzin ist teuer. Wir steigen in einem Mittelklassehotel ab, checken ein, wollen aufs Zimmer. Da stellt

der Chinese an der Rezeption fest, daß eigentlich schon alles ausgebaut sei. Nebenbei kleppt's dann. Ein lausiges Zimmer für M\$ 42,—. Wir zahlen, wie üblich, den Rundaufschlag. Die Badewanne starrt vor Schmutz. Aber es gibt warmes Wasser. Peter rasiert sich ein letztes Mal. Dann traben wir in noch sehr engsitzen den neuen Jeans (ein ungewohntes Kleidungsstück für uns beide) durch die Straßen auf der Suche nach dem Landungssteg des Expreßbootes, das uns am nächsten Morgen nach Kapit, dem letzten Stützpunkt vor der Flußfahrt in den Dschungel, bringen soll. Rege Geschäftigkeit auf den Straßen, Nachtmärkte, ein Laden neben dem anderen, chinesische und malaisische Foodstalls, Coffee- und Tea-Shops, Obst- und Gemüsestände. Ich habe Hunger. Aber es gibt nur Reis oder Nudeln, scharf oder fad, mit einem bißchen Hühnerfleisch oder halbgegartem Gemüsestengeln. Wir trinken statt dessen einen starken indischen Tee, heiß, mit Milch und Zucker. Auf die Butter im Tee verzichten wir.

Nach vielem Fragen — kaum jemand versteht englisch — und etlichen falschen Wegauskünften finden wir schließlich das Speedboot. Ein schmales Schiff mit kräftigem Stahlplattenunterbau zum Schutz gegen die flußabwärts treibenden Holzflöße und Baumstämme. Eine verbotene Kreidestrichung auf schwarzem Brett gibt an, daß das Frühboot um 6.00 Uhr abfährt. Noch ein heißer Tee als Gutenachttrocken, dann aufs Zimmer. Die Air-Con dröhnt laut und erschwert das Einschlafen. Das im Nachttisch eingebaute Radio dudelt und läßt sich nicht abstellen. Schließlich ruft gegen Mitternacht ein Hotelboy auf unser Drängen den Hauptstecker heraus. Von der Disco-Musik befreit, fallen wir in einen tiefen, aber kurzen Schlaf.

#### 22. Dezember

Peter wacht eine halbe Stunde vor Abfahrt des Speedbootes auf. Hastig die Sachen in

Reisetasche und Campingbeutel gestopft, ungewaschen und unrasiert, ohne Tee und ohne Frühstück rennen wir im Mieselregen zum Kai. Der Motor vom Expreß tuckert schon im Leerlauf, die Sirene schrillt durch die angenehme Morgenkühle. Das Schiff ist vollgestopft mit Leuten und Gepäck. Sie alle, ob Buddhisten, Mohammedaner, Hindus oder Christen, fahren an Weihnachten nach Hause, zur Familie.

Wir kriegen gerade noch einen Sitzplatz auf den für Europäer ohnehin zu schmalen und für kurze Holzböden. Dann stößt das Boot im Rückwärtsgang ins Freie, streift zu beiden Seiten ankernde Schiffe; der Fahrer auf seinem luftigen Hochsitz gibt Vollgas, und wir starten zu einer 5-Stunden-Fahrt den Rejang Fluß aufwärts. Unsere Mitreisenden — Chinesen, Malayen, ein paar Inder und Ibans — starren uns unverhohlen an; wir sind die einzigen Weißen an Bord. Wir essen hungrig ein paar am Vorabend gekaufte Bananen; mein Iban-Nachbar bietet mir eine Zigarette an. Das Schiff fährt mit beachtlicher Geschwindigkeit. An uns vorbei ziehen Malayensiedlungen, blau, gelb, grün gestrichene Holzhäuser, Frauen waschen im Fluß ihre Wäsche, hier und da kleinere Gummibaumpflanzungen und Pfeffergärten. Dann nur noch vereinzelt Häuser mit Holzelementen, die hinunter zum Fluß führen. Der Rejang River ist hier noch breiter als der Rhein, fließt in weiten Bögen entlang dem nun dichter werdenden Urwald, Seitenarme zweigen ab, große Holzflöße treiben vorbei, ein paar Frachtkähne tuckern in Ufernähe.

Um die Mittagszeit landen wir in Kapit. Eine winzige Landstadt mit vielleicht 3000 Einwohnern. Im ersten Coffee Shop lassen wir uns nieder bei der nun schon gewohnten Tasse heißen Tees, sehr stark und sehr süß. Es ist heiß draußen, vielleicht 32° C bei 85% Luftfeuchtigkeit. Eine zur Straßenseite herabhängende Reisstrohmatten schützt vor der Sonne.

Ein Freund aus Taiwan hatte uns einen Tip gegeben: „Fragt nach Jimmy, der hilft euch weiter.“ Man verweist uns ans „Kapit-Long-

DATEUM : 26.05.82 09.18

BLATT : 5

VENTIL	BEFUND	SCHRITT	BLOCK	TYP	MESS.1	MESS.2	SPEICHER	ZEIT
98	I.O.							
99	I.O.							
100	I.O.							
	FEHL	42	1	1	21.2			2
	FEHL	42	2	4	1.1			150
101	FEHL							
102	I.O.							
103	I.O.							
	FEHL	22	1	1	2.5			1
104	FEHL							
105	I.O.							
106	I.O.							
107	I.O.							
	FEHL	27	1	1	7.1			2
108	I.O.							
109	I.O.							
	FEHL	22	1	1	2.2			1
110	FEHL							
111	I.O.							
112	I.O.							
113	I.O.							
114	I.O.							
115	I.O.							
	FEHL	27	1	1	7.2			2
116	FEHL							
117	I.O.							
118	I.O.							
119	I.O.							
	FEHL	33	1	2	4.3		4.4	2
120	FEHL							
LOSGRÖSSE ERREICHT		26.05.82	10.29					
GEPRÜFTE VENTILE :		120						
FEHLERHAFTE VENTILE :		28						
FEHLERRATE (%) :		23.33						

Prüfprotokoll-ausschnitt mit Endauswertung

Nach Erreichen der Losgrößen ermittelt der Techniker die Anzahl der geprüften Ventile und die Fehlerrate in Prozentwerten. Damit wird das Protokoll abgeschlossen.

Durch die genaue Fehlerdokumentation pro Prüfschritt ist es der Rückmontage in Verbindung mit einer Fehlerlistenliste möglich, das für die Funktionsstörung verantwortliche Teil exakt zu lokalisieren und auszutauschen.

#### Die Qualitätsüberwachung

wird nicht zuletzt durch die Prüfprotokolle wesentlich vereinfacht; sie ist nun absolut ausgenügend. Und da diese Protokolle archiviert werden, ist bei eventuellen Reklamationen eine Nachprüfungsmöglichkeit schnell und problemlos gegeben.

durch objektive Beurteilung von Prüfmeßwerten, kürzere Durchlaufzeiten und dadurch kürzere Lieferzeiten, einen sehr hohen Ausnutzungsgrad sowie leichte Anpassung bei Konstruktionsänderungen.

Natürlich sind eine gründliche Analyse und genaue Planung notwendig, um festzustellen, welche Gerätetypen am geeignetsten und wirtschaftlichsten für die automatische Prüfung sind, denn schließlich müssen ja die hohen Anschaffungskosten durch höhere Produktivität ausgeglichen werden.

Und nicht vergessen sollte man schließlich auch die Tatsache, daß eine weitgehende Humanisierung der Arbeit durch diese Prüfautomaten erzielt wird.

Auch unsere Kunden werden im Zuge der Qualitätsforderungen und -vorschriften in Zukunft auf der Qualitätsverbessernden und qualitätssichernden Funktionsprüfung durch Prüfautomaten bestehen. Heinz Bauer, München

#### Fehlerliste

FEHLERSCHLÜSSEL FÜR RÜCKMONTAGE Prüfstand SE 107  
Typenbezeichnung: HB 1142/43/44 und 76. Prüfvorschrift Nr. 4502

SCHRITTSCHRITT-NR.	PA	BT	Fehlerbeschreibung	BESCHREIBUNG (Hinweis)	PRV	IND
<b>Vorbereitungsroutine:</b>						
1	1	10	Türen nicht verriegelt.	EE 3		
2	2	10	Druck für pneum. Prüflingsfixierung, z.kl.	b 12		
3	1	10	Hydr. Druck für Luftanschlüsse zu klein.	b 6		
5	1	3	Dr.as Anschl.1 wird nicht durchgesteuert	AE 6		
6	2	10	Variantschalter steht auf I			
<b>Einlaufroutine:</b>						
10	1	4	Selbständiger Rücklaufschaltp.nicht err.	HE		
11	1	2	Dr. wird nicht VÖLL durchgesteuert.	AE 1/6		
12	1	2	Ausgangspunkt O-Grad nicht erreicht.	HE		
<b>Prüfungsroutine:</b>						
16	1	2	Bestimmtesw.60 am Anschl.2 Druckhaft	AE 6		2



house-Hotel". Dort stöbern wir eine Gruppe Chinesen beim Mah-Jong-Spiel auf. Sie wollen Jimmy benachrichtigen. Wir schlürfen mal wieder Tee, als er auftaucht: ein kleiner kräftiger Chinese, sehr agil, mit Oberlippenbärtchen. Er gibt kurze Erläuterungen über die Flußfahrt und die Longhouses der Ibans. Sein Preis für drei Tage ist himmelschreiend: dreimal so hoch wie wir kalkuliert haben. Nach gut zweistündigem Feilschen, das Peter in Hongkong inzwischen bestens gelernt hat, einigen wir uns schließlich. Wir haben ihn hart an die Grenze dessen gebracht, wo er „sein Gesicht verliert“. Dann geht erfahrungsgemäß gar nichts mehr. Und so beißen wir also in den immer noch sauren Apfel, wohlwissend, daß Jimmy uns übers Ohr gehauen hat. Vor uns liegt eine 3-Tagetour zu den Ibans, früher gefürchtete Kopfgänger.

**23. Dezember**

Um 9.00 Uhr stellen sich pünktlich Tio, der Bootsenker, und Joseph, der Dolmetscher, ein. Beide eine Mischung aus Chinese und Iban,

hebt Joseph warnend die Hand; eine plötzliche Untiefe oder ein Felsbrocken im Wasser.

Nach ca. einer Stunde Fahrt biegen wir rechts in den Balleh River ein, ein immer noch breiter Fluß mit seichterem Gewässer. Tio steht am Heck mit gespannter Aufmerksamkeit; wir steuern auf die ersten Stromschnellen zu. Das Boot hebt sich, klatscht gegen plötzlich hohe und starke Wellen, dreht sich in Strudeln. Der Motor brems; für einen Augenblick scheint das Boot zu stehen — dann preschen wir mit Vollgas durch den Rapid. Wir kippen nach links, dann nach rechts. Peter und ich halten uns krampfhaft am Bootsrand fest. Wasser schwappt ins Boot. Dann haben wir das brodelnde Wasser hinter uns, und wir schwimmen wieder friedlich wie auf einem Karpfenteich.

Kurz vor Mittag lenkt Tio den Einbaum zum Ufer; er muß auftanken. Wir haben Hunger, legen eine kurze Pause ein. Die Proviantkiste gibt für jeden zwei chinesische Gebäckstücke her, zuckersüß und butterweich. Wir kauen genüßvoll, denn später, das wissen wir, gibt es nur noch Reis. Beim fehlenden Fahrtwind

zeitig meiner Ungelenkigkeit.

Das Longhouse, gute 150 m lang, steht auf hohen Stelzen und ist nur über Treppen erreichbar. Es besteht aus einem etwa 5 m breiten offenen Vorbau, von dem aus man über verschiedene Eingänge zu einem ebenso breiten überdachten Vorraum gelangt, in den sich alle Longhouse-Bewohner teilen. Von diesem Vorraum gehen Türen (pro Familie eine Tür) in das Hausinnerer. Jede Familie bewohnt einen Raum mit zusätzlichem Küchengeßaß. Die Küche ist eine Feuerstelle am Boden, auf der den ganzen Tag über eine kleine Flamme gehalten wird. Ein paar Pfannen und Eisentiegel hängen von der Decke, und auf seitlichen Holzstellen stehen bunte Tassen und Geschirr, zumeist aus Plastik. Ein oder zwei einfache Wandschränken sind zu sehen, in denen Festtagsgewänder und Webteppiche lagern und vor sich hinmodern. Sonst nur Reisstroh — oder Palmfasermatten auf dem Boden.

Im Raum des Häuptlings, bei dem wir zu Gast sind, stehen entlang den Wänden noch ein paar Plastiksessel, auf die sich außer uns

Wir sitzen müßig im Vorraum auf dem Boden, stundenlang, ohne etwas zu tun. Joseph, unser Dolmetscher, macht ein Nickerchen, Tio wäscht sich im Fluß. Um uns herum im Halbkreis scharen sich die Ibans, erst die neugierigen Kinder, dann die Frauen und Männer. Sie sitzen stumm und starren uns an, eindringlich und ohne jede Peinlichkeit. Peter fühlt sich ungemütlich. Ich starre zurück, da werden sie verlegen. Ein kleines Mädchen wagt sich keck ein bißchen näher. Ich winke sie heran, sie geniert sich; die Mutter bedeutet ihr, zu mir zu gehen. Sie hockt sich einen Meter entfernt von mir nieder, rutscht langsam näher, ich ziehe sie heran, lege den Arm um sie. Da plappert sie plötzlich auf mich ein, der Bann ist gebrochen.

Um die Zeit „nützlich“ zu verbringen — schließlich sind wir Europäer — fangen wir an, den Ibans die Zahlen von 1 bis 10 beizubringen, erst auf englisch, dann auf deutsch. Sie begreifen schnell und haben keinerlei Ausspracheschwierigkeiten. Die ganze Sippschaft ist voll bei der Sache und wiederholt im Chor „one — two — three“ und „eins — zwei — drei“. Sie

mit der Häuptlingsfamilie in nun schon trauer Bodenrunde. Wir rüsten zur Weiterfahrt zum nächsten Longhouse, ca. drei Stunden entfernt am Mujong River gelegen. Es hat die Nacht über gegossen; der Nebel liegt dick über dem Fluß, der Urwald dampft. Die Flußfahrt durch die morgendliche Stille ist herrlich. Wir sind voll eingetaucht in die Ruhe dieser noch beinahe unberührten Welt, kauern zufrieden im Boot und nehmen voller Staunen die Urwaldlandschaft auf. Unterwegs ein paar Ibanboote, treibende Baumstämme, Stromschnellen, ein Urwaldhospital.

„Rumah Gasan“ ist das nächste Longhouse. Hübsche Frauen und Kinder, flink und anmutig in ihren Bewegungen, nackte und halb nackte braune Leiber, glänzendes schwarzes Haar. Sie winken uns zu und rufen „come, come“. Süßer Tee, Reis mit roten Bohnen, von der Decke baumelnde Totenköpfe aus vergangenen Kopfgängerzeiten und am Abend gekonnte Rhythmen auf Messinggongs und Trommeln. Ein alter Iban tanzt uns zu Ehren einen Kriegstanz. Die Frauen winken mich zu sich. Sie kauen Blätter



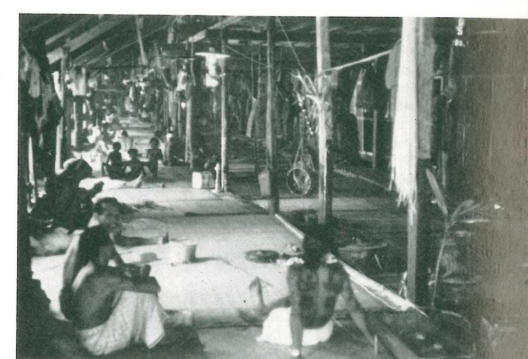
Eine Fahrt im Langboot gehört nicht gerade zu den komfortabelsten Reisen!



Zutraulich sind die kleinen Iban-Mädchen. Ihr Geplapper und Gekicher wirkte ansteckend



Das Benuk Longhouse. In der Mitte der „Tanju“, ein überdachter Vorbau, der auch als Trockenplatz benutzt wird. Im Hintergrund das legendenumrankte Dorod-Rimau-Massiv



Im Longhouse trifft man sich zu einem Plausch. Es ist ausgestattet mit allem, was den Ibans lieb und wert ist: handgewebten Kleidern, Gongs, Speeren, Gaslampen . . .

klein, schwarzhaarig und behende. Wir kauern uns etwas mühsam auf den Boden des Langbootes, neben uns unser Gepäck, ein paar Fässer Benzin, Reiswein für die Ibans in zwei 15-l-Behältern, Fisch, Fleisch, Bohnen in Dosen, Zigaretten und Bonbons. Am Bootsheck Tio neben dem Außenbordmotor, am Bug im Schneidersitz Joseph. Und dann beginnt der erste Bootstrip, der vier Stunden lang flufaufwärts führt.

Der Rejang River ist bei Kapit nicht mehr ganz so breit wie am Delta. Auf beiden Uferseiten führen stiegenartige Holzplanken zu grauen, von Sonne, Wind und Regen ausgeglichenen Holzbaracken, die auf dünnen Stelzen über dem sumpfigen Untergrund stehen. Im Jfergebüsch sind schmale Hängebrücken und Pfade erkennbar, die die Anwesen notdürftig miteinander verbinden. Unter weit auf die Nasser hinaushängenden Baumkronen gleiten autos Einbäume am Ufer entlang. Fischer oder rauhe Eingeborenenkinder, die müßig ihre Zeit vertreiben. Dann schläßt sich der dicke Jrwald, und nur das Tuckern unseres Außenbordmotors unterbricht die Stille. Ab und zu

merken wir, wie heiß es geworden ist. Die Sonne brennt. Arme und Gesicht sind tomatenrot. Wir haben vergessen, Hüte mitzunehmen. Unsere beiden Begleiter grinsen, sie haben eine Kopfbedeckung und langärmelige Hemden. Noch eine Verdauungszigarette, und weiter geht's stromaufwärts. Der Fluß verästelt sich in viele kleine Seitenarme, die Stromschnellen häufen sich, das Flußbett wird enger. Wir verlassen den Balleh River, fahren in großem Bogen an einer ausgedehnten Sandbank vorbei in den Gaat River. Das Ufer steigt zu beiden Seiten steil an, in der Ferne tauchen die ersten hohen Berge auf.

Am Frühnachmittag erreichen wir unser erstes Domizil, Rumah Tingas. Ein Longhouse, das hinter Bäumen versteckt, hoch über der Uferböschung steht. Kinder planschen im Wasser, sehen uns beidrehen, laufen barfüßig die Holztreppen hinauf und melden unsere Ankunft. Wir sind steif von der ungewohnten Schneidersitzhaltung, klettern etwas beschwerlich aus dem schwankenden Boot über glitschige Steine die steile Holzstiege hinauf. Ich habe Angst, auszurutschen und schäme mich gleich-

niemand setzt. Männer, Frauen und Kinder — alles hockt oder sitzt nur am Boden. Zu den Mahlzeiten verschwindet jede Familie hinter ihrer Tür, setzt sich im Kreis um die dampfende Reisschüssel. Jeder bricht mit der Hand ein Stück vom festgekochten Wasserreis auf den eigenen Teller, kaut zufrieden und trinkt dazu ein Glas abgekochtes Flußwasser oder Tee. So auch wir. Beim Häuptling ist dank unseres Besuches Feiertag: es gibt zusätzlich Fisch und rote Bohnen aus mitgebrachten Dosen.

Das tägliche Leben spielt sich im Longhouse auf dem gemeinsamen Vorraum ab. Halb nackte Frauen stillen ihre Babies und tragen im Rückentuch ein weiteres Kleinkind. Matten und Körbe werden geflochten, Decken auf einfachen Rahmen gewebt. Eine unzählige Kinderschar rennt, sitzt, spielt, schreit. Fast ebenso viele Hunde wie Kinder — sie sind unentbehrlich für die Jagd im Wald und auf Schlangen — muffeln im Vorbau; kräftige Kampfahne, Stolz ihrer Besitzer, stelzen im Kreis um den Pfosten, an dem sie mit einem Fuß angebunden sind. Im Untergrund quaken Enten, gackern Hühner, grunzen kleine schwarze Hausschweine.

lachen und freuen sich, daß sie nun englisch und deutsch zählen können. Mutig geworden, zählen sie uns umgekehrt die Zahlen der Ibansprache auf. Gelächter und plötzliche Vertrautheit auf beiden Seiten.

Am Abend — ein Teil der Männer kehrt gerade von den entfernt gelegenen Padi-(Reis-) Feldern und Pfefferplantagen zurück — scharf sich das ganze Dorf um den Häuptling und uns. Wir überreichen unsere Gastgeschenke: Reiswein, Zigaretten, Bonbons. Männer, Frauen und selbst kleine Knaben rauchen genüßlich, alle kauen Bonbons und trinken Reiswein aus Plastiktassen. Wir nippen vorsichtig und lehnen höflich dankend ab. Jimmy hat statt Reiswein offenbar Brennspritus gekauft. Aber die Ibans schlürfen.

Die Nacht verbringen wir auf einer Matte auf dem harten Boden. Ratten huschen durch den Raum, über unsere Lagerstätte.

**24. Dezember**

Gegen 4.00 Uhr früh krähen die Hähne; das Longhouse erwacht. Nach dem Aufstehen: Tee

mit einer darin eingewickelten weißlichen Masse. Ich soll probieren, überwinde mich und beiße mutig auf das Blattröllchen. Es schmeckt schauerhaft, bitter, scharf, an Nelkenessenz erinnernd. Ich muß eine mir gereichte Nuß nehmen, kauge, denke zu spät: „Betell!“ — und spucke aus. Peter lacht: ich habe rote Lippen und rote Zähne.

**25. Dezember**

Wir erwachen mit schmerzenden Gliedern, unausgeschlafen, zerzaust. Während der Nacht hatte sich im Longhouse ein unbeschreiblicher Odeur aus Urin, Exkrementen, nassem Hundeha, Schweinestall und Hühnermist verbreitet. Wir fliehen ins Freie; die Nässe eines wolkenbruchartigen Regengusses hängt noch in der Luft. Der Fluß liegt tief unterhalb des Longhouses fließt gelb und trägt. Ein paar Mädchen steigen zum Ufer hinab und halten ihre Morgenwäsche.

Auf der Rückfahrt nach Kapit erwischt uns der Regen. Ich schütze unsere Leinentasche mit dem Schirm; wir werden klatschnaß. Wir

bleiben noch eine Nacht in Jimmy's Longhouse-Hotel, duschen uns, wechseln die Wäsche. Jimmy gaunert uns noch ein Gasfeuerzeug ab, bereitet uns dafür das Erlebnis eines Hahnenkampfes. Hahnenkämpfe sind in Malaysia offiziell verboten, trotzdem wohnt dem Ereignis der Polizeifeld bei. Ich bin die einzige Frau in der Runde. Der Kampf ist kurz und grausam. Mit gestäubten Federn flattern die Hähne aufeinander zu und versuchen, mit der am Fuß befestigten messerscharfen Klinge den Gegner zu verletzen. Federn fliegen, Blut spritzt, und nach zwei bis drei Minuten bleibt ein Hahn mit aufgeschlitztem Bauch zuckend am Boden liegen. Jimmy hat die Wette verloren und ist übergelaunt.

**26. Dezember**

Am nächsten Morgen bringt uns das Speedboot zurück in die Zivilisation. In Kuchings „Holiday Inn“ genießen wir den entbehrten Komfort eines Air-Con gekühlten Zimmers mit allen Wohltaten eines luxuriösen Bades.

R. Schmitt, München

licke auf das untere Pustertal. Wer keine Mühe scheut, steigt durch den Hochwald auf den fehzener Hausberg „Samböck“ (2396 m). Die Zeitzeit von fünf Stunden lohnt sich, denn die Aussicht von hier ist wirklich beeindruckend. Ganz Unternehmungslustige sollten sich darüber hinaus an das Reisebüro am Ort wenden. Es organisiert Ausflugsfahrten in die

weitere Umgebung und kann selbst eine Gondelfahrt durch Venedig arrangieren.  
R. Förster, München  
P.S. Den kostenlosen Erholungsaufenthalt organisiert der Betriebsrat der KB. Sollten Sie Näheres darüber wissen wollen, fragen Sie bitte dort an. Für 1983 sind die Ferienplätze allerdings bereits ausgebucht.

Die imposante Sella-Gruppe mit dem Langkofel



## Liebenswertes Südtirol

Südtirol ist wohl der Deutschen liebstes Urlaubsgebiet, weil halt so ziemlich alles vorhanden ist, was Augen, Herz und Gaumen erfreut. Auf kleinstem Raum und unter einem Dach erwissermaßen. Auf 7400 Quadratkilometern mit 430.400 Einwohnern finden wir hohe Berge mit Eis und Schnee, grüne Wälder sowie eine Reihe von schönen Seen, Burgen und Schlössern nirgends auf der Welt, Weinberge und Obstgärten, dazu Kirchen und Kapellen, uralte Bauernhöfe und eine Reihe schmucker Städte und malerischer Dörfer. Dies alles erschlossen durch eine Vielzahl von guten Straßen, Bergbahnen und Schiliften. Und was nicht unwichtig ist: Diese Bilderbuchlandschaft ist bevölkert von Südtirolern, die vorwiegend deutsch sprechen und denken, während sie von einer alienischen Sonne gewärmt werden, die von einem azurblauen, südlichen Himmel strahlt.

Rund 65,5 Prozent der Bevölkerung spricht deutsch, 30,5 Prozent italienisch und ca. 4 Prozent ladinisch. Das Gebiet wird im Norden von dem Städtchen Sterzing begrenzt, im Osten von Toblach, im Westen von Taufers und im Süden von Salurn. Die beiden größten Städte und gewissermaßen die wirtschaftlichen und kulturellen Schwerpunkte sind Bozen als Industriestadt und Behördenort und Meran als die schöne Kurstadt. Als weitere Städte sind erwähnenswert Bruneck, Brixen und Klausen — nsonsten ist das Gebiet vorwiegend ländlich — aber das es ein Fremdenverkehrsgebiet par excellence ist, immer auf der Höhe der Zeit, was Kultur und technischen Fortschritt angeht. Was hat das Fernsehen ja nicht unbedingt etwas mit Kultur zu tun, aber in Südtirol hat man immerhin die Wahl zwischen dem deutschen, dem österreichischen, dem italienischen, dem schweizerischen und dem südtirolerischen. Doch dies nur nebenbei.

Und nun zur Technik: In Südtirol zwischen Bozen und Koblern lief die erste Seilseilbahn der Welt für Personenverkehr. (Wie ja

überhaupt Südtirol eines der wichtigsten Bergbahnländer ist.) Außerdem verfügt keine andere Alpenregion über ein so gepflegtes und dichtes Netz von Autostraßen, die u. a. über rund zwei Dutzend hohe Pässe führen.

Wer Südtirol und seine Menschen verstehen will, der muß sich mit der leidvollen Geschichte dieses einzigartigen Landes befassen — einzigartig, weil sich auf relativ kleinem Raum eine einzigartige Fülle gegensätzlicher Naturschönheiten zusammenfindet.

Wir wollen mit Tirols größter Fürstin beginnen. Margarethe Maultasch, auch wegen ihres nicht sehr lieblichen Gesichtes „die Häßliche“



genannt, trat 1363 ihre Herrschaft an die österreichischen Habsburger ab. Diese prägten das Land genauso wie der katholische Klerus.

Wenn man nach hervorstechenden Charakterzügen der Südtiroler sucht, dann muß man die schon unter Margarethe Maultasch gerühmten nennen: Freiheitswillen und Heimatliebe. Diese beiden Tiroler Tugenden kamen der ganzen Welt zum erstenmal sehr deutlich zu Bewußtsein, als dieses kleine Bergvolk in einer Zeit allgemeiner Unterdrückung, ganz auf sich selbst gestellt, gegen Napoleon aufstand und ihn in einigen Schlächten schlagen konnte. Vorhergegangen war die Niederlage Österreichs im Krieg von 1805, wonach Tirol kurze Zeit an Bayern fiel. 1809 kam es dann zu der großen Erhebung der Tiroler unter Andreas Hofer. Er ist der Nationalheld der Tiroler — aber doch noch ein

wenig mehr; er ist, wie der Rote Adler, so etwas wie ein Symbol. Typisch, daß er kein Adliger und auch kein Berufsoffizier war, sondern ein einfacher Mann, dieser Sandwirt vom Passeier. Nach seinem Tod und dem Sieg der Franzosen wurde Tirol aufgeteilt, aber nach den Freiheitskriegen wieder mit Österreich vereinigt. Als eines der schönsten, treuesten und wertvollsten Länder Österreichs blieb es im Verband der Monarchie bis nach dem 1. Weltkrieg.

Im Weltkrieg erlebte Südtirol seinen zweiten leidvollen Einschnitt, nämlich wieder einen Kampf auf eigenem Boden. Die Front in Eis und Schnee gegen Italien verlief auf den Gipfeln der Dolomiten. Das höchste österreichische Geschütz stand auf einem Dreitausender. Und es war ein besonders harter Kampf, weil es nicht nur Mann gegen Mann ging, sondern auch gegen die Naturgewalten. Die Tiroler Kaiserjäger und Standschützen, Elitetruppen des alten Österreichs, verteidigten ihre Heimat so zäh und starrsinnig, wie es wohl halt nur Tiroler vermögen.

Aber die Donaumonarchie stürzte, und Tirol brach in zwei Teile auseinander; der ganze Süden kam 1919 an Italien. Entgegen dem Autonomieversprechen im Vertrag von St. Germain wurde Südtirol eine italienische Provinz. Als die Faschisten unter Mussolini an die Macht kamen, wurde die Italianisierungspolitik noch massiver: Verbot deutscher Ortsnamen, deutscher Schulen, deutscher Grabinschriften. Italianisierung der deutschen Familiennamen, Absetzung deutscher Bürgermeister und Gemeinderäte. Diese Zeit unter den italienischen Faschisten war der dritte leidvolle Einschnitt, der seine tiefste Tiefe durch das Abkommen Hitlers mit Mussolini fand. Denn die Südtiroler wurden vor die Alternative gestellt, entweder für Deutschland zu optieren, ihre Heimat zu verlassen und „heim ins Reich“ zu kommen, oder für Italien und dort zu bleiben und auf ihr Volkstum zu verzichten. 86 Prozent stimmten für Deutschland und mußten die Heimat verlassen. Eine Minderheit blieb schweren Herzens. Dieser Konflikt ging quer durch die Familien und Herzen und ist bis heute nicht verheilt. . . . Aber 1943, kurz vor Ende des 2. Weltkriegs, kapitulierten Italien, und Südtirol wurde NS-Gau. Doch nach der deutschen Niederlage kehrten die königstreuen Italiener zusammen mit den Alliierten nach Südtirol zurück.

Wieder schien eine Leidenszeit zu beginnen, doch nun sammelten sich viele Südtiroler in der SVP (Südtiroler Volkspartei). 1946 forderten sie mit 156.000 Unterschriften den Anschluß an Österreich. Der kam nicht, aber wenigstens ein Vertrag, der der Provinz Bozen Autonomie zusicherte. Er wurde nicht erfüllt — im Gegenteil: Die Italianisierung durch Industrialisierung und forcierte Einwanderung italienischer Arbeiter ging auf anderen Wegen weiter. Sie richtete sich gegen das bäuerliche deutsche Element in Südtirol.

Inzwischen aber hat sich der Wind gedreht. Südtiroler sitzen als Senatoren im Römischen Parlament. Presse- und Redefreiheit ist vorhanden, ebenso deutsche Schulen und Zeitungen. Zweisprachigkeit ist garantiert. Das Autonomieversprechen ist auf dem Wege, erfüllt zu werden. Die Volksgruppen beginnen langsam als Europäer gleichberechtigt nebeneinander zu leben — in einem Südtirol, das an Schönheit und Leiden vom Schicksal mehr mitbekommen hat als andere Länder.

## Wann beginnt die Rente?

Viele von uns fragen sich immer wieder: „Wann beginnt eigentlich meine Rente?“ Grundsätzlich kann man sagen, daß die Renten aus der gesetzlichen Rentenversicherung vom Ablauf des Monats gezahlt werden, in dem die Voraussetzungen für den Anspruch auf Rente erfüllt sind.

**Beispiel:**  
Erfüllung der Voraussetzungen am 16. 04. 1981  
Rentenbeginn am 01. 05. 1981

**Welche Voraussetzungen müssen denn nun erfüllt werden?**

Das hängt von der Rentenart ab. Gemeinsam ist allen Renten, daß die sogenannte Wartezeit erfüllt sein muß. Es gelten die kleine und die große Wartezeit (60 bzw. 180 Kalendermonate Versicherungszeit). Am einfachsten ist es beim Altersruhegeld wegen Vollendung des 65. Lebensjahres. Es beginnt mit dem Ablauf des Monats, in dem der Versicherte das 65. Lebensjahr vollendet hat, wenn die Wartezeit von 180 Kalendermonaten erfüllt ist.

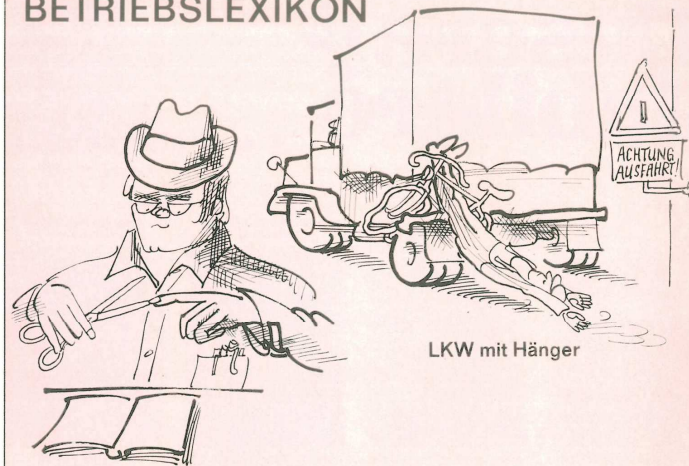
Folgendes Beispiel soll den Fall klären: Ein Versicherter vollendet am 05. 03. 1981 das 65. Lebensjahr. Die Rente beginnt dann nicht schon am 01. 03. 1981, sondern erst am 01. 04. 1981.

Bei demjenigen, der das Altersruhegeld wegen Vollendung des 63. Lebensjahres in Anspruch nehmen will, wird die Rente erst mit Ablauf des Monats gezahlt, in dem die letzte Voraussetzung erfüllt ist. Für die Zahlung dieses Altersruhegeldes muß die besondere Wartezeit von 35 Versicherungsjahren (in denen mindestens 180 Kalendermonate Beitrags- und Ersatzzeiten enthalten sind) erfüllt sein, und der Versicherte darf seine Beschäftigung oder Tätigkeit entweder nicht mehr oder nur noch mit bestimmten — gesetzlich festgelegten — Arbeitsbeschränkungen ausüben.

**Beispiel:**  
Hat der Versicherte das 63. Lebensjahr am 17. 04. 1981 vollendet, gibt er aber seine Beschäftigung oder Tätigkeit erst am 31. 08. 1981 auf, dann kann die Rente frühestens am 01. 09. 1981 beginnen. **Weiter: Seite 14**

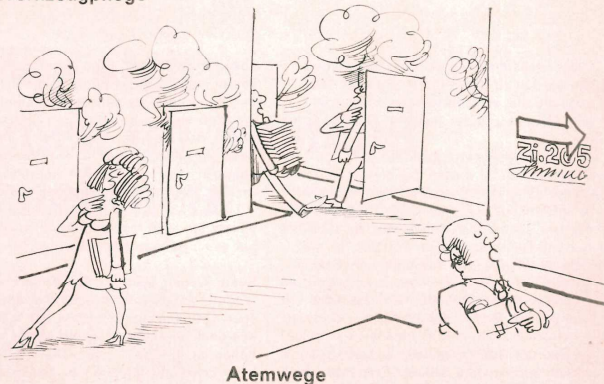
## Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Müller

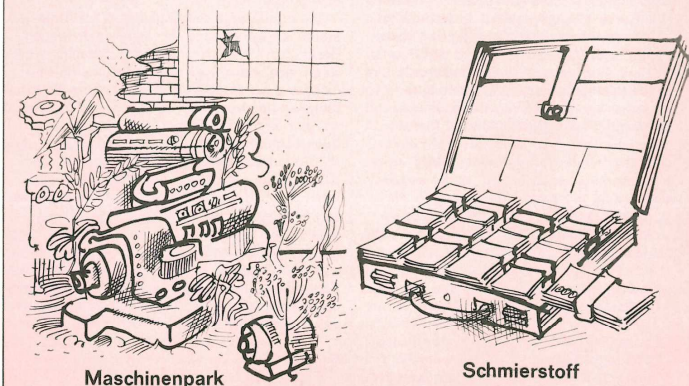


LKW mit Anhänger

Werkzeugpflege



Atemwege

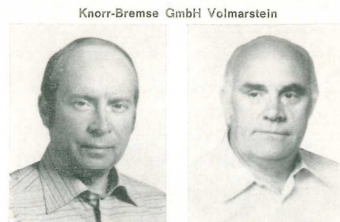


Maschinenpark

Schmierstoff

# Unsere Jubilare

40 DIENSTJAHRE ▶



HELMUT KRAFT  
Vorarbeiter  
15. 7. 82

HUGO DORSCH  
Werkzeugschleifer  
9. 8. 82



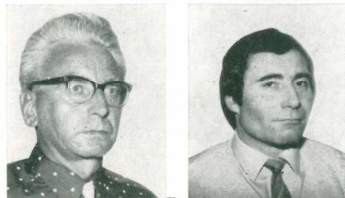
ELSE POHL  
Stenotypistin  
1. 7. 82

KURT SCHULTZ  
Arbeitsverteiler  
24. 7. 82

KARL SCHMITT  
Kontrollleur  
15. 8. 82



Knorr-Bremse GmbH München Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



ROLF DRIEFER  
techn. Zeichner  
1. 8. 82

LOTHAR BOCK  
Schlosser  
5. 8. 82

Süddeutsche Bremsen AG Carl Hasse & Wrede GmbH



RUDOLF BECKER  
Hauptabteilungs-Leiter  
1. 8. 82

WERNER BRANDT  
Einrichter  
26. 8. 82

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



HORST WOLF  
Elektriker  
1. 7. 82

SONJA FRANK  
Fotolaborantin  
2. 7. 82

DIETER ZIEGLER  
Schlosser  
8. 7. 82

FRIEDRICH SCHNEIDER  
Werkmeister  
15. 7. 82

ERWIN SCHUMACHER  
Zeichnungsregistrator  
15. 7. 82

HERBERT HELLMANN  
Wascher  
1. 8. 82

25 DIENSTJAHRE ▶

In den nächsten Ausgaben der BfA-Mitteilungen werden zu den anderen Rentenarten beispielhaft die entsprechenden Voraussetzungen genannt und der jeweilige Rentenbeginn erklärt.

Die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) hält zu diesen Rentenfragen und den dabei geltenden Besonderheiten ausführliches Informationsmaterial bereit. Interessierte Versicherte sollten sich deshalb an die Auskunfts- und Beratungsstellen der BfA, an die Versichertenältesten, an die Örtlichen Beratungsstellen, an die Gemeindeverwaltungen, an die Versicherungsämter oder direkt an die BfA-Zentrale in Berlin wenden.

## Wann wird die Rente erstmalig ausgezahlt?

Es kann vorkommen, daß der Rentenbescheid zum Rentenbeginn noch nicht in den Händen des Empfängers ist. Das bedeutet, die Auszahlung der Rente verzögert sich. Aus technischen Gründen kann die laufende Zahlung der Rente immer erst zwei Monate nach Erhalt des Rentenbescheides beginnen. Daraus ergibt sich, daß in vielen Fällen eine Rentennachzahlung entsteht, nämlich für die Zeit vom Rentenbeginn bis zum Beginn der ersten laufenden Zahlung.

## Beispiel:

Der Versicherte erhält am 06. 10. 81 seinen Rentenbescheid mit einem Rentenbeginn am 01. 10. 81. Die laufende Zahlung kann erst am 01. 12. 81 beginnen, d. h. dem Versicherten steht eine Nachzahlung für die Zeit vom 01. 10. bis zum 01. 11. 81 zu.

Der Rentenversicherungsträger, also die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA), ist nun gesetzlich verpflichtet, bevor er diese Nachzahlung anweist, sich zu vergewissern, ob andere Stellen noch Forderungen (sogenannte Ersatzansprüche) gegen den Rentempfänger haben. Entsprechende Rückfragen müssen z. B. beim Arbeitsamt, beim Lasten-

ausgleichsamt oder beim Versorgungsamt gehalten werden, je nachdem von welcher Stelle der Versicherte gegebenenfalls Geld bekommen hat. Erst wenn alle beteiligten Stellen bestätigt haben, daß sie keine Ansprüche geltend machen oder die genaue Höhe ihrer Forderungen angeben, wird von der BfA geprüft und abgerechnet, welche Rentenbeträge wem zustehen.

Leider läßt es sich aus diesen Gründen nicht vermeiden, daß man manchmal etwas länger auf seine Rentennachzahlung warten muß.

## Rente wegen Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit?

Viele Versicherte müssen aus gesundheitlichen Gründen vor Erreichen der Altersgrenze aus dem Berufsleben ausscheiden. In diesen Fällen ist es möglich, eine Rente wegen Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit zu beantragen.

Nun stellt sich die Frage, wer Anspruch auf eine solche Rente hat.

Die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) teilt dazu mit, daß Renten wegen Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit gezahlt werden, wenn eine Wartezeit von mindestens 60 Monaten Versicherungszeit erfüllt und die Erwerbsfähigkeit des Versicherten infolge von Krankheit so weit eingeschränkt ist, daß Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit vorliegt. Das bedeutet also, die Erwerbsfähigkeit ist auf weniger als die Hälfte eines gesunden Versicherten mit ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen herabgesunken (Berufsunfähigkeit) bzw. eine Erwerbstätigkeit kann voraussichtlich sogar überhaupt nicht mehr ausgeübt werden (Erwerbsunfähigkeit). Grundsätzlich werden diese Renten dann vom Ablauf des Monats gezahlt, in dem die Voraussetzungen für den Anspruch auf Rente erfüllt sind.

## Beispiel:

Der Versicherte hat die Wartezeit erfüllt, er wird am 10. 12. 1981 erwerbsunfähig; die Rente beginnt dann am 01. 01. 82.

## Antragsfrist beachten

Jeder Versicherte sollte stets daran denken, daß die Renten aus der gesetzlichen Rentenversicherung immer beantragt werden müssen — und zwar rechtzeitig.

Das Datum des Rentenanspruches kann nämlich entscheidend für den Beginn der Rentenzahlung sein.

Bei Renten wegen Berufs- bzw. Erwerbsunfähigkeit muß der Antrag innerhalb von drei Monaten nach Eintritt der Erwerbsminderung (Versicherungsfall) bei der zuständigen Stelle eingehen. Wird diese Frist eingehalten, beginnt die Rente bereits mit dem Ersten des Folgemonats nach Eintritt des Versicherungsfalles.

## Beispiel:

Der Versicherungsfall der Erwerbsunfähigkeit ist am 20. 11. 1981 eingetreten. Der Antrag muß innerhalb der Dreimonatsfrist bis zum 20. 02. 1982 gestellt werden. Dann beginnt die Rente bereits am 01. 12. 1981.

Das bedeutet, wer seinen Antrag nicht rechtzeitig stellt, erhält die Rente erst später, als sie ihm eigentlich zusteht. Der Rentenbeginn richtet sich in diesen Fällen nach dem Antragsmonat.

## Beispiel:

Die Voraussetzungen sind am 17. 08. 1981 erfüllt. Der Versicherte stellt seinen Rentenanspruch am 19. 12. 1981. Dies ist zu spät, so daß die Rente erst am 01. 12. 1981 beginnt.

Die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) hält zu diesen Rentenfragen und den dabei geltenden Besonderheiten ausführliches Informationsmaterial bereit. Interessierte Versicherte sollten sich deshalb an die Auskunfts- und Beratungsstellen der BfA, an die Versichertenältesten, an die Örtlichen Beratungsstellen, an die Gemeindeverwaltungen, an die Versicherungsämter oder direkt an die BfA-Zentrale in Berlin wenden.

## Tourismus

Der moderne Tourismus internationalen Zuschnitts hat die Menschen, zumindest im räumlichen Sinne, einander nähergebracht. Ob sie, im übertragenen Sinn, auch einander nähergekommen sind, ist zwar wahrscheinlich, doch ist mit Sicherheit manch Befremdliches geblieben.

Das hängt gewiß damit zusammen, daß jedes Volk seine überlieferten Sitten, Gebräuche, Gewohnheiten und Unarten hat, die im Ausland Zustimmung oder auch Verwundernis auslösen. Als Tourist tut man deshalb gut daran, zurückhaltend zu sein und zu versuchen, die Mentalität des Gastlandes zu begreifen.

Was den Menschen jenseits der Grenzen am deutschen Gast auffällt, versuchte autopsch durch eine Befragung der ausländischen VW-Sprecher zu erfahren. Was dabei herauskam, ist vielleicht erstaunlich, möglicherweise aber auch nützlich auf dem Wege zur Selbsterkenntnis.

Übereinstimmend wurde aus den meisten Ländern berichtet, daß man den Deutschen als Einzelreisenden und auch im Verband der Familie gerne mag, „weil er ordentlich und diszipliniert ist“. Weniger angenehm jedoch wirken die Deutschen in großer Stückzahl, etwa im Rahmen einer Gruppe oder eines Vereins. Dann sprächen sie alle fürchterlich laut und meist durcheinander, und sie würde jede Gelegenheit benutzen, vaterländische Lieder anzustimmen und dabei zu schunkeln. Jede andere Unterhaltung wäre von diesem Augenblick an erstickt.

Des weiteren fällt auf, daß die Deutschen zu schnell fahren und Geschwindigkeitsbegrenzungen fast freudvoll übertreten. Allerdings sei, so berichtet der Schweizer AMAG-Pressesprecher Reto Töndury, der Bundesbürger gutmütig, und sein Fahrstil lasse, auch wenn er schneller als erlaubt fahre, kein besonders aufbrausendes Temperament erkennen; jedenfalls gehe der deutsche Autofahrer weniger Risiken ein als die Brüder aus den romanischen Nachbarländern. Im übrigen wolle er, so Reto Töndury, den deutschen Touristen einen Rat mit auf den Weg geben: Es sei nämlich eine helvetische Unart, andere Autofahrer auf der

# Wie sich die Deutschen im Ausland benehmen



Straße stets belehren zu wollen. Deshalb solle man sich die Ferienlaune in der Schweiz nicht verderben lassen.

Eines der wichtigsten Reiseländer ist Italien. Dort erkennt man den Deutschen nicht nur an der meist größeren Figur und an der helleren Hautfarbe, sondern auch daran, daß er — als Mann — zu seinen Shorts stets Sandalen mit Socken trägt, von morgens bis abends Cappuccino trinkt (der Italiener trinkt ihn nur zum Frühstück und spätestens bis 10 Uhr vormittags), und daß er, um die Ferienstimmung richtig zu genießen, am Abend noch „eine gute Flasche Wein“ trinkt. Dazu muß man wissen, daß in Italien Wein nur unmittelbar zu den Mittag- und Abendmahlzeiten getrunken wird. Deshalb gäbe es im italienischen Straßenbild kaum Betrunkene und auch keine Promille-Formel für Autofahrer. Soweit die Beobachtungen von Camillo Maccaferri, dem PR-Chef des italienischen VW/Audi-Importeurs Autogerma in Verona.

Jean Pierre van Houtte, Pressesprecher von VW-Importeur D'leteren in Brüssel, meint, die Deutschen seien sehr galant gegenüber ihren Damen. Sie hielten ihnen stets die Tür auf, machten dazu ein freundliches Gesicht und sagten immer schön „Guten Tag“ und „Guten Abend“. Auch fällt es in Belgien auf, daß Deutsche immer ein Feuerzeug in der Tasche mit sich tragen, selbst wenn sie gar keine Raucher sind. Sie achteten, so hat man es in Belgien beobachtet, auf äußerste Hygiene und seien dabei „so steril wie die Amerikaner“. Auch

nähmen sie unheimlich viele Medikamente ein gegen vermutlich nur eingebildete Krankheiten.

Weiter hat man notiert, daß deutsche Autofahrer, die Belgien besuchten, in aller Regel vorzüglich vorbereitet seien. Sie hätten Karten, Unterlagen und Pläne zur Hand und kennen sich in der Geschichte des Landes besser aus



als die „Eingeborenen“. Das wird sehr bewundert. Andererseits, so erfahren wir, falle auf, daß die Deutschen häufig zu große Schuhe anhaben.

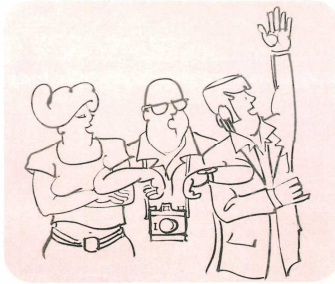
Tony Hill, Pressesprecher von V. A. G. United Kingdom Ltd., berichtete, das alte Standardbild, jeder Deutsche trage einen Trachtenhut mit Gamsbart und eine Aktentasche mit belegten Broten darin, sei längst überholt. Die Deutschen hätten sich im europäischen Allgemeinbild weitgehend angeglichen, im Gegensatz zu den Japanern, die man, wenn schon nicht vom Aussehen, leicht daran erkenne, daß sie bis zu fünf Kameras umgehängt haben.

Das Linksfahren stelle für die deutschen Touristen offenbar kein Problem mehr dar. Nach kurzer Zeit habe man sich daran gewöhnt und angepaßt. Ingegen beklagen die Briten, obwohl selbst sehr traditionsbewußt und die Etikette verehrend, das sehr förmliche Wesen der deutschen Gäste. In England sei es üblich, sich nach dem ersten Bekanntmachen mit dem Vornamen anzureden; auch die englischen Mädchen seien offenerherzig, umgänglicher und kontakstark, — jedoch solle man diese Eigenschaften nicht falsch deuten.

Schließlich empfiehlt Tony Hill den deutschen Touristen, die Schotten oder Walliser nicht als Engländer zu bezeichnen. Die hörten das nicht gern.

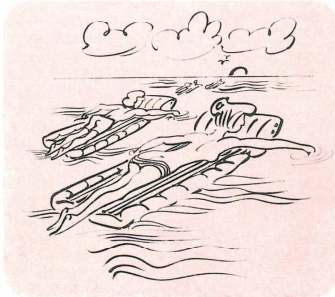
Sigward Andersson von V. A. G. Sverige AB verweist auf die hohen Geldstrafen, die in Schweden drohen, wenn man zu schnell fährt. Ansonsten gäbe es mit den deutschen Gästen keine Probleme. Man erkenne sie auf der Rückreise, auch ohne das D-Zeichen am Auto, spätestens daran, daß sie alle auf dem Dach ihres Wagens ein mehr oder weniger großes Rentiergeweih festgebunden hätten.

Angesichts der 70 Prozent aller ausländischen Touristen, die aus der Bundesrepublik stammen, decken die Österreicher eventuelle Ungeheimheiten der Besucher mit ihrem Sinn für wirtschaftliches Wohlergehen zu. Auch in Österreich sei, so Dr. Wolfgang Paul von Porsche



Austria, der einzelreisende deutsche Tourist mehr geschätzt als die Gruppe, die oft dazu tendiere, laut und störend zu wirken. Dies sei allerdings keine typische deutsche Eigenschaft, sondern gelte mehr oder weniger für alle Völkernschaften, mit denen wir zu tun haben. Befragt, welchen Touristen man in Westösterreich vorziehe, den Wiener, oder den Deutschen, würde wohl ein beachtlicher Prozentsatz zugunsten des Deutschen entscheiden.

In Dänemark, so berichtet Rudolf Anders von Skandinavisk Motor AS, seien die deutschen Touristen wohlangedschrieben. Ihr Benehmen sei „gemeinlich nett und regelmäßig“. Das komme vor allem zum Ausdruck, wenn gerade mal schlechtes Wetter herrsche. Eine dänische Familie glaube dann sogleich, der Urlaub sei total ruiniert. Die deutsche Familie jedoch sei auf solches Wetter eingestellt, ziehe Gummistiefel und Regenmantel an, bewaffne sich mit einem Regenschirm und trotte ab an den Strand. Auch wird gelobt, daß deutsche Touristen Ferienhäuser, die sie gemietet haben, in einem vorzüglichen Zustand hinterließen.

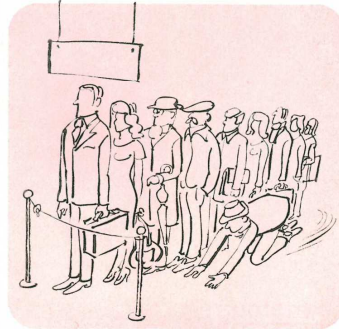


Schwierigkeiten ergäben sich allerdings aus dem Leichtsinne vieler deutscher Urlaubsgäste, die auf der Luftmatratze ahnungslos ins Meer hinaustreiben. Das gleiche gelte für Surfer und Kleinboote, die plötzlich von Strom und Wind erfaßt würden. Oft schon sei es zu schweren Unfällen und dramatischen Rettungsaktionen gekommen.

Schließlich wolle man noch darauf hinweisen, daß Dänemark sehr liberal und deshalb die Freikörperkultur durchaus gestattet sei. Doch solle man stets bedenken, daß es auch sogenannte Textilstrände gäbe und Menschen, die sich nicht ständig zu entblößen wünschten.

Ein gewisses Feingefühl sei hier am Platze. An einigen Orten, so bei Holmsland Klit an der jütländischen Westküste, sei das Baden ohne ganz verboten.

In den USA, so hat es die Hotelangestellte Adrienne Fisher beobachtet, falle auf, daß die Deutschen äußerst laut sprächen und dazu neigten, andere häufig zu unterbrechen. Das hänge offenbar mit einer gewissen Ungeduld zusammen, die man auch an der Tatsache erkenne, daß es für einen Deutschen offenbar eine Qual sei, sich in einer Schlange anzustellen; er neige dazu, sich auf listige Weise ein paar Plätze vorzumogeln.



Auch in den USA fahre der Deutsche, zumindest im Anfang, zu schnell. Nach einer Weile jedoch passe er sich mit den erlaubten 88 km/h der dortigen Fahrdisziplin an und fahre dann „schlafmützig wie ein Einheimischer“. Der Tourist sollte übrigens im Sinn behalten, daß man in den USA auch bei Rotlicht nach rechts abbiegen darf.

Im übrigen erkenne man den deutschen Touristen daran, daß er bei jeder Gelegenheit, manchmal auch ganz unnötig, die Hand gibt, daß er mit seiner Dame gern eingehakt dahinschreitet und die Tür aufhält, wenn er ein Restaurant betritt. Aber auch daran: Wenn's ans Essen geht, schneidet der Amerikaner seine Fleischportion total auf, legt dann das Messer nieder und nimmt die Gabel in die rechte Hand. Deutsche (aber auch andere Europäer) arbeiten sich mit Messer und Gabel Stück für Stück vor.

In früherer Zeit konnte man in den USA einen Deutschen daran erkennen, daß er stets korrekt gekleidet war. Insoweit haben sich die Deutschen angepaßt, denn Adrienne Fisher beobachtete kürzlich einen Gast mit knallrotem Hemd und kariert Hose, der eine deutsche Tageszeitung las.

