

# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

181 / 1983





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

Titelfoto und Layout:  
H. A. Müller, München 81

Druck:  
S. Hils & A. Maier  
Bruckstraße 9, 85112 Dingolfing  
Telefon: 0 87 31 / 23 07

Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

## 181 JUNI 1983

### Inhalt/Seite

Knorr auf der Hannover-Messe 1983	3
Hannover: MWM präsentierte Diesel- und Gasmotoren-Stromerzeuger	4
„BAUMA“: MWM hat die Problemlösung für alle Einbaufälle	4
Volmarstein: Bessere Umweltbedingungen durch neue Entstaubungsanlage	5
SS „Dolphin“ – eine Königliche Yacht	6
Tagung der Betriebsratsvorsitzer in Mannheim	7
Der Betriebsarzt zum Thema: Keine Medizin auf Kassenrezept mehr gegen Bagatellerkrankungen	8
Auslieferung des 350.000sten MWM-Motors an Renault	9
„Marathon München“ – Ein Wiedersehen zu Fuß	9
Reise-Tagebuch: Per Kleinbus durch Tunesien, Algerien, Niger nach Nigeria	12
Unsere Jubilare	16

**B**eziehungen zwischen Menschen sind wie Brücken. Es gibt leichtgebaute, die unter der geringsten Belastung schon knacken und knistern und schließlich zusammenbrechen. Es gibt aber auch feste, die tonnenschweres Leid aushalten. Doch sind diese, da ihr Bau sehr mühsam ist, naturgemäß selten. – Auch im Betrieb gibt es mancherlei menschliche Beziehungen. Nehmen wir einmal die drei Hauptgruppen: Kollegen, Freunde und Geschäftsfreunde.

Die Beziehungen zwischen Kollegen werden vielfach von Sympathie, Antipathie oder Gleichgültigkeit bestimmt. Dagegen ist wenig zu sagen, solange man, trotz irgendwelcher Gefühle, korrekt oder achtungsvoll miteinander umgeht. Denn die Kollegen sucht man sich ja in den seltensten Fällen selbst aus. Man wird durch Zufall in eine Arbeitsgemeinschaft hineingestellt und muß miteinander irgendwie auskommen. Daß man mitunter sogar Kollegen findet, mit denen man dann auch privat Freundschaft schließt, ist schon eine weiterentwickelte Beziehung. Diese Freundschaft bietet Vorteile, stellt aber auch Anforderungen. Freundschaft verlangt ja schon, daß man sich gegenseitig vertraut – was freilich nicht gleich in „blindes Vertrauen“ ausarten muß. Denn es gibt Tabu-Zonen wie die des Einkommens oder der ehelichen oder außerehelichen Verhältnisse oder des Alkohol- oder Drogenkonsums, über die sogar unter alten Freunden nicht gern gesprochen wird. Das ist auch besser so, denn ein Zuviel an Wissen kann Freundschaften belasten. Freunde und Freundinnen sind ja keine Abladeplätze, keine Deponien für Seelenschutt; sie haben oft auch ihre eigenen Probleme. Beziehungen sind Brücken zum Überschreiten – nicht zum dauernden Aufenthalt, der ja beschwert.

Dem Kollegen ungefähr entspricht der Arbeitskamerad – obwohl in dem zweiten Wort schon etwas Herzenswärme mitschwingt und gemeinsame, verbindende Erlebnisse vorhanden sind. Nicht umsonst gibt es auch das Wort „Kriegskamerad“ und „Vereinskamerad“. Von diesen ist der Weg nicht weit bis zum guten Kumpel, mit dem man Pferde stehlen gehen kann – oder auch bis zum Saufeckumpan.

Der Geschäftsfreund stellt einen wichtigen Höhepunkt in den Beziehungen einer Firma zu Außenstehenden dar. Er ist mehr als der bloße Kunde, den man heutzutage auch schon auf Händen zu tragen pflegt. Er stellt die schönste Brücke zwischen dem Produzenten und dem Abnehmer dar. Denn man kennt sich seit Jahren, weiß, was man von einander zu halten hat, und es braucht keine langen Verhandlungen mehr, um zum Abschluß zu kommen. Freilich, eine solche Beziehung, die für beide Teile positiv ist, will sorgfältig gepflegt sein. Nicht selten werden in das Geschäftsfreund-Verhältnis auch die Familien mit einbezogen, woraus sich Ansprüche an die Freizeit der Beteiligten ergeben, die mit Opfern verbunden sind. Aber diese Beziehungen werden nun einmal – wie übrigens fast alle positiven menschlichen – vom Geben und Nehmen bestimmt. Man muß nur darauf achten, daß dies in einem ausgewogenen Verhältnis bleibt. Und niemand darf erwarten, daß eine solche Beziehung auch dann noch weiterbesteht, wenn die geschäftliche Grundlage nicht mehr vorhanden ist. Das heißt: Wird zum Beispiel ein Verkaufsleiter pensioniert, dann wird sich in vielen Fällen auch die Beziehung zum bisherigen jüngeren Geschäftsfreund in Luft auflösen. Darüber ist nicht zu trauern oder zu klagen, denn der Nährboden, auf dem das zarte Pflänzchen Freundschaft gewachsen ist, war nun einmal das harte Geschäft. Und das Geschäft kann auch ohne jede Freundschaft, ja sogar ohne Sympathie laufen. Aber es geht halt leichter und besser andersherum . . .

Um die Reihe der menschlichen Beziehungen im Betrieb abzurufen, muß auch der Liebesbeziehungen zwischen Kollegen gedacht werden. Nur ein Dummkopf oder ein Blinder würde leugnen, daß es sie gibt. Und schließlich – warum auch nicht? Wo viele Menschen tagaus, tagein miteinander arbeiten, ist die Chance des Kennen- und Liebelerlernens ja besonders groß. Nur können diese Bindungen problematisch werden, wenn sie sich in derselben Abteilung oder innerhalb eines kleinen Betriebes entwickeln oder vielleicht zwischen Leitenden und sogenannten Abhängigen entstehen. Problematisch deswegen, weil Liebeslust und -leid die Betriebsruhe mitunter empfindlich stören können. (Ich würde gern weiter über dieses schöne Thema schreiben, aber dazu reicht diese Seite bestimmt nicht aus.)

Schließen wir denn damit: Beziehungen sind Brücken über die kalten Wasser der Gleichgültigkeit. Aber sie bauen sich nicht von allein; man muß schon selber Hand anlegen.

# Knorr auf der Hannover-Messe 1983



Der Chef mit unseren „standfesten“ Damen Fr. Weiner und Frau Salich



Prominenz auf dem Messestand; v.l. die Herren Vielmetter, Dr. Bodey, Dr. Wiedmann, Kubath, Dr. de Villiers



Aufgeschlossen für alles Neue: der Minister für Wirtschaft, Handel und Touristik, Dr. de Villiers

Auf der Hannover-Messe 1983 war die Knorr-Bremse wiederum mit einem repräsentativen Stand vertreten. Gezeigt wurden interessante Neuheiten, die unsere Kunden und ein breites Spektrum von Fachleuten zu wichtigen technischen Diskussionen anregten.

Gleich am ersten Besuchstag konnten wir einen hohen Gast auf unserem Messestand empfangen: den Minister für Wirtschaft, Handel und Touristik der Republik Südafrika, Seine Exzellenz Dr. de Villiers, sowie den Botschafter von Südafrika, Neil Peter van Heerden. Durch die Herren Dir. Vielmetter und Dr. Bodey wurden die Gäste auf unserem Messestand begrüßt. Anschließend ließ sich der Minister über den Stand der Technik auf dem Eisenbahn- und Industriesteuerungssektor fachgerecht unterrichten.

Herr Kubath erläuterte unseren derzeitigen Warenumsatz mit Südafrika auf dem Eisenbahnsektor und stellte spezifische Geräte vor, die in Südafrika gebaut werden. Herr Lind und Herr Wydra demonstrierten die wesentlichen Programme des Industriesteuerungssektors. Die Vorstellung des kolbenstangenlosen Zylinders mit den Möglichkeiten des geführten Schlittens und der integrierten Bremsseinheit lösten eine interessante Diskussion über das Positionieren eines Linearantriebes mit pneumatischen Mitteln aus. Auch die Erläuterungen der übrigen Demonstrationstafeln – Kompaktzylinder, DIN-Zylinder, Logik- und Membranmagnetventile – wurden von Minister de Villiers mit Interesse verfolgt.

Nach der Verabschiedung des hohen Besuches begann für die Standbesatzung wieder der normale Messebetrieb. Mehr als 400 Firmen mit jeweils mindestens zwei Besuchern ließen sich in den neun Messtagen die ausgestellten Neuheiten gründlich erklären, wobei wiederum besondere Beachtung fanden

- die kolbenstangenlosen Zylinder
- die neuen Membran-Magnetventile und
- die elektronisch-pneumatischen Wandler AW 3.4

Diese Neuheiten sollen zum besseren Verständnis kurz erläutert werden: Der kolbenstangenlose Zylinder besteht aus einem Zylinderrohr, einem Führungsschlitten, einem Kolben und einem Stahlband. Dieses Stahlband ist über zwei Umlenkrollen mit dem Schlitten und dem Kolben verbunden. Die Bewegung des Kolbens überträgt damit das Stahlband in seitenverkehrter Richtung auf den Schlitten. Bei dieser Lösung entfällt die Kolbenstange, wodurch die Einbaueverhältnisse wesentlich günstiger werden. Eine ausgeführte Kolbenstange und damit die doppelten Einbaumaße entfallen hier. Der Schlitten dieses Zylinders wird zusätzlich geführt. Damit benötigen die zu bewegenden Teile keine Führung. Außerdem ist eine integrierte Bremsseinheit im Schlitten enthalten, mit der ein Anhalten des Schlittens in beliebiger Lage, d.h. ein Positionieren, möglich ist. →

Das neue 4/2-Wege-Membran-Magnetventil löst die bisherigen Magnetventile in 5/2-Wege-Ünktion ab, da der Fertigungsaufwand bei diesem Gerät wesentlich günstiger liegt und damit dem Preisdruck auf dem Magnetventilmarkt wirksam begegnet werden kann.

Der elektronisch-pneumatische Wandler setzt ein elektrisches Signal von 0-10 V in einen

sehr genauen pneumatischen Druck um. Die Präzision dieses Gerätes übertrifft alle bisherigen pneumatischen Regleinrichtungen. Damit findet die Kombination Elektronik-Pneumatik in dieser Konstruktion eine ideale Verbindung mit dem Ergebnis einer hochpräzisen Regeleinheit, die bei einer Vielzahl von Aufgaben innerhalb automatischer Abläufe

eingesetzt werden kann.

Alle gezeigten Neuheiten fanden ein breites Interesse bei unseren Kunden. Für uns ist es nun wichtig und vordringlich, die gezeigten neuen Geräte kurzfristig auch serienmäßig zu liefern. Nur damit kann der vorhandene Messeerfolg auch wirtschaftlich umgesetzt werden.

K. Wydra, München

## Industriemesse Hannover

# MWM präsentierte Diesel- und Gasmotoren-Stromerzeuger

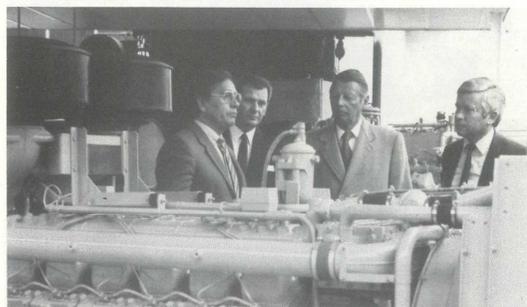
„Hannover“ ist ein Stichwort für Hundertausende von Menschen aus der gewerblichen und industriellen Wirtschaft. Aus aller Welt strömen Fachleute in die Stadt an der Leine und geben sich dort ein Stelldichein. Der Hang nach Neuem, Besserem, der jede Messe begleitet, verlangt von den Ausstellern die Darstellung des Besten aus ihrem Programm.

Die Motoren-Werke Mannheim AG haben in den Tagen der Messe auf ihrem Stand im Elektro-Freigelände einen kompletten Ausschnitt aus ihrem umfangreichen Aggregate-Produktprogramm gezeigt, das einen Leistungsbereich von 4 bis 7000 kVA deckt.

Seit Jahrzehnten zählen die MWM zu den führenden Exportfirmen des Aggregat- und Dieselmotorenbaues. Dank der leistungsfähigen und weitverzweigten Kundendienstorganisation konnten die MWM wesentliche Erfolge, insbesondere bei der Elektrifizierung tiefer Auslandsgebiete, erzielen. Es wurden sowohl Kraftzentralen für öffentliche Elektrizitätswerke errichtet als auch Stromversorgungsanlagen für die vielfältigsten Gewerbe- und Industriebetriebe. Auch wurde der Entwicklung von Notstromgruppen besondere Beachtung geschenkt.

Für die MWM war diese Hannover-Messe eine Aggregateschau. Auf ihrem Stand hatten sie zehn diesel- und gasmotorengetriebene Stromerzeugungsaggregate verschiedenster Größe aufgebaut, die zum Teil auch in Betrieb zu sehen waren: ein Diesel-Notstromaggregat mit luftgekühltem MWM-Antriebsmotor D 327-6-Zylinder und einer Leistung von 70 kVA bei 3000 1/min; ein Notstromaggregat mit wassergekühltem MWM-Dieselmotor 226-4-

Auf dem MWM-Messestand; v.l. die Herren Boje, Pfaff, Vielmetter und Keim



Zylinder, Leistung: 60 kVA bei 3000 1/min; ein fahrbares Aggregat mit einer elektrischen Leistung von 66 kVA bei 1500 1/min, angetrieben von einem aufgeladenen 6-Zylindermotor der Baureihe TD 226-6.

Vorgestellt wurde ebenso der neue, leistungsstärkere MWM-Dieselmotor TBD 234 V8, der als Notstromaggregat eine Leistung von 300 kVA bei 1500 1/min erzeugt. Fehlen durfte auch ein weiteres Aggregat mit einem Zwölfzylindermotor der Baureihe D 234 nicht. Es leistet 390 kVA bei 1500 1/min. — Der hochaufgeladene MWM-Dieselmotor TBD 604 V8 erzeugt als Antriebsmotor für ein Notstromaggregat eine elektrische Leistung von 660 kVA bei 1500 1/min. Das größte ausgestellte Diesel-Notstromaggregat mit hochaufgeladenem 6-Zylinder TBD 440 bringt eine Leistung von 810 kVA bei 1000 1/min.

Als Gasmotoren-Generatoraggregate zeigten die MWM das größte bisher von MWM

gebaute Gas-Ottomotor-Aggregat vom Typ TBG 510 L6. Es ist eines von drei Aggregaten gleichen Typs für das Klärwerk Bremen. Jeder dieser drei Gasmotoren erzeugt eine Leistung von 1775 kVA bei 750 1/min. Ein weiteres Notstromaggregat mit 460 kVA Leistung bei 1500 1/min ist mit dem MWM-Gasmotor G 604 V16 ausgerüstet. Für den Betrieb eines Gebläseaggregates in einem weiteren Klärwerk sorgt ein MWM-Gas-Ottomotor vom Typ G 232 V6. Seine ISO-Leistung beträgt 65 kW bei 1500 1/min.

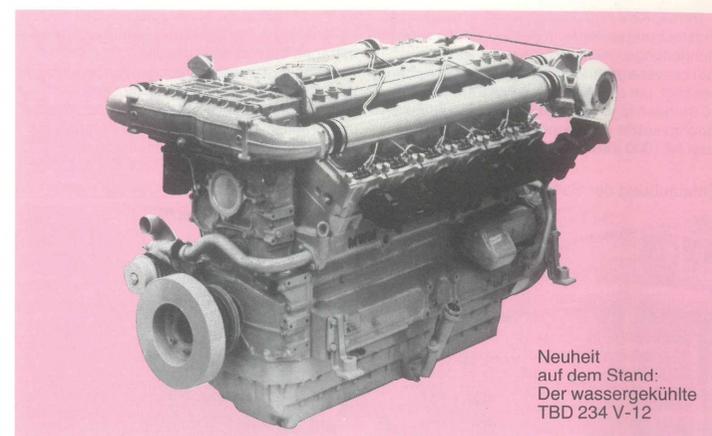
Auch wenn Messen nicht immer direkte Verkaufsmessen sein wollen oder können, zeigt sich der Erfolg auf jeden Fall durch die Anknüpfungen zu neuen Geschäftsbereichen, Exportgebieten, neuen Anwendungsgebieten und insbesondere auch durch intensive Gespräche mit potentiellen Kunden, die dann in vielen weiteren Jahren den MWM Treue bewahren.

VF, Mannheim

Da war zuerst einmal die neue Baureihe D 234. Sie besteht aus 6-, 8- und 12-Zylinder wassergekühlten Direkteinspritzer-Motoren mit 60% V-Winkel, die als Saugmotoren und mit Turboaufladung und Ladeluftkühler gebaut werden. Die Kraftstoffverbrauchswerte eines TBD 234 V12 liegen bei 195 g/kWh. Trotz niedrigsten Leistungsgewichts zeichnen sich die Motoren durch eine hohe Lebensdauer aus. Die Leistungsbereiche dieser Baureihe erstrecken sich von 104 kW bei 1500 1/min bis 600 kW bei 2300 1/min.

Weitere interessante Exponate für die Besucher der BAUMA waren der D 993-1, ein luftgekühlter Einzylindermotor im Leistungsbereich von 6 kW bis 13 kW, bei 1500 bis 3000 1/min, der sich für den Antrieb von leichten Geräten, Pumpen, Kompressoren und kleinen Stromgeneratoren bewährt hat, und der Vierzylindermotor D 327-4, ein luftgekühlter Einbaumotor der Baureihe D 327. Diese Motoren werden in Zwei-, Drei-, Vier- und Sechszylinderausführung gebaut. Ihre Leistungsbereiche betragen 15 kW bis 82 kW in den Drehzahlbereichen von 1500 bis 3000 1/min. Weiter wurde der D 890-1 gezeigt, ein wassergekühlter Einzylindermotor im Leistungsbereich von 3,5 kW bis 10,5 kW bei 1500 bis 3600 1/min und der D 202-2 Motor, ebenfalls ein wassergekühlter Motor (auch als 8-Zylinder) mit einer Leistung von 11,5 kW bis 37 kW bei Drehzahlen von 1500 bis 3000 1/min.

Der wassergekühlte Motor D 916-3 ist mit Vorkammer-Verbrennungsverfahren ausgerüstet. Seine günstigen Emissionswerte ermöglichen insbesondere seinen Einsatz als Gabelstaplerantrieb in geschlossenen Räumen. Die Baureihe umfaßt Zwei-, Drei-, Vier- und



Neuheit auf dem Stand: Der wassergekühlte TBD 234 V-12

Sechszylindermotoren im Leistungsbereich von 16,5 kW bis 74 kW bei 1500 bis 2500 1/min.

Bleibt noch der turboaufgeladene Motor vom Typ TD 226-6 zu nennen. Er bringt bei 2500 1/min eine Leistung von 125 kW. Die Motoren der Baureihe D 226 werden in Zwei- bis Sechszylinderausführung gebaut. Die 4- bis 6-Zylindermotoren gibt es mit Turboaufladung. Während der Leistungsbereich der Zwei- bis Sechszylindersaugmotoren von 16 kW bis 92 kW bei 1500 bis 3000 1/min umfaßt, leisten die aufgeladenen Turbodiesel TD 226-4- und 6-Zylinder maximal 70 kW bzw. 125 kW bei 2500 1/min. Gerade diese Motoren haben sich

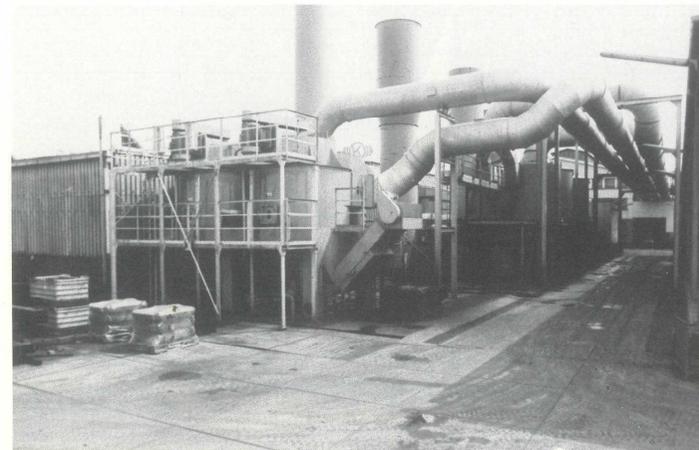
wegen ihrer besonders hohen Leistung bei kleinstem Raumbedarf und enorm sparsamem Verbrauch unter extremsten Betriebsbedingungen weltweit bewährt.

Alle MWM-Einbaumotoren sind nach dem Baukastenprinzip konzipiert, und das bedeutet: viele gleiche Teile innerhalb einer Baureihe und damit servicefreundlich, kompakte Konstruktion und extrem geringes Leistungsgewicht. Und sie sind sparsam im Kraftstoffverbrauch.

Mit dieser aufschlußreichen Übersicht über ihr Einbaumotoren-Programm bewiesen die MWM ihre Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit auf diesem Gebiet.

## Volmarstein

# Bessere Umweltbedingungen durch neue Entstaubungsanlage



Entstaubungsanlagen 1-8, Gesamtansicht

Das Nebeneinander von Wohn- und Industrieanlagen im Ruhrgebiet erfordert besondere Maßnahmen des Umweltschutzes — die sind aber gerade dort besonders aufwendig. Das Stahlwerk Volmarstein, selbst eng verflochten mit einem Wohngebiet, trug seit langem der Tatsache Rechnung, daß die Verbesserung der Lebensqualität durch Umweltschutz eine besonders große und gute Aufgabe ist. Und es ließ sich dieses Vorhaben etwas kosten.

Als vorläufig letzten Schritt eines Investitionsprogramms zur Luftreinerhaltung wurde im Frühjahr dieses Jahres bei der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein eine Entstaubungsanlage für die Sandaufbereitung der Stahlgießerei in Betrieb genommen. Dieses Projekt wurde vom Umweltbundesamt in Berlin gefördert und von Sachverständigen dieses Amtes in Planung und Durchführung beratend begleitet. →

## »BAUMA«

# MWM hat die Problemlösung für alle Einbaufälle

MWM baut und liefert Dieselmotoren für Baumaschinen in Deutschland, Spanien, Brasilien und den USA. Lizenznehmer in Indien und Indonesien beliefern die dortigen Märkte vor allem mit Motoren der bewährten Baureihen D 232 und D 226.

Die Motoren-Werke Mannheim AG präsentierten auf ihrem Stand einen Ausschnitt aus ihrem umfangreichen Programm: Neun luft- und wassergekühlte Einbaumotoren im Leistungsbereich von 4 kW (5 PS) bis 600 kW (816 PS) wurden gezeigt.

Bei der KBV sind damit insgesamt neun große Staubbauanlagen in Betrieb, für die 1400 m Rohrleitungen mit Durchmessern von 80 bis 100 cm verlegt wurden. Etwa 1200 PS werden benötigt, um die Ventilatoren anzutreiben, die 24 Stunden täglich in Betrieb sind. Die stündlich erzeugte und gereinigte Luftmenge beträgt 540.000 Kubikmeter; das entspricht

einem Behälter von Fußballplatzgröße und 75 Metern Höhe. Die jährlichen Betriebskosten betragen etwa eine Million DM.

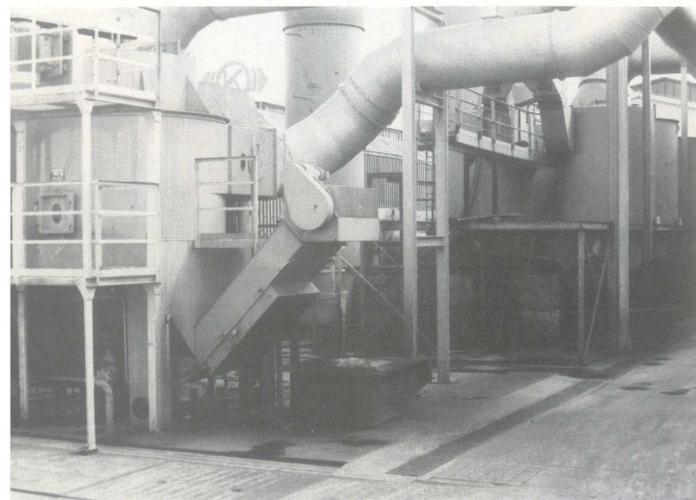
Abgesaugt werden Staubquellen im ganzen Werk, angefangen bei den Lichtbogen-Schmelzöfen über Schleifplätze in der Putzerei und Arbeitsplätze in der Kernmacherei bis hin zu den beiden Formsandaufbereitungen.

Unzählige Meter dünner Rohre mußten teilweise unter schwierigen räumlichen Bedingungen verlegt werden. Neue, abgesaugte Arbeitsplätze wurden geschaffen. Absaughauben wurden installiert, um den Staub schon bei der Entstehung abzufangen.

Das Programm zur Luftreinerhaltung begann bei der Knorr-Bremse Volmarstein 1975 mit der Filterentstaubung für die Lichtbogen-Schmelzöfen. Damals ging es darum, den braunen Rauch – nur zu oft ein trauriges Wahrzeichen der Stahlerzeugung und eine arge Belästigung für die Umwelt – zurückzuhalten. Inzwischen sind acht Jahre vergangen, in denen man für die Reinhaltung der Luft viel getan hat. Noch in den letzten Tagen des vergangenen Jahres wurden für den Einbau der nunmehr neunten Entstaubungsanlage die notwendigen Rohrleitungen und Hauben – teilweise mit einem großen Autokran – von der Straße durch das geöffnete Hallendach an die Einbaustelle gehoben. Allein für diese Anlage wurden ca. 500 m Rohrleitungen mit einem Durchmesser von 1,20 m verlegt. Notwendig war dieser große Aufwand wegen des Konzepts der Firma, die Entstaubungsgeräte in großem Abstand zur Straße, das heißt zum Wohngebiet, aufzustellen. Zwar wurden grundsätzlich Schalldämpfer eingebaut, aber erst der Abstand zu den Wohnungen erlaubte die Aufstellung so großer Ventilatoren im Freien, ohne daß außerhalb des Werkes belästigender Lärm auftritt.

Für alle bisherigen Investitionen zur Luftreinerhaltung wandte die KB Volmarstein über 3,5 Millionen DM auf. Sie leistete damit einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Umweltbedingungen. G. Koesfeld, Volmarstein

Entstaubung der Sandaufbereitung für Stahlguß



## SS »Dolphin« — eine Königliche Yacht

Wenn diese stolze Segeljacht mit „vollen Linn“ (allen Segeln) über die Meere zieht, dann blickt ihr mancher alte Fahrersmann ehmütig und so mancher jüngere Yachtbesitzer etwas neidisch nach, bis sie am Horizont wie ein Traum aus vergangener Zeit entschwindet.

Wir wissen nur, daß sie einst im Auftrag des englischen Königshauses gebaut wurde. Der älteste Besitzer war der holländische Kakao-könig Van Houten. Heute fährt die „Dolphin“ als hartes Segelbegeisterte Touristen und gehört einem amerikanischen Eigner.

Weil man mit so einem großen Segelschiff in engen Wasserstraßen und Häfen nicht unter Segeln fahren kann, benutzt man für solche Fälle einen 230 PS MWM-Antriebsmotor aus München. Und für den Strom an Bord sorgen zwei D 226-3 Zylinder-Generatoraggregate des Mannheimer mit einer elektrischen Leistung von je 26 kVA.

Wie allen unseren Kunden, wünschen wir auch der SS „Dolphin“, seiner Besatzung und den Passagieren allzeit „Gute Fahrt“ und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

VF, Mannheim



# TAGUNG DER BETRIEBSRATSVORSITZER

und ihrer Stellvertreter  
in den Werken  
der Knorr-Gruppe  
vom 11.4. bis 15.4.83  
in Mannheim



### Die Süddeutsche Bremsen AG

konnte ebenfalls gegenüber 1981 ein Umsatzplus erzielen (5,4%). Wesentliche Zunahmen wurden bei den Eisenbahnbremsen erreicht. Geringere Steigerungen ergaben sich bei den Dieselmotoren. Etwas zurückgeblieben hinter dem Vorjahr sind die Lieferungen für Kfz-Bremsen und Druckluftsteuerungen.

Der Auftragsbestand verringerte sich um 10,1% zum Jahresende 1982. Die Beschäftigung im Motorenbau ist im 2. Halbjahr 1983 mit Unsicherheiten behaftet. Auch auf den Sektoren „Bremsen“ und „Druckluftsteuerungen“ gibt es keine konkreten Hinweise dafür, daß die Aufträge wieder zunehmen. Allerdings ist eine sichere Prognose nicht zu stellen; das Bestellverhalten der Kunden hat sich geändert: es werden zunehmend nur noch kurzfristig Aufträge vergeben. Das Risiko der Materialdisposition und -haltung liegt damit ausschließlich beim Lieferanten, der die Aufträge termingemäß ausliefern muß.

### Bei der Carl Hasse & Wrede GmbH

stieg der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 5,5%. Positiv war die Entwicklung bei dem Hauptumsatzträger, den Schwingungsdämpfern. Hier wurde ein Umsatz von 70% des Gesamtumsatzes erzielt. Die Erlöse aus der Fremdbearbeitung stiegen 1982 auf 13,3%, für die Werkzeugmaschinen auf 8,9% des Gesamtumsatzes.

Der Auftragsbestand hat sich um ca. 16% erhöht; für Werkzeugmaschinen gingen größere Bestellungen ein. Im Schwingungsdämpfergeschäft muß man jedoch mit einem Einbruch rechnen, nachdem in der Lkw-Industrie noch kein Aufschwung erkennbar ist und die Exportaussichten wegen der DM-Aufwertung ungünstiger sind.

Am Jahresende 1982 setzten sich die Belegschaften wie folgt zusammen:

Motoren-Werke Mannheim AG	2738
Süddeutsche Bremsen AG	1959
SB Aldersbach	79
Knorr-Bremse GmbH München	832
Knorr-Bremse GmbH Volmarstein	1005
Carl Hasse & Wrede GmbH	220
KB-KG / KB-Nu. / KB-Fluid.	103
zusammen	6936

Die Fluktuationsquote betrug im Berichtsjahr 1982 10,6% (im Vorjahr 14,3%). – Zum Jahresende wurden insgesamt 4.337 Personen im Ausland beschäftigt. In diesen ausländischen Werken konnte der Umsatz um 8,5% gesteigert werden. Diese Steigerung ist jedoch zum Teil der inflationären Entwicklung bzw. den Wechselkursinflüssen zuzuschreiben.

Friedrich Kempter, München  
Schriftführer

Die Betriebsräte der Knorr-Bremse GmbH, der Motoren-Werke Mannheim AG, der Süddeutschen Bremsen AG und der Carl Hasse & Wrede GmbH trafen sich zu einem Meinungsaustausch und einer Erörterung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen in der Knorr-Gruppe.

Die deutschen Werke unserer Gruppe erzielten im Geschäftsjahr 1982 einen Umsatz von 1.019 Mio DM, das sind 10,2% mehr als im Vorjahr (925 Mio DM). Der Auslandsumsatz erhöhte sich um 15,4%; damit wurde eine Exportquote von 50% erreicht.

Alle wesentlichen Produktgruppen hatten Umsatzzunahmen zu verzeichnen. Dies ist besonders bemerkenswert, weil auch das Vergleichsjahr 1981 eine positive Entwicklung hatte und die Vergleichswerte 1981 auf befriedigendem Niveau lagen. Einzelne Preiserhöhungen im Frühjahr 1982 haben zu diesem Umsatzanstieg beigetragen.

Der ungünstige Konjunkturverlauf im Jahre 1982 sowohl in der deutschen als auch in der Weltwirtschaft hat sich vor allem für das letzte Quartal 1982 in der Knorr-Gruppe im Auftragsbestand und Auftragslage ausgewirkt. Der Auftragsbestand am 31.12.82 wurde um 11,6% geringer ausgewiesen als zum 31.12.81. Dieser Umstand führte dazu, daß bei den Motoren-Werken Mannheim schon im Oktober – Dezember vergangenen Jahres kurzgearbeitet wurde. Für die Süddeutsche Bremsen AG und das Stahlwerk Volmarstein konnte die Kurzarbeit im letzten Quartal 1982 durch den Abbau von Resturlaub noch verhindert werden. Beide Werke, und mit ihnen die Knorr-Bremse GmbH München, mußten jedoch im 1. Quartal 1983 Kurzarbeit anmelden, und sie wird auch für das 2. Quartal noch notwendig sein. Für die MWM wurde durch eine zwischenzeitlich verbesserte Auftragslage die Kurzarbeit beendet. – Zu den einzelnen Werken:

### Die Knorr-Bremse GmbH München

verzeichnete 1982 eine Umsatzsteigerung von 14,1%. Der Zuwachs wurde ausschließlich im Auslandsgeschäft erzielt. Der Exportanteil stieg auf 51% des Gesamtumsatzes (im Vergleich: 44%). Der Inlandsumsatz konnte auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

In der Produktgruppe „Bremsen für Schienenfahrzeuge“ wurde ein um 26% höherer Umsatz getätigt. Der leichte Rückgang im Inlandsgeschäft konnte durch die um über die Hälfte gestiegenen Exportlieferungen mehr als ausgeglichen werden. Lieferungen im größeren Umfang wurden in den Irak, nach Ägypten und nach Südafrika sowie in diverse europäische Länder durchgeführt.

Bei den Bremsen für Straßenfahrzeuge blieb der Umsatz trotz des Rückgangs der Produktion von Nutzfahrzeugen auf Vorjahreshöhe.

Auch in der Produktgruppe „Druckluftsteuerungen“ hat sich der Umsatz nur unwesentlich gegenüber 1981 verändert. – Automatische Mittelpufferkupplungen wurden vor allem in den Irak geliefert.

Der Auftragsbestand für alle Produkte um 11,4% geringer ausgewiesen als zum 31.12.1981.

### Die Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

konnte ihren Umsatz um 10,7% steigern. Verbesserte Geschäfte wurden mit den umsatzstärksten Erzeugnissen gemacht, mit Autorädern, Stahlguß, Brems scheiben und Sphäroguß. Zugenommen haben auch die Umsätze mit Schienenbremsen und Scheibenbremsen, die allerdings mengen- und wertmäßig noch nicht die Bedeutung der vorher genannten Produkte haben. Verringert hat sich der Anteil des Graugusses.

Die Auftragseingänge sind 1982 hinter den Umsätzen zurückgeblieben. Der Auftragsbestand nahm um 16% ab. Höhere Aufträge lagen zum Jahresende 1982 lediglich für Scheibenbremsen und Brems scheiben vor. Bei Stahlguß, Sphäroguß und bei Autorädern sind dagegen die Bestellungen zurückgegangen.

### Die Motoren-Werke Mannheim AG

erzielten 1982 einen um 11,3% größeren Umsatz als 1981. Die ursprünglichen Erwartungen wurden damit übertroffen. Zunahmen gegenüber dem Vorjahr ergaben sich sowohl im Inland wie auch im Ausland; im Inland um 15,1%, im Ausland um 8,7%. Die Exportquote betrug 58% (im Vorjahr 60%).

Entscheidend für die positive Geschäftsentwicklung war der Anteil der KD-Motoren. Bei den RH-Motoren dagegen konnte keine Umsatzsteigerung registriert werden. Auch Ersatzteillieferungen und Montagen blieben in Vorjahreshöhe.

Der Auftragsbestand ging im Berichtsjahr um 9,5% zurück – vor allem aufgrund der geringeren Aufträge für RH-Motoren. Die MWM sehen jedoch auch für 1983 gute Absatzmöglichkeiten und rechnen mit einer weiteren Umsatzverbesserung.



Dr. med. G. Fuchs  
Arzt für Arbeitsmedizin

## DER BETRIEBSARZT ZUM THEMA: Neue Verordnungen der Krankenkassen

# Keine Medizin auf Kassenrezept mehr gegen Bagatell- erkrankungen



Durch die gesetzliche Bestimmung vom April 1983 dürfen bestimmte Arzneimittel nicht mehr auf Kassenrezept verordnet werden. Es handelt sich um Mittel gegen leichte Erkrankungen wie z.B. unerhebliche Infekte, Schnupfen, Mund- und Rachenentzündungen, Kopfschmerzen sowie Darmverstopfungen. Auch Medikamente gegen Reisekrankheiten stehen auf der Verbotsliste. Durch diese Maßnahme sollen die Kassen von den Kosten der Bagatellkrankheiten entbunden werden.

Jedes und alles der Allgemeinheit anzulasten, bleibt liebliches Wunschdenken. — Die Bedenken der Kranken und der Ärzte erscheinen jedoch berechtigt: Wie kann der Patient die Schwere einer beginnenden Krankheit beurteilen? Übersieht er nicht vielleicht bei Kopfschmerzen eine beginnende Hirnhautentzündung? Auch bei bösartigen Erkrankungen des Hals- und Rachenraumes können bei eventueller Eigenbehandlung schwere Folgen übersehen werden.

Natürlich hat der Gesetzgeber nur an wirklich harmlose Erkrankungen gedacht. Aber jeder Arzt, der auf eine lange Praxis und Erfahrung zurückblickt, weiß, daß sich gerade hinter geringfügigen Symptomen ein tückisches Leiden verbergen kann. Es sollte daher der Kranke bedachtsam erwägen, ob und wann er zur Eigenbehandlung durch den Kauf von Medikamenten schreitet. Man kann jedoch von ihm diese Entscheidung nur bedingt verlangen. Hinzu kommt, daß die Leidensfähigkeit von Mensch zu Mensch unterschiedlich ist, so daß oft ein Mittel der Negativliste mit geringem Aufwand schon Erleichterung schafft. Dadurch fällt dann auch für den Arzt die Versuchung fort, ein schweres Mittel, das von der Kasse bei dem Verdacht einer ernsthaften Erkrankung ersetzt wird, zu verschreiben.

Der Hang, alles mit Pillen kurieren zu wollen und nicht auf natürliche alte Heilmittel wie z.B. Kamille, Leinsamen und ähnliches zurückzugreifen, ja auch einmal ohne Therapie beispielsweise leichte Infekte abklingen zu lassen,

ist groß. Aber auch die sogenannten „Naturheilmittel“ sind häufig ungereinigte Extrakte, die schädlicher sein können als Mittel der Allopathie, d.h. aus chemischer Produktion.

Wie hilft man sich also auf der Reise, bei leichtem Fieber, Halsschmerzen oder Durchfällen? Eine kleine Reiseapotheke, bei deren Zusammenstellung man sich vom Arzt oder Apotheker beraten lassen sollte, ist sicher gut. Auch unsere Eltern und Großeltern hatten ihr Pyramidon genommen — das allerdings jetzt durch Tierversuche als gefährlich gebrandmarkt wurde. Es hat weder ihnen noch dem Nachwuchs geschadet; aber es wurde auch nur in geringer Dosis genommen. — Und sicher sollte man auch eine Salbe gegen Insektenstiche bei sich haben sowie Verbandszeug.

Wer erwiesenermaßen allergisch reagiert, sollte von seinem Arzt ein Mittel auf Rezept erbitten. Wer in tropische Länder reist, sollte sich vom Betriebsarzt beraten lassen, denn die Impfbestimmungen für die verschiedenen Länder wechseln ständig, so daß man sich über den neuesten Stand Auskunft holen muß.

Am Ende sollte man sich darüber klar sein: In unserer zum Teil überzivilisierten Welt kann man sich niemals vor allen Gefahren selbst schützen. Aber gehört nicht zum Urlaub — wie zwangsläufig auch zum täglichen Leben — ein unberechenbarer Rest von „Abenteuer“? Gefahr entwickelt Einfallsreichtum und Kräfte. Die Überwindung stärkt natürliches Selbstbewußtsein und Lebensfreude.

*J. med. Fuchs*



In Frankreich, dem traditionellen Exportland der Mannheimer, stehen Renault-Traktoren mit MWM-Motoren an erster Stelle aller amtlichen Zulassungen.

Die Motoren-Werke Mannheim AG (MWM) hat am 20.04.83 den 350.000sten Dieselmotor an den großen französischen Kunden Renault ausgeliefert.

1953 knüpften die MWM mit Renault die ersten Kontakte. Nach gründlicher Erprobung der MWM-Motoren in der Versuchsabteilung bei Renault wurden im November 1955 die ersten Serienmotoren ausgeliefert. Es waren damals 2-Zylinder luftgekühlte Motoren des Typs AKD 112 Z mit 28 PS.

Régie Renault entschied sich aufgrund des großen Erfolges Anfang der 60er Jahre, auch wassergekühlte Motoren von MWM zu beziehen. Seit diesem Zeitpunkt also gehören die MWM zum exklusiven Zulieferanten der Régie Renault (DMA) von Dieselmotoren für Schlepper.

Seit den 70er Jahren haben Renault DMA und MWM Pionierarbeit geleistet mit dem aufgeladenen 4-Zylinder-Motor (85 PS) TD 226-4, der sich als besonderer Verkaufschlager erwies und den aufgeladenen 6-Zylinder-Motor (145 PS) TD 226-6 nach sich zog.

Diese fruchtbare deutsch-französische Zusammenarbeit führte zu der Auslieferung des 350.000sten MWM-Diesel-Motors an Renault Agriculture im April dieses Jahres. *VF, Mhm.*

## Deutsch-französische Beziehungen

# Auslieferung des 350 000sten MWM-Motors an Renault



Zu einer kleinen Feierstunde traf man sich in der Klein-Dieselhalle von MWM. Unser Foto zeigt — neben anderen — die Herren Bonvoisin/Kundendienst, Boldt, Pfaff, Schulte, Ceiner/Kontrolle, Kohl/HK, Boittin/Versuch, Peilissier/Einkauf, Streicher und Keller



„Auf weitere gute Zusammenarbeit!“ Die Herren Reisinger (v.l.), Boucry, Keller und Vorstandsmitglied Boldt erheben die Gläser

# »Marathon München«

## Ein Wiedersehen zu Fuß

Die ganze Nacht hindurch hatte es pausenlos geregnet, aber nun ist es zumindest angenehm kühl. Ab und zu nieselt es noch ein bißchen, das macht nichts, ich fühle mich eigentlich recht gut in Form für den „Marathon München 1983“.

Eine Stunde vor dem Start bin ich da; es ist wichtig, genügend Zeit zu haben. Das Frühstück bestand aus zwei Tassen schwarzem Kaffee, die zusammen mit dem Lampenfieber dafür sorgen, daß man möglichst wenig Ballast in

seinen Innereien mit sich herumschleppt. Vor einer halben Stunde kam ein spezieller Energie-Trunk hinzu: konzentrierte Nährstoffe, die sofort vom Körper aufgenommen werden (etwas ähnliches wird auch auf Intensivstationen benutzt). Ohne Aufputzmittel natürlich.

Gestern Abend war die letzte große „Kohlhydrataufladung“, die internationale übliche Nudelparty. Das schafft noch einmal kurzfristig abrufbare Energie, und außerdem ist man

unter sich, trifft sich wieder, quatscht miteinander... Und weil wir in München sind, gab's auch noch unbegrenzt Freibier, das allerdings nicht nur nützliche Kohlehydrate enthält. Aber das muß wohl jeder für sich entscheiden.

Sorgfältig massiere ich mein Spezialmittel in Waden und Oberschenkel (da schwört jeder auf sein eigenes) und pappe einige Pfund Hautcreme auf die kritischen Partien; nichts darf reiben. Dann geht es nach draußen zum

Probelaufen: Fühlt sich alles ganz in Ordnung an, nur für das linke Knie werde ich noch etwas um müssen, hat es gesagt.

Gewollt langsam bummle ich ins Olympiastadion, wo es schon recht bunt aussieht. Als Erkennungszeichen trage ich mein Berlin-Marathon-Hemd mit meinen persönlichen Initialen auf dem Rücken. So bin ich unverwechselbar und finde leichter Lauf- und Gesprächspartner. Diese Sporthermen mit den arktigen Vereinsnamen und Veranstaltungs-Emblemen sind etwas sehr Belebendes, und der „Honolulu-Marathon“ ist ebenso vertreten wie das „Nürburgring-Rennen“ (doch, doch, auch das ist eine Lauf-Veranstaltung!). Außerdem bewirkt es ein besonderes Gemeinschaftsgefühl: Jedem sein eigenes Bad in der Menge Gleichgesinnter.

Einer hat sich auf den Rücken gesteckt: „All or you, Evelyn!“ Beim „Berlin-Marathon '82“ sah ich auch: „Mit Jesus im Rennen!“, und ein Jahr zuvor: „Ich laufe für die Krefelder Beschlüsse“. Ich find's lustig, einfach bunt und schön.

Plötzlich steht ein Berliner neben mir, von „Blau-Weiß“, wie es in blauer Schrift auf seinem weißen Hemd steht. „Was willst du heute so laufen?“, fragt er. „Will versuchen, 5 Minuten pro Kilometer zu talten. Das wären immerhin insgesamt 3:30.“ „Bin zufrieden, wenn ich vier Stunden schaffe“, meint er. „Das Wetter ist ja ganz jung.“

„Ja, am besten war ich im Winter, bei null bis fünf Grad, da habe ich schon mal die 20 km in 1:23:31 geschafft.“

So führen wir noch einige „Fachgespräche“, das ist gut gegen die Nervosität in der letzten Viertelstunde vor dem Start. – Die Uhrzeit auf der elektrischen Anzeigetafel läuft in die letzte Minute, das Läuferfeld rückt dichter zusammen, einige, dann mehr, schließlich alle zählen laut die letzten Sekunden zum Countdown: „... drei, zwei, eins ...“ – An den Startschuß kann ich mich nicht mehr erinnern. An die 2500 dürften es sein, die sich hier mit ohrenbetäubendem Kampfgeschrei in Bewegung setzen, im Tor unterhalb der Ränge schallt es besonders schön, und so drängt es sich dicht an dicht hindurch, dann sind wir draußen. Der Ernst des Lebens beginnt.

Der Blick auf meine Stoppuhr irgendeiner Kaffeerösterei sagt mir, daß ich seit dem Start eine Minute und zehn Sekunden verloren habe, bis ich wirklich laufen konnte. Und nun laufe ich, wieder in München.

Über 20 Jahre ist es her, daß ich für ein Jahr in München lebte. Damals befand sich an dieser Stelle noch der ehemalige Flugplatz Oberwiesenfeld. Minka, jetzt hast du mich wieder! Für 42 Kilometer habe ich mich dir voll und ganz anvertraut. Trage mich gut bis ins Ziel! Auf mich aufpassen muß ich selbst.

Auf das muß ich wirklich. Dies ist kein normaler Volkslauf über 10 km, den ich einfach mit 80 bis 90 Prozent meines Leistungsvermögens abspule. Da muß ich mich ganz gezielt zurückhalten, auf den ersten 20 Kilometern rheiblich unter meinen Möglichkeiten bleiben, um danach zu diesen noch Verbindung halten zu können. Ideal ist es natürlich, vom ersten bis zum letzten Kilometer die gleiche Geschwindigkeit zu laufen.

Noch ist man beherrscht von dem Zwang, in



Startnummer und Medaille

**Marathon MÜNCHEN**  
I. Internationaler Olympia-City-Marathon der Stadt München

**3097**

A JÜRGEN ROSCHER M40

**adidas**

© WIRE-DATA 8-0224-5001



Jürgen Roscher, 43, hier nach den „25 km de Berlin“: „Läufig“ bin ich seit 1981, nachdem durch den Autobahnbau die Transitstrecke Berlin-Lauenburg nicht mehr mit dem Fahrrad absolviert werden kann. Der Langlaufsportler arbeitet in der EDV-Abteilung von Hasse & Wrede; dort ist er ... Systemanalytiker, EDV-Organisator und Programmierer in einer Person“

sich hineinzuhorchen: Alles in Ordnung? Melden sich irgendwelche Zehen, die beschädigt ins Rennen gegangen sind? Der rechte Ringfingerzeh ist ohnehin nur noch ein Wrack und spricht kein Wort mehr mit mir. Und der sporadische Schmerz im linken Spann? Die Stiche im Oberschenkel neulich? Natürlich bin ich wehleidig! Es ist die Angst, im entscheidenden Moment nicht ganz fit zu sein.

Wir sind schon über die Fußgängerbrücke zum Olympiazentrum hinweg, ich werde immer noch laufend überholt. Davon darf ich mich nicht beeinflussen lassen. Nur immer den eigenen Laufstil beibehalten! Zeitvergleich bei Kilometer 1:5:45. Wenn ich die Startverzögerung abziehe, bin ich zu schnell.

Ich laufe ruhig, lasse ganz bewußt den Fuß von der Ferse bis zu den Zehen abrollen und genieße dabei die Federung des Spezialschuhs, wie er für solche Läufe unerlässlich ist. Erst nach mehreren Versuchen habe ich meinen persönlichen Idealschuh herausgefunden, in dem ich mir weder Blasen noch Blutergüsse hole. Bis über 200 DM können die Dinger kosten, aber schließlich werden ja die Füße am meisten beansprucht, und ich muß darauf achten, daß meine Haupt-Leid-Tragenden hundertprozentig leistungsfähig bleiben.

Rechts verschwunden die Häuser, erschein am Horizont. Vor- und rückwärts sieht man das Läuferfeld als bunten Tatzelwurm sich durch die Straßen schlängeln, ohne Anfang oder Ende erkennen zu können. Und ich mittlernd.

Es folgen mehrere abschüssige Strecken, zwar kurz, aber ich nutze sie voll aus. Je geringer das Körpergewicht, desto besser kann man sich „hinunterfallen“ lassen, weil ja die Beine weniger Gewicht dabei abfangen müssen. Der unbefangene Zuschauer ist immer wieder überrascht, welch kleine schmächliche Gestalten hier mitlaufen, besonders weibliche; die können das doch nie durchhalten! Denkste: Gerade die sind für den Marathon ideal gebaut. Modellathleten sind hier fehl am Platz.

Jetzt bekommen wir auch das Publikum zu spüren, dessen Beifall enorm wichtig ist. Vorhin, im Schlafanzug vom Balkon, na schön – aber jetzt, auf der Straße: Der Kontakt macht's. Noch ist ja alles Spaß, wir winken zurück, die Ver-

ständigung ist ausgesprochen herzlich. Und in den Pausen dazwischen kann man sich beobachten, mehr noch: Ich genieße die Art, wie es läuft. Alle Sorgen vom Start sind verschwunden, verweht. Ganz leicht nur sind die Fußtritte hörbar, meinen Atemrhythmus habe ich längst gefunden, meinen Atem höre ich nicht. So muß es sein.

5 Kilometer: Ich liege etwas unter meiner geplanten Zeit, aber vergrößere den Vorsprung nicht. Einige habe ich auch schon überholt; sie haben sich am Anfang überschätzt und werden das Ziel wohl nicht erreichen. Beifall aus dem Publikum, Zurückwinken, manchmal mit beiden Armen. Alles ist noch so schön müheles.

Ich habe diese Phase für mich den „Miezekatzen-Lauf“ genannt; unhörbar, mit einer beispiellosen Leichtigkeit, aber doch ganz bewußt, laufen wir, laufen ... Tappeltapp-tappchen, wie meine Mieze zum Futternapf. „Warum laufen Sie?“, unternahm neulich einige Studenten eine Befragung. Ich wußte es nicht. „Um sich fit zu halten?“, versuchte mir einer auf die Sprünge zu helfen. Nö, fit bin ich. „Um abzuspucken, oder so?“ Nö, keine Probleme. Ich wußte wirklich keine Antwort.

Daß nicht nur die Beine laufen, sondern der ganze Körper, wird einem erst bewußt, wenn irgendwas klemmt, wie jetzt in der rechten Schulter. Das kenne ich nun schon. Ich verschränke die Hände im Genick, das entspannt. „Hoast Stiche?“, erkundigt sich freundlich mein Nebenmann.

„Nö, nur so n Ziehen im Schulterblatt. Kenn' ich schon. Jibt sich wieder.“

„Ah, soag, bist echt aus Berlin, ha?“

„Na klar. Echter Berlin-Maratonner.“

Wir kommen ins Gespräch. Er ist ernsthafter Sportler und will nicht glauben, daß ich nie trainiere, ein Dutzend Volksläufe im Jahr sind mir Training genug. Und vor dem Marathon? Vor zwei Wochen die „25 km de Berlin“ als total verpatzte Generalprobe, danach habe ich mich ausgeruht. Ich spüre deutlich, daß er mir nicht glaubt, die Berliner eben doch nur großmäulige Sprücheklopper sind. Glücklicherweise kommt da der erste Verpflegungsstand, ich laufe durch, und wir verlieren uns.

Natürlich weiß ich, daß es ausgeklügelte Trainingspläne gibt, mit Ernährungsplan, und 100 km pro Woche sind das mindeste. Aber wenn ich in meiner Freizeit mal laufen will, dann laufe ich eben, und mißbrauche das nicht dazu, mich meiner restlichen Freizeit zu berauben. Müssen wir denn jeden Spaß gleich mit wissenschaftlicher Akrilie perfektionieren und kaputt-machen? Ich habe ohnehin keinen Blumentopf mehr zu gewinnen. Natürlich sammle ich die Medaillen und Urkunden, die bei einem Volkslauf jeder bekommt, der lebend das Ziel erreicht. Aber ansonsten habe ich nicht einmal in meiner Altersklasse an der Spitze etwas zu bestellen, liege immer in der namenlosen Mitte.

Das Schöne bei so einem Lauf ist auch, daß es hier keinen Konkurrenzneid gibt, keiner den anderen etwa absichtlich am Überholen hindert, eher im Gegenteil. Man läuft nach seiner inneren Uhr, und werf einer gerade mal schneller ist als ich, mache ich ihm auch mal die Bahn frei. Nach ein paar Kilometern kann es passieren, daß ich ihn wieder überhole; mitunter wiederholt sich dieser Tanz sogar mehrere Male.

An der Schloßmauer kommt der Punkt, an dem ich früher regelmäßig mit meinem Körper

Ärger bekam: Er behauptete, völlig entkräftet zu sein. Zuerst hatte ich mich noch auf Diskussionen mit ihm eingelassen: Quatsch, du hast bloß keine Lust mehr! Nein, du machst Quatsch, ich bin völlig am Ende! ... Später widersprach ich gar nicht mehr, sondern hörte einfach nicht mehr zu, und heute verhalte ich nur etwas das Tempo, wenn ich diese leichte Schwäche spüre. Nach zwei Kilometern habe ich ihm bewiesen, daß alles Lüge war: Er ist verbittert und meldet sich ab.

Es klingt kaum glaublich, aber ich merke tatsächlich nichts mehr von ihm. Irgendwo unter mir laufen meine Füße, als ob sie nicht mehr zu mir gehörten, und ich schwebe über ihnen und betrachte die schöne Welt. Ich bin innerlich ganz locker und gelöst, es gibt keine Probleme mehr. Manche haben auch den Eindruck, neben sich her zu laufen, aber ob nun neben oder über: Es ist ein seltsames Phänomen. Ich winke einer Schafherde zu, und einige blöken zurück.

Vor dem Nymphenburger Schloß wieder Publikum, Bravo, Beifall, Weiter so!, und ich winke nach beiden Seiten, durchlaufe danach bei 17 km die dritte Verpflegungsstation. Ich brauche nichts, noch nichts. Und mit einem Mal bin ich ganz sicher: Ich packe es. So wahr mich meine Füße tragen!

Inzwischen bin ich mit einem ins Gespräch gekommen, der bei der Nudelparty an meinem Tisch saß. Im September vorigen Jahres war ja in München auch schon ein Marathon, aber eben nicht city. Eine wahre Hitzeschlacht, und da kann ich mitreden. Das gleiche hatten wir ja beim Berlin-Marathon. „Aber woabst“ (habe ich „woabst“ gesagt? Ich glaube, Minka hat mich wieder!), „das Publikum war fantastisch. In den Villenvierteln standen die Leute mit Wasser-schläuchen bereit, um jedem auf Wunsch eine Dusche zu geben. Hat mir einen Schnupfen eingebracht.“ – „Und die Türen standen offen, mit Wegweisern zum WC“, kommt's von der anderen Seite. „Was denn, auch aus Berlin?“ „Nein, das nicht, aber prima gemacht hat ihr den. Da komm' ich im September wieder hin.“

Das Feld hat sich inzwischen so eingelaufen, daß kaum noch ein einzelner überholt, sondern die Masse überholt einzelne, die schwächer werden. Man sieht das schon sehr früh: Dieses blaue Hemd mit der roten Hose werde ich kriegen. Und dann läuft man nicht, um zu überholen, sondern ganz normal weiter, das kann sich über ein oder zwei Kilometer hinziehen, aber man kommt immer näher, liegt schließlich gleichauf, und ebenso zäh, Zentimeter um Zentimeter, geht man vorbei.

Rotkreuzplatz (makabrer Name, vor einem Kilometer kam ein Unfallwagen mit Blaulicht): Dank an das unermeidliche Publikum! Es ist wirklich bewundernswert, wie ausdauernd die Leute mit ihrem Beifall sind. Briener Straße, Königsplatz, Obelisk – großartige Kulisse und ein wunderbares Publikum. Minka, ich hab dir lieb!

Bei 25 km habe ich meine Planzeit überschritten, den Zeitvorrat vom Start aufgebraucht. Das war vorauszu sehen, ist keine Schande. Die Spitze muß nun schon 2 km vor dem Ziel sein; der Tatzelwurm windet sich jetzt über 200 km durch die Stadt, eine geradezu wahnwitzige Vorstellung. Was die Polizei hier organisatorisch leisten muß, ist wirklich alle Achtung wert.

„Gleich gib't's was zu essen“, werden wir in

den Englischen Garten geleitet. „A richtige Brotzeit?“, erkundige ich mich. „Jo, Weißwütsch!“ „Und vor allem a Moabst!“ Das wäre mit Sicherheit das vorzeitige Ende. Apfelstücken gibt es und Apfelsinenscheiben, aber ich will nur ein Elektrolytgetränk, das dem Körper die Mineralsalze ersetzt, die er durch den Schweiß verliert. Ein paar energispendende Traubenzuckersubstanzen schwimmen da auch noch mit drin rum. Einen zugereichten Becher Wasser schnappe ich mir auch noch und trinke im Weiterlaufen abwechselnd. Beim nächsten Mal werde ich aber dafür lieber mal kurz stehenbleiben, denke ich. Den Rest Wasser schütte ich mir über'n Kopf.

Ich überhole jetzt immer mehr Läufer, die nur noch gehen, aber es ist auch kein sportliches Gehen, eher ein müdes Dahinwandern. Ab und zu überholt mich wieder einer von ihnen laufend, ist aber bald wieder am Ende. Ich kenne's. Wenn man schwächer wird, wächst die Versuchung, nur eben mal ein Stück zu gehen. Beim Wiederanlaufen hat man den Rhythmus verloren, läuft meist gleich wieder zu schnell, und sehr bald sind die Kräfte wieder erschöpft. Man muß dieser Versuchung widerstehen, sie ist „die wirksamste Art, langsam zu sterben“. Diese Formulierung trifft's genau.

Auch ich bekomme nun wieder allmählich Ärger mit meinem Körper, und diesmal weiß ich, daß er recht hat: Es geht ans Eingemachte. Sämtliche direkt verfügbaren Energiereserven sind verbraucht, jetzt muß das Fett abgebaut werden. Aber bis dieser Vorgang anläuft und tatsächlich wieder Energie bereitstellt, vergeht einige Zeit. Und in dieser Zeit muß ich weiterlaufen.

Bei der Nudelparty hatte ein Pärchen sich scheckig gelacht, als ich illustrierte, wie dieser Typ, der in meinem Körper für den Nachschub



J.R.s Ordensträger mit der „Ernte '82“

zuständig ist, jetzt hektisch in selbigem herumrennt, Schränke öffnet, endlich ein paar Konserven findet – aber wo ist denn nun wieder der Dosenöffner geblieben? Dann sind alle Schränke leer, er muß im Keller weitersuchen, aber der ist natürlich wieder mal total unaufgeräumt ...

Jetzt ist mir weniger lustig. Nur nicht aus dem Lauffrhythmus kommen! Natürlich möchte ich mich jetzt irgendwo hinschmeißen, unter irgendeine Hecke. Idiotischer Gedanke: Ein

Glück, daß ich jetzt nicht auf der Straße bin, hier sieht mich keiner leiden. Nichts geht mehr, aber ich muß weiter. Sehr vorteilhaft sehe ich derzeit sicher nicht aus. Ich taumle mehr, als daß ich laufe, aber Hauptsache, vorwärts. 30 km, wieder Publikum. Ich sehe Menschen, nehme sie aber gar nicht mehr wahr. Ich muß bis zum nächsten Verpflegungstand. Jetzt höre ich auch meinen schweren Atem. Weiter, weiter. Nein, ich muß weiterlaufen. Nicht stehenbleiben, nicht gehen. Bald muß doch das nächste Kilometerschild kommen. Wenn ich es nur erst sehen würde! Dort hinten: 31 km. Der nächste Kilometer kommt auch bald. Warum laufe ich hier eigentlich? Dauernd laufen welche an mir vorbei. Was das letzte Schild der 31. oder 32. Kilometer? Unmöglich, mich daran zu erinnern. Nur weiter. Ich sehe nur noch Beine. Da, der Verpflegungsstand! Ich bleibe kurz stehen, schütte zwei Elektrolyte in mich hinein, gieße am nächsten Tisch noch einen Becher Wasser hinterher, nehme einen zweiten, schütte ihn mir über den Kopf. „Nicht wegwerfen, den können wir ja nochmal verwenden!“ Ja, natürlich. Ich laufe schon wieder. Natürlich, ja, ist ja klar. Weiter. Bald muß der Wendepunkt kommen, am Aumeisterweg. Da drüben laufen schon welche in der Gegenrichtung. Der Tatzelwurm, er ist nicht mehr, hat sich längst in einzelne Glieder aufgelöst. Ich sehe auch schon eine Menschenansammlung. Nur weiter, es muß ja gehen. Beifall. Bravo! Ich winke zurück, das kann ich tatsächlich wieder. — Ein kleiner Junge sagt: „Mammi, mir tun schon die Hände

weh“ — und schon ich bin wieder da.

Ich laufe wieder, es läuft wieder, wenn auch noch mühsam. Aus der Ferne grüßt der Olympiaturm, und wieder gibt es für mich auf der Welt nichts als diesen Lauf. 35 Kilometer sind es jetzt, ich liege zehn Minuten hinter meinem Zeitplan, das ist ganz normal. Mein Atem ist wieder unhörbar, das tut mir gut.

Beim „Berlin-Marathon 1981“ war ich bei 30 km am Ende gewesen. Die Waden waren knochenhart, allein schon vor Schmerzen konnte ich keinen Schritt mehr gehen, und doch: Als ich dann mit dem „Lumpensammler“ zum Ziel gekarrt wurde und die vielen schwankenden Gestalten sah, die sich da ins Ziel schleppten, da schmerzte es noch mehr, nicht mehr unter ihnen zu sein. Dieser Schmerz hielt ein Jahr lang, bis zur Wiedergutmachung 1982.

Ich bin schon wieder auf der Straße, Anstieg zur Brücke über den Isar-Ring, und wundere mich, daß der Schmerz mich nicht quält. Nächster Verpflegungspunkt, gleich Prozedur: Zwei Elektrolyte, zwei Becher Wasser. Das Publikum ist auch wieder sehr hilfreich, wirklich sehr liebenswert, diese Münchner. Die da in den Autos sitzen und ungeduldig hupen, sind sicher alle Auswärtige. „Und ein herzliches Dankeschön an die Polizei!“ rufe ich zu einem Beamten hinüber, der mühevoll immer wieder einzelne Autos durch Lücken des Läuferfeldes schleust. So habe ich auch ihm einmal den Beifall des Publikums verschafft.

Olympiagelände, 41 Kilometer. Mal sehen, was ich noch taue. Die Reserve reicht, mich

um zwei Plätze zu verbessern, das war's dann aber auch. Dort drüben ist das Ziel, man erkennt es an der dichtstehenden Menschenmenge. Noch um das Ende des Sees herum, dann tauche ich in sie ein. Ein Schild „Noch 600 Meter“. Ob ich einen Spurt versuche? Noch vierhundert Meter. Dreißig Meter vor mir ein Läufer, und die Gewißheit: Den kriege ich! Noch 200 Meter, und meine Schritte werden länger; ich staune: die federn ja wieder! Schon bin ich vorbei, spüre den Beifall mehr als ich ihn höre, weiß aber, er gilt mir, sehe vor mir die Zeitanzeige laufen: 3 Stunden 47 Minuten 55 Sekunden. Meine Schritte werden immer länger, die Zehntelsekunden flimmern, der Beifall trägt mich. 57,58 Sekunden — fast fliege ich ins Ziel. 59 Sekunden — ich hänge an einem Absperrgitter des Zieleinlaufs. Genau 3 Stunden und 48 Minuten. Mensch, bin ich Klasse!

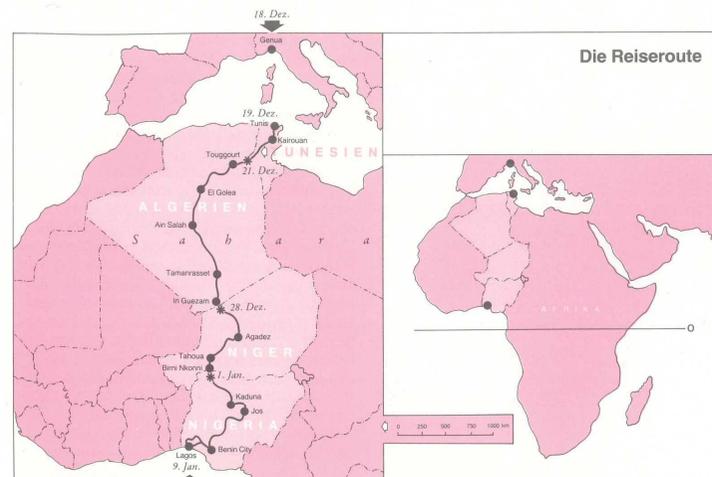
Minka, ich danke dir, 42195 Meter hast du mich gut getragen, und du siehst, es hat sich gelohnt.

Zwei Läufer sehe ich, die die Stufen zu den Duschen nur noch rückwärts hinuntergehen können, auf das Gelände gestützt. Neben mir zieht einer seine Schuhe aus. Sein rechter Socken ist blutdurchtränkt, und er lacht fassungslos; hatte kaum Schmerz gespürt.

Wir alle sind Sieger, und noch tausend Sieger werden nach uns kommen, und im September wird der „Berlin-Marathon“ gefeiert.

Ich glaube zu wissen, warum wir laufen:

Wir sind ganz einfach süchtig, alle miteinander.  
Jürgen Roscher, Berlin



Himmel und Sonne. Weinfeld. Wir frösteln, holen uns Wasser aus einem Feldbrunnen. Vor Kairouan nehmen wir einen jungen Tunesier mit. Sein Auto ist kaputt. Er lädt uns zum Tee ein, doch wir müssen weiter.

Walter und der Bus bewältigen eine lange Wasserdurchfahrt; und eine zweite. Wir entdecken in der Karte, daß die Route im Winter nicht befahrbar ist. Worauf wir uns vornehmen, Karten künftig besser zu studieren.

Die ersten Sanddünen. Oasen, in denen Palmen stehen. Wir fahren durch Gafsa, Tozeur, am Schott el Djerid (ein Salzsee) vorbei nach Nefta, der letzten Oase vor der Sahara. Sie hat 14 000 Einwohner und 350 000 Palmen. Die Oase liegt in einem riesigen Trichter.

Ein deutschsprechender Tunesier weist uns am Rande des Trichters ein Café, vor dem wir übernachten können. Er zeigt uns die Altstadt, führt uns zu einer Hochzeit. Nur ich als Frau darf den Innenhof betreten und den kichernden Mädchen bei den Vorbereitungen zusehen. Zu dritt steigen wir hinunter in die Oase. Ein klarer Bach, warmes Wasser mit Fischen darin, fließt durch den Sand. Darüber Gemüseanbau, Obstbäume und Dattelpalmen. In einem kleinen Steinhaus sitzen drei Männer am Boden um ein Feuer. Geben uns aus ihrem Töpfchen Palmwein, und mit ihrem Löffel müssen wir von dem scharfen Hirsepanns kosten. Wir lassen alle guten Vorsätze betreffs Hygiene außer acht und essen. Mit 3 Dosen Münchner Bier revanchieren wir uns.

Unser Fremdenführer bleibt uns auf den Fersen. „Geht's gut?“ fragt er, und bringt uns gekochte Bohnen. Geht's gut? Er hat einen Sonderpreis für die Übernachtung ausgehandelt. Die Uhr, die ihm Walter zum Abschied gibt, genügt ihm allerdings nicht. Er möchte noch „irgend etwas“. Einen Koffer oder eine Tasche. Er würde dann auch wieder „etwas“ schenken usw. Unser weithin sichtbarer Bus hat noch einen zweiten Wagen angelockt. Vater mit zwei Söhnen; sie wollen nach I am. Nachts bellen die Hunde.

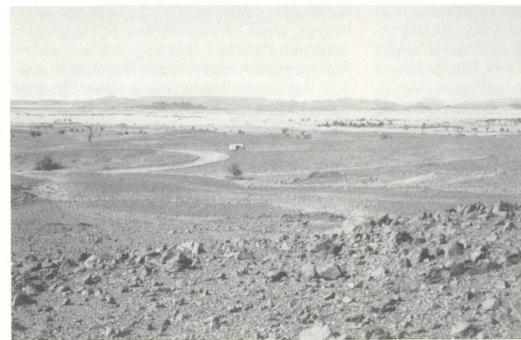
21.12.82 ● Der Besitzer des Cafés schlief vor der Tür. Er kassiert den vollen Preis. In der Morgendämmerung fahren wir los.

Wir verlassen Tunesien, treffen an der Grenze von Algerien auf Vater mit Söhnen. Ich bekomme vom Grenzbeamten eine Rüge, weil ich nicht in seinem Büro erschienen bin. Der Grenzübergang dauert eine Stunde.

El Qued, Hauptort vieler Oasen. Bei der Bank muß ein Zwangsumtausch (1000 Dinar = DM 550, —) vorgenommen und eine Versicherung abgeschlossen werden. Doch es ist Mittagspause, wir warten. Es wird wärmer. Kaufen am Markt Orangen. Treffen einen Wiener Ehepaar, tauschen Erfahrungen aus. Hinter Touggourt stellen wir uns zum Übernachten neben die Straße.

Ein Lastwagen bleibt stehen, fährt ein Stück zurück in unsere Richtung und macht die Warnlichtanlage an. Unruhig beobachten wir ihn. Unsere beiden Autos sind die einzigen auf der völlig ebenen Sandfläche. Nach einiger Zeit fährt der Laster weiter. Wir schlafen trotzdem etwas beklommen. — Unweit unseres Übernachtungsplatzes liegt ein toter Esel.

22.12.82 ● 6° C. — Bis Quargla ebene Strecke. Nachdem es wärmer ist, machen wir Frühstückspause und Ölwechsel. — Am Nachmittag fahren wir in großen Serpentin in die Pentapolis Ghardaia. In einem riesigen Kessel liegen auf Hügeln und Hängen fünf Städte. Das Gebiet der Mozabiten. Diese Sektierer des



Tamarassett im Hogar

Islam flohen im 11. Jh. in die Wüste. Hellblau und weiß leuchten die Häuser, grün die Palmenhaine.

Wir tanken Benzin und Wasser. Der Tankwart will unbedingt die Armbanduhr von Walter kaufen. Der Campingplatz hat leider geschlossen. Wir fahren wieder hinaus aus dem Kessel und weiter. 120 km vor El Golea übernachten wir in einem großen aufgeschütteten Sandrind. Ein lauer Abend. Im Mondschein wird große Wäsche gemacht.

23.12.82 ● 4° C. — Die Nacht und auch der Morgen sind stürmisch. Wir fahren durch wellige Sandflächen, darin stehen große, ausgegertete Kegelberge, oben abgeflacht. Auf der Straße Sandverwehungen. 7.37 Uhr, die Sonne geht gerade auf.

El Golea. Am Markt Orangen gekauft. Schöner Campingplatz auf der Straße nach In Salah. Tankstelle, Polizeikontrolle. Gute Straße bis 200 km vor In Salah. Dann ist der Asphalt oft ganz abgefahren. Zum Teil weicht man auf Sand und Piste aus.

Zwei Motorradfahrer ohne Gepäck brausen über die ebene Fläche, hinauf bis zu den Ansätzen der hohen Sanddünen. Dabei sammeln sie Holz für ein Lagerfeuer. Das Gepäck transportiert ein sie begleitendes Fahrzeug.

Fata Morgana am Horizont. Die Strecke wird wieder besser. Wir fahren über das Plateau Du Tademaïd (Das Nichts in der leeren Handfläche). — Plötzlich, als hätte die Erde einen Absatz, setzt sich, so weit das Auge reicht, die Ebene 200 m tiefer wieder fort. Hier gibt es sogar einige Grasbüschel und ein paar Bäume, von denen sich Kamele ernähren können.

Ain Salah (Der Brunnen des Salah). Salah war ein Freund der sagenhaften Königin der Tuareg, Tine-Hinane. Er fand hier eine Wasserquelle. Die Häuser bestehen aus rotbrauner Lehmmerde. Gegenüber des im sudanesischen Stil gebauten schönen Tores übernachten wir auf einem Campingplatz. Wir treffen wieder auf nun schon bekannte Saharafahrer. Zwei PKW mit Holländern und Vater mit Söhnen.

24.12.82 ● 2° C. — Frühstück vor einer Düne. Dann fuhr ich. 1. Gang, 2. Gang, 3. Gang, bremsen, 2. Gang, 3. Gang, bremsen. 1. Gang, 2., 3. usw. — Kurz vor der Arakschlucht: Ein Mann mit einer Schüssel in der Hand kommt auf die Straße gelaufen und möchte Wasser. Dann das oft zitierte Café, ein paar Wellbleche

# Per Kleinbus durch Tunesien, Algerien, Niger nach Nigeria

## Tagebuch einer nicht ganz alltäglichen Reise

Sechs Tage vor Weihnachten brachen wir in Genua zu unserer „Winterreise“ auf. Sie führte uns quer durch einen Teil Afrikas zu unserer Tochter nach Lagos/Nigeria. Sie hätte gern einen VW-Bus, schrieb sie . . . , und wir brachten ihn ihr. Dazu brauchten wir nicht ganz drei Wochen, fuhren 4000 aufregende Kilometer, durchquerten vier afrikanische Länder und die ausgedehnte, bedrohliche algerische Wüste. — Es war vermutlich die abenteuerlichste Reise unseres Lebens. Unsere Eindrücke hielt meine Frau in ihrem Tagebuch fest

**Genua** ● Die Fähre „HABIB“ liegt bereits am Kai. Am Parkplatz Autos, vollgepackt mit Teppichen, Kühlschränken, Motorrädern. Gastarbeiter, die auf Weihnachtsurlaub sind. Auch Fahrzeuge mit Sandbrettern, ausgerüstet für eine Wüstenfahrt.

18.12.82 ● Gegen 14.30 Uhr werden wir eingeschifft. Unsere Kabine ist vorzüglich, mit Blick aufs Meer.

Die See ist stürmisch. Zum Abendessen sitzen wir mit einem jungen Paar zusammen: Er will einen PKW nach Mali bringen und dort

verkaufen — sie hat gestern noch schnell ihr Staatsexamen gemacht. Herrliches Abendessen. Hat Walter allein gegessen. Ich war seekrank.

19.12.82 ● Lange geduscht. Vielleicht das letzte Mal in diesem Jahr? Mittagessen mit Schweizer Ehepaar. „Sie“ ist Ärztin und kennt ein Mittel gegen Seekrankheit. — Sie wollen mit einem Mercedes-Geländewagen die Djanet-Route fahren. Waren schon oft in der Sahara. — Sardinien zieht vorbei. Wir stehen am Vorschiff in der Sonne.

18.00 Uhr, Tunis. Wir fahren von Bord. Zwei Stunden stehen wir frierend um eine Kfz-Einführungsgenehmigung an. Dann wird das Fahrzeug kontrolliert. Bei Dunkelheit fahren wir durch das Menschengewühl hinter dem Hafentor.

Finsternis, Schlaglöcher, einsame Gegend. Es regnet, wir wechseln die Fahrtrichtung. Es wird wieder belebter. Ein Polizist zeigt uns den Weg nach Hammam-Lif. Bei einer Tankstelle können wir übernachten.

20.12.82 ● In der Morgendämmerung fahren wir weiter. Das Wetter wird besser. Blauer

und Zeltplanen. Der Besitzer winkt uns herein, wir winken zurück. Ein Targi mit 3 weißen Mehraris kommt uns neben der Straße entgegen.

In der Schlucht sind vom Regen ganze Straßenteile weggerissen. Bäume mit dicken Blättern, die die Kamele anscheinend nicht mögen, stehen im Flußbett. Als die Sonne untergeht, hängen wir unser Engelbäumchen an den Rückspiegel. Heute ist doch Heiliger Abend! Wir fahren ein paar hundert Meter von der Straße ab ins Gelände. Auf einem hohlklingenden Steinplateau bleiben wir. Kalte Nacht, Sternenhimmel. – Wir fühlen uns wohl.

25.12.82 ● Bei Morgengrauen packen wir zusammen. Dunkle Berge ragen aus der Sandebene. Die Straße ist so schlecht, daß man nur sehr langsam vorankommt. Wir fahren weite Strecken auf der Wellblechpiste neben der Straße. Alles klappert im Wagen. Der Küchenkasten macht sich selbständig, Benzin und Wasser schwappen. Kleine, runde, sandfarbene Vögelchen fliegen hoch.

Noch 158 km bis Tam. Eine Frau mit Kind im VW-Bus stehen bei der Tankstelle. Ihr Mann ist um Ersatzteile nach Tam gefahren; ein Laster hat ihn mitgenommen. Autopanne! Sie ist recht verzweifelt. Man will noch nach Mali. Nach 2 Tagen trafen wir ihn bei der Suche nach einer Rückfahrmöglichkeit nach In Ecker. Gegen Abend fahren wir in Tamanrasset ein. Wieder treffen wir Vater mit Söhnen und suchen gemeinsam den Campingplatz Zeriba.

26.12.82 ● Auch die Holländer sind wieder hier. Sie hatten uns schon bei der ersten Begegnung gesagt, wir würden uns „zweifelslos“ wieder treffen. Sie sitzen leider fest und warten auf Ersatzteile. Ein Chevrolet-Fahrer bittet uns um eine Waschschüssel. Er hat die Haare voller Öl; kroch unter sein Auto. Getriebe wurde durch einen Stein beschädigt, ist nun kaputt. Der Wagen lief nur noch rückwärts, er mußte 130 km rückwärts fahren. Hat einen ganz steifen Hals.

Ein Student aus Deisenhofen ist mit dem Fahrrad hier. Er freut sich, als er von uns eine Suppe, ein Pfisterbrot und ein Münchner Bier bekommt. Der Student sitzt mit Tuareg um ein Feuer. Sein Reisegefährte ist ein Südtiroler, der in Australien zu Hause ist. Beide sprechen gut französisch. Sie werden oft von Einheimischen eingeladen und wissen viel zu erzählen.

Bei der Ausreise müssen wir uns bei der Polizei abmelden. Wir warten auf einem Mäuerchen in einem Innenhof. Durch ein Loch in der Mauer werden die Pässe einem Beamten zugeschoben. Inzwischen ist es Mittag. Alle werden auf den Nachmittag vertröstet. Wir machen einen Ausflug zum Fuße des Assekrem.

Beim Zoll erfahren wir, daß wir für zwei Personen zwangsumtauschen müssen. Zurück zur Bank, wo einige Studenten, deren Ausweis gerade ausläuft, auch nachtauschen müssen. Wieder zum Zoll. Wir hören von einem, der um den Zwangsumtausch für seine Frau herumgekommen ist. Er hatte dem Beamten gesagt, er tauscht für eine Person. Für sich. Das, was neben ihm steht, ist eine Frau, keine Person.

In Tam bekommt man Postkarten, es gibt auch eine Post. Schnell ein Lebenszeichen nach Hause! Morgen: Schwierigste Etappe.



Das Minarett von Agades

27.12.82 ● 0° C. – 56 km schöne Asphaltstraße. Ab da nur Sand oder Wellblech. 200 m rechts überholt uns ein französischer Wagen. Sonst ist kein Auto zu sehen. Brrr, wir stehen, die erste Einsandung. Drei algerische Militärfahrzeuge sehen uns. Sie ziehen uns 50 m rückwärts wieder auf festen Sandboden, verschwinden wieder und lassen uns auf der endlosen Sandfläche allein.

Die Richtung ist durch Eisenstangen markiert. Alle 5 km steckt ein solcher Pflock im Boden. Um dem Verlauf der Piste folgen zu können, müssen weite Sandflächen überwunden werden. Noch fehlt uns der richtige Blick, die Weichsandstellen zu erkennen. Dann graben sich die Räder ein, und man steckt im Nu bis zu den Achsen im Sand. Ich schaufle rechts, Walter links; die Sandbretter werden vor die



Tuarek-Karawane

Hinterräder gelegt, Walter steigt ans Steuer, fährt an, wobei ich mich mit dem Fuß gegen das Sandbrett stemme – und es geht 1 1/2 m weiter. Wenn wir Glück haben, ist der Wagen nach drei- oder viermaliger Wiederholung dieser Prozedur wieder frei. Ich ziehe die Sandbretter heraus und laufe nach.

Immer wieder begegnen uns Kamelkarawanen. Die auf ihren Mehrari reitenden Tuareg sind ein wunderbarer Anblick. – Seit 8 km keinen Pflock gesehen. Müssen zum letzten Zeichen zurück und erkennen etwas östlich die richtige Route. Auf der Suche nach einem Schlafplatz sandten wir für diesen Tag das letzte Mal ein. Kühle Nacht. Allein in der Wüste . . .

28.12.82 ● 2° C. – Der Morgen ist stürmisch. Wir sind noch kaum in Fahrt, stecken wir wieder

im Sand. Die Bretter werden nun nicht mehr weggeräumt. Der Sturm wird stärker. Der Sand fegt von links nach rechts und verdeckt die Spuren. Mit Mühe kommen wir vorwärts, von Pfosten zu Pfosten suchend.

Im Bus liegt über allem eine Sandschicht. Auf unseren Sonnenbrillen klebt Sand. Zwischen den Zähnen knirscht es. In einem ausgedehnten Sandfeld stecken wir schließlich wieder fest.

Am Wagen rüttelt der Sturm. Kapuzen auf, Tücher vors Gesicht! Ich wickle Walter noch ein Handtuch um den Kopf, denn der Sand tut weh. Dann erkunden wir die kürzeste Strecke bis zu etwas festerem Boden. Wasser- und Benzinkanister werden ausgeladen und in den Sand gestellt. Mit Brettern, Meter für Meter, erreichen wir wieder fahrbaren Grund. Das Ausgeladene wird herangetragen und wieder im Bus verstaut. Beim Einsteigen zucke ich zurück. Der Wagen ist elektrisch aufgeladen.

Walter findet heraus, daß wir besser durch den Sand kommen, wenn ich aussteige und der Wagen weniger Gewicht auf den Vorderreifen hat. So laufe ich manche Strecke. Der Himmel ist blau, und die Sonne sticht wie im Hochgebirge. Doch über dem Boden fegt der Sand und nimmt die Sicht wie eine Mauer. Abgeschlossene Autowracks tauchen auf. Die Route ist dadurch leicht zu erkennen. Wir bemerken, daß die Wracks immer an den tiefsten Weichsandstellen liegen.

Aus dem Nichts taucht ein Lastwagen auf. Ich gehe gerade wieder zu Fuß und muß daran vorbei. Jemand möchte nach In Guezm mitgenommen werden, um Hilfe zu holen. Der Laster hat Achsenbruch. Wir überlegen kurz. Ein Dritter belastet zwar die Vorderräder noch mehr, ist aber beim Sandschaufeln ganz brauchbar. Und außerdem kann man keinen Menschen in der Wüste ohne Hilfe lassen.



Wasserstelle in der Wüste

Wir rücken zusammen. Unser Mitfahrer bringt einen Duft von Holzfeuer mit in den Wagen. Er ist ein guter Führer.

Wir kommen, ohne noch einmal einzusanden, nach In Guezm. An der Tanksäule steigt unser Mann aus. An einer Hauswand hockt der Tankwart mit gekreuzten Beinen. Unser Mitfahrer hockt sich zu ihm. Es wird lange palavert. Unser Mitfahrer geht ohne Gruß davon. Nach einiger Zeit steht der Tankwart auf und füllt unseren Tank voll. Er hockt sich wieder in den Sand. Für diesen Tag gibt es kein Benzin mehr. Wir erfahren dies später an der Grenze von anderen Reisenden.

Grenzposten von In Guezm. Hier treffen wir plötzlich einige deutsche Fahrzeuge. Wo haben die bloß alle gesteckt? Wir hören, daß vorerst nicht abgefertigt wird. – Ein Dachauer Wagen

hat die Grenze übersehen oder wollte sich nicht aufhalten lassen – jedenfalls ist er durchgefahren. Er wird eingeholt und zurückgebracht. Ein stundenlanges Verhör beginnt. Wir sind ärgerlich auf den Fahrer. Sein naives Verhalten erschwert allen Weiterfahrenden den Grenzübergang.

Von zwei jungen Männern, die in einem Unimog unterwegs sind, erfahren wir von einer weiteren gefährlichen Dummheit: In dem gleichen Sandsturm, durch den wir fuhren, blieb ein anderes Ehepaar mit einem Kupplungsschaden im Sand stecken. Sie bauten das Teil aus, ließen das Auto stehen und gingen zu Fuß weiter. Nur durch Zufall sah jemand die Spuren, fuhr ihnen nach, fand das erschöpfte Paar und half ihnen. Sie hatten Glück.

Wir essen erst einmal sämtliche versäumten Mahlzeiten des Tages und setzen uns dann zu den anderen Grenzgängern vor die Postenbaracke und warten. Endlich läßt man den Dachauer weiterfahren. Wir übrigen tun uns zusammen. Drei Fahrzeuge, davon ein Unimog, der uns, wenn nötig, aus dem Sand ziehen kann. Uns kann nichts mehr passieren.

Die Strecke zwischen In Guezm und Assamaka ist eine riesige Sandfläche, die man am besten so umfährt, daß man von Osten kommend die Grenzstelle von Assamaka erreicht. So steht es im Reiseführer. Wir fahren etwa 10 km nach links, finden, daß wir genug weit ausgewichen sind und halten uns wieder mehr rechts. Jetzt suchen wir wieder nach Posten. Der Unimog-Fahrer steigt auf sein Dach und erkennt in der Ferne etwas Weißes: Grenzposten von Assamaka! Hier wollen wir erst einmal übernachten. Wir verteilen uns auf der völlig ebenen Fläche. Nicht zu nah beieinander, aber auch nicht zu weit. Beruhigt schlafen wir ein. Wir sind ja drei Fahrzeuge.

29.12.82 ● 9° C. – Abfahrt zum Grenzposten in Assamaka. Wir stellen die Fahrzeuge ab und setzen uns vor die Baracke. Man nimmt uns vorläufig nicht zur Kenntnis. Ein Mann kommt aus der Baracke, nimmt uns die Pässe ab. Dann werden wir angehalten, alles im Auto Befindliche in den Sand zu stellen.

Drei Mann, die bislang unter einem Baum im Sand hockten, klettern in den Bus und kontrollieren. In die geöffneten Koffer, die am Boden liegen, weht der Sand. Auch hier wird alles angesehen. Ein Stück Seife verschwindet in die eigene Tasche.

Drei Dosen Münchner Bier und einige Kugelschreiber steckt er in unsere Abfalltüte, die er dann mitnimmt. Die beiden anderen Fahrzeuge werden in gleicher Weise durchsucht. Mit den kleinen Geschenken aus unserem Gepäck setzen sich die drei wieder unter den Baum. Jetzt werden wir in die Baracke gerufen. In verschiedene Bücher trägt man unsere Daten ein. Die Berufsbezeichnung „Hausfrau“ wird nicht verstanden. Hospitessé klingt französisch und wird als Beruf akzeptiert. Das Carnet wird nun gefordert.

Alle, bis auf einen Studenten, der gut Französisch spricht, sollen nun das „Büro“ verlassen. Wir warten bei den Fahrzeugen. Walter wird gerufen. Er soll seine berufliche Tätigkeit genau erläutern. Bei einem der Unimog-Fahrer fehlt angeblich ein Stempel. Wir stellen uns auf eine lange Wartezeit ein und erkunden den Ort Assamaka. In der Nähe der weißleuchtenden

Baracke ragt ein gebogenes Rohr aus der Erde, aus dem warmes, schwefelhaltiges Wasser fließt. Hinter einer Sanddüne ein kleiner Ort mit vielleicht zehn braunen Lehmhütten und ein paar Sträuchern: Eine kleine Oase, die vom ewigen Sandwind langsam zugeweht wird.

Endlich dürfen wir weiterfahren. Wir sind in Niger. In östlicher Richtung suchen wir die Markierung nach Arlit. Unser Wagen voran, dann der zweite Bus und, zum Einsammeln, der Unimog. So preschen wir über die hügelige Sandfläche. Wir sind inzwischen geübte Sandfahrer. Unsere Begleiter verlassen sich ganz auf unsere Routenführung. Die Spuren gehen hunderte von Metern weit auseinander. Der Wind läßt nach, es wird langsam warm, sogar heiß.

In der Pause wird die Kleidung gewechselt. Ein menschliches Wesen in kurzem Hemd kommt uns entgegen und verlangt Wasser. Es faßt meine Hose an, möchte sie haben. Nach einiger Zeit taucht eine Frau mit zwei kleinen Kindern auf. Flüchtlinge aus Mali. Ohne alles. Sie ziehen die Piste entlang zur Grenze, um nach Tam zu kommen. Barfuß, mit nur einer Schüssel für Wasser, in dieser endlosen Ode. Uns wird bewußt, wie komfortabel wir durch dieses Land fahren. Eine Wagenspur mit Fußspuren dazwischen fällt uns auf. Nach einiger Zeit kommen wir an zwei französischen Wagen vorbei. Die Besatzungen hocken im Sand. Daneben ein Landsmann von ihnen, der mit einem kleinen Karren die Wüste durchquert, zu Fuß.

Im Laufe des Tages begegnen uns noch zwei Motorradfahrer. Entwicklungshelfer aus Tansania. Sie wollen zurück nach Heidelberg. Er ist im Sand gestürzt und hat sich das Bein



Transportmittel am Markt Abajak

verletzt. Vor dem Weiterfahren muß das junge Mädchen beide schweren Motorräder antreten. – Unsere Weiterfahrt bringt noch einige Schwierigkeiten beim Durchfahren verschiedener Queds. Oft sind nur die Fahrer in den Bussen, die übrigen fünf sitzen im Unimog.

Die Weichsandstrecken und -Flächen sind voll spitzer, scharfer Steine. Die Luft in den Reifen ist stark verringert, dadurch müssen die Steinrecken besonders vorsichtig befahren werden. Ab und zu taucht nun schon ein Tamariskenbaum auf. Die letzten 100 km vor Arlit brausen wir mit voller Geschwindigkeit über ebene Sandflächen. Ein Rausch von Sicherheit und Freiheit. Gegen Abend sehen wir

schon von weitem die Abraumhalden und Kamine von Arlit. Hier wird Uran im Tagebau gewonnen. Der Campingplatz liegt vor der Stadt, ist somit etwas vor dem Staub der Stadt geschützt.

Wir müssen noch am selben Abend zu Polizei und Zoll. Die Pässe bleiben bis morgen bei der Polizei. – In der Dunkelheit fahren wir durch Arlit. Vor den braunen Lehmhütten stehen Tische, auf denen, durch Petroleumlampen beleuchtet, die verschiedensten Dinge zum Kauf angeboten werden. Auch Schuster, Schmiede und Schneider arbeiten im Schein einer Petroleumfunzel vor ihren Behausungen.

30.12.82 ● 15° C. – Um Arlit führt eine doppelnahige Autobahn aus Sand, d.h. die Fahrbahn besteht aus Wellblechpiste; Mittelstreifen und Randbegrenzung sind Sanddämme. Im Süden der Stadt soll am Stadtrand die Asphaltstraße nach Agadez beginnen. Am Stand der Sonne bemerken wir, daß wir in die falsche Richtung fahren. Wir müssen zurück. Doch zeigt sich der Mitteldamm genauso unpassierbar wie bei uns eine Leitplanke. Endlich ist der Damm etwas niedriger und wir können ihn überqueren.

Wir finden die richtige Straße und werden von einer Polizeikontrolle angehalten. Sie will die Versicherungspolice für Niger sehen. Wir zeigen unsere grüne Versicherungskarte. Sie wird anerkannt.

Das Land zeigt nun spärliche Grasbüschel und „Schirmpinien“, wie Walter die Bäume nennt. Bororos mit ihren Herden ziehen neben der Straße. In langen Gewändern, einen Schesch um den Kopf und mit umgeschalltem Säbel, wandern die Hirten vor ihren schwarzen Zebu-Rindern mit riesigen Hörnern. Dahinter, immer in Gruppen, die Esel, Ziegen und Schafe. Einige Kamele trotten etwas abseits. Hunde laufen hin und her, um die Herde zusammenzuhalten. In der gleichen Ordnung begegnen uns noch viele Herden.

Gegen 16.00 Uhr sind wir in Agadez. Wieder Zoll und Polizei. Dann haben wir noch Zeit, um zum Markt zu gehen. Wir erhandeln ein Agadez-Kreuz und Tuareg-Armbänder. Auf Tischen liegt flachgeklopftes Fleisch. Gut, daß wir noch versorgt sind. Es gibt Stoffe, die man sich gleich zu Kitteln oder Hosen nähen lassen kann. Eine Gruppe dunkler Mädchen, die Haare zu unzähligen kleinen Zöpfchen geflochten, eine mit einem Baby am Rücken, gefallen uns besonders. Wir machen noch ein Foto von der interessanten Moschee. Ein spitzer Turm, aus dem viele Holzpflocke ragen.

10 km außerhalb der Stadt finden wir den Campingplatz in einer Palmenoase. Die Sahara liegt nun hinter uns. Hier gibt es ein Schwimmbad, wenn auch sehr schmutzig, einen Ziehbrunnen mit warmem Wasser, Bäume, Blumen und Vögel. Man trifft auf Herbert mit seinem Pinzgauer, der in Bauchi arbeitet und einen Freund nach Tam begleitet hat. Hier stehen auch die Italiener, die keine Windschutzscheibe mehr haben, die Franzosen, denen wir schon öfter begegnet sind, und vielbewunderte Motorradfahrer. Grube werden weitergegeben von Leuten, die man unterwegs traf und wieder aus den Augen verlor. Der Abend ist warm, wir sitzen noch lange vor dem Bus.

H. Walsch, München  
(Schluß folgt.)

Knorr-Bremse GmbH  
München

Süddeutsche Bremsen AG

Motoren-Werke Mannheim AG



JOSEFINE AHLERS  
Kfm. Angestellte  
7. 6. 83



NORBERT ZONSIUS  
Werkzeugverwalter  
16. 8. 83



WERNER OST  
Gruppenleiter  
17. 5. 83



WALTER WINKLER  
techn. Sachbearbeiter  
30. 5. 83



WILHELM SKOTT  
Lehrschlosser  
8. 6. 83

▲ 40 DIENSTJAHRE

# Unsere Jubilare

25 DIENSTJAHRE ▶

Knorr-Bremse GmbH  
München

Süddeutsche Bremsen AG



GEORG FREUND  
Abteilungsleiter  
1. 5. 83



ROBERT FISCHER  
Gruppenleiter  
12. 5. 83



JOSEF GRASER  
Arbeitsvorteiler  
2. 6. 83

Motoren-Werke Mannheim AG



HANS BADE  
Automatendreher  
1. 5. 83



WALTER BADE  
Dreher  
1. 5. 83



HANS HÜBNER  
Dreher  
1. 5. 83



WERNER WAGNER  
techn. Sachbearbeiter  
1. 5. 83



WERNER KUGLER  
Werkzeugmacher  
1. 5. 83



RÜDIGER GROSSE  
Vorarbeiter  
1. 5. 83



KARL-HEINZ GUMBEL  
Geschäftsführer  
MWM-Diesel France  
15. 6. 83



HEINZ JAKOB  
Maschinenbautechniker  
1. 5. 83



OLAF FOX  
Materialsteuerner  
1. 5. 83



HANS FRANK  
1. Werkstoffprüfer  
1. 5. 83



DIETER ARNDT  
1. techn. Sachbearbeiter  
1. 5. 83



DIETER STREITNER  
Auslandsdelegierter  
1. 5. 83



WALTER MÜLLER  
Monteur  
12. 5. 83



ROSWITHA HICK  
Lochsalleiterin  
14. 5. 83



ROLAND SCHRECK  
Baugruppenkonstrukteur  
1. 6. 83



HEINZ HEINEN  
Monteur  
15. 6. 83



WILLI HELFERT  
Sachbearbeiter  
20. 6. 83