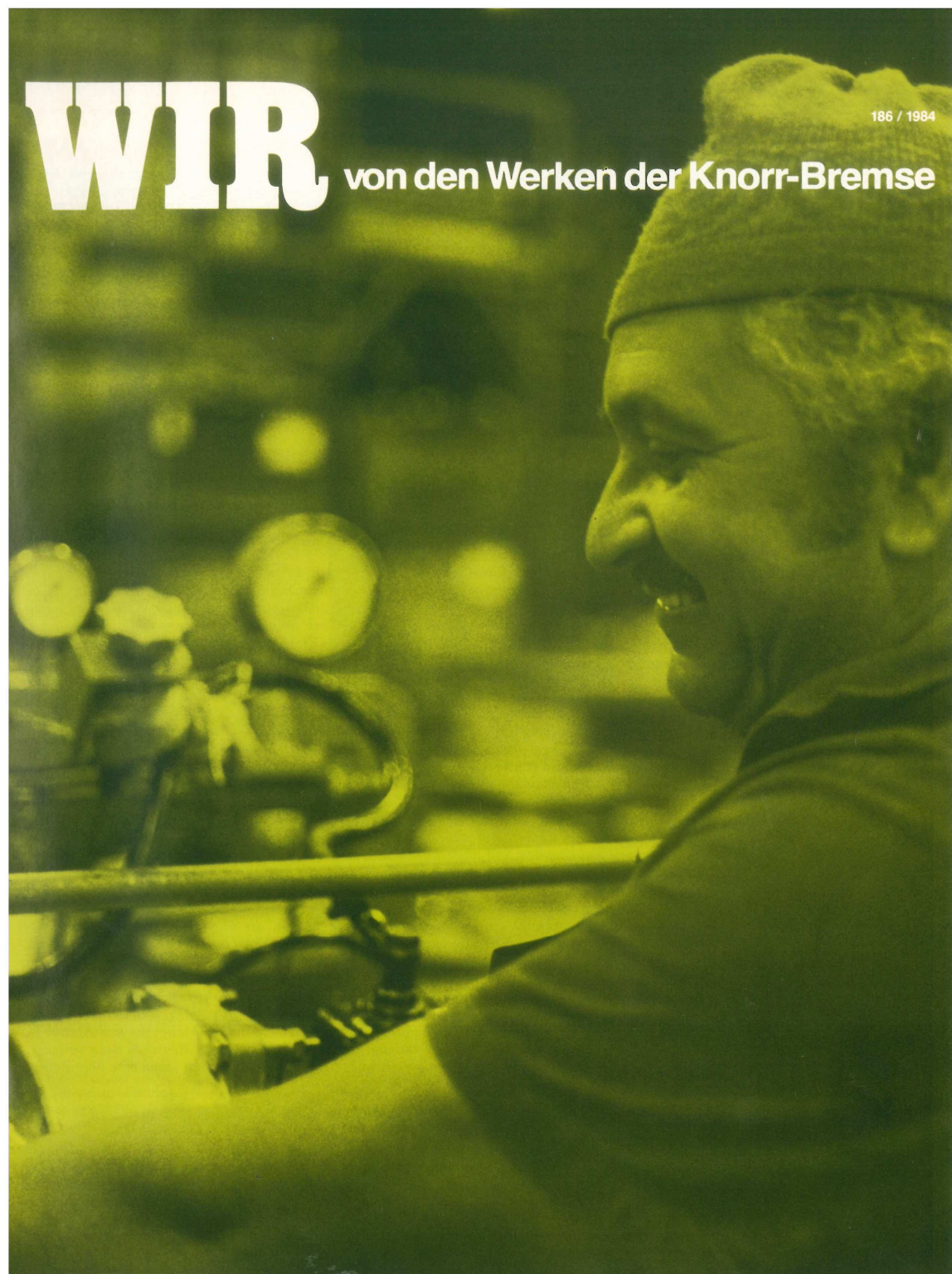


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

186 / 1984



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



Verleger:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Aosacher Straße 80, 8000 München 40

Schiffleitung:
Renate Stapf
Aosacher Straße 80, 8000 München 40
Telefon: 089 / 35 40 01

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

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

Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

186 APRIL 1984

Inser Titelbild:

uf gründliche Ausbildung und
utes Fachwissen ist man im Betrieb der
russischen MWM-Tochter DIMOTOR
esonders stolz

Inhalt/Seite

erienzulassung für SB-Motoren urch UdSSR-Schiffsabnahmegesellschaft	3
hinesen studieren die Bahn – bei Knorr	3
norr in Thailand	4
IMOTOR lieferte erste Alkohol-Dieselmotoren	7
MWM-Blockheizkraftwerk für Hallenbad	9
etriebliches Vorschlagswesen: littenken lohnt sich!	10
er Arzt und seine Kranken	11
Wasalauer" – Wunschtraum vieler Skilangläufer	12
nserne Jubilare	14
isenbahnaktien – vor 150 Jahren	15
ichtige Neureglung der BfA	16
ie wiederentdeckte Schmu-Kasse	16

Neulich sagte meine 21jährige Tochter nach dem Besuch des Filmes „Eine Liebe von Swann“: „Es soll ja auch ein Buch darüber geben . . .“ „Nicht nur eins“, antwortete ich. „Die Liebe von Swann ist gewissermaßen nur eine Episode innerhalb des vierzehnbändigen Epos „Auf der Suche nach der verlorenen Zeit“ von Marcel Proust.“

„Vierzehn Bände – da liest man ja jahrelang!“ – Nun, Proust ist ein extremes Beispiel, und selten werden wohl ganz junge Menschen die Geduld für ihn aufbringen. Insofern sind Literaturverfilmungen, die dem Menschen von heute Schriftsteller und Dichter näherbringen, so übel nicht. Doch ist die Gefahr groß, daß Film und Fernsehen, weil leichter und schneller zu konsumieren, junge Leute vom Lesen abhalten. Daß sie die alten routinierten Leser von Buch oder Zeitung zur Mattscheibenbetrachtung verführen – diese Gefahr ist gering. Denn wem das Lesen zu den Lebensselbstverständlichkeiten wie Essen und Trinken gehört, der kann mit der Gewohnheit gar nicht mehr brechen, dem wird etwas fehlen, der wird unglücklich sein, wenn er sich nicht mehr mit seinem Buch unterhalten kann.

Im allgemeinen sind die Viel- und Intensivleser Menschen, die schon in der Kindheit oder Jugend dazu angehalten wurden und die aus Familien kommen, in denen das Buch, die Zeitung und die Zeitschrift einfach dazugehören. In der Schule lernt man zwar das Alphabet und Lesen überhaupt, aber da man dieses zumeist unter Zwang tut und in einem relativ birnlosen, das heißt unverständigen Alter, ist im allgemeinen die Schule keine Stätte, die die Liebe zum Lesen in die Herzen pflanzt.

Natürlich kann man den Zugang zum Lesen auf die natürlichste Weise finden, nämlich über die Jugendliteratur: „Robinson Crusoe“, „Lederstrumpf“, Karl May, „Die Schatzinsel“ – also über das Abenteuer, das junge Menschen immer wieder in seinen Bann schlägt. Wer daher in der Jugend mit brennenden Wangen und vielleicht sogar nächsten unter der Bettdecke, damit es die Eltern nicht merkten, seine Bücher schmökert hat, wer das tiefe Glücksgefühl, das er beim Lesen empfindet, einmal gemessen hat, der wird wohl danach süchtig bleiben sein Leben lang. Doch dies trifft heute mehr auf die Älteren zu, die in ihrer Jugend und in ihren mittleren Lebensjahren ohne Fernsehen lebten, weil es dies halt noch nicht gegeben hat. Inzwischen aber leben Menschen, die mit dem Fernsehen groß geworden sind, für die es das wichtigste Unterhaltungs- und Anschauungsmittel geworden ist. Hier muß allerdings einmal ganz klar gesehen werden: Wann immer man aus dem Fernsehen Wissenswertes für seine eigene Weiterbildung ziehen will, dann ist's mit dem Bild und Ton aus der Glotze nicht getan! Alles Wissen will erworben, das heißt erarbeitet sein. Man muß das Gesehene und Gehörte auch gedruckt vor sich haben, um es in Ruhe überlesen zu können. Erst was man schwarz auf weiß hat, kann man getrost nach Hause tragen. Die sich einander ablösenden und überschneidenden Bilder ziehen zu schnell vorüber; sie prägen sich nicht ein und können nicht prägen. Nur die gedruckten Zeilen, die unverrückbar fest vor einem liegen, die man abtasten, bedenken und immer wieder lesen kann, schlagen in unserem Gedächtnis Wurzeln. „Alles Wissen kommt aus den Büchern, und Lesen ist nun einmal die Qualifikation eines Menschen, die über seine Lebenschancen entscheidet“ – so stand es kürzlich in einer klugen Zeitung. Und so gesehen ist es bedauerlich, daß die Bereitschaft zu lesen gerade bei den Jüngeren zurückzugehen scheint. Denn im Gegensatz zu den sogenannten Printmedien wie Bücher, Zeitschriften oder Zeitungen erhält Fernsehen und Radio weiter steigenden Zuspruch. Sicher liegt es daran, daß dort keine hohen bzw. gar keine geistigen Ansprüche gestellt werden, weil der feierabendlich eingestimmte Mensch nur noch unterhalten werden will. Für Alte und Kranke ist das ja auch durchaus in Ordnung. Wenn es aber die jungen Menschen dazu verleitet, das Buch oder die Zeitung ganz links liegen zu lassen, ist das schon eine böse Zeitercheinung.

Noch einmal: Wer das Lesen liebt, wird ihm treu bleiben trotz des Fernsehers; wer aber nur das Fernsehen kennt, dem wird der Weg zum Buch schwerfallen. Und dem muß gesagt und gezeigt werden, daß Bücher, im Gegensatz zur TV, unverzichtbare Bestandteile des menschlichen Lebens sind, weil man aus ihnen das Wissen schöpft, das Bestand hat. Weil Bücher den Geist bilden und formen und viele von ihnen als stille und nie aufdringliche Freunde uns durch das ganze Leben begleiten und beglücken können.

Südbremse

Serienzulassung für SB-Motoren durch UdSSR-Schiffsabnahmegesellschaft

In den letzten beiden Jahren konnte die Süddeutsche Bremsen AG erfreulicherweise eine erhebliche Steigerung ihrer Motorenlieferungen der Baureihe TBD 602/604 für russische Schiffe verzeichnen, die vorwiegend als Bordaggregate von Fischereifahrzeugen dienen sollen.

Diese ca. 30 gelieferten Aggregate unterlagen einer ungewöhnlich umfangreichen Abnahmeprüfung durch die UdSSR-Klassifikationsgesellschaft. Zu den konventionellen und einheitlich gestalteten Abnahmeläufen der internationalen Schiffsklassifikationsgesellschaften mußten zusätzlich einige sehr aufwendige Prüfforderungen wie physikalische und chemische Werkstoffuntersuchungen, Langzeittests und erheblich längere Laufzeiten erfüllt werden.

Daneben überprüfte der Beauftragte des UdSSR-Registers, Dir. Sokolow aus Leningrad, bei zahlreichen Besuchen die in der Südbremse praktizierte Qualitätsprüfmethodik sowie das gesamte Qualitätsniveau ihrer Fertigung und Montagen auf das genaueste. Aus den gewonnenen Erkenntnissen, und nicht zuletzt aufgrund des ausgezeichneten persönlichen Kontaktes, entwickelte sich ein hohes Maß an Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Solidität der Motoren, so daß schließlich neben der allgemeinen Zulassung als Schiffsmotoren-Lieferant für russische Schiffe auch die Voraussetzungen zur Beantragung der Serienzulassung für die Baureihe TBD 601/602/603/604 geschaffen werden konnten.

Das Typprogramm für die Serienzulassung verlangt als wesentliche Ergänzung einen 36-Stunden-Lauf eines Reihen- und V-Motors, der im zeitlichen Wechsel von Drehmoment und Drehzahl einen Härte-test durchlaufen muß. Daneben sind die geforderten Meßaufzeichnungen vorzunehmen, die unter

Berücksichtigung der thermischen Belastungsgrenzen mit den angegebenen Garantierten verglichen werden. Anschließend daran findet die Besichtigung des äußeren Erscheinungsbildes der wichtigsten Triebwerksteile statt.

Die Absolvierung dieser erschwerten Prüfbedingungen fand zur vollen Zufriedenheit der Abnahmebeauftragten des UdSSR-Registers statt, so daß der uneingeschränkten Erteilung der Serienzulassung für die Baureihe TBD 601/602-K, TBD 603 V12/V16 und TBD L6/V8/V12 bis zu den Drehzahlen 1800 1/min bei den freigegebenen Leistungen für Bordaggregate und Schiffshauptantriebe für



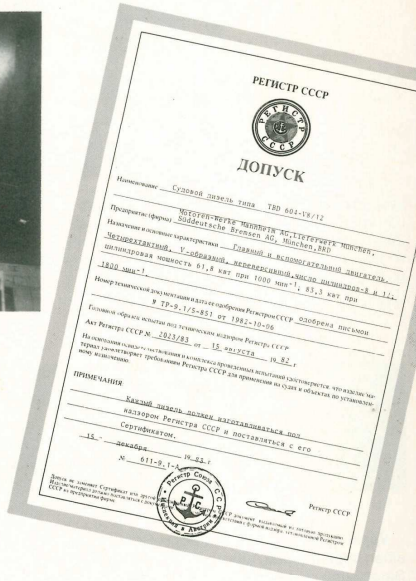
Dir. Sokolow aus Leningrad. Er überzeugte sich bei mehreren Südbremse-Besuchen von der Qualitätsprüfmethodik und dem hohen Niveau der gesamten Fertigung.

▷ Serienzulassungs-Zertifikat des UdSSR-Registers

russische Schiffseinheiten nichts mehr im Wege stand.

Vorzug einer Serienzulassung ist im wesentlichen die Vereinfachung und damit Verbilligung des Ablaufs von Teileabnahmen, der Verzicht auf aufwendige Laboruntersuchungen und erheblich verkürzte Abnahmeläufe. Darüber hinaus ist das Vorliegen einer Serienzulassung ein wesentliches Verkaufsargument bei Angeboten für russische Schiffsbauern, vor allem, als der inländische Wettbewerb in diesem Leistungsbereich nicht über derart günstige Voraussetzungen verfügt.

H. Kriese, München



Chinesen studieren die Bahn

Vielfältige Interessen – umfangreiche Besichtigungen

Im Zeichen der deutsch-chinesischen Zusammenarbeit stand ein Besuch leitender Eisenbahxperten aus der Volksrepublik China bei der Deutschen Bundesbahn und der Eisenbahnindustrie der Bundesrepublik. Sieben Vizepräsidenten chinesischer Eisenbahndirektionen informierten sich nahezu drei Wochen lang eingehend über neuzeitliche Eisenbahntechnik.

Die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs bildete den Schwerpunkt des Interesses der chinesischen Gäste. Das Besichtigungs- und Vortragsprogramm orientierte sich dementsprechend an den vielfältigen Komponenten der Sicherheit von der Signal- und Sicherungstechnik bis zum Gleisbau, von der Instandhaltung der Lokomotiven und Wagen bis zum Schutz der Transportgüter.

Zu Besuch bei Knorr: Technisches Know-how ist gefragt
Neben Einrichtungen und Anlagen der Bundesbahn besuchten die Experten aus dem Fernen Osten auch einige Unternehmen der Eisenbahnindustrie, darunter auch die Knorr-Bremse München. Hier ging es um das Problem, wie die Leistungsfähigkeit chinesischer Züge verbessert werden kann und welches Brems-

Die Experten aus Fernost besichtigten Einrichtungen und Anlagen der Bundesbahn, zudem – wie auch Knorr – Unternehmen der Eisenbahnindustrie. Das Foto: Die chinesischen Gäste auf einem Prüfstand in Minden/Westf.; Entgleisungsicherheit wird getestet



System für diesen Zweck das geeignetste ist, d.h. wie besonders schwere Wagen oder andere Güterzüge schneller gefahren werden können – ein Problem, das sowohl in der Gleisführung als auch in der Streckenbelegung zu suchen ist.

Das Streckennetz ist zwar riesig, der Wagenpark jedoch überaltert.

Zur Zeit fahren chinesische Züge noch mit einem einlösigen Bremssystem, das auf dem alten K 1 / K 2-System basiert und in seiner

Leistung beschränkt ist. Folglich können schwere Fahrzeuge nur sehr langsam gefahren werden. Da die Transportanforderungen in der VR China jedoch zu 70 Prozent von der Eisenbahn übernommen werden müssen, kann solche Bewältigung entweder nur mit höheren Geschwindigkeiten, höheren Achslasten oder aber längeren Zügen bei gleicher Geschwindigkeit geschehen.

Schwierigkeiten liegen auch in der Topografie des Landes: Da gibt es Gefällstrecken mit 30‰ über 40 Kilometer Länge oder solche, die 20‰ über 90 Kilometer verzeichnen.

China braucht das Know-how, und die Knorr-Bremse kann helfen. Eine mehrlösige Bremse mit KE-Ventil und größeren Bremszylindern würden das Problem lösen. Die Möglichkeiten einer entsprechenden Umrüstung standen deshalb im Mittelpunkt aller Gespräche.

Da ein Eisenbahnabkommen zwischen der VR China und der Bundesrepublik besteht, ergibt sich nunmehr eine gewisse Aktivität. Bereits im vergangenen Jahr war Herr Xue Dingyuan vom chinesischen Eisenbahn-Institut für drei Monate bei der Knorr-Bremse in München, um sich über die Möglichkeiten zur Verbesserung und Modernisierung des Bremssystems von Güter- und Reisezugwagen eingehend zu informieren.

In der Volksrepublik China werden laufend neue Eisenbahnstrecken gebaut. Der jährliche Zuwachs des Netzes beträgt rund tausend Kilometer. Gegenwärtig sind rund zweitausend des insgesamt 54 000 Kilometer umfassenden Eisenbahnnetzes elektrifiziert.

Sobald von chinesischer Seite weitere Schritte unternommen werden, stehen unsere Fachleute für einen Gegenbesuch im Land der Mitte bereit. Darüber hinaus wird Knorr an einer Eisenbahnausstellung in Peking noch in diesem Jahr teilnehmen.

Knorr in Thailand

Vor kurzem gelang es der Knorr-Bremse, einen bedeutenden Auftrag der thailändischen Staatsbahn zu erhalten. Es handelt sich dabei um die Modernisierung des Eisenbahnbremssystems, das noch aus den Jahren um die Jahrhundertwende stammt. Mit Hilfe deutscher Finanzierung will man dort die Transportkapazitäten steigern. Das bedeutet in erster Linie eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Schließlich bedarf die Infrastruktur des Landes dringend einer Veränderung: Thailand ist jenes der vier südasiatischen Länder – neben Indonesien, Singapur und Taiwan –, die einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung verzeichnen können.

Bei dem Auftrag, den Knorr nach vielen Verhandlungen und aufgrund umfangreicher, vielfältig ausgearbeiteter Angebote sowie seiner eingehend technischen Beratung erhielt, geht es um die Umrüstung von Vakuumbrem-

Druckluftbremsen an 1475 Güterwagen, 958 Reisezugwagen und 145 Lokomotiven. Wie umfangreich das Umrüstungsprogramm ist, geht daraus hervor, daß allein bei den Reisezugwagen etwa dreißig verschiedene Einbaukonstruktionen zu erstellen sind; bei den Güterwagen sind es vierzehn. Daneben laufen im thailändischen Fahrzeugpark vier verschiedene Streckenlokomotiven. Das älteste Fahrzeug, das umgerüstet werden muß, stammt aus dem Jahre 1919. (Die erste Eisenbahnlinie wurde 1892 eröffnet. Die Streckenlänge beträgt 3735 Kilometer und verläuft im internationalen Verkehr vom Norden des Landes durch Malaysia bis nach Singapur.) Nunmehr hat die Bahn eine Standardisierung auf das KE-Ventil beschlossen, wobei für die Güter- und Reisezugwagen nur zwei verschiedene Ventiltypen verwendet werden. Ebenso will man sich auch nun auf zwei verschiedene Bremszylindertypen

beschränken. Der größte Teil der Wagen wird allerdings zunächst eine sogenannte Dualbremse erhalten: Die Vakuumbremse wird für die Übergangszeit beibehalten, so daß wahlweise mit Druckluft- oder Vakuumbremse gefahren werden kann.

Um das Personal in die neue Bremstechnik entsprechend einzuführen, ist ein Schulungsprogramm vorgesehen, das bei der Knorr-Bremse im Laufe dieses Jahres durchgeführt und anschließend mit einigen leitenden Thai-Ingenieuren bei der Bundesbahn fortgesetzt wird.

Für die Knorr-Bremse bedeutet dieser Auftrag nicht nur einen wirtschaftlichen Erfolg: Das Unternehmen nimmt auf seinem Gebiet in Südostasien – nachdem bereits Indonesiens Eisenbahnen weitgehend von Knorr umgerüstet wurden – nunmehr eine gewisse Vormachtstellung ein.

Der Goldene Buddha – 5 Tonnen reines Gold



Im Bezirk des Wat Po-Tempels; u./r.: Thai-Architektur



Einer der Herren, die seitens der Knorr-Bremse für dieses Projekt in Thailand tätig sind, ist Herr Meinicke – inzwischen nicht nur Experte für Druckluftbremsen, sondern längst auch Bangkok-Kenner, und es fiel ihm nicht schwer, uns aus dem Stehgreif etwas über diese lebendige 7-Millionen-Stadt und ihre lebenswerten Bewohner zu erzählen.

Faszinierendes Bangkok

Eine Mischung aus Ost und West, aus Traditionellem und Modernem – das ist Bangkok; eine Touristenmetropole, besonders in der Zeit um Weihnachten. Dann nämlich fühlt sich ein Europäer aus unseren Breiten dort richtig wohl: Die Temperatur liegt am Tage bei 30 Grad und fällt nachts nicht unter 15 Grad. Gebaut auf Pfählen entlang des Chao Phraya-Flusses, erinnert es mit den Khlongs etwas an Venedig und seine Kanäle. Eine Bootsfahrt auf dem Fluß und den Kanälen gehört für einen Europäer zu den interessantesten Ausflügen – malerisch ist fast jeder Winkel. (Wie allerdings die dort wohnenden Einheimischen ihre direkte Umgebung einstufen, sei dahingestellt.)

Rund 300 Tempel gibt es in Bangkok, ungezählt sind die goldenen Türmchen und Pagodenspitzen... So vielfach auch die Sehenswürdigkeiten sind – ein „Muß“ für jeden Besucher ist der Royal Palace, der ehemalige Königspalast. Teil dieses Palastes ist das Kloster Wat Phra Kaeo, das die sicher wertvollste Buddhastatue der Welt beherbergt: eine 75 cm hohe Figur aus reiner, durchscheinender Jade. Die Palastgebäude bilden übrigens eine ganze kleine Stadt für sich. An einer anderen Stelle kann man einen drei Meter hohen und fünf Tonnen schweren Buddha aus reinem Gold besichtigen, deren Einzigartigkeit übrigens erst vor 30 Jahren bekannt wurde: Bei einem Transport von einem Standort zum anderen fiel die Statue vom Wagen – eine dicke Umhüllung aus Mörtel zerbrach, und sichtbar wurde des Buddhas ganze goldene Pracht!

Ein weiteres „Muß“ für jeden Bangkok-Besucher ist wenigstens einer jener farbenprächtigen Märkte. Den größten von ihnen verändern Tausende von Ständen und Buden an jedem Wochenende in ein unüberschaubares, buntes und nach allen Düften Asiens riechendes Kaufhaus, in dem es buchstäblich nichts gibt, das nicht zu erfeischen wäre: Andenken und Bekleidung, Haushaltswaren und Medizin, Lebensmittel, Blumen und exotische Tiere. Viele weitere Märkte liegen im Chinesen-Viertel, wo es auch die „vor Gold strotzenden“ Schmuckläden gibt.

Bangkok – ein Paradies für Schlemmer

Natürlich macht Sightseeing hungrig, und natürlich ist es in Bangkok kein Problem, sich an einen reich gedeckten Tisch zu setzen. Das Problem ist nur das: Wie oder was esse ich heute? Koreanisch oder malaysisch? Indisch oder indonesisch? Westlich oder östlich? Nach Art des Landes oder ein vertrautes deutsches Gericht? In Bangkok kommt jeder noch so verwöhnte Feinschmecker auf seine Kosten; es gibt wohl keine Küche, die hier nicht vertreten wäre. Die Menüpreise liegen bei rund 20 Mark und sind damit nicht unbedingt preiswert. Da ist man bei den Straßenverkäufern

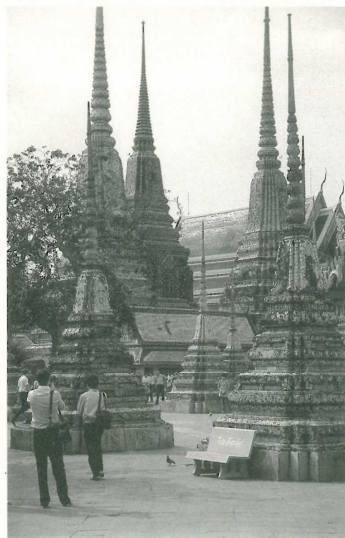
besser aufgehoben: An ihren kleinen Verkaufsständen kann man ihnen in die Töpfe schauen, und was da so bruzzelt und brodelt, schmeckt köstlich – vorausgesetzt, man scheut ein bißchen Straßenstaub und -schmutz nicht. Denn beides gibt es in Bangkok reichlich.

Chaotisch: Der Straßenverkehr

Die Stadt erscheint nicht nur sehr westlich – man kleidet sich europäisch, und die für ihre Schönheit berühmten mandeläugigen Töchter des Landes tragen ihre Sarongs höchstens zu Hause – Bangkok ist auch laut durch den nahezu chaotischen Autoverkehr. Japanische Wagen dominieren. Die Luft ist abgasgeschwängert, denn Umweltschutzbestimmungen sind hier noch unbekannt. Für dicke Luft sorgen zusätzlich die vielen städtischen Busse, das bisher einzige Nahverkehrsmittel der Stadt. Ständig überfüllt – die Fahrt kostet umgerechnet 10 Pfennig – fahren sie in jeden Winkel der Stadt. 30 Pfennige zahlt man in den etwas komfortableren, weil klimatisierten, Bussen. Das originellste Verkehrsmittel in der Stadt sind die „Tuk Tuks“: offene, dreirädrige, überdachte Fahrzeuge, die mit Gas betrieben werden und ihren Namen nach dem von ihnen verbreiteten Geräusch erhielten. Sie sind sozusagen das Taxi des Kleinen Mannes. – Das absolut kurioseste Transportmittel allerdings innerhalb des brodelnden Bangkok Stadtverkehrs sah Herr Meinicke aus dem Fenster eines Lokals: Ein massiger Arbeitselefant wurde von seinem auf ihm thronenden Herrn durch das Verkehrsgewühl gelenkt und flöte selbst den abgebrühtesten Autofahrern, die besonders in Ampelnähe um ihr Fahrzeug fürchten mußten, größtes Unbehagen ein. Ein Elefant hat schließlich keine Bremse.

Mitbringsel – kein Problem

Überflüssig, viele Worte über Bangkok Hotels zu verlieren: sie zählen zu den besten



Stupas – Grabmäler für Verstorbene



Der Hüter des Heiligtums

Asiens. Alle sind mit Klimaanlage und Swimmingpool bestückt. Dafür lieber noch ein paar Worte mehr über geeignete Mitbringsel für die Lieben daheim.

Schmuck! Besonders Saphire und Rubine sind etwa für die Hälfte des Preises im Vergleich zu unseren Ladenpreisen zu haben; ebenso Handtaschen aus Krokodil- oder Schlangenhaut. Und natürlich Thai-Seide! Sie ist von etwas größerer Qualität als China-Seide, aber nicht

weniger schön. Und man selbst sollte Bangkok nicht verlassen, ohne sich mit einem Maßanzug eingekleidet zu haben: Für DM 150,- sind Sie dabei und bestens bedient.

Trotz der interessanten Schönheit des Landes ist die Arbeit unter den vorherrschenden klimatischen und sozialen Bedingungen nicht einfach, und diejenigen, die in Kürze die Umrüstung durchzuführen haben, sind sicher nicht zu beneiden.



Der Aufsichtsrat der MWM, Motoren-Werke Mannheim AG, bestellte **Dr.-Ing. Wilfried Kaiser** mit Wirkung vom 1. März 1984 zum ordentlichen Vorstandsmitglied

Herr Dr. Kaiser wurde am 5.11.1941 in Velbert / Rhld. geboren. Nach dem Abitur 1961 studierte er zunächst Physik an der Universität Münster und absolvierte ein Maschinenbau-Praktikum, um 1962 mit dem Studium des allgemeinen Maschinenbaus an der Universität (TH) Karlsruhe zu beginnen. Nach Abschluß seines Studiums begann er 1968 als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Isotopengruppe des Instituts für Maschinenkonstruktionslehre und Kraftfahrzeugbau der Universität Karlsruhe. Schwerpunkt seines Arbeitsgebietes war die Weiterentwicklung der Radioisotopen-Meßtechnik und die Anwendung des Verfahrens im Maschinenbau, besonders auf dem Gebiet der Verschleißmessungen an Verbrennungsmotoren. Mit der Eingliederung der Isotopengruppe in das Kernforschungszentrum Karlsruhe war er ab 1970 wissenschaftlicher Mitarbeiter, seit 1971 stellvertretender Leiter des Laboratoriums für Isotopentechnik im Kernforschungszentrum. Während dieser Zeit konnte er neben seinen Institutstätigkeiten auch seine Dissertation fertigstellen und wurde 1972 von der Fakultät für Maschinenbau der Universität Karlsruhe promoviert.

Noch im gleichen Jahr trat er als Versuchsingenieur in die Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, ein. Die Schwerpunkte seiner Tätigkeit lagen zunächst auf dem Gebiet der Entwicklung luftgekühlter Dieselmotoren, später auch in wachsendem Maße in der Projektsteuerung der technischen Akquisition. 1980 wurde Dr. Kaiser als Geschäftsführer für die Bereiche Entwicklung und Produktion in die KHD-Luftfahrttechnik GmbH, Oberursel, berufen, ein Tochterunternehmen der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, in dem Flug-Gasturbinen und Luftfahrttriebwerke entwickelt und produziert werden, u.a. für die Kampfflugzeuge Alpha-Jet und TORNADO. Nach insgesamt fast 10jähriger Tätigkeit bei KHD trat Dr. Kaiser 1982 in die Geschäftsführung der Hanomag GmbH, Hannover, ein und übernahm hier die Verantwortung für die Bereiche Entwicklung, Produktion und Materialwirtschaft. Bei MWM wird Dr. Kaiser im Vorstand die Bereiche Vertrieb, Kundendienst / Ersatzteilwesen und Materialwirtschaft übernehmen.

DIMOTOR lieferte die ersten Alkohol-Dieselmotoren Brasiliens

Im Oktober erhielt die MWM-Motors Diesel Ltda. als erster brasilianischer Hersteller von dem nationalen Industrieminister CDI die offizielle Zulassung zur Fertigung der Zündstrahl-dieselmotoren, über die im Zusammenhang mit dem „Proalkohol-Projekt“ schon zweimal in dieser Zeitschrift berichtet wurde (Heft 179 und Heft 171).

Anläßlich einer Informationsveranstaltung der „Kommission für Bergbau und Energie“ des brasilianischen Bundesparlaments fand die Ausstellung des MWM-Alkoholmotors „PID 229“ viel Beachtung, und auch der Vortrag über die Entwicklung dieses Motors hinterließ ein sehr positives Echo. (Abb. 1 u. 2)

Wir wollen deshalb die Gelegenheit wahrnehmen, den deutschen Arbeitskollegen der MWM und der Knorr-Gruppe einen Bericht über den gegenwärtigen Stand der Anwendung des Alternativ-Kraftstoffes Alkohol im MWM-Dieselmotor zu geben. (In Brasilien wird als Kraftstoff der durch einen Gärprozeß aus dem Saft des ausgedrückten Zuckerrohres gewonnene Alkohol, „Athanol“ benutzt, während die Alkohol-Flottenversuche in der BRD mit „Methanol“ gefahren wurden, einem aus Holz oder auch aus der Kohle gewonnenen Alkohol.)

Brasilien hat leider in der letzten Zeit nicht nur durch sein in der Welt einzigartig dastehendes „Proalkohol-Programm“, sondern auch durch seinen Schuldenberg bei den internationalen Finanzorganisationen und Großbanken Schlagzeilen gemacht. Der Kraftstoffverbrauch der schnell, vielleicht zu schnell gewachsenen Fahrzeugflotte Brasiliens von heute etwa 1,5 Millionen Lastwagen und 8 Millionen Pkw war eine der Ursachen für die nach beiden Erdölkrisen (1973 und 1979) rapide angestiegenen Importkosten für das Erdöl, die 1982 nicht weniger als 47,5% der gesamten Exporterlöse des Landes ausmachten.

Ohne den Beitrag des Proalkohol-Programms und ohne die in den letzten 5 Jahren von knapp 15 auf beinahe 25% gesteigerte Eigenförderung an Rohöl sähe die Devisen-Situation Brasiliens noch wesentlich schlechter aus. Angesichts dieser Lage und der permanenten Gefahr einer plötzlichen Unterbrechung der Rohölversorgung aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen hat die Regierung die schon hoch gesetzten Ziele des Proalkohol-Programms noch weiter erhöht, so daß 1986/87 bereits 15 Mio. Kubikmeter an alkoholischen Kraftstoffen erzeugt werden sollen. Beinahe 90% der z.Zt. verkauften Kraftfahrzeuge sind mit Alkoholmotoren ausgerüstet; der gute alte benzinierte Pkw muß derzeit von den Händlern als

„Sonderausführung“ bei den Autofabriken bestellt werden.

Um die Produktion des immer wichtiger werdenden Alkohols auch in Krisenzeiten sicherzustellen, hat die brasilianische Regierung Anfang 1983 ein Dekret erlassen, wonach ab 1987 der gesamte Fahrzeugpark der Zucker- und Alkohol-Industrie ausschließlich mit dem selbsterzeugten Kraftstoff Alkohol betrieben werden soll. Für den auf einen geringen Dieselanteil angewiesenen MWM-Zündstrahlmotor hat man dabei in Anbetracht seiner Wirtschaftlichkeit eine Ausnahme-regelung getroffen.

Mit dieser zwangsweisen Einführung des Alkohol-betriebenen Lkw's und Schleppers hat nun der „Run“ auf diesen mit insgesamt ca. 40.000 Nutzfahrzeugen recht interessanten Markt eingesetzt, bei dem verschiedene technische Lösungen zur Verwendung des Alkohols im Nutzfahrzeug miteinander wetteifern (Abb. 3). Neben dem funkengezündeten Ottomotor, wie er im Pkw verwendet wird, versucht der Dieselmotor für Alkohol und Zündbeschleuniger einen gewissen Marktanteil für sich zu gewinnen. Bei letzterem wird der Alkohol durch die Zugabe eines chemischen Zündwilligkeitsverbessers „dieselgerecht“ gemacht.

Der MWM-PID-Alkoholmotor benutzt dagegen einen durch ein zusätzliches zweites Einspritzsystem eingebrachten Zündstrahl von normalem Dieseldiesel, um damit den zündunwilligen Alkohol zur Verbrennung zu bringen. (Abb. 4 u. 5)



1) DIMOTOR-Präsident Guenther erklärt dem brasilianischen Vizepräsidenten Aureliano Chaves und dem Vorsitzenden der Parlamentskommission für Bergbau und Energie, dem Bundesabgeordneten Hugo Mardini, den MWM-Zündstrahlmotor PID 229-6

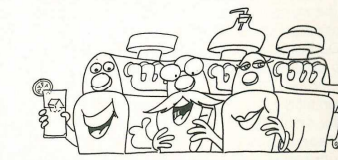


2) Ausstellungsstand der DIMOTOR mit dem Alkoholmotor PID 229-6 im Haupteingang des Parlamentsgebäudes in Brasilia

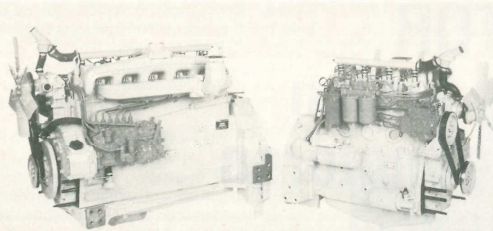
3a) Welche Lösung ist die richtige? Soll man Alkohol, Pflanzenöl oder gasförmige Alternativ-Kraftstoffe verwenden? – Für jeden Kraftstoff gibt es wieder verschiedene Motorausführungen (siehe 3b)



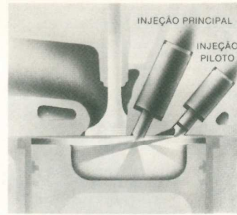
3b) Drei alternative Lösungen zur Verwendung des Alkohols in Nutzfahrzeugen und ihre jeweiligen Vorteile. Links, Zündstrahlmotor: wirtschaftlich und flexibel. Mitte, Dieselmotor für Alkohol mit Zündbeschleuniger: Umrüstmöglichkeiten (vorhandene Fahrzeuge), nur 1 Kraftstoff erforderlich. Rechts, Ottomotor aus einem Dieselmotor entwickelt: Technologie (vom Pkw) vorhanden, nur 1 Kraftstoff wird benötigt



Zündstrahlmotor Alkohol mit Zündbeschleuniger Ottomotor auf der Basis eines vorh. Dieselmotors



4) MWM-Zündstrahlmotoren PID 229 in 4- und 6-Zylinder-Ausführung. Beim 4-Zyl.-Motor (r.) ist deutlich die zusätzliche, von einem Zahnkeilriemen getriebene Zündstrahlpumpe zu erkennen

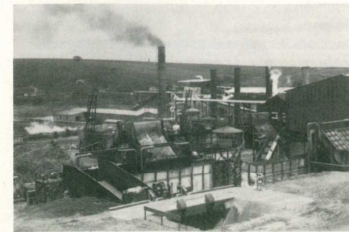


5) Zylinderkopf und Brennraum des PID 229. Rechts die Zünddüse, daneben die Hauptdüse

hohe Arbeitslosenquote gebeutelten Brasilien doch für viele eine Möglichkeit, sich ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Mehr als 400.000 Arbeitsplätze sind in den letzten Jahren durch das Proalkohol-Programm geschaffen worden. (Abb. 10)

Eine erhoffte Verbesserung des sozialen Gleichgewichts auf dem Land hat die verstärkte Alkoholproduktion nicht mit sich gebracht, denn die Zucker- und Alkoholfabriken sind industriell arbeitende Großunternehmen, in deren Sog kleinere landwirtschaftliche Zulieferbetriebe oft ihre Selbstständigkeit aufgeben. Es hat sich aber gezeigt, daß durch die Neueinrichtung solcher Fabriken bisher hoffnungslos verschlafene Landgemeinden neue Impulse bekommen, die teilweise trotz der Belegung großer Flächenanteile mit dem wiegenden Zuckerrohr nun auch andere landwirtschaftliche Produkte mit neuen Methoden und damit verbesserten Erträgen anbauen. Das Resultat einer Personen-Befragung in verschiedenen vom „Alkohol-Boom“ erfaßten Gemeinden war unter dem Strich positiv, auch wenn den Vorteilen manche Nachteile gegenüberstehen. Die Konzentrationswirkung der großen „Usinas“ stellt neben den Gefahren der „Monokultur“ in weiten Bereichen dabei wohl die markanteste Negativ-Folge dar.

Erntemaschinen für das Zuckerrohr existieren (und ein Prototyp wird gerade auf den Antrieb durch einen MWM-PID-Alkohol-Diesel umgestellt), aber sie werden wegen der in Brasilien hohen Maschinenpreise und der niedrigen Lohnkosten nur bedingt angewandt. In den Zuckerrohrgebieten des Nordostens mit seiner noch ärmeren Bevölkerung wird ausschließlich von Hand geschnitten, und die Zuckerrohrbündel werden, z.B. bei Feldern in Hanglagen, erst einmal auf dem Rücken eines Esels oder eines Maultiers zum Lastwagen gebracht, der



10) Zucker- und Alkoholfabrik im Staat São Paulo



6) Vorstellung der Valmet-Schlepper mit MWM-Zündstrahlmotoren, 6.4. '83 in Brasilia. Valmet-Chef Kautila mit dem deutschen Botschafter Schoeller und dem finnischen Botschafter



9) Ford Lkw mit MWM-Dieselmotor beim Abladen des Zuckerrohres in der Fabrik

7) $\Delta\Delta$ 118-4 Alcool Valmet-Schlepper, 110 PS, mit MWM-Zündstrahlmotor PID 229-6 beim Zuckerrohrtransport. 8) Δ Erntearbeiter (boias frias) beim Schneiden des Zuckerrohres

DIMOTOR begann als erster Fabrikant im März 1983 mit der serienmäßigen Montage von Alkohol-Dieselmotoren. Im April 1983 konnte der langjährige MWM-Schlepperkunde Valmet der Regierung und der Kundschaft die Verkaufsfreigabe ihrer mit den 4- und 6-Zylinder MWM-PID-Motoren ausgerüsteten Alkohol-Schlepper anlässlich einer gut besuchten Veranstaltung in der Landeshauptstadt Brasilia mitteilen. Inzwischen befinden sich bereits ca. 400 Alkohol-Schlepper der Valmet im harten Ernteeinsatz in den Zuckerrohr-Anbaubereichen des Landes. (Abb. 6)

Natürlich bringt der Einsatz einer so neuen und ungewöhnlichen Technologie Probleme mit sich. Um Fehler und Schwachstellen schnellstens zu erkennen und um die daraus resultierenden Stillstandzeiten für den Kunden möglichst zu reduzieren, haben die Valmet und die MWM eine spezielle Service-Organisation aufgezogen, die die ersten Einheiten während der Anlaufphase betreut.

Während der Erntezeit des Zuckerrohrs, die im Staat São Paulo von Mai bis zum November dauert, sind die Schlepper vor allem bei der Verladung des Zuckerrohrs eingesetzt. (Abb. 7)

Auf dem Feld wird das etwa 3 m hohe und bis zu 5 cm starke Zuckerrohr zuerst einmal durch das Abbrennen des Blattwerks und des Untergestrüpps „gesäubert“. Die rauchgeschwärzten Stengel, an denen immer noch einige der messerscharfen Blätter hängen, werden von den Erntearbeitern einzeln von Hand geschnitten und in Haufen zusammengelegt. Männer und Frauen, aber auch viele Halbwüchsige und Mädchen arbeiten im Akkord unter der heißen Sonne, zum Schutz gegen Schnittgefahren trotzdem oft eingemummt in zerfetzte Kleidungsstücke (Abb. 8). Ca. 250 DM im Monat verdient ein guter Arbeiter bei 10 Stunden angestrenzter Tagesarbeit. Nur ein Teil der Erntearbeiter wohnt auf der „Fazenda“, dem gutsähnlichen Zuckeranbaubetrieb, die meisten der Tagelöhner werden als „boias-frias“ („Leute, die mit kaltem Essen auskommen müssen“) von den nächsten Ortschaften auf das Feld gefahren.

Überall begegnen einem während der Erntezeit die mit dem schwarzverrußten Zuckerrohr hochbeladenen Lastwagen auf dem Weg in die Zucker- und Alkohol-Fabrik, die „Usina“ (Abb. 9). Morgens und abends werden die Tagelöhner, dicht gedrängt auf einem Lastwagen sitzend oder stehend, zur Arbeit und wieder nach Hause gefahren.

So hart und schlecht bezahlt nach deutschen Begriffen diese Arbeit auf dem Zuckerrohrfeld aus ist, so bedeutet sie in dem durch eine

dann den Transport zur Fabrik übernimmt. So treffen sich im Proalkohol-Programm neueste Produktionsmethoden für Fahrzeuge und Motoren mit oft noch rückständigen Anbau- und Erntemethoden in der Landwirtschaft. Beide Extreme spiegeln aber getreulich die Situation Brasiliens wider, das mit einem Fuß die Schwelle zum modernen Industriestaat überschritten hat, mit dem anderen aber noch immer in einer Welt steht, die für uns als moderne Bürger eines wohlhabenden Sozialstaates kaum vorstellbar ist. Hoffentlich zwingt die gegenwärtige Krise das Land nicht dazu, auf dem Weg in eine ausgeglichene Zukunft wieder einen Schritt zurück zu machen.

H. Bindel, São Paulo

MWM-MOTOREN LEBEN LANGE

Zuschriften, die Motoren aus den 50er Jahren oder aus früheren betreffen, erreichen uns häufiger. Die hier wiedergegebenen Briefe sind Beispiele für die oft rührende Anhänglichkeit alter, zufriedener MWM-Kunden. Bei dem Brief über den in Oberschlesien laufenden Schlepper ist darüber hinaus noch ein Stück bedrückender Zeitschicht zu spüren. In allen diesen Fällen versucht die Ersatzteilabteilung im Mannheimer Werk II selbstverständlich, auch nicht mehr gängige Ersatzteile zu beschaffen. Irgendwo, im eigenen Lager oder in der Vertriebsorganisation, findet sich immer noch etwas Passendes.

Motoren-Werke Mannheim AG

MWM-Blockheizkraftwerk für das Hallenbad Schwäbisch Gmünd

Viel Energie aus wenig Gas

Für eine optimale Energieausbeute bei geringer Umweltbelastung sorgt seit Dezember des vergangenen Jahres das neuerbaute Blockheizkraftwerk beim Hallenbad in Schwäbisch Gmünd. 2,8 Millionen Mark investierte die Stadt in die Anlage mit ihrer zukunftsweisenden Technik. Der Clou dieses Heizkraftwerks: die drei je 408 PS (das sind 300 kW) starken gasgetriebenen MWM-Motoren liefern zwei „Produkte“ – heißes Wasser für die Heizanlage des nahen Hallenbades und gleichzeitig Strom für das Versorgungsnetz der Stadtwerke. Unterm Strich ergibt sich eine nicht unbedeutende Energieeinsparung.

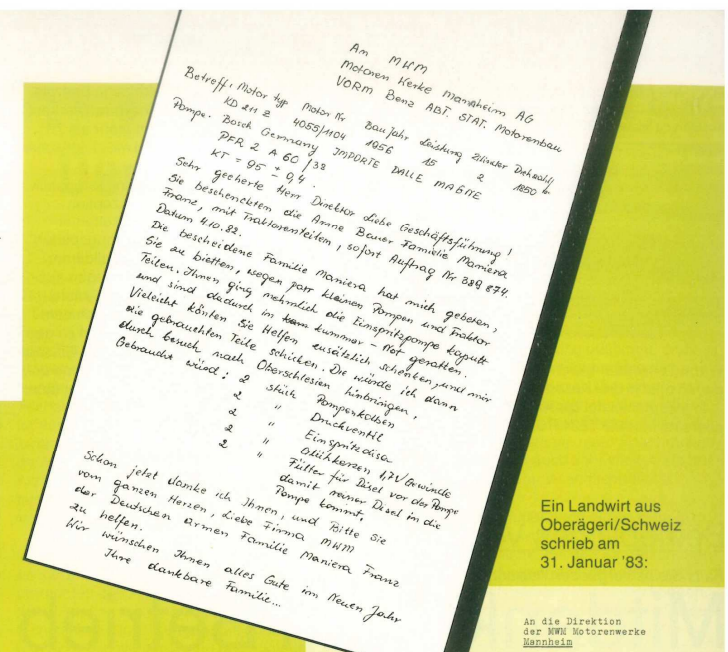
In dem Blockheizkraftwerk findet die sogenannte Kraft-Wärme-Koppelungstechnik Anwendung. Bei dieser Technik werden ein

Diesel- oder Gasmotor, so wie er bei schweren Lastwagen oder kleineren Schiffsmotoren zur Anwendung kommt, ein Stromgenerator und ein Wasser-Wärme-Tauscher auf einer gemeinsamen Grundlage aufgebaut. Sind mehrere solcher Aggregatblöcke (Module) nebeneinander in einer Anlage aufgebaut, so wird dies als Blockheizkraftwerk (BHKW) bezeichnet.

Bei der günstigen Nutzung der eingesetzten Primärenergie (Erdgas) zeigen sich die energetischen Vorteile des Blockheizkraftwerkeinsatzes besonders deutlich. Bei einer realistisch angenommenen Laufzeit von 3200 Betriebsstunden pro Jahr werden etwa 4 800 000 Kilowattstunden Wärme und 2 688 000 Kilowattstunden elektrischer Strom erzeugt,

wofür rund 8 707 000 kWh Erdgas in den drei Motoren verbrannt werden. Würde nun die vom Blockheizkraftwerk erzeugte, an das Hallenbad abgegebene Wärme wie bisher mit Heizkesseln hergestellt, so wären hierfür zirka sechs Millionen kWh Erdgas einzusetzen; von einem konventionellen Kraftwerk ohne Kraft-Wärme-Koppelung geliefert, wären etwa sieben Millionen kWh Erdgas notwendig. Die Energiebilanz ergibt somit bei gleicher Energieausbeute eine Primärenergieeinsparung von 4,3 Millionen kWh.

Der Strom fließt in das städtische Versorgungsnetz. Und die Abwärme der Motoren wird „eingefangen“; sie erhitzt Wasser in einem geschlossenen Kreislauf, das die Wärme hinüber ins Hallenbad befördert. Dort kann die



Ein Landwirt aus Oberägeri/Schweiz schrieb am 31. Januar '83:

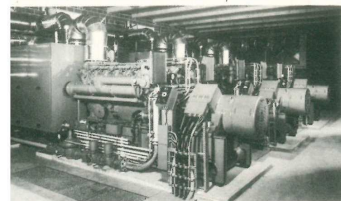
Betreff: Kleinmotorenmotor KDW 415 Dreizylinder.

Im Jahre 1958 kaufte ich einen Traktor ein USUS-ALLRAD Jahrgang 1954, welcher in der Schweiz als einziges Exemplar verkauft wurde und somit auch nirgendwo Ersatzteile zu haben sind. Nachdem nun dieser Traktor mit dem unerbittlichen MWM Motor 30 Jahr gelaufen ist, hat er letztlich doch nicht mehr mitgemacht. Nun möchte ich Sie anfragen ob zu obgenanntem Motor noch welche Ersatzteile und Dichtungen erhältlich sind eventuell zu einem annehmbaren Preis. Irgendwie möchte ich diesen Traktor wieder zum Laufen bringen, den nach so manchen Jahr guter Dienste werde ich diesen doch nicht gern auf den Schrottplatz, wenn es irgendwie möglich in der Hoffnung Sie werden mir in diesem Angelegenheit bald eine für mich günstigen Bescheid geben können grüßt Sie

Hochachtungsvoll...

An die Direction der MWM Motorenwerke Mannheim

lick ins Maschinenhaus. Die drei MWM-Gastomotoren-Generator-Aggregate in stationärer Ausführung leisten je 300 kW (408 PS)



Wärme entweder gleich in die Heizung abgeben oder in drei Kesseln gespeichert werden. Insgesamt leistet die Anlage beim Betrieb über drei Module 1224 PS. 1500 Kilowatt

Wärme- und 840 Kilowatt elektrische Energie sind das „Produkt“ des Blockheizkraftwerkes. Mit dieser Leistung könnte man mehr als 70 Einfamilienhäuser beheizen und mit elektrischer Energie versorgen.

Es hat sich bei vielen in der Bundesrepublik realisierten Objekten solcher Konzeption gezeigt, daß sich keine Schwierigkeiten ergeben, Blockheizkraftwerke in Wohngebieten zu betreiben. Durch geeignete Schalldämmmaßnahmen werden Lärmbelästigungen ausgeschlossen. Was die Schadstoffemissionen anbetrifft, so gehören die BHKW's nach dem geltenden Immissionsschutzrecht nicht zu den genehmigungspflichtigen Anlagen. Der Einsatz von Erdgas, als besonders schadstoffarme und umweltfreundliche Energie bekannt, trägt dazu bei, die Umwelt so gering wie möglich zu belasten.

Betriebliches Vorschlagswesen

„Als Sie es vergessen haben:

Mitdenken im Betrieb lohnt sich!

Mit Ablauf des Jahres 1983 zogen auch die beauftragten des Betrieblichen Vorschlagswesens (BVW) Bilanz. Es gab dabei keine besonderen Überraschungen: Die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge bestieg nicht wesentlich die des Vorjahres. Doch sie bewies, daß es unter den Mitarbeitern den Werken der Knorr-Bremse eine Reihe von Tüftlern gibt, die sich nicht einfach damit befassen, daß in ihrem Arbeitsbereich nicht alles so abläuft, wie es sein könnte; daß Material und Zeit vergeudet werden, unnötige Erwartungskosten entstehen oder es um die Sicherheit am Arbeitsplatz nicht gerade optimal bestellt ist... Sie reichten einen Verbesserungsvorschlag ein. Freilich: Gute Ideen kommen nicht von alleine! Man muß sich schon eingehend mit einem bestimmten Problem beschäftigen, sich intensiv mit ihm auseinandersetzen.

Nichts ist so gut, als daß es nicht verbessert werden könnte. Deshalb sollte man alles in Frage stellen – vor allem das, was „schon immer so gemacht wurde“. Denn das muß nicht unbedingt perfekt sein.

Licht Gebiete der Arbeitswelt

sind es, auf denen die meisten Lorbeeren geerntet werden: Arbeitserleichterung, höhere Arbeitssicherheit, größere Wirtschaftlichkeit, Materialersparnis, bessere Produktqualität, Senkung des Energieverbrauchs, niedrigere Transportkosten, Verbesserung von Werkzeugen sowie Maschinen und Vorrichtungen. Jeder kennt seinen Arbeitsplatz am besten und jeder weiß selbst, was sich besser, einfacher oder sicherer machen läßt. Denken Sie einmal nach:

- Was ist zu kompliziert?
- Was ist zu materialaufwendig?
- Was dauert zu lange?
- Was klappt oft nicht?
- Was verursacht häufig Fehler oder Störungen?
- Was ist zu bürokratisch?
- Wo drohen Unfallgefahren?
- Wofür wird unnötig teures Material verschwendet?
- Wo gibt's häufig Stillstand oder Wartezeiten?
- Was wird doppelt gemacht?
- Wo gibt's zu lange Wege?
- Was könnte man Sinnvolles mit dem Abfall machen?

Deshalb: Wenn Sie sich ärgern über etwas, das Ihr Arbeitsgebiet betrifft, wenn Sie sich wundern über einen bestimmten umständlichen Arbeitsvorgang – denken Sie nach, wie es besser ginge! Hören Sie auch zu, worüber sich Ihre Kollegen beklagen: Vielleicht kann mit Ihrer Idee Abhilfe geschaffen werden!

Die Spielregeln des Vorschlagswesens

Verbesserungsvorschlägen soll eine gute Idee zugrunde liegen. Sie sollten schwarz auf weiß, also schriftlich, eingereicht werden. Wenn Sie Schwierigkeiten haben, das richtige Formular oder die richtige Fassung zu finden, wenden Sie sich an den BVW-Beauftragten: Er hilft Ihnen gern schon bei der Ausarbeitung des Vorschlags.

Sich etwas einfallen zu lassen zum Arbeitsplatz, lohnt sich, denn Prämien sind der klingende Lohn. Je höher der Vorteil für den Betrieb, desto höher die Prämie für Sie – und wer könnte die nicht gebrauchen?

Bewertung der Vorschläge

Im Durchschnitt erhält ein Tüftler für seinen Verbesserungsvorschlag bei errechenbarer Ersparnis 25 Prozent der Nettoeinsparung, die der Betrieb im ersten Jahr durch die Idee machen kann. Für Vorschläge mit nicht errechenbarer Ersparnis besteht bei der Süddeutschen Bremsen AG ein Stufenplan, nach dem Prämien zwischen DM 50,- und DM 1000,- bezahlt werden. Für Vorschläge, die durch die höchste Stufe nicht ausreichend prämiert werden können, kann eine höhere Prämie empfohlen werden. Die Eingruppierung in die einzelnen Stufen wird durch einen Ausschuß anhand von Beispielen vorgenommen. In Ausnahmefällen kann für gute, aber aus betrieblichen Gründen nicht durchführbare Vorschläge eine Anerkennungsprämie gewährt werden.

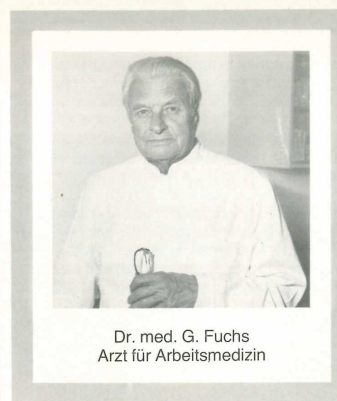
Über die Prämienberechtigung der Einsender von Verbesserungsvorschlägen sowie über Art und Höhe der Prämien entscheidet eine Vorschlagskommission. Sie setzt sich aus Vertretern des Unternehmens und der Betriebsräte zusammen. Vorsitzender der Vorschlagskommission ist der Beauftragte für das Vorschlagswesen, der jedoch bei der Süddeutschen Bremsen AG nicht stimmberechtigt ist.

Manchmal, etwa bei auf lange Frist gewinnträchtigen Vorschlägen, wird auch noch für das zweite und dritte Jahr eine Auswertungsprämie gezahlt, was bei der Südbremse jedoch noch nicht vorgekommen ist. Der bisher höchstbezahlte Einfall eines Arbeitnehmers in der BRD war seiner Firma DM 275 000 Mark wert.

Im internationalen Vergleich werden bundesdeutsche Denker von ihren Firmen hervorragend honoriert. Nur in Schweden gibt's mehr. Der Vorschlagseifer der bundesdeutschen Arbeitnehmer dagegen läßt zu wünschen übrig: Verglichen mit dem Ausland liegen die Deutschen jenseits der Elbe, die Amerikaner und vor allem die Japaner weit vor uns. (Glaubt man den Experten, so mag es daran liegen, daß in diesen Ländern sehr viel mehr Propaganda für das BVW gemacht wird, daß es keine Betriebszeitung gibt, die nicht in jeder Ausgabe mit einer Meldung an die Einrichtung des Betrieblichen Vorschlagswesens erinnert und sicher auch daran, daß in der DDR zwar keine Prämien winken, dafür aber Ehrungen und Förderungen innerhalb des Betriebslebens; in den USA die Menschen kommerzieller denken und in Japan viel unbedenklicher, viel unbekümmerter zum BVW-Formular gegriffen wird – was aber wohl sicher nicht immer für die Güte eines eingereichten Vorschlags spricht.)

Moderne Management braucht Mitarbeiter, die selbstverantwortlich denken und handeln, denn keiner allein sieht, hört, weiß und kann soviel wie alle zusammen. Deshalb ist jeder Verbesserungsvorschlag willkommen, auch der kleinste. Kleine Ursachen können, vor allem im Zeitalter der Massenproduktion, sehr große Wirkungen haben, und „Kleinvieh macht ja schließlich auch Mist“. Trauen Sie sich deshalb etwas zu und warten Sie nicht auf andere. Denken Sie nach!

(Ich habe nachgedacht. Mein Verbesserungsvorschlag: Mehr Werbung für den Verbesserungsvorschlag in der Werkzeitschrift. Wie denken Sie darüber?)



Dr. med. G. Fuchs
Arzt für Arbeitsmedizin

Das Erscheinungsbild des Arztes heute hat sich im Gegensatz zu früheren Zeiten erheblich geändert. Der Mensch wird häufig nur als ein chemisch-physikalisches Labor betrachtet, und in der angelegten, akademischen Gesamtbetrachtungswiese der Medizin herrscht der Glaube an die Fehlbarkeit des Wissenschaftlichen vor. Der Beruf des Arztes wird oft nicht als Berufung, sondern als Erwerbstätigkeit betrachtet. Hierhin gehört das Beispiel jener Krankenschwester in einer großen Münchener Klinik, der bei ihrer Bewerbung seitens der Oberin erklärt wurde, sie solle sich ja nicht einbilden, daß sie hier zur Pflege der Menschen da sei. Ihre Aufgaben lägen im Befolgen diagnostischer Anweisungen und in der Beachtung aller Behandlungsmethoden.

Das Kassenwesen mit seinen Abrechnungen und Formalismen fördert das kommerzielle Denken. Der Verlust der inneren Mitte menschlichen Daseins ist nicht auf eine Gruppe der Gesellschaft beschränkt, Wohlstandsdenken und Überschätzen der Freizeitbedeutung beherrschen die Szene. Das alles ist verbunden mit Existenzangst und den Formen einer nicht nur materiellen, sondern gleichermaßen menschlichen Wegwerfgesellschaft. Es besteht ein Verlust der natürlichen Quellen und deren Ersatz durch technisches Perfektionsdenken. Mangelnde Bereitschaft zur Leistung für den Mitmenschen ohne individuelle Geisteshaltung ist die Folge. Hochmoderne Instrumente und feudale Einrichtungen sollen oft den viel aufwendigeren inneren Einsatz für den Menschen ersetzen. Es ist daher verständlich, daß immer mehr Menschen sich den Heilpraktikern zuwenden, bei denen sie das Gefühl haben, daß diese mehr um ihre Heilung besorgt sind. Daraus erklärt sich der Hang zum Glauben an eine unärztliche Wundermedizin. Viele Patienten legen zwar ihrem Arzt den Krankenschein auf den Tisch, sind aber nebenbei für gutes Geld bei einem Heilpraktiker. Das kommt einer Erkenntnis nahe, die schon Sigmund Freud hatte, daß der Krankenschein nicht als Opfer gilt, obgleich er ja im eigentlichen Sinne durch Beiträge teuer bezahlt ist. Es besteht nach wie vor bei den Menschen das Bewußtsein, ähnlich wie bei den Naturvölkern, daß man ein gewisses Opfer bringen muß, um seine Heilung zu erwirken.

DER BETRIEBSARZT ZUM THEMA:

Der Arzt und seine Kranken

Teil II (Fortsetzung von WIR, Nr. 185)

Das Bild des Patienten hat sich gewandelt

Genauso wie sich das Bild des Arztes in der Gesellschaft verändert hat, so änderte sich auch das Bild der Patienten. Sie betrachten die ärztlichen Handlungen, die an ihnen vollzogen werden, ähnlich wie die Überprüfung beim Technischen Überwachungsverein. Schaden richten dabei fraglos auch die Medien an, die zwar in der Aufklärung oft einen Nutzen bedeuten, das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient aber durch ein Zuviel an Information tiefgehend stören. Hierdurch werden die Menschen verunsichert.

Es besteht bei vielen Patienten eine wehleidige Grundhaltung aus dem Wunsch, besonders wichtig genommen zu werden. Sie betrachten den Arzt als Heil-Handwerker; daher imponieren ihnen auch die modernsten technischen Einrichtungen. Sie suchen sich den Arzt, den sie verdienen und auch den, der an ihnen verdient. Viele Menschen flüchten sich in die Anonymität ohne Eigenverantwortung. Daher gehen sie auch lieber zu einem Arzt, dem sie ihr inneres Wesen nicht offenbaren müssen. Dabei ist der Patient mindestens gleichwertig am Erfolg der Heilung beteiligt wie der Arzt. Nur im gemeinsamen Kampf und in beiderseitigem Vertrauen wird Heilung von Krankheit gelingen.

Hier muß ich gleich die Struktur meiner Patienten betonen. Sie sind wirklich in der großen Mehrzahl anders.

Im ganzen ergibt sich aus der Grundeinstellung des Patienten, besonders in großen Teilen der jüngeren Generation, der übermäßige Hang zum Facharzt. Aus ihrer technischen Betrachtungsweise glauben sie, daß der exzellente Fachmann, der für einzelne Organe zuständig ist, ihnen den optimalen Erfolg gewährleistet. Dabei betrachten sie das kranke Organ wie das Konstruktionsstück einer Maschine, das repariert werden kann.

Ich glaube jedoch, daß die Gesamtsicht des Hausarztes, der die Patienten der besten, auch fachärztlichen Betreuung zuführt, mehr Effektivität gewährleistet als die nicht gelenkte »Teilreparatur«. Die Rückkehr in die Hände des als Freund zu betrachtenden Allgemeinarztes ist dann für die Gesundheitsführung des Menschen das Beste und eigentlich auch das Beruhigendste.

Der Hausarzt ist tot!

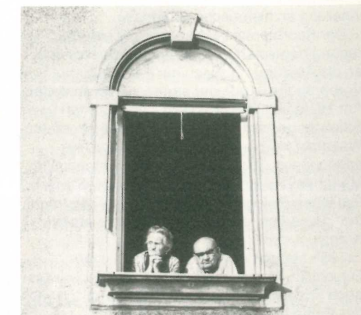
Er liegt zumindestens im Sterben! Da helfen keine Beteuerungen seitens der Verbände und Medien. Diejenigen Ärzte, die jetzt mit einer fachärztlichen Ausbildung in Allgemeinmedizin beginnen, unternehmen diesen Schritt nur, weil es angesichts der Ärzteschwemme keinen anderen Ausweg gibt. Sie wollen aber meist nicht aufs Land, sondern in die bequeme Nähe der Großstädte. Der Trend in unserer Massengesellschaft führt nicht zum Hausarzt. Um dies

zu ändern, müßte ein Umdenken in der Medizin vollzogen werden, einer Medizin, die sich so weit von ihren Uraufgaben der Heilung durch den Geist, der die Handlung bestimmt, entfernt hat. Die Medizin hat, ähnlich wie Schulen und Kirchen, die Verbindung zum Menschen, der diese Einrichtungen mitträgt, verloren. Wie Lehrer nicht mehr erziehen, Pfarrer ihre seelsorgerische Tätigkeit immer mehr einschränken, so beschränken sich auch sehr viele Ärzte auf ihre medizinisch-naturwissenschaftliche Funktion.

Aber es leben immer noch einige Hausärzte! Bei ihnen ist es ein wunderbares Glücksgefühl, wenn sie Jugendliche, die den Kinderschuhen entwachsen sind, als dritte Generation von Patienten ärztlich beraten und heilen können. Sie kommen noch mit ihren vielfältigen Sorgen zu ihnen. Mögen sie auch manchmal dem Hasch verfallen sein oder anderen Kummer und Probleme haben, geben sie dem Hausarzt doch erhebliche Möglichkeiten, ihnen zu helfen, da er viele Krankheitsbilder ihrer Familien, aber auch die seelischen Zusammenhänge über Jahrzehnte kennt. Die jungen Menschen zeigen aber auch, daß sie trotz der erkennbaren Entfremdung zwischen den Generationen in der Grundhaltung, in ihrem menschlichen Dasein, unverändert sind. Ihre ererbten Anlagen beeinflussen ihr Wesen genauso wie die Umwelt. Es stimmt bei ihnen sowohl der Goethe'sche Satz: »Du bleibst doch immer, was du bist«, wie das »Nur wer sich wandelt, bleibt mit mir verwandt« von Nietzsche.

Die Probleme der alten Menschen

Wenn auch verschiedene Generationen die Hausarzt-Praxis aufsuchen, so ergibt sich doch zwangsläufig durch die vielen Jahre seiner Tätigkeit ein großer Anteil an alten Menschen.



Eines ihrer Merkmale im medizinischen Bereich ist die Multimorbidität, die über Jahre hinweg angesammelte Zahl verschiedener Krankheiten.

70 Prozent der Sechzigjährigen werden mehr als vier Diagnosen gestellt. Daraus ergibt sich eine besondere Fürsorge, aber auch eine stärkere Hinwendung. Es ist besonders der alte Mensch, der ärztlichen Einsatz verlangt. Die Mehrzahl der Kliniken sieht die Alten als notwendiges Übel an. Daher stammen die mir wiederholt mitgeteilten Äußerungen wie »Nun, was wollen Sie denn noch in Ihrem Alter?!« Dabei ist bei geistiger Beweglichkeit, Verantwortung und Interesse an Aufgaben das Alter nur ein Leistungswandel. Gefühlsleben wie lebendiger Kontakt mit der Umwelt sind nach wie vor vorhanden. Wie gut ist es, alternen Menschen ärztlich und menschlich zu begleiten, auch wenn es darum geht, über den Tod zu sprechen. Wie gut ist es, ihnen bewußt und verständlich zu machen, daß man selbst

im Leiden den Tod nicht zu fürchten braucht, sich vielmehr mit ihm befreundend sollte und, trotz Schmerzen und drohendem Ende, gelassen leben kann. Die Art des Sterbens hat sich bei meinen Patienten in meinem langen Arztleben geändert. Die meiste Hilfe haben diejenigen, die in Gottvertrauen leben und den Tod nur als Übergang zum ewigen Leben in Gott sehen. Aber die meisten sind heute unfähig zu leiden. Das betrifft jedoch nicht nur den alten Menschen. Unser technisches Perfektionsdenken verlangt oft unmögliche Hilfe. Tod und Leiden werden von ihnen und ihren Angehörigen nur als Störung empfunden. Selten wird der Tod noch als Erfüllung, als notwendiger Abschluß des Lebens, betrachtet. Auch schon in jüngeren Jahren habe ich mich

in den Akademien für Arbeits- und Sozialmedizin in München und Berlin mit der Alterskunde und der Altersheilkunde befaßt. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse sind über Jahrzehnte die gleichen geblieben. Es gibt kein kalendarisches, sondern nur ein biologisches Alter. Es gibt junge Alte und alte Junge. Es bleibt, was geschrieben steht: »Wenn ich mit Menschen- und mit Engelzungen redete und hätte der Liebe nicht, so wäre ich ein tönend Erz oder eine klingende Schelle. Und wenn ich weissagen könnte und wüßte alle Geheimnisse und alle Erkenntnis und hätte allen Glauben, also daß ich Berge versetzte, und hätte der Liebe nicht, so wäre ich nichts.« (1. Korintherbrief 13, 1 und 2.)

DIE GROSSE HERAUSFORDERUNG AN DIE AUSDAUER

»Wasalaufr« Wunschtraum vieler Skilangläufer

Von einem Knorr-Bremser, der dabei war

Zuerst einmal für alle sportlich Interessierten ein kleiner geschichtlicher Rückblick: Als man das 400jährige Jubiläum der schwedischen Freiheitskämpfe gegen die Dänen unter Gustav Wasa feierte, wurde die Idee vom Wasalaufr geboren. Die Abenteuer Gustav Wasas in Dalarna und sein Ruf als heldenhafter Reichsgründer erhielten damals eine neue Aktualität. Außerdem hatte sich „seine“ Landschaft Dalarna inzwischen den Ruf als eigentlicher Mittelpunkt Schwedens erworben.

Als ein Bürger aus dem kleinen Ort Mora namens Anders Pers zum ersten Male in der Presse seine Idee vom Wasalaufr vorschlug, ließ er sich dabei von zwei Dingen leiten: Der Laufr sollte eine echte Kraftprobe für Männer sein sowie ein einmaliger Wettbewerb zur Erinnerung an historische Ereignisse.

Der Sportverein in Mora nahm diese Anregung begeistert auf und ging auch sogleich an die Ausführung. Nach nur 14 Tagen Vorbereitung wurde der erste Laufr veranstaltet. Am 19. März 1922 um 6 Uhr früh starteten von Sälen insgesamt 119 Mann. Seit diesem ersten Wasalaufr wird die Siegerehrung durch die sogenannte „Kranzbraut“ vorgenommen: Ein Mädchen aus Mora, Therese Eliason, das bei festlichen Gelegenheiten stets ihr Volkstracht trug, legte dem ersten Sieger damals einen Kranz um den Hals . . .

1981 begann eine neue Epoche in der Geschichte des Wasalaufrs, denn nun wurden auch Frauen offiziell zugelassen. Doch ich will der Reihe nach berichten:

Der Wasalaufr findet stets am 1. Sonntag im März statt. Etwa 200000 Sportler haben ihn im Laufe der Jahre bereits mitgemacht. Die Siegernamen werden in den Granit des Denksteins in Sälen eingeschlagen. Über 1500



Ausländer aus 20 Nationen nehmen jedes Jahr daran teil. Über 2000 Helfer wirken am Tage des Laufes mit, u.a. auch an den drei Kontrollstellen. Alle Läufer erhalten ein Mittagessen in Mora, wobei 3,5 to Kartoffeln, 2 to Fleisch, 2 to Gemüse und 9 to Getränke verbraucht werden. Während des Laufes werden nochmals 50000 Liter Heidelbeersaft und andere Getränke ausgegeben. Für den Transport des Gepäcks von Sälen nach Mora werden allein 30 Lastwagen benötigt. Über den Wasalaufr berichten ca. 400 Journalisten und Fotografen, die sich vor Ort versammeln. Die Polizei schätzt die Zuschauerzahl auf mehr als 35000 Personen. Ein Mann aus Ludvika/Schweden hat den Wasalaufr bereits 35mal absolviert!

Um eine Streckenlänge von 89 Kilometern gut zu überstehen, ist es notwendig, neben dem Trockentraining im Sommer und Herbst im Winter bereits mit kleineren Skilangläufen zu beginnen. Veranstaltungskalender und Broschüren informieren über Zeit und Ort

solcher Langläufe. In München bekommt man Unterlagen kostenlos bei Sport-Köpf in der Lindwurmstraße 1.

Aufwärmtraining à la Wasa

Und nun zu meinen persönlichen Erlebnissen beim Wasalaufr: Nach einer Flugzeit von 2 1/2 Stunden landeten wir auf dem kleinen Flugplatz Börlänge-Falun/Schweden. Dort warteten bereits zwei Busse. Nach der Gepäckverladung ging die Fahrt 150 Kilometer nordwärts zu unserer Unterkunft nach Malung, einer Kleinstadt mit 4000 Einwohnern. Im Hotel Skinnargarden fand unsere Gruppe Unterkunft. Natürlich gab es dann einige, die sofort am gleichen Tag darauf die Skier anschnallten und pfeilschnell in Richtung Loipe verschwanden. Solche 150%igen Langläufer gibt es ja bei allen Veranstaltungen. Wir, die Normalen, testeten erst am nächsten Tag die Loipe vom Start 24 Kilometer weit. Die Bedingungen waren ideal: strahlender Sonnenschein, die Schneetemperatur um minus 6 Grad. Unser Jubel war jedoch verfrüht, denn einen Tag vor dem Wettlauf schneite es. Damit waren unsere Probeläufe gewissermaßen für die Katz . . .

Am nächsten Morgen ging es per Bus nach Mora. Am Wettkampftag wurde man bereits um 3 Uhr früh geweckt; anschließend kurzes Frühstück und Abfahrt. Der Start in Sälen war auf 7.45 Uhr festgesetzt, doch wurden alle Teilnehmer informiert, daß es möglicherweise zu einem Frühstart kommen kann und man sich rechtzeitig im Startraum einfinden soll. Die in Skandinavien übliche Startdisziplin gilt nämlich nicht beim Wasalaufr: Hier herrschen eigene, rauhe Gesetze. (Aber die kennen wir in Mitteleuropa ja leider auch von unseren Loipen her . . .)



Wasalaufr '83, nach dem Start in Sälen. Das Feld beginnt sich zu lichten, die erste Steigung steht bevor; bald fädelt sich die Spitze in den berüchtigten, unfallträchtigen Engpaß

Zu früh kann man übrigens nicht kommen, denn bei der Ankunft, kurz vor 5 Uhr, stehen bereits Hunderte in dem riesigen, mit Scheinwerfern ausgeleuchteten Startfeld. Die Schweden haben für diese Superveranstaltung eigens einen Generalstabsplan ausgearbeitet, damit sie die Verkehrslawine mühelos bändigen können. Der Bus-Konvoy wird auf Umwegen zum Startgelände dirigiert, so daß die Pkw-Schlange zusehender immer wieder Gelegenheit zum Überholen hat.

Die ersten Ausfälle gibt es erstaunlicherweise nicht, wie bei anderen Läufen, beim Start, sondern bereits davor. Beim Wasalaufr ist halt alles ganz anders . . .

Hier, in Mittelschweden, wurde nämlich eine ganz neue Methode des Aufwärmtrainings erfunden – das sogenannte Kleidersack-schleudern. In der Praxis sieht das so aus: Die Läufer ziehen kurz vor dem Start ihre Wärmeanzüge aus und verstauen sie in einem Plastiksack. Den schleudern sie dann einfach über ihren Kopf fort. Dabei muß jeder Sportler ständig wie ein Schießhund aufpassen, daß er den Kleidersack, der auf ihn zufliegt, auch blitzschnell auffängt und weiterwirft. Bei Tausenden von fliegenden Säcken keine leichte Sache! Der Hindernislauf der Plastikbeutel über den Köpfen endet erst, wenn der Sack am Rande des Startfeldes im Schnee landet. Dort wird er von Soldaten auf Lkw verladen und zum Ziel transportiert. Der Tanz der übrigen Beutel geht jedoch munter weiter. Mitunter kommt es dabei zu Pannen: Kleidersäcke reißen bei dieser harten Behandlung auf, der Inhalt ergießt sich über das Startfeld. Wollmützen und Tempotaschentücher verwandeln sich in gefährliche Waffen, weil sie beim Gleiten auf dem Klisters des Skis so schön festkleben und einen vortrefflichen Bremsbelag bilden. Mit diesem muß man dann allerdings erst einmal weiterlaufen bzw. hoppeln, denn stehenbleiben gibt es beim Wasalaufr in der ersten halben Stunde überhaupt nicht. Man wird ganz einfach weitergeschoben. Man hat im Startfeld nicht einmal die Möglichkeit, seinen Skistock in den Schnee zu stecken, denn 2 cm neben dem rechten Ski beginnt bereits der linke Ski des Nebenmannes, und an der Ferse kratzt schon die Skispitze des Hintermannes.

Das berüchtigte Nadelöhr

Wie kommt man am besten und schnellsten dort hindurch? Hat man sich endlich glücklich aus dem Startfeld herausgekämpft, beginnt das große Geduldspiel. Gleich nach dem Start geht es nämlich vier Kilometer lang in einem Engpaß von ca. 30 m Breite bergauf. Und da gilt es, in einer langen Schlange anzustehen. Das mindeste ist eine dreiviertel Stunde Wartezeit. Auch dies war mit ein Grund dafür, daß die Zahl der Teilnehmer auf 12000 begrenzt wurde. Ist die Anhöhe erreicht, dann gleitet man über leicht welliges Gelände, Hochmoore und durch Föhrenwälder dem Kontrollposten entgegen. Übrigens ist die Beschilderung jedes einzelnen Kilometers gut und informativ. Wenigliche viele Teilnehmer noch über die erste Tafel „88 km til Mora“ kurz hinter dem Start gelächelt haben – am Ende sieht doch jeder das nächste Schild herbei, weil es ihn näher und näher ans Ziel führt. Das Schild „2 km til Mora“ unmittelbar

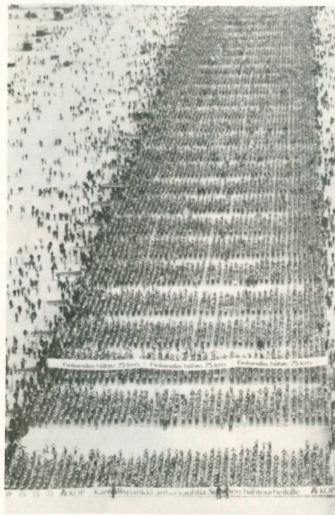


König-Ludwig-Laufr '84, Ettäl/Oberammergau. – Noch dicht gedrängt, wird schon leichter Grätschritt bei sanftem Anstieg problematisch und bringt Brett-, gar Tuchföhlung

Unser Knorr-Bremser inmitten der Wasa-Startliste '83

11274	Kunzel, Hans Werner	11335	Sch.
11275	Leimbach, Theo	11336	Buch
11276	Mann, Lothar	11338	Fest
11277	Adamczyk, Viktor	11339	Karl
11278	Baumann, Gerhard	11340	Olff
11279	Baumann, Rudolf	11341	Be
11280	Bezer, Maximilian	11342	Be

10. Finnländischer Skilanglauf '83. Typisches Bild vor dem Start solcher Veranstaltungen: In Qualifizierungsfolge, mit zugeteilten Startnummern, stehen die Teilnehmer in gestaffelten Blocks; vorn: die „Profis“



Autor Adamczyk sprintet an Konkurrenten vorbei. – König-Ludwig-Laufr '84

in der Stadtgrenze und der weithin hörbare Ziellautsprecher, der jeden ankommenden Läufer ankündigt, mobilisiert dann die vorletzten Kraftreserven.

Zum Endspurt geht es noch durch den Stadtpark – und zwar auf nur zwei Spuren. Man überholt und wird überholt. Jeder gibt jetzt das Letzte her. Noch ein Aufstieg – und schon geht es in die 400 m lange Gerade des berühmten Gustav-Wasa-Gatan. Die Rufe der Zuschauer von den Tribünen feuern die Läufer an, und endlich ist das Ziel erreicht. Während ein Helfer

mir die Kontrollkarte von der Rückennummer reißt, fahre ich total ausgepumpt, aber glücklich, unter dem Transparent hindurch, das den etwas pathetischen Titel trägt: „In der Spur der Väter für künftige Siege!“ Nun ja, das war also das große und immer neue Abenteuer „Wasalauf.“

Das Abendessen nach dem erreichten Ziel ist für alle Läufer gratis. Übrigens gibt es auf der Strecke noch sechs offizielle Verpflegungsstationen mit den üblichen Getränken und Imbissen. Darüber hinaus hat die Firma Sport-

Köpf, München, für die deutschen, österreichischen und schweizerischen Läufer vier weitere Verpflegungsstationen eingerichtet, so daß niemand Hunger und Durst leiden muß.

Ob er eigentlich schön und empfehlenswert ist, dieser Wasalauf, das wage ich nicht zu entscheiden... Aber eines weiß ich genau: Dalarna ist das Mekka der Skilangläufer, und wer sich zu dieser ganz besonderen Zunft rechnet, muß halt die klassische Strecke Sälen – Mora irgendwann einmal unter seine Bretter nehmen. V. Adamczyk, München

Unsere Jubilare

50 DIENSTJAHRE

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



GÜNTER SCHMIED
Leiter der Werkserhaltung
1. 4. 84

Motoren-Werke Mannheim AG

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



GÜNTER HORN Modellschreiner 11. 4. 84
WILLI SCHUMACHER Ausbildungsmeister 11. 4. 84
PAUL HEYER Reparaturschlosser 14. 4. 84
KURT MUSELMANN Disponent 10. 3. 84
KURT THOMAS Schlosser 11. 3. 84
WOLFG. SCHWEIGKOFFER Sachbearbeiter 3. 4. 84



WERNER BECKER Montagemeister 20. 4. 84
FRITZ GÜNDEROTH Vorarbeiter 20. 4. 84
KURT FREI Kontrollleur 20. 4. 84
EMIL HERRE Elektriker 20. 4. 84
KURT KILIAN Kontrollleur 20. 4. 84
PHILIPP KILIAN Prüfstandschlosser 20. 4. 84

Süddeutsche Bremsen AG



HEINZ REXER Materialsteuener 20. 4. 84
WILHELM SCHÄFER Betriebselektriker 20. 4. 84
ALBERT SCHMITT Schlosser-Gruppenführer 20. 4. 84
LORENZ GESSLER Werkzeugvorarbeiter 3. 4. 84

Knorr-Bremse GmbH München



WALTER WALTSCH
Hauptabteilungsleiter
16. 3. 84



MARGIT SCHIMMER
Sekretärin
31. 3. 84



ELISE MARTIN
Kfm. Angestellte
1. 4. 84



HORST TÜRKE
Sachbearbeiter
15. 4. 84



LOTHAR SCHMIED
Konstruktör
1. 4. 84

25 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



EDUARD SPÄTH Kontrollmeister 1. 4. 84
WOLFGANG ZÄSKE Direktionsfahrer 2. 4. 84
JOACHIM SCHOBRIK Ingenieur 1. 3. 84
WILLI BAUMANN Spritzlackierer 9. 3. 84
ROBERT WEIS Baugruppenkonstruktör 1. 4. 84
BERND IRLINGER Maschinenschlosser 15. 4. 84

Süddeutsche Bremsen AG



JOACHIM TEUCKE Schlosser 15. 4. 84
BERND TRITTENBACH Versuchsschlosser 15. 4. 84
KARL-HEINZ GASPERS Abteilungsleiter 16. 3. 84
E. SCHRETTENBRUNNER Meister 6. 4. 84
KARL HOGLMAIER Monteur 22. 4. 84
ERNST WERNET Gruppenführer 28. 4. 84

Vor 150 Jahren

Eisenbahn-Aktien mit 20 Prozent Rendite

Nürnberg 1833:
Erste Aktionärsversammlung der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft

(dbp) Schon Jahre vor der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835 gab es den Gedanken an die Zukunft der Eisenbahn und an ihre Chancen. So waren fast alle Berufe vertreten, als die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg am 18. November 1833 ihre erste Aktionärsversammlung abhielt. Sie vereinte Kaufleute, Militärs und hohe königliche Beamte. Advokaten waren dabei, ein Tuchfabrikant, ein Studien-Rektor, ein Gastwirt und ein praktischer Arzt. Sogar ein „Hauptprediger“ findet sich in den Zeichnungslisten der ersten deutschen Eisenbahngesellschaft.

Zögernd, wenn nicht vielleicht sogar gleichgültig, verhielt sich allein die bayerische Regierung. Zur Enttäuschung des Direktoriums zeichnete sie lediglich zwei Aktien, die zudem lange Zeit nicht bezahlt wurden. Die Bahnoberen mußten den zweihundert Gulden buchstäblich nachlaufen.

Doch das war nicht typisch. Innerhalb von sechs Monaten hatten die neue Eisenbahn-

gesellschaft 1320 Aktien absetzen können, das Stück zu hundert Gulden. Damit war in recht kurzer Zeit das Startkapital von 132 000 Gulden für den Bahnbau sichergestellt. Nicht zuletzt die in Aussicht gestellte Rendite von 12,5 Prozent für das erste Jahr hatte 207 Personen zum Aktienkauf bewogen. 119 von ihnen, mit 70 000 Gulden, kamen aus Nürnberg, 25 mit 13 600 Gulden aus Fürth. 53 Aktionäre waren „Auswärtige“. Sie zeichneten auch in Berlin, und selbst ein Kaufmann aus Liverpool wird genannt. Einer fällt auf, weil er als einfacher Beamter gleich für 6 900 Gulden Aktien zeichnete: der „geheime königliche Ober-Postamts-Secretair“ Franz Alexander Fabri aus Würzburg.

Der Postsekretär befand sich in guter Gesellschaft. Die Original-Zeichnungslisten, die im Verkehrsmuseum in Nürnberg aufbewahrt werden, nennen klingende Namen. Man findet dort beispielsweise den Eintrag: „Herr Max, Königliche Hoheit, Herzog in Bayern, in München“. Herzog Max, der Vater der film-

berühmten Kaiserin Sissy, war mit zehn Aktien zu je 100 Gulden eingestiegen. Man findet den Freiherrn von Holzschuher mit gleich vier Familienmitgliedern, den alten Feldmarschall Fürst von Wrede, den Generalleutnant Graf v. Pappenheim und den Schweinfurter Freiherrn von Tucher. Die Aktionärsversammlung tagte im Nürnberger Rathausaal. Dort wurden die Statuten beschlossen und das Direktorium gewählt. Seinen Vorsitz übernahm der Bürgermeister Binder. Die Versammlung beschloß ferner, „einen tüchtigen Techniker“ nach England zu schicken, wo er beobachten sollte, wie die Engländer mit dem Bahnbau vorankommen. Die Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft dürften ihre Investitionen in die erste deutsche Eisenbahn nicht bereut haben, denn schon zwei Jahre später stieg die Rendite auf 20, in den Jahren 1876 bis 1878 sogar auf 21 Prozent an.

Wichtige Neureglungen der BfA

Zum Ende des Jahres 1983 wurde das Haushaltsbegleitgesetz 1984 verkündet. Die Rentenversicherung ist in größerem Umfang von den Auswirkungen dieses Gesetzes betroffen. So ist zum Beispiel die Berechnung der beitragspflichtigen Sonderzahlungen – wie Weihnachts- oder Urlaubsgeld, Tantiemen, Gratifikationen, 13. Monatsgehalt und ähnliche Zuwendungen – geändert worden.

Selbständige können nochmals in die Rentenversicherung einsteigen. Für sie gilt eine Antragsfrist für die Pflichtversicherung bis zum 30.06.1984. Das Übergangsgeld bei beruflicher Rehabilitation vermindert sich. Die Versicherungspflicht bei der Gewährung von medizinischen Maßnahmen – z.B. bei einer Kur – ist ab Jahresbeginn weggefallen. Statt dessen sind diese Zeiten unter bestimmten Voraussetzungen wieder als sogenannte Ausfallzeiten bei der späteren Rente zu berücksichtigen.

Im Rentenbereich sind zum Beispiel die Voraussetzungen für die Rente wegen Erwerbsminderung erschwert worden, die Wartezeit für die Altersgrenze mit 65 hat sich verkürzt, die Zahlung von Kinderzuschüssen ist eingeschränkt. Der Abfindungsbetrag bei Wiederheirat einer Witwe, die Witwenrente erhielt, ist vom fünffachen Jahresbetrag auf das Zweifache gesunken.

Dies und vieles mehr können die Versicherten und Rentner aus der Informationsschrift der BfA in einem Überblick erfahren. Das Merkblatt ist kostenlos bei der BfA, Vordruckversandstelle, Postfach, 1000 Berlin 88, erhältlich.



Die wiederentdeckte Schmu-Kasse

Die Zeiten, in denen sich Ehefrauen nur durch „Schmu“ bei dem vom gestrengen Oberhaupt der Familie bewilligten Haushaltsgeld ein paar Mark zur eigenen Verfügung beiseite schaffen konnten, sind zum Glück vorbei. Aber manchmal denke ich neidvoll, daß sie dabei doch zu ganz erklecklichen Süm্মchen gekommen sein müssen – jedenfalls, wenn auch nur die Hälfte von dem wahr ist, was aus Urgroßmutterns Leben in unserer Familie überliefert ist.

Ahne Mary – englische Namen waren damals anscheinend auch schon „in“ – erntete von ihrem sparsamen Gatten stets höchstes Lob, weil sie für so wenig Geld so gediegen schick angezogen war. Was er nicht wußte: Die Summe, die er ihr für Garderobe zubilligte, hätte allenfalls für „Sack und Asche“ gereicht. Aber das erzählte sie ihrer Enkelin erst viel, viel später und auch, daß sie ihr Leben lang eine sorgfältig gehütete Schmu-Kasse vom Haushaltsgeld fütterte. Für ihre persönlichen Wünsche. Wir haben oft darüber gelacht. Aber war sie nicht doch eine sehr kluge Frau? Könnte man sich nach ihrem Vorbild nicht auch heute noch richten?

Damit Sie keine falschen Schlüsse ziehen: Nicht etwa mit ihren Heimlichkeiten, denn die sind in unserer Zeit der partnerschaftlichen Lösungen finanzieller Fragen in einer Ehe nun

wirklich überholt. Aber mit ihrem konsequenten Sparen im Kleinen. Im Alltag.

Wenn sie ein paar Pfennige erwirtschaften konnte, blieben die nicht im Portemonnaie, um bei nächster Gelegenheit doch ausgegeben zu werden. Sie wanderten in die gut versteckte Schmu-Kasse. Fast jeden Tag konnte sie etwas hineinstecken. Daß dabei einiges zusammenkam, geht aus ihren späteren Erzählungen hervor, auch wenn die Kleider nicht „fast das Doppelte“ des ihrem Ehemann bekannten Preises gekostet haben.

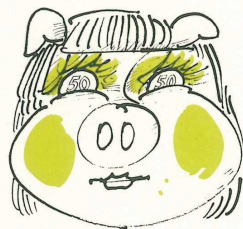
Irgendwie hat mich ihre Schmu-Kasse fasziniert. Und dann wollte ich wissen, ob diese Methode funktioniert. Auch wenn es um Schmu vor mir selbst ging. Pfennigbeträgen traute ich allerdings nicht genug „Durchschlagskraft“ zu.

Also beschloß ich den „Fünfiger-Schmu“. Kein Fünfigpfennigstück ausgeben, jeden Abend Geldbeutel-Kontrolle, und die Fünfiger in meine Schmu-Kasse.

Gescheitert bin ich, als ich bei der Kontrolle meines Haushaltsbuches entdeckte, daß ich in einer Woche ein Minus von fast 20, – DM hatte. Die klingelten zwar gut im Sparschwein, aber mir fehlten sie. Der Rückgriff auf die Schmu-Kasse war unvermeidlich. Ich mußte die Schmu-Kasse modernisieren.

Dies war mein neues Rezept:

Höchstzahl an Fünfigpfennigstücken in die Schmu-Kasse auf zwei pro Tag begrenzen (der Wochendurchschnitt liegt jetzt bei knapp drei Mark – das läßt sich verkraften). Am Ultimo mache ich Kassensturz, und das Geld kommt



sofort außer Reichweite, was für mich „zur Sparkasse“ heißt. Anfangs zahlte ich das Geld auf ein Extra-Sparkassenbuch ein. Inzwischen wird die Summe, so klein sie auch ist, geteilt: Für 10 Mark kaufe ich ein Prämielos (dreimal habe ich schon gewonnen, einmal sogar 100 Mark), der Rest geht aufs Sparkonto – es kann sich inzwischen wirklich sehen lassen!

Die modernisierte Schmu-Kasse meiner Urahne Mary bewährt sich tatsächlich heute noch. Und irgendwie kann man sich auch ans Sparen im Kleinen richtig gewöhnen . . .

Sophie Gassert

Gib
auf den Groschen acht,
der Taler
wird auf sich selbst
achtgeben.

George Bernard Shaw, Pygmalion