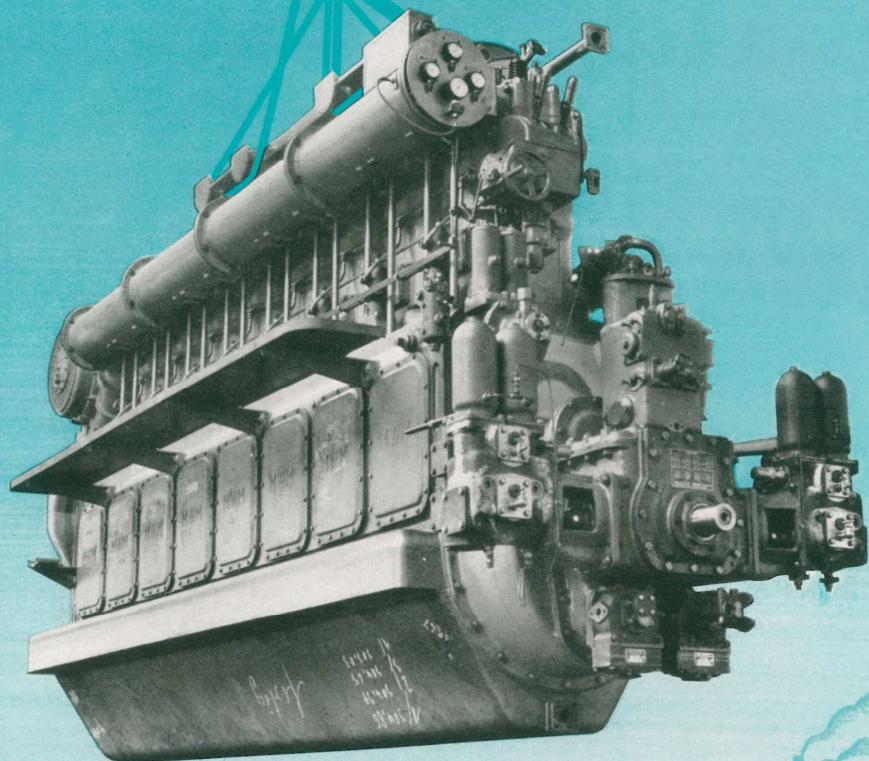


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



MWM



UNSER TITELBILD

zeigt einen bei den Motoren-Werken Mannheim A.G. gebauten, Achtzylinder-Schiffs-Dieselmotor der Baureihe TRH 348 mit einer Leistung von 1000 PS bei 375 UpM.

Diese MWM-Schiffs-Dieselmotoren haben in der Binnen-, Küsten- und Seeschiffahrt sowie in der Fischerei sehr starke Verbreitung gefunden.

VON EINER SELTENEN SPEISE...

Seite **INHALT:**

- 3 Die Alterszusammensetzung unserer Belegschaft
- 4 Aus der Chronik der Südbremse
- 6 Lehrlinge von heute – Facharbeiter von morgen
- 7 Wohnungsbau in Volmarstein
- 7 In den besten Jahren
- 8 „Favonius“ – der bayerische Sündenbock
- 9 SOS – Ein MWM-Diesel bestand seine Bewährungsprobe
- 10 Vom Werkstoff zum Kunden
- 11 Man kann ruhig darüber sprechen
- 12 Fasching – Fastnacht – Carneval
- 12 Und wieder einmal: MARKUS BERNHARD
- 13 Aus den Kinderjahren der elektrisch gesteuerten Druckluftbremse
- 13 Wir haben sie nicht vergessen . . .
- 14 Briefe an die Redaktion
- 14 Unser Aufsichtsrat
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Scharf gebremst!

HERAUSGEBER:

Knorr-Bremse Aktiengesellschaft
München/Berlin
München 13, Moosacher Straße 80

SCHRIFTFÜHRUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 36741

GRAPHIK:

Will G. Engelhard, München,
Äußere Prinzregentenstraße 52
Telefon: 41064

DRUCK:

Kastner & Callwey
München 13, Moosacher Straße 125
Telefon: 33886

Im Herzen von New York gibt es ein Speiselokal, von dem ich Ihnen hier berichten möchte. Natürlich, um Ihnen den Mund wäbrig zu machen – aber nicht nach den delikaten Gerichten und gepflegten Getränken, sondern nach etwas ganz anderem. Die Speise, die man dort erhält, ist so rar, daß man sie mit Dollars, D-Mark oder Francs eigentlich nicht bezahlen kann. Alle Menschen hungern nach ihr, kommen aber in ihrem Leben nur sehr selten zu diesem Genuß.

Doch zurück zu jenem New Yorker Restaurant. Wenn der Gast dort gegessen und getrunken hat – und dort kann natürlich jedermann essen und trinken – liest er von der Speisekarte den Preis ab, begibt sich zur Kasse, sagt an, was er schuldig ist, zahlt und geht. Es gibt kein Personal in dem Lokal, das darauf achtet, ob der Gast auch wirklich die richtigen Angaben gemacht hat. Die Tatsache jedoch, daß dieses Lokal schon über 85 Jahre besteht und daß es heute in Amerika insgesamt 80 Lokale gibt, die nach dieser Methode arbeiten, spricht dafür.

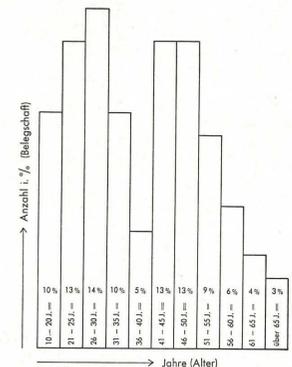
Worin besteht denn nun eigentlich diese Methode? Ganz einfach – der Inhaber vertraut seinen Gästen. Er setzt auch beim unbekanntenen Menschen eine anständige Gesinnung voraus. Und das Wunder geschieht täglich, ja stündlich in diesem Lokal aufs neue: die Menschen, denen man zu fühlen gibt, daß man ihnen vertraut, bringen es nicht übers Herz, dieses Vertrauen zu enttäuschen. Da sie von vornherein als anständig und ehrlich eingeschätzt werden, sind sie anständig und ehrlich – wie man es von ihnen erwartet.

Warum wird diese Methode nun nicht öfter angewandt? Die Frage ist leider nur zu berechtigt, denn überall im täglichen Leben, in der Werkshalle, im Büro oder zu Hause ergibt sich reichlich Gelegenheit, dem anderen Menschen zu vertrauen. Aber wir lassen die Gelegenheit oft vorübergehen, ohne sie zu nutzen. Das Mißtrauen und die Angst vor einer Enttäuschung vergiften wie eine schleichende Krankheit die Beziehungen der Menschen untereinander. Schauen wir nur nach Korea, nach Indochina, nach Ägypten, nach Amerika und in unser eigenes Land. Mißtrauen und Angst herrschen überall. Und doch braucht jeder-mann, um wirklich leben und arbeiten zu können, das Vertrauen irgendeines Menschen – das seines Vorgesetzten, seiner Untergebenen, seiner Frau, seines Sohnes oder seines Freundes.

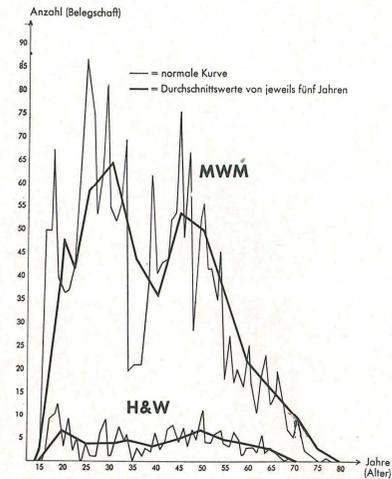
Das Vertrauen erst bringt Wärme in die Beziehungen der Menschen untereinander, und jeder von uns – ob Direktor oder Lehrling – ist fähig, diese Wärme auszustrahlen.

Die Alterszusammensetzung unserer Belegschaft

Bei den Vorarbeiten für die Altersversorgungsordnung mußten wir uns u. a. auch näher mit dem Alter der Belegschaftsmitglieder beschäftigen. Vor allem war zu ermitteln, wie stark die einzelnen Jahrgänge vertreten sind, d. h. wie hoch z. B. die Anzahl der 60-, 40-, 20jährigen usw. in unseren Betrieben ist. Bei diesen von uns durchgeführten Ermittlungen ergaben sich recht interessante Gesichtspunkte, die an sich nicht überraschend sind, die es aber verdienen, kurz besprochen zu werden. Wegen der Anschaulichkeit wollen wir uns der graphischen Darstellung bedienen und geben Ihnen nachstehend zunächst einen Gesamtüberblick über den Konzern (alle Firmen zusammen).



Bevor wir uns mit einer Erklärung befassen, wollen wir kurz die Kurve der Motoren-Werke Mannheim ansehen, die noch etwas stärker den unorganischen Verlauf aufweist; gleichzeitig soll auch die Darstellung eines Berliner Betriebes betrachtet werden.



Es wird Ihnen sofort auffallen, wie unorganisch der ganze Aufbau ist. Die Mitte fehlt. Das sind im wesentlichen die Angehörigen der Jahrgänge von 1913 bis 1924,

jene Männer, die heute zwischen 30—40 Jahre alt sind bzw. wären.

Was weiter auffällt, ist die relativ große Anzahl der „Alten“ und ferner die mäßige Anzahl der „Jungen“.

Zur Erklärung braucht man eigentlich nur ein Wort zu sagen: Krieg. Noch besser: zwei Kriege.

Der letzte Krieg ist daran schuld, daß die Mitte, die Substanz, fehlt. – Nicht allein in unseren Betrieben. Wir glauben ohne weiteres, diese Kurve repräsentativ auf das Gros der Betriebe und damit auf die Gesamtbevölkerung anwenden zu können. – Die Jahrgänge von 1913–1924, insbesondere aber bis 1919 sind es, die dem 2. Weltkrieg den größten Tribut zahlen mußten; diese Jahrgänge waren allerdings schon dadurch geschwächt, daß der 1. Weltkrieg und die Zeit danach mindernd auf die Geburtenfreudigkeit wirkten. Auch die Überlebenden dieser Jahrgänge hatten durch den Krieg stärker zu leiden. Sie waren von Anfang an dabei, u. U. in direktem Anschluß an ihre aktive Ausbildungszeit.

Dadurch, daß diese Jahrgänge fehlen, ist aber auch die Anzahl der Älteren viel größer, da ja sie und die Jüngeren die entstandenen Lücken ausfüllen müssen. Dies ist auch die Ursache dafür, daß die über 65jährigen in unserem Konzern noch 3% der Gesamtbelegschaft ausmachen.

Auch die Anzahl der 26- und 30jährigen in unseren Kurven müßte größer sein. Hier wirkten sich ebenfalls der letzte Krieg und die Krisenjahre nach dem 1. Weltkrieg stärker aus. Bei den noch Jüngeren dürfte die Wirtschaftskrise der Endzwanziger Jahre noch etwas mitspielen.

Noch ein Wort zur Berliner Kurve, die etwas anders verläuft. Wir haben sie deshalb dargestellt, weil sich hier die nicht unerhebliche Abwanderung der Jugendlichen nach dem Westen zeigt. Während sie in den Zahlen der Westbevölkerung untergehen, verursachen sie in Berlin eine recht erhebliche Lücke.

Von der wirtschaftlichen Seite her gesehen bringt die fehlende Alterssubstanz eine viel stärkere Beanspruchung der „Alten“ und der „Jungen“ mit sich. Die gleichen Leistungen, die der Mann in der Vollkraft seiner Jahre vollbrachte, soll nun ein Älterer oder Jüngerer erbringen. Eine größere Arbeitsintensität, das Gefühl einer größeren Verantwortung bedingen einen über das Normale hinausgehenden körperlichen und geistigen Einsatz. Der Kräfteverbrauch geht dadurch zweifellos schneller vor sich. Unvergleichlich größer sind aber auch andererseits die Chancen, besonders für die „Jungen“, schneller in bessere Positionen hineinzukommen.

Daß die Entwicklung der einzelnen Betriebe in den letzten Jahren so positiv verlief, ist dem verstärkten Einsatz der „Alten“ und der „Jungen“ zu verdanken.

Eine andere Seite ergibt sich im Hinblick auf die Sozialleistungen, insbesondere die Altersversorgung. Der Betrieb steht vor der Tatsache, daß eine erhebliche Menge von älteren Betriebsangehörigen innerhalb von 2-3 Jahren zu versorgen ist, ohne daß die Möglichkeit der planmäßigen Mittelanhäufung bestand.

Es ergeben sich noch eine ganze Anzahl größerer und kleinerer Probleme aus dieser unorganischen Alterszusammensetzung, die wir hier jedoch nicht besprechen wollen.

Am Rande sei nur noch bemerkt, daß es sich wieder einmal zeigt, wie sehr der Krieg jede organische Entwicklung stört und daß er von der Masse des Volkes nur Opfer verlangt.

Dipl.-Kfm. E. Schloßbauer, München

AUS DER *Chronik* DER SÜDBREMSE

Als die Preußische Eisenbahn nach langjährigen Versuchen im Jahre 1916 sich zur Einführung der Druckluft-Güterzug-Bremse entschloß, war das ein Umschwung, den man sich nur klarmachen kann, wenn man sich vergegenwärtigt, wie es vorher war: Früher führen Güterzüge lose gekuppelt, und über die ganze Zuglänge waren drei Bremsen verteilt, die auf einen Pfiff von der Lokomotive die Bremsenspindeln anzogen und so den Wagen, auf dem sie mitfuhren, bremsen oder auch blockierten. Das waren also drei Wagen unter dreißig bis vierzig; die übrigen blieben ungebremst, und ein Auflaufen der Wagen oder ein harmonikaartiges Geschiebe war beinahe unvermeidlich. Man versuchte es zu mildern durch Geschwindigkeitsbeschränkung. Güterzüge durften höchstens 45 km pro Stunde fahren. Deutschland befand sich damals im ersten Weltkrieg; wie lange bei dieser Stundengeschwindigkeit Transporte zwischen den beiden Fronten dauerten, läßt sich daraus ermesen...

Die Vorteile, die sich aus der Druckluft-Güterzug-Bremse ergaben, waren so in die Augen springend, daß sich auch nach dem verlorenen ersten Weltkrieg die übrigen Eisenbahnverwaltungen diesen Vorteilen gar nicht verschließen konnten und auch die Bayerische Regierung bald nach dem Kriege der Einführung der Druckluft-Güterzug-Bremse „Kunze-Knorr“ zustimmte. Es gehörte aber damals zu den bayerischen Belangen, daß diese Bremse im Lande fabriziert werde. Daher entschloß sich der damalige Vorstand der Knorr-Bremse, Herr Dr.-Ing. e. h. Johannes P. Vielmeier und Herr Dr. Wilhelm Hildebrand, zusammen mit dem langjährigen Vorsitzter des Aufsichtsrates, Justizrat Dr. Waldschmidt, sehr schnell, diesem Wunsche der Bayerischen Regierung nachzukommen. Es wurde mit verschiedenen bayerischen Firmen verhandelt, so insbesondere mit der pfälzischen Firma Klein, Schanzlin & Becker in Frankenthal. Bevor aber eine Einigung erzielt wurde, fand sich eine Lösung, auf Grund derer man die Bremsen in München fabrizieren lassen konnte und die Fabrikation doch in der eigenen Hand behielt.



SÜDDEUTSCHE BREMSEN-AKTIEGESELLSCHAFT
MÜNCHEN 46

Es bot sich 1920 die Gelegenheit, alle Aktien der Bayerischen Motoren-Werke AG., München, Moosacher Str. 80, von dem Wiener Finanzmagnaten Camillo Castiglioni, der übrigens heute noch in Mailand lebt, zu erwerben. Die BMW hatten sich aus einem kleinen Betrieb an der Schleißheimer Straße zu der Rapp Motoren GmbH. und

später zur Bayerischen Motoren-Werke GmbH. entwickelt. Aus dieser GmbH. entstand 1918 eine Aktiengesellschaft auf unserem heutigen Werksgelände an der Moosacher Straße. Diese BMW wurden also mit Vorstand, der aus den Diplom-Ingenieuren Wilhelm Strauß und Franz-Josef Popp bestand, und sämtlichen Arbeitern und Angestellten übernommen. Die BMW stellten damals den Fahrrad-Motor M 2 B 15 für die Viktoria-Werke in Nürnberg und den M 4 A 1-Motor zum Einbau in Lastautos und Boote her. Das war zwar eine laufende Beschäftigung, aber nicht für das ganze Werk. Die Fabrikanlagen boten sich daher geradezu an, die Bremsen-Fertigung aufzunehmen. Nach Anlaufen der Fabrikation nahm diese einen bedeutenden Umfang an.

Geldwerte hierfür zu nennen wäre völlig müßig; man befand sich damals – also in den Jahren 1920–1923 – in einer Inflation mit einer zuletzt ganz rapid fortschreitenden Geldentwertung. Die Bremsen-Fabrikation wurde sogar so bedeutend, daß sie sich mit der Motoren-Fabrikation im Raume stieß. Es bestanden auch Spannungen im Vorstand. Da legte eines der Vorstandsmitglieder, Herr Franz-Josef Popp, plötzlich ein Angebot desselben Wiener Bankpräsidenten Castiglioni vor, des Inhalts, den Namen „Bayerische Motoren-Werke“, eine Anzahl Patente, eine Anzahl angefangener Motoren-Serien und diejenigen Werkzeugmaschinen, die allein für den Motorenbau eingesetzt waren, zu kaufen. Durch die Inflation war das Geschäft sowieso schlecht. Außerdem gingen Herr Popp aus dem Vorstand und eine Menge guter Ingenieure, Meister und Arbeiter aus dem Haus, und die neue BMW wurde nach der Lerchenauer Straße verlegt.

Das namenlose Kind wurde „Süddeutsche Bremsen A.-G.“ getauft. Man war nun allein und konnte sich ganz besonders intensiv der Bremsen-Fabrikation, für die bekanntlich die Fabrik gekauft worden war, widmen. Das ging auch noch einige Jahre gut. Dann aber wurde ersichtlich, daß die großartige Beschäftigung im Bremsenbau nicht immer anhalten würde, weil, wenn erst die Zehntausende von Waggons ausgerüstet sein würden, die Neuausrüstung weiterer Waggons von Berlin aus geschehen würde. So war es höchste Zeit, für eine zusätzliche Beschäftigung Sorge zu tragen. Dies geschah durch eine Verbindung mit den Fabrikanten Baumann in München und Gebrüder Bachmann in Ansbach, die den Bau von Dieselmotoren durchführten. Für diese Interessengemeinschaft wurde die „Colo-Dieselmotoren GmbH“ gegründet.

Neben der Druckluft-Bremse wurde nun im Jahre 1924 der Bau von Dieselmotoren bei der Südbremse aufgenommen. Die BR-Dieselmotoren-Type von 1–4 Zylindern führte sich sehr gut ein, und es ist die Motorentype, die die Südbremse bisher in größter Stückzahl gebaut hat. Sie wurde erst während des letzten Krieges durch Typenbereinigung aufgegeben. Die noch im Betrieb befindliche Motorenanzahl ist so groß, daß daraus auch heute noch ein nennenswertes Ersatzteilgeschäft geht.

Die Sorge, den Bremsenbau nach und nach ganz aufgeben zu müssen, zwang dazu, sich schnell nach einer Verkaufsorganisation umzusehen, die die Motoren-Erzeugung des Werkes auf dem Markte des In- und Auslandes unterbringt. Dies führte – wieder durch den Erwerb von Aktien – zu dem Zusammengehen mit den „Motoren-Werken Mannheim AG. vorm. Benz, Abt. stat. Motorenbau“ in Mannheim, das sich im Laufe von bald drei Jahrzehnten zu einer so engen Verbundenheit entwickelte, wie sie heute besteht.

Leitende Männer der Südbremse ertrugen es aber nur schwer, daß der Bremsenbau ganz zu Ende gehen sollte. Da bot sich neuerdings eine Chance: der verlorene erste große Weltkrieg brachte es mit sich, daß Deutschland auf Grund des Versailler Friedensvertrages Reparationen leisten mußte. Es zeigte sich nämlich schon damals, daß man

Kontributionen und Entschädigungen gewaltigen Ausmaßes an die siegreichen Mächte nicht mit Geld oder Devisen übertragen kann. Es wurden also Sachleistungen gefordert. Zwei dieser sehr belangreichen Sachleistungen waren: je eine komplette Ausrüstung von Güterzug-Bremsen für die französische und die belgische Staatsbahn. Da diese Auflagen gleichzeitig kamen, konnte die Knorr-Bremse nur eine von beiden, nämlich die für Frankreich, selbst bewältigen; den belgischen Teil zu liefern wurde der Südbremse zur Aufgabe gestellt.

Wenn es sich auch nicht um Kunze-Knorr-Bremsen handelte, sondern um Bremsausrüstungen nach dem System Westinghouse, so war es ganz erstaunlich zu sehen, wie schnell sich unsere Angestellten und geschickten Arbeiter an die Bremsen-Fabrikation erinnerten und auch mit dem neuen Bremsen-System in der Fabrikation sehr schnell vertraut wurden.

Dieser Reparationsauftrag hat der Südbremse bei der 1928 und verstärkt 1929 einsetzenden allgemeinen Wirtschaftskrise gut geholfen. Da aber die Stückzahl, die zur Ablieferung kam, von vornherein auf 26 000 Garnituren begrenzt war, ließ sich wiederum absehen, daß die Beschäftigung des Werkes nachlassen werde. Es war aber für die Südbremse eine Zeit, in der man noch Reserven hatte und von ihnen leben und auch zusetzen konnte. Die hohe Besteuerung, die dem Wirtschaftler und Industriellen unvermeidlich erscheint, setzte erst einige Jahre nach der sogenannten Machtergreifung durch die Hitler-Regierung ein, und sie wurde nochmals verstärkt nach der Geldreform des Jahres 1948.

Gewohnt, sich veränderten Verhältnissen anzupassen, übernahm die Südbremse neben dem Dieselmotorenbau in den nach 1933 folgenden Jahren Arbeiten für Flugmotorenfabriken, wobei Teile wie Haupt- und Nebenpleuel für BMW- und Argus-Motore wegen ihrer ganz besonders hohen Genauigkeit hervorgehoben zu werden verdienen.



Einige Jahre später wurde dem Werk auch wieder die Erzeugung von Bremsen von der Muttergesellschaft anvertraut. Doch handelte es sich diesmal um die inzwischen zur Einführung gekommene Hildebrand-Knorr-Bremse, die in den Jahren 1949 und Anfang 1950 in Fabrikations-spitzen geliefert werden mußte, an die sich noch viele erinnern, die dieses durch den Marshall-Plan hervorgerufene Rennen, das gleichzeitig mit dem normalen Lieferprogramm für die deutsche Waggonindustrie zu bewältigen war, mitgemacht haben.

Und wieder folgte der Hochbeschäftigung eine Depression. Die Bundesbahn, die von der inländischen Waggonindustrie und durch den Marshall-Plan in rund einhalb Jahren mit über 30 000 neuen Waggons beliefert worden

war, erklärte nun, genug zu haben und schonte sich in ihren Ausgaben für rollendes Material. Neben diesem Wunsch, weitere Waggon-Beschaffungen zu vermeiden, ist es dann aber auch in jener Zeit gelungen, eine Art „Stein der Weisen“ zu finden.

Aus der Überlegung, daß der Hauptstoß für die Waggon-gestellung die Haupterntezeit eines Landes ist und in der Erkenntnis, daß – klimatisch bedingt – die Ernte Frankreichs früher liegt als diejenige der Bundesrepublik, ergab sich ein Abkommen mit Frankreich: diesem Land zur Zeit der französischen Ernte 20 000 deutsche Waggons zu leihen, diese Waggons nach der Ernte zurückzunehmen und 20 000 dann entbehrliche französische Waggons der Bundesbahn zur Verfügung zu stellen. Andere Nachbarländer wie Belgien und Luxemburg schlossen sich diesem Vorgehen an, und man darf ohne Übertreibung sagen, daß für Frankreich und Deutschland dadurch die Beschaffung von je etwa 25 000 Waggons zurückgestellt werden konnte. Ein schönes Beispiel, was in den „Vereinigten Staaten von Europa“ alles möglich wäre! Enttäuschend war es nur für die Waggon- und Bremsen-Industrie, die von einem so großen Bahnsystem, wie es die Bundesbahn ist, eine vernünftige, gleichmäßige Beschäftigung für ihre Arbeitnehmer und Werksanlagen erwarten zu können glaubte.

Aber auch 1950 fand sich dadurch, daß die Südbremse nicht auf einem Bein zu stehen gewohnt ist, sondern sich durch den Dieselmotorenbau eine zweite starke Stütze geschaffen hat, Hilfe. Es gelang, von den Ford-Werken in Köln den Nachbau des amerikanischen Sechszylinder-Hercules-Dieselmotors anvertraut zu bekommen. Von dieser Motorentype wurden in den Jahren 1951, 1952 und 1953 insgesamt 6000 Stück zur Ablieferung gebracht.

Der Chronist nähert sich der Gegenwart: Hier im Hause hat die Konstruktionsabteilung der Knorr-Bremse eine neue, noch vollkommene Bremsentype „KE“ entwickelt.

Diese Neukonstruktion geht völlig andere Wege als die bisher hier im Hause gebauten und bekannten drei Bremsen-Systeme. Sie wurde – wie schon in einem früheren Bericht in Heft 2 unserer Zeitschrift dargestellt – im Sommer 1953 auf der Schwarzwaldbahn in schwierigen Versuchen vorgeführt und von der Bundesbahn und der UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) gutgeheißen. Die Einführung bei der Bahn ist beschlossen. Die Südbremse wird sich im Jahre 1954 auf die Fabrikation dieser neuen Bremsen einrichten müssen, und es dürfen belangreiche Aufträge und damit eine gleichmäßige Beschäftigung unserer Mitarbeiter und unserer Werksanlagen erwartet werden.

Herbert Waldschmidt, München

LEHRLINGE *von heute* FACHARBEITER *von morgen*

EINWEIHUNG DER NEUEN MWM-LEHRWERKSTATT

Sollte man das politisch so oft mißbrauchte Wort von der Jugend, die die Zukunft hat, nicht auch betrieblich anwenden dürfen? „Sicherlich“, meinte Direktor Hans Peters, „denn aus den ewig sich erneuernden Kräften der nachwachsenden Generation schöpfen wir die Impulse für die Sicherheit und Stetigkeit unserer betrieblichen Weiterentwicklung.“

Die MWM haben auf die planvolle Nachwuchsförderung immer Wert gelegt und vor allem die Notwendigkeit dafür erkannt, als man 1946 ganz neu aufbauen mußte. Pro Jahrgang waren es damals 21 Lehrlinge, 1948 schon 46 Lehrlinge, und jetzt werden 143 Werkslehrlinge von einem Ausbildungsleiter und 6 erfahrenen Ausbildern betreut. Räumlich war der Anfang ebenso bescheiden; aber der Gedanke der Nachwuchsschulung mußte mit der Verkaufs- und Fertigungsentwicklung Schritt halten.



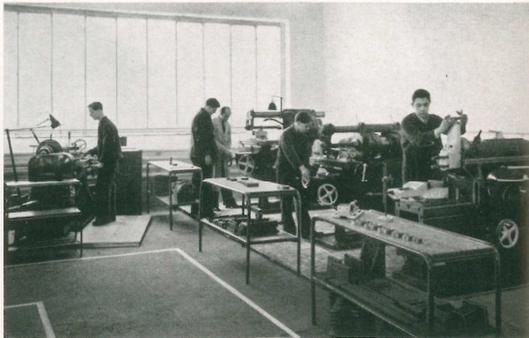
Lehrfilme und Vorträge. Und doch bleibt es niemals reines Fachwissen und -können; denn auch dem Sozial-Menschlichen, der Erziehung zur Persönlichkeit und zum Gemeinschaftsempfinden wird Sorge getragen.

Als Ausbildungsleiter Meister Scheid durch den Schlüssel der neuen Lehrwerkstatt und des Ausbildungsraums sinnbildlich von der neuen Stätte Besitz ergriff, drückte er seine Freude darüber aus, daß er vor seinem Ausscheiden wegen Erreichung der Altersgrenze solchen Höhepunkt seines innersten Bemühens um den Betriebsnachwuchs noch erleben und aus dem Weihnachtsgeschenk seiner Jungs erkennen dürfe, wie sehr Erziehungstrenge und verständnisvolle Milde gegenüber jugendhafter Art eine gesunde Mischung bilden. Der Erfolg stand im Ausstellungsraum sinnfällig zur Schau: in Lehrlingsarbeiten, die von Gewissenhaftigkeit, Präzision und Sauberkeit in der



So entschloß man sich zur absolut großzügigen Raumbereitstellung für diesen Zweck. Der 23. Dezember war ein Festtag für die Werksjugend. Helle, weite Räume, ausgestattet mit Werkbänken, Maschinen, Zeichenbrettern und einer Vorführleinwand, hat man ihr geschenkt. Die Teilnahme des Vorstands – der Direktoren Peters, Mann und Loos – der Abteilungsleiter, des Betriebsleiters Kutschbach und seiner Mitarbeiter, der Ingenieure, Meister und aller jugendinteressierten Kräfte aus Verkauf, Einkauf, technischer Planung und Entwicklung, aus Fertigung und Vertrieb bot der Jugend den Eindruck, den Wert, aber auch die Pflichten des betrieblichen Nachwuchses zu erkennen. Außer dem Betriebsrat sah man auch die Vertreter der öffentlichen Körperschaften – die Herren Mietzner von der Industrie- und Handelskammer, Reg.-Rat Dr. Schäffner vom Arbeitsamt, Studienrat Müller von der Berufsschule und Ausbildungsleiter Ing. Vennebusch (BBC) von der Arbeitsgemeinschaft der Lehrlingsausbilder.

Die MWM bilden Motoren- und Werkzeugmaschinen-schlosser, Werkzeugmacher und Dreher aus. Ein Jahr Grundausbildung innerhalb der Lehrzeit vermittelt die Lehrwerkstatt. Hand in Hand arbeitet man mit der Berufsschule, Werkzeugingenieure und Meister vertiefen das Wissen von der Materialkunde, der Werkzeughandhabung, vom Fachrechnen und Zeichnen. Hinzu kommen



theoretisch zeichnerischen Vorstudie und in der Werkstückbearbeitung selbst zeugten.

Grüße und Glückwünsche der Gäste, Darbietungen des Werkorchesters und Worte der Anerkennung des Betriebsratsvorsitzenden Kurz gaben den beschließenden Rahmen, und Meister Scheid faßte die letzte Sinndeutung des Einweihungstags in den Worten zusammen: „Jungs, strengt Euch weiterhin an, Ihr lernt für Euch und nicht für andere!“ – JHB

Wir sind auf dem richtigen Wege!

WOHNUNGSBAU IN VOLMARSTEIN

Nicht nur die Gründung, auch die Erhaltung eines Stahlwerkes in ländlicher Gegend bereitet Sorge und erfordert Umsicht. Vor allem Gießereien sind mit ihren Nebenabteilungen raue Betriebe. Langjährige Erfahrung und große körperliche Leistungen, die nur wenige Menschen aufweisen können, werden von den dort Schaffenden verlangt. Die Voraussetzungen dazu aber sind Gesundheit und Widerstandsfähigkeit. So muß die Hauptsorge der Förderung und der Erhaltung von Formern und Schmelzern gelten, da der Nachwuchs nur spärlich ist und somit ein empfindlicher Mangel besteht.

Werksleitung und Belegschaft können mit Stolz auf manchen langjährigen Mitarbeiter blicken, der durch geschulte Handfertigkeit und den Willen, Qualitätserzeugnisse zu schaffen, seinen Teil zum Aufstieg des Werkes beitrug. Die Tatsache nun, daß ein großer Teil der Facharbeiter täglich mehrere Stunden unterwegs ist, um ihren Arbeitsplatz mit verschiedenen Verkehrsmitteln wie Eisenbahn, Straßenbahn und zuguterletzt auch noch Autobus zu erreichen, wurde mit der Zeit zu einem Problem, und man war sich bewußt, daß die Erhaltung des Volmarsteiner Stahlwerkes wesentlich von der Ansiedlung qualifizierter Arbeitskräfte abhängig ist.

Immer wieder wurde überlegt, wie geholfen werden kann.

Nach vielen Mühen konnte 1948 mit dem Bau des ersten Hauses begonnen werden, in dem fünf Familien im Herbst 1949 eine neue Wohnung beziehen konnten.

Die fortgesetzten gemeinsamen Anstrengungen wurden belohnt, als im Jahre 1950 der geplante Bau weiterer Wohnhäuser genehmigt wurde. 1951 wurde ein Haus für acht Familien fertiggestellt, im Frühjahr 1953 konnten weitere acht Familien einen Neubau beziehen, und im Frühjahr dieses Jahres sind es wiederum acht Familien, für die ein schönes Heim bereit sein wird.

Die Häuser liegen auf einer Anhöhe. Alle Bewohner haben einen herrlichen Ausblick ins Ruhr- und Ennepetal. Aber auch für die Kinder ist es hier ideal. Sie können herumtoben, soviel sie wollen.



Die Wohnungen in dem ersten Neubau bestehen aus zwei Zimmern, Wohnküche, Diele und Bad und haben eine Größe von 47,5 qm. Die im Jahre 1951 und 1953 erstellten Häuser haben gleiche Wohnungen in einer Größe von 52 qm. Der Mietpreis beträgt pro qm DM 1,—.

Damit ist der Anfang gemacht, wertvollen Facharbeitern in dem idyllischen Volmarstein ein eigenes Heim zu geben und für das Stahlwerk so die notwendigen Arbeitskräfte anzusiedeln. W. Enge, Volmarstein

In den besten Jahren . . .

„Gebt den älteren Angestellten und Arbeitern Arbeitsplätze!“ las ich in einer Tageszeitung; die Arbeitslosenstatistik unterstrich den Notschrei. Diese Zeitungsnote stimmte mich nachdenklich; denn auch ich stehe — wie sicherlich viele der Leser — als Vierziger mitten auf der Lebensbrücke derer „in den besten Jahren“. Unter uns rauscht der kraftvolle Strom der Jugend dahin. Wir bedürfen schon der festen Brücke; denn die zehrende Zeit hat uns schon etwas Kraft und Atem genommen, noch in dem jungen, tiefklaren Fluß mitzuschwimmen.

Es ist kaum Elegie, was uns bewegt, wenn wir dem sprudelnden Quell zuschauen und auch von der Brücke der „besten Jahre“ aus zum nähergerückten jenseitigen Ufer, ins Land des geruhensamen Alters, spähen. Sind es wirklich die „besten Jahre“ unseres Lebens? Fast könnte man daran zweifeln; denn alles das, was sich uns vom Leben her jungfräulich, ursprünglich und erstmalig darbietet, hat uns ja die Jugendzeit

gebracht. Wir Älteren können nicht mehr in dieser urtümlichen Kraft miterleben. Höchstens mitempfinden oder, besser gesagt, nachempfinden. Da saß ich in einer Gruppe Alterturner, die ihrer Turnjugend zuschauten. Das Auge der Altergewordenen schien jugendfrisch aufzublitzen. Neue Kräfte dehnten und reckten die müde gewordenen Schultern. — Sie alle erlebten nicht selbst, sondern empfanden nur erinnernd ihre eigene Jugend nach. Jeder glaubte, sich selbst noch am Turnreck stehen und es schwingvoll meistern zu sehen. Der Blick ging nach innen, in die Versonnenheit. So ist es mit den „besten Jahren“. Sie sind im Grunde genommen nur ein Zurückblicken auf das, was war.

Und doch hält das Leben, das jeder Norm abhold ist, auch hier wieder die klar erkennbare Ausnahme bereit: den Beruf. Er ist das, was den Mann ausmacht. Wer sich in ihm erschöpft, der gleitet nur jungfräulich zum höchsten Grad der Lebensreife und neigt sich erst spät und

mächtig zum Altersverzicht. Beruflich und daneben auch im gefestigten, still-genügsamen Familienleben geben uns die „besten Jahre“ inneren Beglücktes. Es ist die Zeit größter Berufserfahrung, umfangreichsten Fachwissens, größter Kenntnis der betrieblichen Zusammenhänge und gewissenhaftester, wohlbedachter Arbeitsleistung.

Darf uns das nicht doch mit ein wenig Stolz erfüllen? Immer noch sind wir Gebende, Leistungsvermittler an die Jugend, an unseren betrieblichen Nachwuchs. Und so, wie wir ausgeglichener in der Arbeit und im Umgang mit den Mitschaffenden sind, so schwingt in diesem Stolz auch nicht ein Fünkchen Überheblichkeit mit, sondern nur das Bewußtsein, unbedingt mit dazu zu gehören als notwendiges Rädchen im Werksgetriebe. Dann geben wir das Beste aus uns heraus, wir — die Vierziger, die Männer in den „besten Jahren“.

JHB, Mannheim

„FAVONIUS“ der bayerische Sündenbock

Es war einmal ein Preuße. Der kam aus der Norddeutschen Tiefebene nach München. Kaum war er dem Zuge entsprungen, als er – wie alle Ausländer – gleich dem Hofbräuhaus zustrebte, um sich Bier und Weißwürstchen einzuverleiben.

Aber schon auf dem Wege dorthin kam er heftig ins Schwitzen, und noch bevor er die erste Maß getrunken hatte, überfiel ihn wütender Kopfschmerz. Ein unerklärliches Mißbehagen verüsterte sein Gemüt. Als die Bier-Zenzi im Bräu ihm nicht sofort das bestellte kleine Helle brachte, schimpfte er hochdeutsch. Darob stieß er mit zwei Burschen aus der Vorstadt zusammen. Die bedeuteten ihm, daß er doch lieber bald wieder nach Hause fahren möge... Um ein Haar wäre so aus dem Wortgefecht ein Handgemenge geworden, wenn nicht ein älterer Herr mit Gamsbart am Hut sich eingemischt hätte. Er sagte: „Jo, dös is halt wieder der Föhn. Der macht die Leut rein narrisch – aa ohne Saufa!“

„Der Föhn?“ fragte verständnislos der Preuße und dachte dabei an den Apparat gleichen Namens, mittels dessen sich seine Olga daheim die Haupthaare zu trocknen pflegte... Der Gamsbart-Herr aber, der im Nebenberuf Studienrat war, griff in seine Aktentasche, in der neben der Brotzeit ein Lexikon lag, blätterte unter „F“ und las dem ehrfürchtig verstummenden Tiefland-Tiroler etwas über den Föhn vor:

„Föhn (aus lat. favonius ‚Westwind‘) Bezeichnung für warme, trockene Fallwinde, die besonders in den nördlichen Alpenländern oft mit großer Stärke talwärts wehen. Ihnen geht Windstille, große Durchsichtigkeit der Atmosphäre und grelle Beleuchtung voraus. Der Föhn selbst ist auffallend warm durch adiabatische Erwärmung der vom Gebirgskamm herabkommenden Luftmassen und außerordentlich trocken; er verursacht bei Mensch und Tier häufig Unbehagen und Erschlaffung...“

So, da hätten wirs nun also ganz genau! Nun wissen wir auch Bescheid, weshalb wir uns die meiste Zeit im Büro so unbehaglich und arbeitsunlustig fühlen und so ergebnislos gegen den Schlaf ankämpfen... Das ist der Föhn – uns trifft da überhaupt keine Schuld! Nun wissen wir auch, warum an manchen Tagen der Chef so grantig ist und schon beim kleinsten Tippfehler ein Mordsgeschrei anhebt... Nun, das ist er nicht selber – das ist der Föhn, der aus ihm spricht (bzw. schreibt!).

Wenn wir klug sind, so befehligen wir uns an föhntagen Tagen der größten Ruhe und meiden anstrengende Arbeit, aber auch Alkohol und Nikotin. (Diese Weisheit ist nicht dem Hirn der Schriftleitung entsprungen, sondern dem eines Münchner Arztes.) Überhaupt sollten wir an

Föhn-Tagen alles meiden, was uns reizt – vor allem Auseinandersetzungen mit Vorgesetzten. Denn wenn die auch föhnpfindlich sind, dann wird leicht Porzellan zerschlagen.

Aber nicht nur in Büros und Werkhallen grassiert der Föhn und hinterläßt Müdigkeit und Verdruß, nein, er schleicht natürlich auch mit uns nach Hause! Er fährt als blinder Passagier mit in der Straßenbahn und versetzt den Fahrgästen unzählige moralische Nasenstübe. Die Menschen sind gereizt, und im Innern der sehr heringsbüchsenähnlichen Münchner Tram gibt dann bald ein Wort das andere. Kamerad Föhn fährt mit bis zur Endstation und heftet sich dann weiter hartnäckig an unsere Fersen.

Das Kind daheim bekommt aus einem geringfügigen Anlaß eine handfeste Watschen, die Frau hat natürlich das Abendessen nicht gut genug gemacht und wird beschimpft, und auch der Hund – das undankbare Tier! – erhält einen Tritt. Kurzum, der Föhn vergiftet die häusliche Atmosphäre, wenn man ihm Tor und Tür öffnet, d. h. wenn man sich gehen läßt!

Aber vielleicht gehören Sie zu den etwas dickfelligeren Menschen, denen der Föhn überhaupt nichts ausmacht? Dann sind Sie ja fein raus! Wer aber zu den föhnpfindlichen Geschöpfen gehört, der sollte an warm-windigen Tagen besonders vorsichtig und geduldig mit sich selbst und andern gegenüber sein.

Es gibt zwar Föhntabletten und sogar Spritzen gegen den Föhn, aber die besten Heilmittel sind noch immer Ruhe und Besonnenheit. Die jäh ansteigende Kurve der Verkehrsunfälle und Selbstmorde spricht für sich. Der Mensch verliert halt seine Spannkraft, wenn die Saugnapfe des schwammigen Polypen Föhn an seinem Körper kleben. Er wird weich in den Knien und bedarf der Stärke. Ein verständnisvolles Wort wirkt dann Wunder...

Wenn also unserm Kollegen an Föhn Tagen die Arbeit nicht so recht flutschen will oder die Frau „wieder einmal“ die Suppe versalzen hat oder der Chef dicke Zigaretten verteilt, dann können wir ruhig den Föhn verantwortlich machen und mit aller Schuld beladen! Ja, wenn wir klug und weise sind, verschlucken wir überhaupt stets jede scharfe Entgegnung und denken uns lieber: Ach ja, der Föhn... mildernde Umstände!

Alsdann, bayerische Landsleute, laßt uns den Föhn zum allgemeinen Sündenbock ernennen – dann sind wir den Preußen wieder einmal um eine Nasenlänge voraus, denn in ihrer grauslichen Norddeutschen Tiefebene müssen sie ja dieses köstliche Naturgeschenk entbehren!



EIN MWM-DIESEL BESTAND SEINE BEWÄHRUNGSPROBE

Am 22. Dezember 1952 war das 15000t große französische Passagierschiff M.S. „Champollion“ während eines schweren Unwetters vor der Küste Libanons aufgelaufen und in zwei Teile auseinandergeborsten...

„Hoffnungslose Sache“, schrie der Kommandant des britischen Kreuzers, der auf die SOS-Rufe der „Champollion“ mit äußerster Kraft zu Hilfe geeilt war, seinem 1. Offizier ins Ohr. Doch es war sehr fraglich, ob dieser es verstanden hatte, denn der Sturm riß augenblicklich jedes Wort vom Munde fort und warf es in das brodelnde, zischende, sprühende, geifernde Meer...

Überall, rings um die „Champollion“ klammerten sich wetherharte Seeleute an die Kommandobrücken ihrer Schiffe, um nicht über Bord gespült zu werden und starren hinüber zu der todwunden „Champollion“. Sie starteten, bis die Augen vom heraufspritzenden Seewasser rot und entzündet und die Hände vor Kälte gefühllos waren. — Aber sie vermochten nicht zu helfen, denn das Meer spielte Fangball mit ihren Schiffen. Jedes ausgesetzte Boot wäre sogleich von harten Brechern eingedeckt und an die Schiffswand zurückgeworfen und zerschmettert worden. Es blieb also nichts übrig, als abzuwarten, bis der Sturm ein wenig nachlassen würde. Aber drüben auf der auseinandergeborstenen „Champollion“ kämpften 321 Passagiere und Besatzungsmitglieder um ihr Leben!

Es war ihnen klar, daß ihr Kampf nicht mehr lange dauern konnte. Ein Wunder mußte geschehen. Doch woher sollte dieses Wunder kommen? Von den Hilfsschiffen, die sich in achtungsvollem Abstand von der „Champollion“ hielten, bestimmt nicht... sie durften sich ja nicht in den tobenden Hexenkessel, in dem das Wrack lag, hineinwagen... es wäre glatter Selbstmord gewesen. Doch das Land, das rettende Land, lag zum Greifen nahe. Nur 800m war die Küste entfernt! Und wenn der Sturm den Vorhang von weißen Wasserspritzern auseinanderfetzte, dann konnten die Leute auf der „Champollion“ die am Ufer stehenden Menschen erkennen, die zu ihnen hinüberstarteten.

Man hatte an Land alle nur erdenklichen Maßnahmen für die Schiffbrüchigen getroffen. Krankenwagen standen bereit, Ärzte und Pflegerinnen warteten mit Medikamenten, trocknen Kleidungsstücken, wärmenden Decken — aber das brodelnde Meer lag zwischen denen, die Hilfe geben wollten und denen, die ihrer bedurften. Und so harrten die Menschen schweigend und mit entblößten Häuption und beobachteten den Todeskampf des stolzen Schiffes. Mancher Seemann am Ufer ballte die Fäuste und zerknirschte einen Fluch zwischen den Zähnen. Die Frauen aber weinten und beteten... So verging der 22. Dezember. —

In dieser Sturmnacht fanden nur wenige Menschen an der Küste Schlaf. Schon im Morgengrauen standen Menschenmassen wieder am Strand und spähten zur „Champollion“ hinüber. Noch immer trotzte das Schiff dem Meere, das gierig an ihm nagte und mit tausend feuchten Armen nach ihm griff. Noch immer heulte der Sturm mit ungebrochener Stärke, und noch immer durften sich die Hilfsschiffe nicht zur Rettung herbeiwagen.

Schon bräutete sich überall tiefe Niedergeschlagenheit aus. Nun gab es wohl keine Rettung mehr. Unmöglich konnte die „Champollion“ noch lange durchhalten... Da ging es plötzlich wie ein elektrischer Schlag durch die Menschen am Ufer. Einer schrie es dem andern ins Ohr: „Da — da draußen kommt Rettung!“ Ja, tatsächlich — zwischen den Wasserbergen hüpfte ein Boot. Es wurde überschüttet von den Wellen, schien verloren, zermalmt und tauchte doch wieder einen Augenblick später zitternd und stampfend aus dem Meer empor.

Viele scharfe Gläser waren nun auf dieses kleine Schiff gerichtet und verfolgten seinen Weg. Die Menschen am Strand riefen sich laut den Namen des Bootes und den Namen seines unerschrockenen Kommandanten zu: „Piloté Radwane“ aus Beirut unter Kapitän Radwane Baltagi. — Ein starkes Boot und ein tüchtiger Seemann. Sie werden's schaffen!“

Und sie schafften es wirklich... Sie gelangten zum Schiff. Sie brachten den verzweifelnden Menschen die Rettung.

War der Weg zur „Champollion“ ein hohes Lied auf den Mut und die Verwegenheit des Kommandanten Baltagi, so war die Übernahme der Passagiere auf der wildbewegten See ein Bravourstück seemännischen Könnens. Und kein Mann ging dabei verloren, alle 321 wurden gerettet! Aber Kapitän Baltagi mußte auch insgesamt dreimal den Weg durch die entfesselte See antreten, bis alle geborgen waren, bis die Männer und Frauen der „Champollion“ am sicheren Ufer stehen konnten.

Viele Ehren wurden dem tapferen Kapitän des Hafenbootes von Beirut zuteil, der sein Leben wagte, als es galt, Schiffbrüchige zu retten. Er aber wies darauf hin, daß jede Hilfe ohne das starke Boot, auf das er sich jederzeit unbedingt verlassen konnte, wahrscheinlich vergebens gewesen sein würde. Jedes Versagen des Motors hätte Verluste an Menschenleben bedeutet. Aber das stählerne Herz des Schiffes schlug zuverlässig und gleichmäßig. Von den Herzen der Männer auf der „Piloté Radwane“ und dem Herzen ihres Schiffes, dem Motor, gingen starke Antriebskräfte aus, die das kleine Boot vorwärts trieben bis zum Ziel. Es war ein schöner und guter Sieg, den eine Handvoll beherzter Männer im Bunde mit der Technik über die Naturgewalt erfocht. Und es erfüllte uns mit besonderem Stolz, daß jenes Hafenboot, das die Rettung brachte, mit einem 6-Zylinder-MWM-Dieselmotor der Baureihe RH 422 mit einer Leistung von 110 PS bei 800 UPM ausgerüstet war, einem Motor, von dem Kapitän Baltagi selber schrieb: „... daß er zum Gelingen der Rettungsaktion wesentlich beigetragen hatte.“



VOM WERKSTOFF ZUM KUNDEN



Es gibt da eine schöne alte Geschichte, die sogar wahr sein soll: ein Arbeitsjubiläum, der 40 Jahre lang treu und zuverlässig seine Pflicht getan hatte, wurde am Tage seines Jubiläums von seinem Vorgesetzten gefragt, ob er einen besonderen Wunsch hätte. „Ach schon“, antwortete der im Dienst Ergraute, „ich würde so gern einmal den Betrieb kennenlernen ...“

Diese Geschichte ist eigentlich traurig. – Der Raum, in dem wir täglich acht Stunden lang an der Maschine stehen oder am Schreibtisch sitzen, ist uns gut bekannt. Die Arbeit, die hier verrichtet wird, natürlich auch. Aber was nebenan vor sich geht, wissen wir nicht. Und warum nicht? Oftmals ist es Interesslosigkeit, meist aber Mangel an Gelegenheit. Man hat keinen Grund, nach „nebenan“ zu gehen, und weshalb sollte man auch ...

Nun, wir bieten Ihnen jetzt die Gelegenheit, die Arbeit der einzelnen Abteilungen kennenzulernen. Der Weg quer durch den Betrieb, sozusagen „vom Werkstoff zum Kunden“, ist mit einigen Abweichungen in jedem Industrie-Unternehmen derselbe. – Greifen wir deshalb ein Beispiel heraus:

Bei einer Schiffahrtsgesellschaft beabsichtigt man den Bau eines Transportschiffes und steht vor der Wahl der Antriebsmaschine. Mehrere Firmen, darunter auch die MWM, werden als Lieferanten des Dieselmotors in die engere Wahl einbezogen. Dem Reeder sind unsere MWM-Motoren gut bekannt, denn die **Werbearbeitung** hat durch Inserate in Fachzeitschriften, Prospekte, Ausstellungen usw. die einschlägigen Firmen seit Jahrzehnten über die Erzeugnisse der MWM genauestens unterrichtet. Die Schiffahrtsgesellschaft nun, die wert auf einen hochwertigen, zuverlässigen Dieselmotor legt, richtet eine Anfrage durch einen unserer Vertreter an die **Verkaufs-**

Abteilung der MWM. Die Schiffszeichnungen liegen bei. Die Verkaufs-Abteilung setzt sich aus vielen Sachbearbeitern zusammen. Einem dieser Herren werden die Zeichnungen überreicht. Er sieht sie aufmerksam durch und zieht dann die **technische Abteilung** für die Projektbearbeitung zu Rate, damit der Lieferumfang und die Art des Antriebsmotors ermittelt wird. Und hier beginnt die Sache, kompliziert zu werden:

Da müssen z. B. die Störungs- und Schwingungserscheinungen berechnet, die Einbaueverhältnisse geprüft und gegebenenfalls Zusatzaggregate für Stromerzeugung und sonstige Bordzwecke projektiert werden. Die technische Abteilung setzt sich aber auch mit den Lieferanten für Spezialerzeugnisse, die bei den MWM nicht gefertigt werden (wie z. B. Generatoren, Antriebspropeller usw.), in Verbindung.

Nachdem diese umfangreichen Arbeiten beendet sind und die Art des Antriebsmotors jetzt genau festgelegt werden konnte, gehen die gesamten Unterlagen zurück an die Verkaufs-Abteilung. – Hat sich nun ergeben, daß es sich bei dem einzubauenden Motor um eine Maschine handelt, die serienmäßig hergestellt wird, steht der Preis von vornherein fest und kann dem Kunden mitgeteilt werden. Die **Vorkalkulation** wird erst da eingeschaltet, wo eine Sonderanfertigung in Frage kommt.

Ein Vorkalkulator muß über eine ausreichende Praxis verfügen und sehr gute Maschinenkenntnisse besitzen. Er muß an Hand der Konstruktionszeichnungen bzw. Werkstatzeichnungen die aufgewendeten Gelder für Löhne und Materialien ermitteln können. Auch muß der Vorrich-

tungsbau des Betriebes berücksichtigt werden, der in Anlehnung an den Maschinenpark evtl. Hilfsvorrichtungen konstruiert. Alle diese Summen plus Betriebskostenschlag und Handlungskosten ergeben die Selbstkosten als Grundlage für den Verkaufspreis.

Während die Vorkalkulation sich mit diesen schwierigen Rechnungen abmüht, hat sich die Verkaufs-Abteilung mit der **Planung** in Verbindung gesetzt. Der Kunde will auf seine Anfrage hin ja nicht nur über den Preis unterrichtet werden, sondern auch den genauen Liefertermin erfahren. Die Zeit für die Materialbeschaffung und die Leistungsfähigkeit des Maschinenparks sind hier ausschlaggebend. Vielfach wird der Liefertermin auch schon vom Kunden bestimmt und wird so kurzfristig angesetzt, daß in der verfügbaren Zeit eine Anfertigung von Grund auf nicht möglich ist. Hier hilft man sich durch Vorratsfertigung (Planung). Man fertigt also die Teile des Grundmotors ohne Vorliegen eines Kundenauftrags, so daß beim Eingang des Auftrags nur noch die Teile hergestellt werden müssen, die nicht zu den Regularien des Motors gehören (Anbauteile). – Die hohe Verantwortung, die der Planung also durch die Bestimmung des Liefertermins auferlegt ist, liegt auf der Hand.

Nun schaltet sich die Verkaufs-Abteilung wieder ein. Beides – Preis und Liefertermin – konnte festgelegt werden und das Angebot, versehen mit Zahlungs- und Lieferbedingungen, wird der Schiffahrtsgesellschaft zugestellt. Der Reeder stellt fest: Das Angebot ist günstig, die Lieferung kurzfristig – also gibt er den Bau des Motors in Auftrag.

Auf Hausformulare übertragen und versehen mit allen Anweisungen, die zur Ausführung ohne weitere Rückfragen innerhalb des Werkes notwendig sind, wird der Kundenauftrag der Arbeitsgruppe für **Materialplanung** übergeben. – Hier beginnt die Übernahme des Auftragsinhaltes in die Planungskartei. Für jedes lagernäßig geführte Stück liegt eine Karteikarte vor. Gestützt auf die laufend bearbeitete und ergänzte Lagerbestandskartei wird festgestellt, ob die bisherigen Dispositionen für die Materialbeschaffung einer Ergänzung bedürfen. Trifft das letztere zu, so werden die entsprechenden Bedarfsanmeldungen für den Einkauf aufgefertigt.

Alle ausgeschriebenen Bedarfsanmeldungen treffen sich beim **Einkauf**, der sich dann mit den Lieferanten in Verbindung setzt. An Hand von Preislisten, Lieferantenkatalogen und -karteien und der ständig eingehenden Angebote wird ermittelt, welche Firma den erforderlichen Guß, Halbfabrikate, Zulieferteile usw. am preisgünstigsten liefern kann. Dieser wird dann der Auftrag erteilt, und die Ware geht ein.

Nachdem nun alle Vorarbeiten erledigt und die notwendigen Materialien beschafft wurden, kann mit dem eigentlichen Bau des Motors begonnen werden. Doch halt – da fehlen noch die Baupläne. Mit denen hat sich das **Konstruktionsbüro** schon seit einiger Zeit beschäftigt. An Zeichenmaschinen mit Hilfe von Rechenschieber und Tabellen erstellen erstklassige Fachkräfte nach den Angaben und Wünschen des Auftraggebers die Baupläne und Werkzeichnungen. Sie enthalten dann alle jene Angaben bis ins kleinste, nach denen sich Meister, Vorarbeiter, Fräser, Schlosser usw. bei der **Fertigung** richten. – Jetzt, da alle Papiere beisammen sind – und es sind nicht gerade wenig – wird der Bau in Angriff genommen.



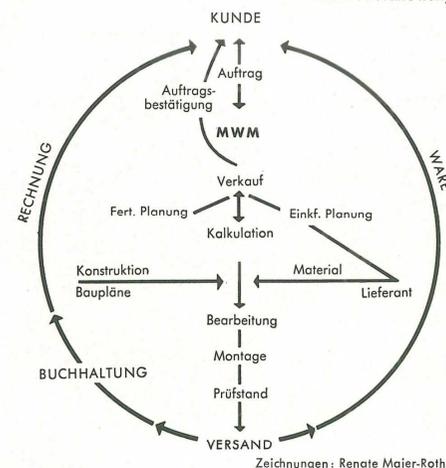
Wir haben alle schon in einer Werkshalle gestanden. Wir haben ihre Maschinen gesehen, ihren Lärm vernommen und ihre Luft geatmet. In diesen Hallen erblickt unser Motor das Licht der Welt. Hier wird er geboren. Anteil daran haben wir alle, augenblicklich aber in erster Linie die Dreher, Schleifer, Fräser, Schweißer usw. – Die Bearbeitungszeit bzw. der Liefertermin für ein einzelnes Stück liegt zwischen Minuten und Wochen. Aber was es auch immer sei – die Zeichnungen der Konstruktionsabteilung begleiten jedes Stück vom Beginn bis zur Fertigstellung.

Eines Tages ist es dann auch so weit. Alle Einzelteile wurden hergestellt und durch die Montage zu dem großen Ganzen zusammengefügt. Und was daraus entsteht, ist ein MWM-Motor, der auf Grund seiner Zuverlässigkeit in der ganzen Welt geschätzt wird. Doch ehe er dem Auftraggeber – in unserem Fall der Schiffahrtsgesellschaft – zugestellt wird, muß er noch den **Prüfstand** passieren und wird dort einer eingehenden Leistungsprüfung unterworfen. Er verläßt den Prüfstand erst, wenn alle Ergebnisse den Forderungen entsprechen. In vielen Fällen werden noch durch besondere Abnahmebeamte eingehende Kontrollen während der Fertigung und auf dem Prüfstand vorgenommen.

Einige Tage später wird die **Rechnung** hinausgeschickt, die entweder von dem Sachbearbeiter oder der Fakturabteilung ausgestellt wurde. Als Unterlagen dienen hier der Verkaufsvertrag, die Auftragsbestätigung und die Versandanzeige. Eine Kopie dieser Rechnung geht an die **Buchhaltung**. Ihre Aufgabe ist es, den Zahlungseingang zu überwachen und die Bezahlung der Lieferantenrechnungen zu veranlassen.

Der Motor wurde gebaut. Fast jede Abteilung des großen Werkes nahm davon Kenntnis: es wurde geschrieben, gerechnet, gezeichnet, Material bearbeitet und montiert. Und wenn der blitzblanke Diesel von der **Versand-Abteilung** in einer Holzkiste sorgsam verpackt wird, dauert es nicht mehr lange, bis er von seinem neuen Herrn, dem Reeder, in Empfang genommen werden kann.

Nach P. Stanowsky



Zeichnungen: Renate Maier-Rothe

Man kann ruhig darüber sprechen

STEHEN DEM VATER EINES UNEHELICHEN KINDES STEUERBEGÜNSTIGUNGEN ZU?

Der Vater eines unehelichen Kindes ist gesetzlich zu folgenden Leistungen verpflichtet:

1. Er hat der Mutter die Kosten der Entbindung und die Kosten des Unterhalts für die ersten sechs Wochen nach der Entbindung zu ersetzen. Außerdem ist er zum Ersatz von Sonderkosten verpflichtet, die infolge der Schwangerschaft oder der Entbindung entstanden sind (§ 1715 BGB).
2. Er hat dem Kind bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres Unterhalt zu gewähren. Auch über das 16. Lebensjahr hinaus ist der Vater zum Unterhalt verpflichtet, wenn das Kind infolge körperlicher oder geistiger Gebrechen außerstande ist, sich selbst zu unterhalten. Der Unterhalt umfaßt die Kosten der Erziehung und der Vorbildung zu einem Beruf. Der Unterhalt ist durch Geldrente zu leisten (Alimente).

Wie sind diese Leistungen steuerlich zu beurteilen?

Da die Leistungen an gesetzlich unterhaltsberechtigten Personen entrichtet werden, sind sie gemäß § 12 Ziff. 2 EStG vom Einkommen bzw. Lohn weder als Werbungskosten noch als Sonderausgaben abzugsfähig. Dafür kommt eine andere Steuerbegünstigung in Betracht.

1. Die Leistungen an die Mutter:

Sie werden als sogenannte „außergewöhnliche Belastungen“ anerkannt. Es wird jedoch nicht die volle Höhe der Leistungen angerechnet, wohl aber ein bestimmter Teil, der sich aus der Höhe des Einkommens und aus der Steuerklasse ergibt. Beim Lohnsteuer-Jahresausgleich am Ende des Kalenderjahres soll derjenige, der im abgelaufenen Jahr Vater eines unehelichen Kindes geworden ist, seine Aufwendungen auf dem entsprechenden Antrag, den er sich vom Finanzamt oder vom Lohnbüro besorgt, im Abschnitt „Außergewöhnliche Belastungen“ eintragen. Dieser Antrag ist beim Finanzamt einzureichen. Man soll alle die Beträge auflisten, die anlässlich der Geburt dieses Kindes im abgelaufenen Jahr zu zahlen waren, also Entbindungskosten, Unterhalt während der sechs Wochen, Sonderaufwendungen usw. Rechnungen und sonstige Belege sind unbedingt beizufügen.

2. Von diesen einmaligen Aufwendungen sind die laufenden Unterhaltsleistungen für das Kind (Alimente) zu unterscheiden.

Wir sind nun eigentlich mit unserem Rundgang am Ende. Der Motor wurde gebaut. Fast jede Abteilung des großen Werkes nahm davon Kenntnis: es wurde geschrieben, gerechnet, gezeichnet, Material bearbeitet und montiert. Und wenn der blitzblanke Diesel von der **Versand-Abteilung** in einer Holzkiste sorgsam verpackt wird, dauert es nicht mehr lange, bis er von seinem neuen Herrn, dem Reeder, in Empfang genommen werden kann.

Sie sind als außergewöhnliche Belastung des Vaters anerkannt (FG Hamburg, Urteil vom 27. 8. 1953 — I 157/53). Es muß jedoch auch hier ein Antrag auf Berücksichtigung dieser Unterhaltsleistungen als außergewöhnliche Belastung beim Finanzamt gestellt werden. Das Formular ist dort erhältlich. Die Geburtsurkunde des Kindes, Zahlungsaufstellungen und die Steuerkarte sind vorzulegen. Je nachdem wie hoch der Lohn oder das Gehalt des Antragstellers ist, wird dann vom Finanzamt nach Prüfung der Sachlage ein lohnsteuerfreier Betrag auf der Lohnsteuerkarte eingetragen. Dieser Antrag muß für jedes Kalenderjahr beim Finanzamt eingereicht werden; nur dann wird der lohnsteuerfreie Betrag bei den Lohnauszahlungen berücksichtigt. Für das laufende Jahr, in dem das Kind geboren wurde, kann der Antrag auch während des Jahres gestellt werden; der lohnsteuerfreie Betrag, der dann auf der Lohnsteuerkarte eingetragen wird, gilt in diesen Fällen eben erst für die folgenden Lohnzahlungen. Gewährt der Arbeitgeber Gehaltszuschläge oder sonstige Beihilfen für das uneheliche Kind, so sind diese bei der Berechnung der außergewöhnlichen Belastung nicht von der geleisteten Unterhaltszahlung abzuziehen (FG Hamburg, Urteil vom 27. 8. 1953 — I 157/53), die Steuerbegünstigung wird also nicht gekürzt.

3. Steuerklasse:

Eine Einstufung in eine andere Steuerklasse, wie bei der Mutter des Kindes, gibt es für den Vater nicht. Es besteht rechtlich kein Verwandtschaftsverhältnis zwischen dem unehelichen Kind und seinem Vater (§ 1589, Abs. 2 BGB). Die Mutter des Kindes ist aber mit dem Kind verwandt und fällt deswegen von vornherein in Steuerklasse III, deren Sätze II, Lohnsteuer- und Einkommensteuertabelle ermäßigt sind. Wenn der Vater das uneheliche Kind aber in seinem Haushalt aufnimmt, dann gilt es als Pflegekind und der Vater wird nach Steuerklasse III besteuert. Hierzu ist kein Antrag auf Anerkennung der außergewöhnlichen Belastung zu stellen, sondern ein solcher auf Anerkennung des Kindes als Pflegekind und auf Änderung der Steuerklasse auf der Steuerkarte. Auch den Großeltern, die ein uneheliches Kind als Pflegekind aufnehmen und für den Unterhalt aufkommen, steht die Steuerklasse III auf Antrag zu. Die Alimentenzahlungen werden auch hier nicht auf den Unterhalt angerechnet.

Wirtschaftsprüfer Dr. Markmiller, München

FASCHING · FASTNACHT · CARNEVAL

GEDANKEN ZUR „NÄRRISCHEN“ ZEIT

So weit über deutsche Lande ist das Schaffensgebiet der Männer und Frauen aus dem Knorr-Bremse-Konzern verteilt, daß es auch alle Bezirke des „nährischen Frohsinns“ umfaßt: Fasching – Fastnacht – Carneval. Der Name jeder Spielart kennzeichnet auch das Wesen derer, die in München den farbenfreudigen Fasching begehen, in Mannheim nach „Määnzer Art“ den weinseligen Carneval durchschunkeln oder – etwa in Volmarstein – einmal in den Strudel der volksverwurzelten kölschen Fastnacht zu tauchen wagen.

In diesen Tagen läuft der Carnevalsbazillus schon wieder um. Saisongebunden ist er, breitet sich schnell aus und steigt an der Säule des Fastnachtsthermometers wie ein Fieber, der Gleichförmigkeit des Alltags ein Schnippchen zu schlagen. Man möchte dem Lebensrecht auf ein wenig Freude zum Siege verhehlen. Mag die besondere Art dabei nicht jedermanns Geschmack sein – nun, die Geschmäcker sind eben verschieden. Überfüllte Säle beweisen, daß die Zahl derer nicht klein ist, die aus dem Gleichmaß des Allzuersten in den kurzbelichteten Bannkreis des Frohsinns flüchten.

Das erste Viertel des neuen Jahrs gehört der fröhlichen Muse. Sie führt den, der das Frohsinnsuchen sucht, und sei es gar einmal bis zur Ausgelassenheit. Man ist kein Narr des Lebens, sondern will einmal „Narr“ sein, der über all dem zu stehen versteht, was uns stetig in die Formalfesseln bürgerlichster Gebundenheit zwingen will. Darüber will man lachen, dem Dasein eine frohere, innerlich kräftigende Note abgewinnen und versohnt dabei auch sich selbst nicht in nährisch-weißer Selbsterkenntnis, die sich auch selbst zum besten halten kann. Echter Humor und weises Maßhalten sind aber Vorbedingungen. Freude läßt sich nicht strapazieren. Zoten bleiben grundsätzlich verbannt, wenn der gesunde Frohsinn aus dem Herzen aufsteigen soll.

Fasching und Carneval sind keine Diktatoren. Sie lassen dem einzelnen demokratische Freiheit genug, sich dem nährischen Szepter zu beugen oder – es ablehnend – beiseite zu stehen. Fastnachtszeit ist Volkstum. Aus dem Volk heraus muß es wachsen; denn von jeher war ja der tiefste Sinn, dem im Alltag fleißig Schaffenden auch ein paar verdiente frohsinnige Stunden zu gönnen, bis die fastnächtlichen Kalenderblätter eines nach dem andern mit dem Faschingsflitter wegwehen und der Aschermittwoch ganz unkosümiert als graues Alltagseinerlei wieder in den ersten Zeitablauf kriecht.

Noch aber ist es nicht soweit. Das Narrenkleid regiert noch die Freizeit. Wer hier in Kappensitzungen, bei Faschingsumzügen oder auf Maskenbällen seine Erbauung findet, dem sei sie ehrlich gegönnt. Für alle, die es mit ihrer Arbeit ernst meinen, sind die Stunden des fastnächtlichen Ausgehens sowieso nur karg und kurz. Halten wir es mit dem westfälischen Sprichwort, das unsere Konzernkameraden aus Volmarstein sicherlich gut kennen:

Wer Dag für Dag sin Arweit deit
un ümmerp on sin Posten steiht,
un deit dat got un deit dat geern,
dä dörf sik ok mal amüseern!

JHB, Mannheim



Vom 13.–17. Januar wurde in Schweden die Weltmeisterschaft im Hallenhandball ausgetragen. Aus den bereits vorher durchgeführten Qualifikationsspielen gingen sechs Nationen hervor, die in Göteborg um den Titel kämpften. Die Endspielgegner wurden aus den in zwei Gruppen durchgeführten Spielen ermittelt (Gruppe A: Frankreich, Schweiz, Deutschland; Gruppe B: Schweden, Dänemark, Tschechoslowakei).

Im 1. Spiel der Gruppe A siegte Deutschland mit 27:4 über Frankreich und konnte sich auch im 2. Spiel mit 20:9 gegen die Schweiz behaupten. Deutschland wurde damit Gruppenieger.

Aus der Gruppe B ging Schweden als Sieger hervor. Das Endspiel wurde in Göteborg vor 6000 Zuschauern ausgetragen. Ergebnis: 17:14 für Schweden.

Markus Bernhard meint dazu: „Im Hallenhandball sind uns die Schweden überlegen. Das erklärt sich daraus, daß die Schweden um diese Jahreszeit mitten in der Saison stehen, während wir bis vor kurzem noch im Feld gespielt haben. Für uns war der Zeitpunkt denkbar ungünstig, und wir haben um Terminverlegung gebeten, was jedoch abgelehnt wurde. – Nun, warten wir den 23. März ab. Dann werden wir den Schweden in der Westfalenhalle in Dortmund Revanche geben!“



Der Vorstand der Motoren-Werke konnte während der letzten Wochen wieder einer Reihe verdienstvoller Mitarbeiter für langjährige Betriebs-treue danken.

August Weiß: geb. am 24. 8. 1883, eingetreten 1903, hat die gesamte Entwicklung des Stammhauses miterlebt und zum Teil an verantwortlicher Stelle gefördert. Er war Konstrukteur, Betriebs-Ingenieur, Fabrik-inspektor und wurde schließlich Normen-Ingenieur. 1934 schon wurde er mit der Benz-Medaille ausgezeichnet, und zum 50jährigen Jubiläum wurde er durch das Bundesverdienstkreuz geehrt.

August Kraft: geb. am 1. 12. 1883, trat im Jahre 1909 ins Werk ein. Vom Werkzeugdreher stieg er zum Betriebskontrollleur auf und wurde ins Angestelltenverhältnis als Werkmeister schließlich übernommen.

Konrad Seid: geb. am 14. 5. 1886, trat gleichfalls als Dreher 1912 ein, wurde 1946 Angestellter und hat sich danach insbesondere als Ausbilder des Betriebsnachwuchses und Leiter unserer Lehrwerkstatt verdient gemacht.

Franz Weichert: geb. am 27. 5. 1881, trat als Schlosser im Jahre 1911 ein, arbeitete sich zum Werkmeister empor und ist als solcher zuletzt in der Abteilung Kundendienst tätig gewesen.

Heinrich Scheffel: geb. am 5. 7. 1886, trat am 1. 2. 1912 als Sachbearbeiter für den Ersatzteildienst ein. Er baute diese Abteilung auf, wurde anfangs der zwanziger Jahre Abteilungsleiter. 1928 erhielt er für seinen Sachbereich die Zeichnungsberechtigung und 1939 Handlungsvollmacht.

Bis auf den Jubilar **August Weiß** sind die verdienstvollen Mitarbeiter in den Ruhestand getreten. Das Werk dankt auch im Rahmen der Werkzeitschrift allen für ihr Wirken und ihre Treue mit dem Wunsch, daß diesen alten Pionieren in Gesundheit und Zufriedenheit noch ein langer, ruhiger Lebensabend beschieden sein möge.

AUS DEN KINDERJAHREN DER ELEKTRISCH GESTEUERTEN DRUCKLUFTBREMSE

Die begrenzte Fortpflanzungsgeschwindigkeit der Druckänderungen in Rohrleitungen hemmt bei druckluftgesteuerten Bremsen die schnelle Entfaltung der aufgespeicherten Kraft. Bei den besten, hochentwickelten Druckluftbremsen muß man mit der Tatsache rechnen, daß die zum Steuern der Bremsgeräte in der durchlaufenden Hauptluftleitung eingeleiteten Druckänderungen eine gewisse Zeit brauchen, um sich von der Spitze bis zum Ende eines Zuges fortzupflanzen. Wenn es auch durch rastlose Geistesarbeit gelungen ist, die Durchschlaggeschwindigkeit beträchtlich zu erhöhen, so macht sich doch bei großen Zuglängen das verspätete Ansprechen der Bremsen im hinteren Zugteil unangenehm bemerkbar und zwingt zum absichtlichen Verzögern des Druckanstiegs in den Bremszylindern. Der Gedanke, durch elektrische Steuerung das gleichzeitige Ansprechen aller Bremsen eines Zuges herbeizuführen, lag daher nahe. Trotzdem hat die Verwirklichung dieses Gedankens lange Zeit auf sich warten lassen.

In Deutschland unternahm die Siemens & Halske A.G. als erstes Werk gegen Ende des vorigen Jahrhunderts den Versuch, eine brauchbare elektrisch gesteuerte Druckluftbremse für Vollbahnen zu entwickeln. Anfänglich bewirkte ein durch einen Drehanker gesteuertes Magnetventil, Patent Chapsal, je nach der Richtung des zugeführten Steuerstroms sowohl das Anstellen als auch das Lösen der Bremsen; später wurden getrennt angeordnete Brems- und Löseventile mit Hubankern verwendet. Als grundlegende Bremsbauart war die Westinghouse-Einkammer-Druckluftbremse vorgesehen. Den Steuerstrom lieferte eine in zwei Holzkästen auf dem Tender untergebrachte Akkumulator-Batterie von 40 Volt Betriebsspannung.

Im Jahre 1901 wurde die elektrische Bremssteuerung an einem 110-Achsen-Zuge auf der Strecke Berlin-Jüterbog der Militäreisenbahn den europäischen Eisenbahnverwal-

tungen vorgeführt und erwies ihre Überlegenheit gegenüber den damals bekannten druckluftgesteuerten Bremsbauarten. Auf Grund der Versuchsergebnisse wurden 4 Züge der Eisenbahndirektion Stettin mit Siemens-Bremsen ausgerüstet. Sie versahen jahrelang ihren Dienst, bis die Kunze-Knorr-Bremse ihren Siegeszug antrat und die elektrische Steuerung für normale Dampfzüge entbehrlich erscheinen ließ. Gelegentlich der Vergleichsversuche mit besonders schnellfahrenden Zügen auf der Strecke Berlin-Lehrte trat die Siemens-Bremse noch einmal in Wettbewerb mit den druckluftgesteuerten Bremsen von Knorr und Westinghouse.

Bei diesen Versuchen sollte die Bremsverzögerung während des gesamten Bremsvorganges unverändert aufrechterhalten werden. Diese Bedingung wurde von Siemens mittels eines verzögerungsabhängigen Quecksilberschalters zur Überwachung der Brems- und Löseventile sehr geschickt erfüllt.

Die Zeit für die Einführung der elektrischen Bremssteuerung war jedoch für die Deutsche Reichsbahn noch nicht gekommen.

Dagegen wurden die Fahrzeuge der neuerbauten Berliner Hoch- und Untergrundbahn von Siemens & Halske mit einer elektrisch gesteuerten Zweikammerbremse versehen, die noch heute in Betrieb ist und bis auf den verhältnismäßig großen Luftverbrauch zufriedenstellend arbeitet. Bei der Deutschen Reichsbahn fand eine von der Knorr-Bremse A.G. entwickelte elektrisch gesteuerte Einkammer-Druckluftbremse an der auf elektrischen Fahrbetrieb umgestellten Berliner Stadt- und Vorortbahn erneut Eingang; im Anschluß daran wurden ähnlich geartete Triebwagenzüge im Stadt- und Überland-Schnellverkehr mit elektrischer Bremssteuerung versehen, die auch in Zukunft eine wesentliche Ergänzung der neuzeitlichen Druckluftbremsen in Sonderfällen bleiben wird. M. Seipel, Berlin

Wir haben sie nicht vergessen

... DIE ALTEN ... UND DIE HEIMKEHRER ...

Angeregt durch den Artikel in Nummer 3 unserer Werkzeitschrift: „Laßt sie nicht draußen vor der Tür ...“ wurde von der Knorr-Bremse München für die diesjährige Weihnachtsfeier eine Sammlung durchgeführt, um mit dem Gelde einen Spätheimkehrer zu beschenken. Außerdem wurde ein zweiter Spätheimkehrer, der von Beruf Schlosser ist, ausfindig gemacht und eingestellt. Bei beiden Heimkehrern löste diese Maßnahme eine dankbare Weihnachtsfreude aus. Der eine schrieb uns:

„Sehr verehrte Belegschaft!
Hiermit möchte ich mich für die großzügige Spende von DM 400.— herzlichst bedanken. Es war für mich und meine Familie ein willkommenes Weihnachtsgeschenk, da wir z. Z. im Begriff sind, die ersten Möbel für unseren Haushalt zu kaufen.

Der Staat hat uns in dieser Beziehung bis jetzt nur Versprechungen und schöne Worte zukommen lassen. Es ist für uns Heimkehrer eine besonders große Freude festzustellen, daß ausgerechnet von der Belegschaft einer Privatfirma das Verständnis für die Lage eines Heimkehrers aufgebracht wird. Auf diese Art merkt man, daß die Verbindung zwischen der Heimat und den Gefangenen echt war und es auch heute noch ist. Nochmals herzlichsten Dank.

Ludwig Wouters, Spätheimkehrer.“
Mit dem Weihnachtsfest ist das Schenken eng verbunden. Und Schenken erzeugt große Freude. So wurde auch unsere Weihnachtsfeier durch so eine Freude besonders ver-schönt. St-g

Wenn Weihnachtsfeiern nicht mehr als herkömmliches Brauchtum im Dezembermonat wären, lohnte sich ihre Erwähnung nicht. Die MWM sehen daher auch von Betriebsfeiern ab. Aber die Werkspensionäre und die Lehrlinge – die Alten und das Werdende – will man um sich sehen. Einmal, um den verdienstwürdigen Ehemaligen zu zeigen, daß sie nicht vergessen sind, und weiterhin, um der Jugend das Vorbild in der Entwicklungskette darzubieten, in die sie bei unserem lebendigen Betriebsorganismus hineingestellt ist.

„Drei Begriffe formen unsere Werkszusammengehörigkeit“, sagte Direktor Peters im Namen des Vorstandes: „Gemeinschaftsbewußtsein, Heimatsinn und im nährten Schaffensalltag das Gefühl der Werte des Gemein, wie es sich im Weihnachtsgedanken ausdrückt. Aus diesen Kräften heraus haben wir auch zwei Spätheimkehrer nach 9-jährigem Fernsein in unsere Betriebsfamilie aufgenommen.“ Eine Festtagsspende der Werksleitung und des Betriebsrats an diese Heimkehrer geben das äußere Zeichen für die Weihnachtsbotschaft, Freude zu bereiten. Werkspensionäre und Werksjugend wurden ähnlich bedacht. „Nach der ersten, pflichtbewußten Leistung eines Jahres haben die Motorenwerke nun auch das Recht darauf, eine fröhliche Weihnacht zu feiern“, schloß Direktor Peters. Dieses Recht zur maßvollen Freude kam im unterhaltenden Teil weiter zum Ausdruck. Werkschor, Werksorchester, musische und unterhaltungsbegabte Belegschaftsangehörige gestalteten das frohe Beisammensein. JHB



Lieber Herr E. Sch.!

In der letzten Ausgabe unserer Werkzeitschrift (Dezember 1953) „Wir von den Werken der Knorr-Bremse“ haben Sie einen von der Belegschaft mit Interesse gelesenen Artikel über die als Weihnachtsgeschenk gedachte Altersversorgungsordnung der Motoren-Werke Mannheim und Süd-Bremse München geschrieben. Zweifellos hat die Versorgungsordnung mit einigen Ausnahmen den Beifall aller in unserem Betrieb Beschäftigten gefunden, und wohl jeder von uns ist auch vorbehaltlos bereit, diese Maßnahme des Vorstandes entsprechend zu würdigen, zumal bei der völlig ungenügenden Rentenversorgung vor jedem Werktätigen bisher die bange Frage stand, was wohl aus ihm und seiner Familie werden wird, wenn er einmal nicht mehr arbeitsfähig sein sollte. Wir wollen auch keineswegs das Verdienst des Aufsichtsrates, dem wir uns ob dieser sozialen Haltung zu Dank verpflichtet fühlen, sowie die Arbeit des Herrn Dr. Heißmann als Gutachter obengenannter Versorgungsordnung schmälern, wenn wir darauf hinweisen, daß ein Großteil der Initiative für dieses Weihnachtsgeschenk von Mitgliedern der Betriebsräte in ihrer Eigenschaft als soziale Treuhän-

der der Belegschaft ausging. Und deshalb hätten wir uns über Ihren Artikel noch mehr gefreut, wenn Sie zu mindest am Rande auch die Arbeit der Betriebsräte erwähnt hätten. Wir nehmen keineswegs an, daß dem Artikel eine bestimmte Absicht zugrunde lag, sondern vermuten vielmehr, daß Ihnen in der Freude über den im ganzen doch wohl gelungenen Artikel diese kleine Unterlassungssünde unterlief. Vielleicht auch, daß Sie über die vielen Vorbesprechungen und Verhandlungen der Betriebsräte nicht im Bilde waren. Da es aber so manchem Belegschaftsmitglied wohl ähnlich ergeht, halten wir es aus Gründen der Objektivität für unsere Pflicht, an dieser Stelle Ihre Ausführungen noch etwas zu ergänzen.

Der Betriebsrat befaßte sich in folgenden Sitzungen mit der geplanten bzw. teilweise eingeführten Altersversorgung:

Am 1. April 1952 in Volmarstein, am 9. April 1952 in Mannheim, im Juni 1952 fand in der gleichen Angelegenheit eine Besprechung zwischen Mitgliedern des Betriebsrates und Herrn Dir. Vielmetter statt. Ihr folgte am 10. November 1952 eine weitere Konferenz mit Herrn Dir. Vielmetter und Herrn Dr. Kreuz in München. Eine weitere Besprechung war im Februar 1953 mit Herrn Dir. Vielmetter in Berlin. Im Oktober 1953 war eine erneute Aussprache mit Herrn Dir. Vielmetter und Herrn Dr. Kreuz in Volmarstein. Einen Monat später, am 18. November 1953 befaßte sich der Vierer-Ausschuß mit dieser Angelegenheit in Mannheim, und schließlich kam es am 4. Dezember 1953 in München im Beisein von Herrn Dir. Vielmetter und Herrn Dr. Kreuz als Vertreter der Konzernleitung und den Kollegen Scherer und Edenhofer

(Betriebsrat München), Kalinke und Kurz (Betriebsrat Mannheim) zum erfolgreichen Abschluß der Verhandlungen über die Altersversorgung. Dies, wie gesagt, nur zur Ergänzung Ihrer Ausführungen und zur Information der Belegschaften. In unserer Freude über dieses Sozialwerk wollen wir jedoch auch nicht vergessen, daß diese Altersversorgungsordnung auf Grund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage noch nicht in allen unseren Schwesterwerken verwirklicht werden konnte. Wie uns die Konzernleitung jedoch zusicherte, ist auch für die Belegschaften der Knorr-G.m.b.H. (Volmarstein, München und Mannheim) etwas im Werden. Auch die Berliner Werke (Hasse & Wrede und Gummiwerk Kähler) sind nicht vergessen, und es wird nach Mitteln und Wegen gesucht werden, um auch diesen Kolleginnen und Kollegen, die unter ungleich schwereren Bedingungen auf einem Vorposten der Freiheit ihre Arbeit erfüllen müssen, in den Genuß einer befriedigenden Altersversorgung kommen zu lassen. Also, lieber Herr E. Sch., nichts für un- gut. Und schreiben Sie bald wieder einmal.

Friedrich Kurz, Mannheim

Da uns Ihr Brief besonders interessiert hat, haben wir uns mit Herrn E. Sch. in Verbindung gesetzt. Hier ist seine Antwort:

„Lieber Herr Kurz, ich wollte in diesem Artikel nicht die Prestigefrage anrühren, ob die Geschäftsleitungen oder die Betriebsräte die Altersversorgungsordnung geboren haben. Meine Aufgabe sah ich lediglich darin, objektiv den Aufbau und die darin enthaltenen Möglichkeiten dieser Versorgungsordnung zu behandeln.“

E. Schloßbauer

UNSER AUFSICHTSRAT

Für verschiedene Herren unseres Aufsichtsrates und des Vorstandes innerhalb des Knorr-Bremse-Konzerns waren im November einige anstrengende Tage zu überwinden, denn es fanden zahlreiche Sitzungen statt:

- am 20. 11. 53 die Aufsichtsratsitzung und Hauptversammlung der Süddeutschen Bremsen A.G.
- am 23. 11. 53 die Aufsichtsratsitzungen der Knorr-Bremse A.G. und der Knorr-Bremse GmbH.
- am 24. 11. 53 die Hauptversammlung der Knorr-Bremse A.G. und die Gesellschafter-Versammlung der Knorr-Bremse GmbH.
- am 26. 11. 53 die Hauptversammlung der Motoren-Werke Mannheim A.G.
- am 27. 11. 53 die Aufsichtsratsitzung der Hasse & Wrede GmbH.

Die Sitzungen der Süddeutschen Bremsen A.G. und der Knorr-Bremse A.G. und GmbH. wurden erstmals in den Räumern der Zentralverwaltung in München abgehalten. Die Sitzungen der Motoren-Werke Mannheim A.G. und der Hasse & Wrede GmbH. fanden in dem Verwaltungsgebäude der Motoren-Werke Mannheim statt.

Hauptpunkte der Tagesordnung waren die Verabschiedung der Jahresabschlüsse, Wahlen zum Aufsichtsrat sowie Besprechungen über die allgemeine Lage und Entwicklung der verschiedenen Gesellschaften. Zur Verabschiedung durch die Aktionäre kamen bei den Motoren-Werken Mannheim und bei der Süddeutschen Bremsen A.G. die Bilanzen 1952, bei der Knorr-Bremse A.G. die Abschlüsse 1949, 1950 und 1951 und bei der Knorr-Bremse GmbH. der Abschluß 1951. Bei Hasse & Wrede wurden die Abschlüsse 1950 und 1951 besprochen. Daß bei der Knorr-Bremse erst die Geschäftsjahre bis 1951 behandelt werden konnten, ist darauf zurückzuführen, daß die rechtskräftige Feststellung der DM-Eröffnungsbilanz durch einen inzwischen erledigten Einspruch verzögert worden war.

Erstmals nahmen an den Sitzungen auch die inzwischen in den Aufsichtsrat gewählten Mitglieder der Belegschaft teil. Eine Zusammenstellung der jetzigen Mitglieder des Aufsichtsrates bringen wir am Schluß der Ausführungen. Allgemein ist zu sagen, daß bei unseren Hauptwerken die Entwicklung in den abgeschlossenen Geschäftsjahren

Unsere JUBILARE

25 DIENST-JAHRE



HEINRICH KALINKE
Ing.-Abteilungsleiter
18. 12. 1953



KARL WALTER
techn. Angestellter
19. 1. 1954



FRIEDRICH BIES
Rep.-Schlosser
8. 2. 1954



FRIITZ SCHRODER
Schlosser
28. 1. 1954

HASSE & WREDE
GMBH.
BERLIN



KARL SCHMEER
Schleifer
5. 1. 1954



HEINRICH FINKEMEIER
Platzarbeiter
6. 2. 1954

KNORR-
BREMSE
GMBH.
VOLMARSTEIN

MOTOREN-WERKE MANNHEIM A.G.

recht günstig war. Sowohl Inlands- als auch Auslandsumsätze haben sich erhöht. Auch für das Jahr 1953 darf mit befriedigenden Abschlüssen gerechnet werden, obwohl starrke ausländische Konkurrenz sich fühlbar bei den Preisen und Konditionen bemerkbar macht. Dadurch werden die Erträge leicht rückläufig beeinflusst.

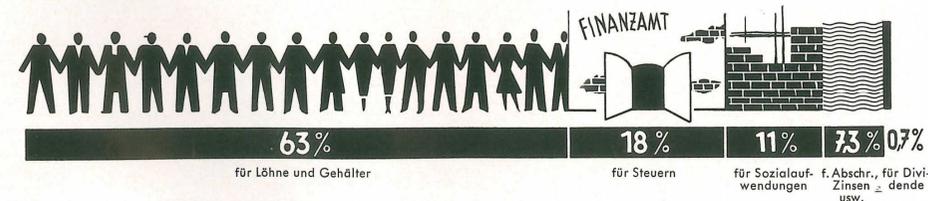
Durch die günstige Ertragslage war es möglich, die Versorgung für die Belegschaft (Ende 1953 rd. 6000 Arbeiter und Angestellte im Konzern) stärker auszubauen. Bei den MWM und SB konnten für 1952 auch eine Dividende von 5% bzw. 4% als Verzinsung des Grundkapitals ausgeschüttet werden.

Der nach Abzug des Materialaufwandes verbleibende Rohertrag verteilt sich im Durchschnitt der letzten drei Jahre wie folgt:

Daraus ist ersichtlich, wie stark der Staat an den Unternehmen beteiligt ist, d.h. in welchem großen Maße die flüssigen Mittel allein durch die Steuer beansprucht werden und welche Beträge für soziale Leistungen aufgewendet werden im Vergleich zu der Verzinsung des Geldes, das die Aktionäre den Betrieben zur Verfügung gestellt haben.

Die Entwicklung bei den Berliner Werken war leider nicht so erfreulich. Insbesondere entspricht der Werkzeugmaschinenbau noch nicht unseren Erwartungen.

Der Aufschwung bei den Knorr-Bremse-Erzeugnissen ist nach einer gewissen Krisenzeit 1950, zu der die Bundesbahn ihre Bestellungen fast einschränkte, als gut zu bezeichnen.



Die Aufsichtsräte der einzelnen Werke setzen sich nach der Neuwahl wie folgt zusammen:

Knorr-Bremse A.G., München und Berlin:
Fritz Gröning, Vorsitzter
Dr. Friedr. Rothe, stellv. Vorsitzter
Liselotte v. Bandemer
Heinrich Kalinke, AN
Friedrich Kurz, AN*
Dr. Otto Waldschmidt

Knorr-Bremse GmbH., Volmarstein, München und Mannheim:
Fritz Gröning, Vorsitzter
Dr. Friedr. Rothe, stellv. Vorsitzter
Liselotte v. Bandemer
Wilhelm Enge, AN
Karl Vohmann, AN
Dr. Otto Waldschmidt

Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim:
Philipp Frank, Vorsitzter
Dr. Friedr. Rothe, stellv. Vorsitzter
Joachim Vielmetter, stellv. Vorsitzter
Liselotte v. Bandemer
Dr. Dr. h. c. Hermann Heimerich
Heinrich Kalinke, AN
Friedrich Kurz, AN
Prof. Dr. H. G. Schadttschabel, AN
Herbert Waldschmidt

Süddeutsche Bremsen A.G., München:
Heinz Osterwind, Vorsitzter
Joachim Vielmetter, stellv. Vorsitzter
Hermann Baitinger, AN
Liselotte v. Bandemer
Dr.-Ing. e. h. Heiner. G. Böker
Reinhard Burkhardt
Ferdinand Edenhofer, AN

Hans Peters
Edward Scherer, AN

Hasse & Wrede GmbH., Mannheim und Berlin:
Dr. Ulrich Klug
Prof. Dr. Fr. Otto Leibrock
Dr. Friedr. Rothe
Joachim Vielmetter

Anlässlich der letzten bzw. früherer Aufsichtsratsitzungen wurden bestellt:
Herr D. v. Bandemer zum Abteilungsdirektor der Knorr-Bremse GmbH.
Herr C. Würth zum Prokuristen der Motoren-Werke Mannheim A.G.
Herr P. Stanowsky zum Handelsbevollmächtigten der Knorr-Bremse GmbH.
Herr W. Hinkel zum Handelsbevollmächtigten der Süddeutschen Bremsen A.G.

*AN = Arbeitnehmer-Vertreter

Scharf gebrannt!

Rund um den KNORR-BREMSEN-
und KUNDEN-DIENST

Zeichnungen: F. W. Thürmer.



Geübte Facharbeiter
montieren vorsichtig die
defekten Apparate
aus dem Fahrgestell



Ein Anruf — und Eilboten bringen liegengebliebenen
Kunden die bestellten Teile



Sag mal — hat dein LZ 5 etwa aoch vasacht?
Nee, bei mir ham' se vajess'n, den Luftpressa
inzubau'n!



Unser enormes Lager sämtlicher Bremsenteile
erweckt immer wieder Bewunderung beim Kunden



In unserem Werk werden täglich neue Kundendienst-
Werkstättenleiter sorgfältig unterrichtet und geschult