

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

71 FEBRUAR 1965



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



HERAUSGEBER:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
München 13, Moosacher Straße 80

SCHRIFTLÉITUNG:
Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 35051

GRAPHIK:
Will G. Engelhard
München 23, Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

DRUCK:
Kastner & Callweg
München 8, Moosacher Straße 27
Telefon: 448307

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

71 FEBRUAR 1965

Rationalisierung und Automatisierung	3
OB besucht MWM	6
Knorr-Kompressoren beim schwersten Rennen der Welt	7
Aufsichtsratsmitglieder, Direktoren, Prokuristen und Handlungsbevollmächtigte unserer Konzernwerke	7
Erlebnisse am Rande eines Eisenbahner-Kongresses	8
Trotz Automation — Hut ab vor diesen Facharbeitern	11
Unser Kreuzworträtsel	11
Fröhliche Feiern am Jahresende	12
Unsere Jubilare	16

Es gibt einen recht hübschen Werbespruch für Oberbekleidung: „Der erste Eindruck bringt Entscheidung — er wird bestimmt durch Ihre Kleidung“. In diesem Slogan sind die alten Sprichwörter „Kleider machen Leute“ und „Der erste Eindruck ist der beste Eindruck“ enthalten. Nun, wer danach handelt, kann arg daneben treten...

Ich kenne einen nicht unbedeutenden Naturwissenschaftler, der sich stets so kleidet, daß man ihm gern einige Mark für eine neue Krawatte oder ein altes Bügeleisen zum Bügeln seiner Hose schenken möchte. Wenn man ihn, der nicht nur ein erstklassiger Fachmann auf seinem Gebiet, sondern auch ein warmherziger und angenehmer Mensch ist, nur nach seinem Äußeren beurteilt, dann würde er schlecht dabei abschneiden. Neben dem jugendlichen Verkäufer eines Herrenausstattungsgeschäftes, der alles am Leibe trägt, was modisch und flott ist, wirkt mein Professor wie ein bedürftiger alter Herr. — Dann kenne ich auch eine junge Dame, die sich stets so fesch kleidet und zurechtmacht, daß man sie auf den ersten, den zweiten und auch noch auf den dritten Blick für ein flottes Partygirl halten muß. Schaut man aber unter die Oberfläche, so erfährt man, daß sie sehr tüchtig in ihrem Beruf ist und noch nebenbei ihren kranken und bettlägerigen Eltern den Haushalt führt.

Schon an diesen wenigen Beispielen erkennt man, daß es gefährlich ist, jemanden nur nach seinem Äußeren oder nach einer kurzen Unterhaltung zu beurteilen. Der fein Gekleidete kann sich als ein Mann von sehr unfeinem Charakter herausstellen, und der nachlässig Gekleidete und verlegen Dreinschauende als ein Geistesfürst.

Fast kein Mensch tritt — und davon wissen Personalchefs ein Lied zu singen — bei der Vorstellung so auf, wie er tatsächlich ist. Die Vorstellung — man spricht ja auch von einer Theater-Vorstellung — ist oftmals eine Verstellung. Man möchte, das ist menschlich, einen möglichst vorteilhaften Eindruck machen. Das gewinnende Lächeln und die elegante Kleidung sind oft eine Maskierung, eine Tarnung, um die eigene Unsicherheit und die tatsächlichen oder eingebildeten Schwächen vor den Augen anderer zu verbergen. Das Keep-smiling und die elegante Schale sind ohne Zweifel etwas ähnliches wie die Mimikry in der Tierwelt, die Nachahmung wehrhafter Tiere durch nichtwehrhafte, durch eine Schutzfärbung oder Anpassung in der Haltung.

Es ist schließlich auch typisch, daß gerade junge Menschen zwischen 15 und 25 eine besondere Vorliebe für extravagante oder sehr modische Kleidung an den Tag legen. Gar nicht so selten begegnet man Lehrlingen, Schülern und Studenten, die wesentlich besser gekleidet sind als ihre Lehrerren. Da diese jungen Leute innerlich unsicher und noch lange keine fertigen Menschen sind, versuchen sie es wenigstens in der Schale zu sein, indem sie sich nach dem letzten Modeschrei kleiden, oder sie wählen eine sehr ausgefallene Kleidung, um damit gegen die langweilige Welt der Erwachsenen zu rebellieren.

Um zu einer gerechten Beurteilung der Mitmenschen zu gelangen, muß man versuchen, sich frei von den Einwirkungen zu halten, die ihre Hautfarbe, ihre Kleidung, ihre Gesten, ihr sympathisches oder unsympathisches Gesicht und ihre Figur auf einen machen. Es ist nicht leicht, hinter dem äußeren Erscheinungsbild eines Menschen — seinem Schutzschild — den wirklichen Menschen zu entdecken. Aber die Mühe lohnt sich fast immer. Denn es gibt keinen Menschen, der nicht darauf wartet, entdeckt zu werden. Und entdeckt zu werden heißt nichts anderes als verstanden, geachtet oder gar — schönste Frucht jeder Entdeckungsreise zum anderen — trotz seiner Fehler und Schwächen geliebt zu werden.

G. WACKE, MÜNCHEN

RATIONALISIERUNG UND AUTOMATISIERUNG

AUFGABEN, PROBLEME UND MÖGLICHKEITEN

In einem der letzten Hefte des vorigen Jahres wurde von der Redaktion angekündigt, daß hier zu diesen interessanten Themen der Gegenwart einiges gesagt werden soll. Der Verfasser wurde nun von der Konzernleitung beauftragt, mit der Erlösung dieses Versprechens zu beginnen. Der heutige Beitrag soll zuerst einmal eine Übersicht über einige aktuelle Aufgaben in ihrer Gesamtschau geben, ohne daß dabei auf einzelne Fragen speziell eingegangen wird.

Die Redaktion

Hinter den Begriffen bzw. den Worten „Rationalisierung“ und „Automatisierung“ verbirgt sich das große Bemühen, die Wirtschaftlichkeit und die Produktivität der Unternehmungen zu erhalten bzw. zu verbessern und sie gegen den Druck der Konkurrenz standfest zu machen. Wenn man sich in der Wirtschaft, in der Tagespresse, in den Zeitschriften, auf Tagungen und in den Betrieben umhört, so muß man feststellen, daß die Bemühungen in dieser Richtung sehr groß, von Betrieb zu Betrieb, von Branche zu Branche, ja von Land zu Land aber unterschiedlich sind.

Herr Dr. Kurt Pentzlin*, Hannover, hat in einem sehr beachtenswerten Artikel in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 31. 10. 1964 unter der Überschrift: „Automatisierung — Fluch oder Segen?“ sehr interessante Ausführungen gemacht, von denen einige hier wiedergegeben werden sollen:

„Der technische Fortschritt ist immer latent vorhanden, ob und wann er realisiert wird, ist ein betriebswirtschaftliches Problem, hängt also von der Entscheidung des Unternehmers und der Finanzierungsmöglichkeit ab. Die Automatisierung, wie jeder andere technische Fortschritt, läßt sich nicht befehlen; sie läßt sich auch nicht verbieten. Die Realisierung erfolgt aber immer punktuell, und sie ist, wie schon erwähnt, von Betrieb zu Betrieb und von Branche zu Branche sehr verschieden. Auf dem zeitlichen Vorsprung in der Durchsetzung neuer Ideen beruht der Wettbewerbsvorteil in der freien Wirtschaft. Es ist die erklärte Absicht der Rationalisierung, also auch der Automatisierung, Arbeit zu erleichtern und Arbeit einzusparen. Die Automatisierung wird nur gewählt, wenn sie billiger ist als die Arbeit, die sie ersetzt. Die alte Vorstellung, als ob wirtschaftliches Wachstum sich etwa so vollzieht wie das Ansetzen von Jahresringen bei einem wachsenden Baum, ist glücklicherweise überwunden, wenn auch manche Globalstatistiken, wie das Arbeiten mit dem prozentualen Zuwachs des Bruttosozialproduktes, diese falsche Vorstellung in der Öffentlichkeit immer wieder verstärken. Man weiß doch heute, daß wirtschaftliches Wachsen ein ewiges Stirb und Werde ist und daß für das Kommen und Gehen von Unternehmungen, und für das Wachsen und Schrumpfen von Industriezweigen nicht nur technische Gründe sondern auch andere Faktoren verantwortlich sind.“

Dr. K. Pentzlin behandelt in seinem oben genannten Artikel auch besonders die übergeordneten Fragen, wie sie vom Standpunkt des einzelnen Arbeitnehmers, der Gewerkschaften, des Unternehmers und des Staates zu sehen sind, auf die hier nicht eingegangen werden soll. Er schließt aber u. a. mit der Forderung: Wir müssen mehr und besser rationalisieren und automatisieren als bisher!

Was wird nun in unseren Konzernwerken getan und auf welchen Gebieten sollte bzw. wird rationalisiert und automatisiert?

* Vorsitzender des Ausschusses der Bundesvereinigung für volkswirtschaftliche Grundsatzfragen im Bereich der Lohn- und Tarifpolitik.

Die nachstehenden Ausführungen berücksichtigen einerseits moderne Erkenntnisse auf den Gebieten der Rationalisierung und Automation und berühren andererseits Aufgaben, die sich auch in unseren Konzernwerken stellen.

Ordnen, Normen und Typisieren von Teilen und Produkten.

Jede Rationalisierung muß mit den oben genannten Aufgaben beginnen, wenn sie den angestrebten Erfolg haben soll. Diese Erkenntnis ist gewiß nicht neu, sie ist schon oft ausgesprochen und ihre Realisierung gefordert worden. Die praktische Durchführung ist aber für die Verantwortlichen jeden Tag aktuell und schwer. Sie gliedert sich in vier Teilaufgaben, nämlich

Ordnen und Normen der Einzelteile,

d. h. Bildung von Teilefamilien, damit die einzelnen Teile in vielen Produkten verwendet werden können,

Ordnen und Normen der Baugruppen,

d. h. die verkaufsfähigen Erzeugnisse sollen möglichst im Baukastenprinzip montiert werden können,

Beschränkung der Typenvielfalt

und Herausstellen von Standardergebnissen,

Ordnen und Normen der technischen Unterlagen,

wie z. B. Zeichnungen, Stücklisten, Kataloge, Preisbücher usw. durch sinnvolle Anordnung und Verwendung von übersichtlichen Nummernsystemen.

Bei den Motoren-Werken in Mannheim wurde 1958 mit der Einführung eines neuen Zeichnungsnummern-Systemes begonnen, durch das u. a. sämtliche Konstruktionsteile durch einen Teileartenkatalog zu gleichartigen Teilefamilien zusammengefaßt werden können. Ebenso werden seit 1963 bei den neuen Motortypen die Baugruppen durch sinnvolle Nummernsysteme — von der Stückliste über das Preisbuch bis zum Lieferumfang — so geordnet, daß eine maschinelle Bearbeitung der Kundenaufträge möglich wird. Die Rationalisierungsmöglichkeiten, die sich dadurch bieten, sollten in Zukunft von allen Beteiligten verstärkt ausgenutzt werden. Auch bei der Knorr- und Süd-Bremse wird an der Einführung ordnender Nummernsysteme gearbeitet.

Einer der schwierigsten Punkte ist wohl die allseits gewünschte Typenbereinigung, der sich aber immer wieder die Erfordernisse des Marktes entgegenstellen. Eine verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen dem Kunden, Verkäufer und Konstrukteur muß immer wieder angestrebt werden. Rückschläge sollten nicht zur Resignation führen.

Kostengünstiges Gestalten und Konstruieren

Mit dem Fortschreiten der Automatisierung wird immer mehr erkannt, daß die Automatisierungsvorgänge nicht isoliert betrachtet werden können, sondern daß die Rationalisierung bei der zweckmäßigen Gestaltung und der Konstruktion eines Gerätes beginnt und daß damit erst eine sinnvolle Automation in der Fertigung möglich wird. Dem Konstrukteur soll ohne Einschränkung zuerkannt werden, daß er schon immer zum Ordnen und zum Verbilligen bereit war. Aber der einzelne kann nicht mehr allein wirken. Der gesamte Ablauf von der Konstruktion bis zum Verkaufen war und ist noch nicht optimal. Die Voraussetzungen hierfür müssen aber geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang wird der Begriff „Wertanalyse“ in letzter Zeit sehr viel genannt. Er bedeutet, daß die alte Methode, nämlich der Konstrukteur konstruiert, der Einkäufer kauft ein, der Fertigungsmann fertigt, der Verkäufer verkauft und der Kostenrechner stellt zum Schluß schließlich die Kosten fest, überholt ist. Durch die Wertanalyse sollen alle 5 Beteiligten „gemeinsam um die optimalste Ausführung ringen“. Dabei ist es vielfach erforderlich, vollkommen neue Wege zu gehen und alte Vorstellungen in bezug auf Material, Funktion usw. über Bord zu werfen.

Auch in unseren Konzernwerken hat dieser Gedanke schon ein lebhaftes Echo gefunden. Seine systematische Anwendung sollte aber noch zur Selbstverständlichkeit jedes einzelnen werden.

Zum kostengünstigen Konstruieren gehört aber auch die Untersuchung, wie sich die Arbeit des Konstrukteurs verbilligen läßt. Man

kann sicher nicht das schöpferische Arbeiten, die Einfälle, die Phantasie rationalisieren und automatisieren, doch auch beim Konstruieren ergeben sich Arbeiten, die man mit modernen Hilfsmitteln beschleunigen kann. Hierfür bieten sich u. a. auch moderne elektronische Datenverarbeitungsanlagen an.

Ein Teil des heutigen Ingenieurwissens und bestimmte betriebliche konstruktionstechnische Daten lassen sich auf Magnetbändern speichern. Um diese Daten verarbeiten zu können, ist es jedoch erforderlich, die Aufgaben der Projekt- und Konstruktionsabteilungen – soweit wie möglich – in mathematische Formeln zu kleiden, damit dem Elektronenrechner der „Befehl“ zur Lösung der Aufgabe gegeben werden kann. Neben dem Konstrukteur wird also in Zukunft immer mehr der Ingenieur-Mathematiker treten. Was früher gezeichnet, probiert und versucht werden mußte, kann heute schon – und in Zukunft noch mehr – gerechnet werden. Wir stehen zwar erst am Anfang dieser Entwicklung, aber es ist jetzt schon zu übersehen, daß sich hier große Möglichkeiten zur Einsparung von Kosten in den Konstruktionsbüros ergeben können.

Planen, Steuern und Überwachen

vom Produktionsprogramm über Material-, Lohn- und Gemeinkosten bis zu den Ergebnissen.

Die wirtschaftlichen Zusammenhänge und auch die Erzeugnisse werden von Jahr zu Jahr komplizierter und unübersichtlicher. Die richtige Entscheidung zu treffen, d. h. so zu disponieren, daß das richtige eingekauft und produziert wird, damit die Kundenwünsche schnell und reibungslos erfüllt werden können und dabei noch die Kosten gering zu halten, um ein vernünftiges Ergebnis zu erwirtschaften, ist heutzutage für die Verantwortlichen wirklich nicht leicht. Alles Wehklagen hierüber nutzt aber nichts, denn die Konkurrenz hat die gleichen Schwierigkeiten, und derjenige behauptet sich auf dem Markt, der seine Sache am besten versteht. Auf diesen Gebieten sollte in Zukunft mit weit mehr wissenschaftlicher Systematik gearbeitet werden als bisher. Natürlich ist dies leichter gesagt als getan. Alle Unternehmensleitungen und Fachleute wissen, daß die Entscheidungen für die Zukunft mit zu den schwersten Aufgaben gehören. Diese Entscheidungen aber so sicher und so genau wie möglich zu treffen, heißt auch rational zu arbeiten und die Produktivität zu verbessern. Die Kapitalkosten für die Bestände sind dann geringer, ungängige Teile brauchen nicht verschrottet zu werden usw. Viele maßgebliche und große Unternehmungen beschäftigen sich mit diesen Problemen. Die modernen elektronischen Datenverarbeitungs-

anlagen werden hierfür auch zur Mithilfe herangezogen. Alle Daten der Vergangenheit werden systematisch erfaßt und geordnet. Die Wünsche des Marktes werden soweit wie möglich studiert und ebenfalls genau erfaßt. Schließlich müssen auch die eigenen Möglichkeiten, angefangen von der Konstruktion über die Fertigung bis zum Einkauf und der Finanzierung objektiv beurteilt werden. Alle diese Daten sind dann so zu ordnen und so zu katalogisieren, daß man aus ihnen sogenannte Optimierungsprogramme zusammenstellen kann. Mit Hilfe solcher Programme und der Elektronen-Rechner wird es möglich sein, die dispositiven Entscheidungen schneller, leichter und genauer als bisher zu treffen.

Zur richtigen Entscheidung gehört auch, daß man sofort übersieht, wie sich diese in bezug auf Kosten und Ergebnisse auswirken wird. Auch hierfür ist es möglich, Maschinenprogramme zu erstellen, mit denen die Kosten und Ergebnisse einer Entscheidung zur Probe ermittelt werden können.

An vielen Stellen und auch in unseren Konzernwerken, natürlich in dem zur Verfügung stehenden Rahmen, wird an der Lösung und Durchführung dieser Aufgaben gearbeitet. In etwa 10 Jahren wird man kaum noch darüber sprechen.

Rationalisierung und Automation in der Fertigung und in den Nebenbetrieben.

Die „Rationalisierung“ und „Automation“ hat eigentlich ihren klassischen Ursprung in der Fertigung erhalten und auch dort ihren sichtbarsten Niederschlag gefunden. Modernste Maschinen und Transferstraßen zur Fertigung von Einzelteilen sind heute schon Selbstverständlichkeit geworden, ohne die eine moderne Fabrik nicht mehr bestehen kann. Die Bemühungen der Fachleute konzentrieren sich daher z. Z. u. a. auf folgende Gebiete:

Automatische Prozeßsteuerung, durch die besonders Arbeitsprozesse in der Grundstoff-Industrie berechnet, automatisch gesteuert und überwacht werden,

Verwendung von Montagemaschinen,

Numerische Steuerung von Werkzeugmaschinen,

Verbesserung der gesamten „Arbeitsorganisation“ insbesondere auch in den Hilfsbetrieben.

Da die Prozeßsteuerung in unseren Konzernwerken weniger große Bedeutung hat, soll hier nicht weiter darauf eingegangen werden.

Wichtiger ist schon der Einsatz von Montagemaschinen. Beim Montieren gibt es noch eine große Anzahl manuell ausgeführter Operationen, die rationalisiert bzw. automatisiert werden können. Die Werkzeugmaschinen-Industrie und die zuständigen Fachleute, die diese Maschinen einsetzen wollen – so auch in unseren Konzernwerken – bemühen sich um die Lösung der hierbei auftretenden Probleme.

Eine besondere Bedeutung wird in Zukunft die numerische Steuerung von Werkzeugmaschinen erhalten, da man durch sie die Fertigung von Einzelteilen bei kleinen Stückzahlen verbilligen kann. Die Steuerung der hierfür verwendeten Werkzeugmaschinen erfolgte bisher durch kostspielige Vorrichtungen, die durch einen Lochstreifen ersetzt werden sollen. Die Daten und Angaben werden von der Abteilung Fertigungsplanung mit Hilfe einer elektronischen Rechenmaschine ermittelt und in einer „numerischen Ordnung“ in einen Lochstreifen, wie er in der Büromaschinen-Industrie schon lange verwendet wird, gelocht. Mit diesem Lochstreifen wird dann über ein spezielles Steueraggregat, das in der Werkzeugmaschine vorhanden sein muß oder eingebaut werden kann, die Maschine „gesteuert“. Der Lochstreifen soll somit die Funktion der bisherigen Vorrichtungen übernehmen. Der Steuerapparat an der Werkzeugmaschine ist universell verwendbar, nur der Lochstreifen muß für jedes spezielle Teil neu hergestellt werden. Die Ermittlung und Errechnung der Daten für den Lochstreifen und dessen Herstellung wird in Zukunft viel billiger sein als die Konstruktion und Anfertigung von Vorrichtungen.

Rationalisierung gehört auch die Verbesserung der Arbeitsorganisation im Betrieb. Sie beginnt damit, wie schon oben in einem anderen Zusammenhang erwähnt, daß der Konstrukteur die Einzelteile und die Erzeugnisse fertigungsgerecht gestaltet. Dabei wird hier nicht das Gewicht auf zweckmäßiges Hobeln, Drehen, Bohren usw. gelegt, sondern auf einen flüssigen Arbeitsablauf im gesamten Betrieb. Eine gewisse Beschränkung bei den technischen Änderungen und eine Verbesserung im Änderungsablauf würde darüber hinaus manche Kosten sparen helfen.

In der RWK-Zeitschrift „Rationalisierung“ vom September 1964 wird auf Seite 203 ein interessantes Untersuchungsergebnis veröffentlicht, nämlich: „Die Nutzung von Produktionsanlagen, insbesondere von Werkzeugmaschinen in der Metalverarbeitung, ist erstaunlich niedrig. Sie wurde bei etwa 320 000 Maschinenbelegstunden von rund 3300 Werkzeugmaschinen in 19 Betrieben mit den verschiedensten Produktionsprogrammen erfaßt. Der ermittelte Zeitnutzungsgrad, bezogen auf die absolute Bereitschaftszeit (d. h. 8766 Jahresstunden = 24 Tagesstunden) ergab bei den untersuchten Werkzeugmaschinen als Mittelwert eine Nutzung von nur 20,4%.“

Es sollte Aufgabe aller Beteiligten sein, diesen Nutzungsgrad zu verbessern, denn hier liegt die große Chance zu rationalisieren, ohne zu investieren.

Bei den Bemühungen, die Produktivität zu verbessern, werden die sogenannten unproduktiven Abteilungen oft vergessen. Die Erkenntnis setzt sich immer mehr durch, daß gerade in diesen Abteilungen doch große Rationalisierungserfolge möglich sind. In die systematische Arbeitsvorbereitung für die Fertigungsbetriebe sollte in Zukunft auch die Arbeit der Nebenbetriebe mit einbezogen werden. Zu dem Begriff Arbeitsorganisation gehören selbstverständlich noch viele andere Aufgaben und Probleme, die hier nicht alle aufgeführt werden können, wie z. B. Bildung richtiger Verantwortungsbereiche (Meisterschaften, Betriebsabteilungen usw.), innerbetriebliche Transportfragen und schließlich auch der lästige Papierkrieg.

Auch ein richtiges und sinnvolles Ordnen und Numerieren aller Werkzeugmaschinen für die Zwecke der Kostenrechnung, der Kapazitätsberechnung, -überwachung usw. gehört ebenfalls hierzu. Auf Anregung der MWM wird zur Zeit in einem besonderen Arbeitskreis, dem alle Konzernwerke angehören, an einer solchen Numerierung gearbeitet.

Herr Franz Götzfried* (Direktor und Refa-Ingenieur) schätzt, daß durch die Verbesserung der Arbeitsorganisation im Betrieb eine 15-30%ige Produktivitätssteigerung möglich ist.

Ordnen, Verbessern, Optimieren und Automatisieren der technischen und kaufmännischen Verwaltungsaufgaben.

Die Verwaltungsaufgaben haben in den letzten 50 Jahren – besonders aber in den letzten 20 Jahren – in allen Bereichen unseres Lebens,

im Staat, in der Verwaltung, in der Wirtschaft und auch in den Betrieben bekanntlich sehr zugenommen. Wie sich dies in Zahlen ausdrückt, zeigt die Veröffentlichung des deutschen Industrie-Institutes in Köln, und zwar:

1882	1 : 21
1907	1 : 9
1939	1 : 3
1964	1 : 2

In der Bundesrepublik waren 1964 rund 6 Millionen Angestellte und zwölf Millionen Arbeiter beschäftigt. Diese Entwicklung ist nicht zufällig entstanden. Bei der manuellen Tätigkeit des Arbeiters konnte der heute allseits bekannte hohe Rationalisierungsgrad erreicht werden. Die Automatisierung bei der Verwaltungsarbeit ist in bezug auf die Fertigungstechnik noch sehr rückständig. Eine Tatsache, die von den Verantwortlichen klar erkannt ist. Aber auch hier ist der Weg vom Erkennen bis zur Durchführung dornenreich und schwer. Ungeachtet dessen wird auch in unseren Konzernwerken daran gearbeitet. Grob zusammengefaßt gliedert sich diese große Aufgabe wie folgt:

Ordnen und Katalogisieren von Bereichen, Aufgaben, Unterlagen und Tätigkeiten im gesamten Unternehmen,

wie z. B. in der Hierarchie des Unternehmens durch Organisationspläne,

bei den Erzeugnissen (Teile, Baugruppen, fertige Geräte) durch Einführung zweckmäßiger Nummernsysteme, durch die dann alle notwendigen technischen und kaufmännischen Unterlagen wie Stücklisten, Aufbaupläne, Preisbücher, Typenkataloge, Lieferumfänge, Arbeitspläne usw. richtig geordnet und ihr Inhalt übersichtlich dargestellt werden kann.

Bildung von optimalen, organisatorischen Arbeitsabläufen,

d. h. systematische Untersuchung aller Verwaltungstätigkeiten nach dem berühmten und bekannten Motto: Wer tut was, wo, wie und warum oder, anders ausgedrückt, nach der Vierstufenmethode: Aufnahme des Ist-Zustandes, Analyse des Ist-Zustandes, Ausarbeiten von Verbesserungen und schließlich Durchführen der Verbesserungsvorschläge.

Einsatz geeigneter Maschinen und anderer Hilfsmittel,

angefangen von den einfachen Karteien bzw. Addiermaschinen bis zu den modernen elektronischen Datenverarbeitungsanlagen.

Es wurde schon berichtet – und die Mannheimer wissen es aus eigener Erfahrung – daß eine systematische Untersuchung aller Verwaltungsarbeiten der Angestellten bei den Motoren-Werken vom Vorstand eingeleitet wurde. Bekannt ist auch, daß in Volmarstein, in Mannheim und in München Lochkartenanlagen bzw. elektronische Datenverarbeitungsanlagen eingesetzt sind. An den Vorbereitungen für den weiteren Ausbau dieser Anlagen wird mit Fleiß gearbeitet. Aber auch hier sei der Hinweis erlaubt: Wenn man mit der Eisenbahn fahren will, muß man zuerst die Schienen legen. Je besser der Unterbau, desto größer kann dann die Geschwindigkeit sein. Ein guter Unterbau kostet aber Zeit und Personal und Geld. Zur Verringerung der Schreibarbeit in den Büros werden in Volmarstein, München und Mannheim die ersten Fakturier- und Schreibautomaten verwendet, und es wird bereits an einen vermehrten Einsatz gedacht.

Verbesserung des menschlichen und des persönlichen „Wirkungsgrades“.

Wenn von Rationalisierung die Rede ist, darf der Mensch – der, wie wir alle akzeptieren, im Mittelpunkt des wirtschaftlichen Geschehens steht – nicht vergessen werden. Doch in diesem Zusammenhang soll hier nicht von der Würde des Menschen, sondern von der Produktivität, vom Wirkungsgrad des einzelnen, die Rede sein. Jeder weiß, daß man einen guten und einen schlechten Tag haben kann, daß man an einem Tag weniger und am anderen wieder mehr leistet. Es gibt aber auch große Unterschiede in der Arbeitsart des einzelnen. Die einen verstehen es, sich kurz, schnell und bündig auszudrücken, während die anderen ein Mehrfaches an Zeit dazu gebrauchen und dann noch unklar bleiben. Die einen haben ihre eigene „Arbeitsvorbereitung“, indem sie sich ihre Aufgaben vorher klar überlegen und dann

* F. Götzfried: Die arbeitsorganisatorische Rationalisierung hat mit der technischen nicht Schritt gehalten. Refa-Nachrichten 17. Jahrgang, Heft 3, Juni 1964.

DIES IST KEIN LEERER KONZERTSAAL



sondern die neue Halle X der Südbremse. Das Foto entstand just zu dem Zeitpunkt, als sie bereits fertiggestellt, jedoch noch nicht bezogen wurde.

Man sieht hinten rechts die Werkzeugausgabe, anschließend die Meisterbüros und – am anderen Ende der Halle, 100 m vom Standpunkt des Fotografen entfernt – drei Türen für Lastkraftwagen zum Ent- oder Beladen.

Was man nicht sieht, ist die Einrichtung dieser Automatenhalle. Sie hat jedoch auf dem Papier bereits stattgefunden, und so

werden im ersten Abschnitt, d. h. im Vordergrund, die Vollautomaten Index arbeiten, in der Mitte die Piromaten (automatisierte Revolverdrehbänke), und schließlich im letzten Abschnitt, ganz hinten, die Monforts-Halbautomaten. Der nördliche Teil der Halle, d. h. die Fläche links zwischen Pfeilern und Fensterfront, wird vorerst nicht bezogen. Er ist vorgesehen für eine spätere Fertigung.

Unsichtbar für den Betrachter bleibt auch noch eine Gleisanlage (im Hintergrund links), auf der bis zu drei Güterwagen in das Halleninnere geschoben werden können, um dort beladen zu werden.

die Arbeit durchführen, während die anderen erst bei der Arbeit selbst merken, wie man es eigentlich hätte richtig machen sollen. Was für den einzelnen gilt, gilt auch für die Zusammenarbeit im kleinen oder großen Kreis. Hierzu gehört auch das schon so oft besprochene Betriebsklima. Etwaige Reibungspunkte sollten „abgestellt“ werden. Dabei dürfte die Analyse einer Untersuchung von Interesse sein, die über gescheiterte Firmen verschiedener Branchen und unterschiedlicher Größe angestellt wurde. Es zeigt sich nämlich, daß 18% wegen schlechten Betriebsklimas, unzulänglicher Mitarbeiter, falscher Stellenbesetzung usw. in Konkurs gegangen sind. Zusammengefaßt könnte man vielleicht sagen: Die gleiche Ordnung und die gleiche Systematik, die man zur Rationalisierung der sachlichen Aufgaben anwendet, sollte jeder auch auf seine eigene Arbeits-

methode und auf die rationelle Ausnützung seiner Arbeitszeit anwenden. Wenn dann noch das menschliche Verstehen und die gegenseitige Achtung in bezug auf seinen Mitmenschen hinzukommt, läßt sich der persönliche Wirkungsgrad und die Produktivität sicher verbessern.

Es ist beabsichtigt, über interessante und aktuelle Einzelthemen auf dem Gebiet der Rationalisierung und Automation, wie sie sich in unseren Konzernwerken ergeben, in zwangloser Folge in den nächsten Heften zu berichten.

Die Redaktion

OB Reschke, dritter von rechts, beim Werkdurchgang



OB besuchte MWM

In der Kommunalpolitik kommt es nicht oft vor, daß alle Parteien einen Mann mit der Leitung der Stadtgeschicke betrauen, der einer politischen Partei nicht angehört und nur durch seine Persönlichkeit als eines ausgezeichneten Sachkenners und Menschen hoher charakterlicher Haltung Vertrauen erweckt und findet. Es war eine Freude für Leitung und Belegschaft der Motoren-Werke, das Stadtoberhaupt begrüßen zu können und bestätigt zu finden, wie sehr der Oberbürgermeister an den Stätten industriellen Lebens und ihren Menschen Anteil nimmt.

Im Namen des Vorstands begrüßte Direktor Stark den Gast. Er wies auf die in der Gesamtsituation der Stadt eingefügten Werksanlagen hin, dankte für die verständnisvolle Haltung der Stadtverwaltung bei der Lösung industrieller Raumordnungsfragen und gab die Versicherung, daß Führungskräfte und Belegschaft sich bemühen, auch der Stadt etwas zu geben. Die Sonderstellung des Fertigungs- betriebs, ausschließlich Dieselmotoren zu produzieren, wurde umrissen, Abteilungsleitern und Prokuristen wurden vorgestellt.

Dr. Reschke kam auf das Hauptproblem zu sprechen, das im geschichtlich begründeten Standort der MWM als einem der ältesten Mannheimer Unternehmen liegt, die Lage mitten im bebauten Wohngebiet. Die Stadt habe die Einsicht für Erweiterungsnotwendigkeiten des Werks mit grundlegendem Einfluß auf die Gestaltung der Fertigungsorganisation bewiesen. Nun wolle man auch einmal „sehen, wie es von innen aussieht“. In der Aussprache mit dem Vorstand kamen auch u. a. Fragen der Absatzgestaltung zur Sprache. Der OB freute sich für die Stadt Mannheim über enge Verflechtungen von MWM mit der französischen Wirtschaft, eingespannt in das große Kräftefeld wirtschaftlicher Großraumwirtschaft und -politik Europas.

Betriebsratsvorsitzer Nagel begrüßte das Stadtoberhaupt in der gerade stattfindenden Sitzung des Betriebsrates und des gewerkschaftlichen Vertrauensmännerkörpers. Auf Fragen über Probleme und Schwierigkeiten wurde freimütig Auskunft gegeben, z. B. über Straßenbahnfahrpreise, Mietfreigabe in „Weißen Kreisen“, über die Gewährung von Bauland, über Luftverunreinigung und anderes mehr. Mannheim werde gewiß nie ein Luftkurort werden, aber alle Aufgaben, die mit der Wohlfahrt der schaffenden Bevölkerung zusammenhängen, seien vordringlichstes Anliegen für die Stadtverwaltung. Dazu zähle auch die Intensivierung der „berufsbegleitenden“ Dinge, z. B. des Berufs- und Fortbildungsschulwesens. Verkehrsaufgaben gehen damit Hand in Hand. Für Mannheim gehe es um Industrie-, Wohnungs-, Fortbildungs- und Sozialbauten, also um alles das, was unmittelbar das Leben der Menschen beeinflußt.

Ein Rundgang durch das Werksgelände machte den Gast mit geschichtlich Gewordenen seit der Zeit, als Carl Benz in einmündiger der noch vorhandenen alten Werksbauten wirkte, bis zu den aus fortschrittlicher Planung unserer Tage entstandenen Baulichkeiten bekannt. Der Kleindieselmotoren-Prüfstand demonstrierte augenfällig den Gegensatz des Bisherigen im Vergleich mit der aus Stein und Stahl gewordenen Konzeption des „organischen Fertigungsflusses“ in der langen Zeile der jetzigen Kleindieselfertigung.

Direktor Kux stellte den technischen Bemühungen die der wirtschaftlich-kaufmännischen Seite gegenüber, das außergewöhnliche Volumen an Industriebauten mit ihrer neuzeitlichen Ausstattung weitestmöglich ohne Fremdfinanzierung zu bewältigen.

Vom Magazin über die Teilebearbeitung bis zur minutiösen Bereitstellung aller Fertigungselemente durch teils elektronisch gesteuerte Bänder und Kreisförderer zum Bedarfszeitpunkt in der Montage besteht ein organischer Bewegungsfluß. Die Motoren gelangen auf ein modernes Prüfgebiet und danach über automatische Transporteinrichtungen in die Bereitstellungshalle für den Versand. Mit großem Interesse besichtigte Dr. Reschke gerade diesen Teil, wo eine der fortschrittlichsten Anlagen dieser Art durch ein sinnvolles System die Problematik löst, vielartige Ausführungsarten von Motoren auf kleinstem Raum mit schneller und sicherer Greifbarkeit zur Versandrampe und damit zur Expedition in die Absatzländer der Erde zu bringen.

JHB

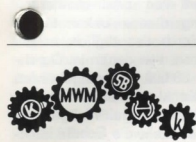
KNORR-KOMPRESSOREN BEIM SCHWERSTEN RENNEN DER WELT!

Das schwerste Straßenrennen der Welt fand vom 21.-31. Oktober 1964 statt. Zu diesem „Gran Premio“ für Tourenwagen, der vom Argentinischen Automobilclub durchgeführt wurde, fanden sich Teilnehmer aus zehn Nationen in Buenos Aires ein. 4800 km durch das unwegsame Innere des Landes mußten in zehn Tagen zurückgelegt

werden; die Strecke war wesentlich schwieriger als je zuvor. Die schon 1963 als „Friedhof der Hoffnungen“ bezeichnete Etappe von Catamarca nach Tucuman (515 km) führte diesmal von Catamarca nach Salta (630 km) durch die schroffen Vorkordilleren. Von Pässen kann hier keine Rede mehr sein, da die Straße ständig in Höhenlagen zwischen 2000 und 3500 m verläuft. Großes Fahrerisches Können, gute Nerven und Kaltblütigkeit waren notwendig, um die aufgewickelten Pfade zu bezwingen. Dem ständigen Wechsel zwischen Hochgeschwindigkeitstrecken und Gebirgstappen waren nur wenige Fahrzeuge gewachsen. Von den 264 in Buenos Aires gestarteten Wagen kamen lediglich 58 Fahrzeuge ins Ziel. Auf den Geröllwegen, die zum Großteil aus der Inkazzeit stammen und die bei der permanenten Trockenheit eine knöcheltiefe Staubschicht aufweisen, wurde von Fahrer und Wagen das Letzte verlangt. Ein Überholen ist hier praktisch unmöglich. Andererseits kann es passieren, daß ein unerwartet niedergehendes Andengewitter rie-

sige Sturzbäche bildet, die – wie im Falle Chumbicha – ein ganzes Dorf wegreißen können. Auf der Etappe Salta – La Falda gibt es zahlreiche gefährliche Wasserdurchfahrten, die den Fahrern zum Verhängnis wurden. Hier mußten sie auch während des Trainings mit riesigen Heuschreckenschwärmen kämpfen, die jede Sicht nahmen... Da man die Schwierigkeiten kannte, bereiteten sich die teilnehmenden Teams sehr sorgfältig auf das Rennen vor.

Sieger in diesem ältesten argentinischen Straßenrennen wurde zum 4. Male Mercedes-Benz. Die drei siegreichen 300 SE waren mit serienmäßigen KNORR-Luftpressern für die Luftfederung ausgerüstet. Diese Hochleistungs-Kompressoren arbeiten einstufig mit 18 atü Gegendruck bis zur Höchstumdrehzahl von 6000 Umdrehungen pro Minute. – Die Luftfederung, die ganz erheblich zu dem berühmten Fahrkomfort der rassigen Mercedes-Wagen beiträgt, hat sich auch in anderen Fahrzeugen, beispielsweise in Omnibussen, bestens bewährt.



Aufsichtsrats-Mitglieder unserer Konzernwerke

Knorr-Bremse KG.

Fritz Gröning, Vorsitzender
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Reinhard Burkhardt
Dr. Helmut Petri
Herbert Waldschmidt

Knorr-Bremse GmbH.

Fritz Gröning, Vorsitzender
Dr. Theo Kreuz, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Dr. Otto Waldschmidt
Karl Vohmann
Reinhard Weinrich

Motoren-Werke Mannheim AG.

Philipp Frank, Vorsitzender
Joachim Vielmetter, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Hellmuth Goertz
Herbert Waldschmidt
Paul Farny
Werner Abele
Fritz Kurz
Heinz Unangst

Süddeutsche Bremsen AG.

Heinz Osterwind, Vorsitzender
Joachim Vielmetter, stellv. Vors.
Liselotte von Bandemer
Karl Friedrich Kless

Hellmuth Goertz
Dr. Otto Waldschmidt
Josef Bachmaier
Hermann Baitinger
Georg Hartl

Hasse & Wrede GmbH.

Joachim Vielmetter, Vorsitzender
Friedrich Hansel
Prof. Dr. Leibrock

MWM Motoren Diesel S/A, São Paulo

Francis Spencer Hampshire
Dr. Hans Otto Schultz
Dr. Philipp Wieland

Direktoren, Prokuristen und Handlungsbevollmächtigte unserer Konzernwerke

Knorr-Bremse KG., München und Berlin

Komplementär:
Dir. Joachim Vielmetter, München
Generalbevollmächtigter:
Dir. Hellmuth Goertz, München
Prokuristen:
Dir. Dietrich von Gustke, Bonn
Dir. Friedrich Hansel, Berlin
Peter Dohrmann, Berlin
Erich Schloßbauer, München
Hans Weinmann, München

Knorr-Bremse GmbH., München und Volmarstein

Geschäftsführer:
Dir. Joachim Vielmetter, München
Dir. Reinhard Burkhardt, München
Dir. William F. Hardy, München
Dir. Herbert Waldschmidt, München

Technischer Beirat:
Dir. Dr. Friedrich Hildebrand
Dr. Ernst Möller

Abteilungs-Direktoren:
Dir. Dieter von Bandemer, München
Dir. Dr. Alexander Bodey, München
Dir. Friedrich Hansel, Berlin
Dir. Artur Hofeditz, Volmarstein
Dir. Joachim Schultz-Naumann, München
Dir. Dr. Erich Wilmes, Volmarstein

Prokuristen:
Dr. Giselher Grabley, Volmarstein
Eugen Gruber, München
Walter Hauer, München
Hans Jessen, München
Ludwig Kosenbach, München
Heinz Lischke, München
Karl Neumann, Volmarstein
Hanns Reßmann, Volmarstein
Dr. Herbert Schneider, München
Dir. Albert Süsses, München
Alexander Uebel, München
Hans Weinmann, München
Max Zimmermann, München

Handlungsbevollmächtigte:
Wilhelm Bruhn, München
Günter Bühne, Volmarstein
Kurt Elwing, München
Alfons Esterhammer, München
Erich Kroll, München
Fritz Krücker, Volmarstein
Willi Krüner, Volmarstein
Gerhard Kubath, München
Manfred Müller-Cajar, München
Erich Schloßbauer, München
Curt Stolz, München
Elfriede Weiß, München
Erich Zotzmann, Berlin

Motoren-Werke Mannheim AG.

Vorstandsmitglieder:
Dir. Dr. Hans Kremsler
Dir. Carl Kux
Dir. Wilhelm Stark
Abteilungsleiter:
Dir. Dr. Willi F. Joa
Dir. Bernhard Kutschbach
Dir. Herbert Oesterheld
Dir. Anton Pflieger
Dir. Paul Roesler
Dir. Otto Wiederhold

Prokuristen:
Friedrich Belzer
Heinz Günther
Heinrich Dillmann

Otto Hirsch
Kurt Iwan
Wolfgang Keller
Willibald Körner
Hans Linnenkohl

Handlungsbevollmächtigte:

Willi Aspenleiter
Alfred Asser
Hermann Bader
Walter Bauni
Walter Bock
J. Heinrich Bergmann
Heinrich G. W. Boy
Horst Gassmann
Franz Gerber
Gerhard Glöckner
Fritz Glowinski
Heinrich Groß
Werner Herold
Wilhelm Hochgürtel
Friedrich Körner
Wolfgang Libbach
Karl-Heinz Licht
Rudolf May
Alfred Reibnegger
Dr. Willy Sahn
Friedrich Sohn
Ludwig Stauber
Karlheinz Thamm
Willi Vogel
Herbert Winkler

Süddeutsche Bremsen AG., München

Vorstandsmitglieder:
Dir. Herbert Waldschmidt
Dir. Reinhard Burkhardt
Dir. William F. Hardy

Abteilungs-Direktoren:
Dir. Walter Hinkel

Prokuristen:
Dr. Rudolf Höninger
Josef Reiser
Walter Schade
Hansmartin Scharlach

Handlungsbevollmächtigte:

Max Amann
Konrad Aumiller
Willi Baum
Heinz Buchner
Oskar Engländer
Augustin Hohler
Max Höring
Max Jahrstorfer
Heinz Kratzsch
Horst Kriese
Marianne Leiner
Otto Leinweber
Friedrich Meier
Kurt Mehr
Willy Müllerklein
Karl-Eugen Schießl
Josef Wallner

Carl Hasse & Wrede GmbH., Berlin

Geschäftsführer:
Dir. Ernst Rohde
Dir. Ernst Stüdinger

Prokurist:
Bernd Zurlind

Handlungsbevollmächtigte:

Robert Luedtke
Helmut Sternkopf
Heinz-Günter Lehmann

Gummi-Kübler GmbH., Berlin

Geschäftsführer:
Dir. Erich Zotzmann
Dir. Paul Theuer

Handlungsbevollmächtigte:

Erich Krüll
Herbert Krug

MWM Motoren Diesel S/A, São Paulo

Vorstandsmitglieder:
Dir. Albrecht von Sydow (Direktor)
Dir. Albrecht Günther (Präsident)
Dir. Harald von Sydow
Dir. Karl Geiger

ERLEBNISSE AM RANDE EINES EISENBAHNER-KONGRESSSES

Ein Bundesbahnassessor, im Jahre 1962 Sekretär des erstmalig in München stattgefundenen Internationalen Eisenbahner-Kongresses, sagte mir, als er von meiner Ägypten-Tätigkeit hörte:

„Wer nicht in Luxor war, kennt Ägypten nicht.“

Eigentlich wollte ich gar nicht nach Ägypten, da ich mit den Vorbereitungen der Knorr-Bremse für den Eisenbahnerkongress sehr beschäftigt war. Ich folgte aber dem Zureden des Chefs und habe es schließlich auch nicht bereut.

Auf der ersten Reise 1962 hatte ich das Interessante von Kairo und Umgebung gesehen: die Pyramiden und die Sphinx von Gizeh, das Ägyptische Museum, die Zitadelle und die berühmten Sultan-Hassan- und Rifai-Moscheen, die Al-Ashar-Moschee, die Universität, und nicht zuletzt den Bazar. Mit Freifahrtscheinen der Ägyptischen Staatsbahn durfte ich an einem Wochenende nach

Alexandrien zum Mittelmeer fahren und konnte dort die beiden Paläste der ägyptischen Könige, den Ras-el-Tine-Palast, offizielle Residenz, und das Privatschloß Montasa besichtigen, die so gezeigt werden, wie sie der letzte König, Faruk, verlassen hat. Die Medikamente des Herrscherpaares standen noch in den Vitrinen, so als ob sie erst gestern benutzt worden wären. Im Restaurant „Santa Lucia“ genoß ich echte französische Küche. Die seltsame Genuß- und Gedankenverbindung veranlaßte mich in meiner Einsamkeit zu einem Brief an meine Frau . . .

Nach meiner Rückkehr hörte ich den eingangs zitierten Satz von Luxor, der sich fest in mein Gedächtnis einprägte.

Bei der zweiten und dritten Reise Ende 1963 war jede Stunde mit Arbeit ausgefüllt. Erst die vierte Reise im Frühjahr 1964 gab die Chance, den Rat des Bundesbahners zu beachten. Zuvor folgte ich noch einer Einladung des Chefkonstruktors der Henschel-

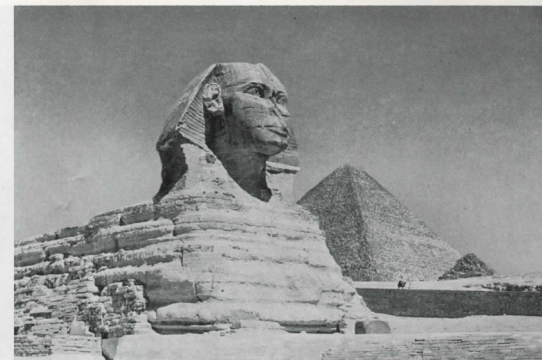
Lokomotivwerke, Kassel, und seines in Kairo tätigen Serviceteams zu einer Fahrt nach Suez und dem Roten Meer.

Man steht, flankiert von zwei steinernen Löwen, am Eingang dieses bekannten Kanals der Erde, durch den täglich an die hundert Schiffe fahren, von denen im Durchschnitt jedes DM 30 000.- Kanalgebühren zahlt -, diesem Kanal, der einer Achse gleicht, um die sich schon viel Weltgeschehen gedreht hat. Man sieht die Schiffe buchstäblich in die Sandwüste hineinfahren und würde als Fotograf gerne aus Suez herausfahren, um die beiden Wüstenschiffe - ein Kamel und ein Schiff - auf ein Bild zu bannen. Natürlich konnte ich es mir nicht verkneifen, aus Suez meinem Kollegen Suess einen Gruß nach München zu senden!

Eine knappe Autostunde südlich liegt Sochna am Roten Meer, ein Ort, der noch keiner ist, aber in einigen Jahren ein Erholungsbad voller moderner Hotels werden soll. Dicht am



Der Autor hoch zu Kamel



Die Sphinx von Gizeh

Rande des warmen Roten Meeres entspringt eine noch wärmere Quelle, die manchem Kranken Heilung bringen soll. Liegt man fünf Minuten ohne jede Bewegung im Wasser des Roten Meeres, dann kann eine Fliege trockenen Fußes von der Stirn des bewegungslosen Körpers bis zu einem der großen Zehen laufen, so stark trägt das hoch salzhaltige Wasser. Am Ufer und auf den angrenzenden Bergen kein Strauch, kein Baum, keine Pflanze - nur Sand und Steine. Trotzdem gab es eine bleibende Erinnerung, besonders, da es ein Geburtstags-Erlebnis war. Diese Tatsache gab ich aber erst am Abend in Kairo bekannt, anderenfalls wäre die sichere Heimfahrt des Opel-Rekord und des VW-Busses vielleicht durch zu starkes Auftanken der Insassen gefährdet gewesen.

Da damit mein 55. Lebensjahr begann, wurde ich in der 5. Nachmittagsstunde des folgenden 5. Tages dieser Ägypten-Reise beim 5. Rennen auf Kairos Pferderennbahn sehr

mutig und setzte 50 Piaster auf das Pferd Nr. 5. Ich gewann prompt den 5fachen Betrag meines Einsatzes.

Fünf Tage später war es dann soweit. Der Generalsekretär der in Kairo zur 4. Tagung versammelten „Asian Railways Conference“ - an den offiziellen Sitzungen durfte ich als geladener Gast und Abgesandter der Knorr-Bremse teilnehmen - war klein und rund und somit körperlich glatt mein Gegenteil. Das ist oft hindernd. Wir beide waren die Ausnahme von der Regel. Er war mein erster Debatten-Kontrahent in Ägypten gewesen, und wir wurden in fairem Kampf Kunde vice versa Lieferant zu Freunden. Trotz gegenteiliger Protokoll-Vorschriften erteilte er mir die Genehmigung, die Teilnehmer der Konferenz bei ihrem Besuch von Luxor begleiten zu dürfen.

Ägypten war in diesem Frühjahr übervoll von Touristen. Am 15. Mai sollten die ersten Schleusen des Assuan-Damms geschlossen werden. Abertausende wollten die Tempel von Abu Simbel noch vorher in ihrer Originalglorie sehen, bevor sie geliftet wurden. Drei Reisebüros und die United Arab Airlines konnten mir kein Hotelzimmer in Luxor beschaffen. Schließlich mußte ein anderer guter Freund der Staatsbahn helfen. Nach mehreren Telefonaten, die er zu führen hatte, konnte er mir erfreut melden, daß im Katarakt-Hotel ein Zimmer für mich vom Ostersonntag zum Ostersonntag belegt sei.

Als der Airlines-Taxifahrer, der uns vom Flugplatz Luxor abends um 23 Uhr abholte, hörte, daß ich zum Katarakt-Hotel wollte, sagte er, das liege 150 km südlich in Assuan. Meine lakonische Antwort: „Dann müssen Sie mich dorthin fahren“. Mit dieser Lösung wäre aber mein Programm wohl doch etwas durcheinandergelassen. Natürlich war ich sehr froh, als sich alles als ein Irrtum herausstellte und mir der Portier des neuen „Winter Palace Hotel“ um Mitternacht den Schlüssel eines zwar vorbereiteten, aber nun leeren Zimmers aushändigte. Der erwartete Gast war nicht gekommen. Vielleicht hatte er eine ähnliche böse Erfahrung gemacht wie ich zwei Jahre zuvor, als mich der Hafestach und ich entgegen allen guten Rat-schlägen, die man mitbekommen hatte, im

schönen Mena-House bei den Pyramiden ein Abendessen mit frischen Erdbeeren und Schlagsahne abschloß. Das führt bei neun von zehn Ausländern, die zum erstenmal nach Ägypten kommen, zwangsläufig nach wenigen Stunden zur Renneritis und somit zu einer zeitweiligen Transportunfähigkeit. Wenn es so war, dann war ich diesmal der Nutznießer der Bakterienarbeit.

Um punkt 8 Uhr früh am Ostersonntag lief fahrplangemäß der von der Henschel-Diesellokomotive bis zum letzten Wagen knorrgebremste Sonderzug der Konferenz-Teilnehmer auf seiner Rückfahrt von Assuan nach Kairo in Luxor ein. Bis zum späten Nachmittag durfte ich dann gemeinsam mit den hohen Delegierten der verschiedenen asiatischen Staatsbahnen die Schätze und Denkmäler der alten ägyptischen Geschichte bewundern. Es war ein heißer Tag, und die Kamera lief auch fast heiß. Etwas von dem, was die Augen staunend sehen durften, brachten sie mit heim. Und ich kann nur hauptsächlich die Bilder selbst sprechen lassen.

Mein Prima-Lateinlehrer sagte oft: „Das, was wir heute tun und haben, das taten und hatten die alten Ägypter, Griechen und Römer auch schon.“ In vielen Dingen hatte er damit recht. Sie besaßen sogar manches, was wir heute nicht rekonstruieren können, beispielsweise Farben von einer Dauerhaftigkeit, deren Herstellung uns bis heute ein Geheimnis ist. Im Grabmal des Nacht, der in der 18. Dynastie unter Thutmosis III. Aufseher der Kornspeicher war, sind die schönsten. Wir hätten Stunden warten müssen, um hineinzukommen und sie selbst zu sehen. So kaufte ich in Kairo Dias der hier gezeigten, berühmtesten Bilder.

Die Väter der Obelisken befinden sich in Karnak und Luxor. Einer steht noch: 29,80 m hoch, aus Assuaner Rosengranit und als Monobloc hergestellt. Er wurde auf dem Nil nach Theben gebracht, wie früher die Hauptstadt des alten ägyptischen Imperiums hieß. „Man muß es gesehen haben, um an die Realität seiner Existenz glauben zu können, denn es gibt wahrhaftig keinen anderen Ort

Pompejus-Säule in Alexandrien



Im Tal der Könige

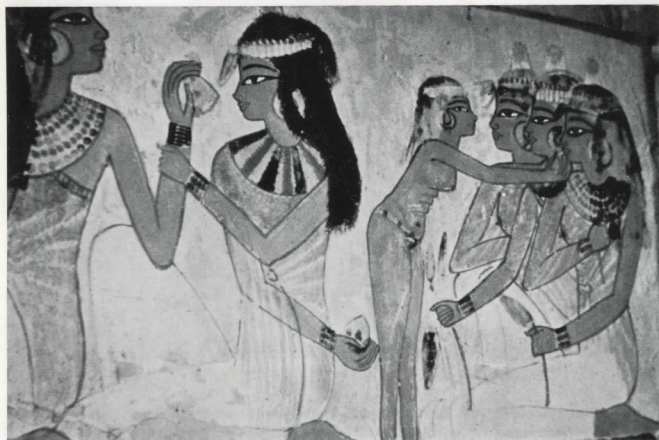


Im Luxor-Tempel



Goldmaske des Tut-anch-Amon, Ägypt. Museum Kairo





Grab des Nacht: Frauen beim Gastmahl

in der Welt, auf dem so viel Schönheit, so viel Interessantes und Anziehendes auf einem so kleinen Raum zusammengedrängt ist." So preisen die Ägypter heute Luxor und den Zwillingsort Karnak.

Unser englischsprachiger Führer wußte aus der Überlieferung, wie man einen Obelisken aufrichtete: Auf einer schiefen Ebene wurde er auf etwa 3/5 seiner Höhe mit dem unteren Ende nach vorne hochgerollt, dann über seine Schwerpunktante in einen mit Sand gefüllten Hilfstrichter bis zur senkrechten Stellung gekippt, der Sand dann unten aus dem Trichter herausgelassen bzw. vom aufgerichteten Obelisken selbst herausgedrückt, so daß er sich langsam bis auf den festen Boden seines Standplatzes senkte.

Der Stein der Tempel und Skulpturen ist oft aus Hunderte von Kilometern entfernt lie-

Alexandrien



W. Wolf sagt in seinem Buch „Die Kunst Ägyptens“, daß die Tempel ganz darauf angelegt waren, „die Massen der Festteilnehmer von der Außenwelt zu scheiden, auf die Götliche hinzuweisen und in eine Stimmung religiöser Ehrfurcht und Versenkung zu versetzen. Um diese Wirkung heute in etwa nachempfinden zu können, bedarf es der Phantasie, die die bunten Farben der Wände und die in den Bauinschriften immer wieder hervorgehobene reichliche Verwendung von Gold und Silber, das festliche Gepränge der zahlreichen geistlichen und weltlichen Würdenträger, die von Weihrauch umwallten, vergoldeten, auf den Schultern der Priester über den Köpfen der Gläubigen einerschwankenden Götterbarken und die von religiösem Schauer erfaßten Volksmassen dem Bilde des Tempels hinzuzudenken vermag.“

Luxor und Karnak waren die Reise und den Ostersonntag mehr als wert.

Daß angesichts der ehrfurthgebietenden, mehr als dreitausendjährigen Geschichtsdenkmalen ein japanischer Delegierter mit mir trotzdem ein Gespräch über die Knorr-Knorr-Bremse, die Hildebrand-Knorr-Bremse und die KE-Bremse führen konnte, war dem Generalsekretär bei aller Toleranz unverstündlich, und er wird uns wohl diese Entwürdigung der Andacht nie ganz verzeihen...

15 Stunden, nachdem die letzten abendlichen Sonnenstrahlen den granitnen Ramses II. aus dem 16. Jahrhundert ante Christum anleuchteten, saßen die Delegierten der „Asian Railways Conference“ und auch ich wieder im Sitzungssaal des Hilton Hotels in Kairo und hörten die Vorträge der Kollegen über die Probleme und die Aufgaben des modernen Schienenverkehrs des 20. Jahrhunderts *post Christum.* *Hans Jessen, München*



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX Im Bazar

**TROTZ
AUTOMATION**

**HUT AB
VOR DIESEN
FACHARBEITERN**



Ein motorentechnisch sachkundiger Besucherkreis war zu Gast bei MWM: 40 Beamte der Badisch-Württembergischen Wasserschutzpolizei, Abschnitt Rhein und Neckar. Aus der jahrelangen angenehmen Geschäftsverbindung der Wasser- und Schiffbauämter zu MWM hatte Polizeidirektor **Drey**, Mannheim, die Werksbesichtigung angeregt.

Durch die alltägliche Verkehrsaufsicht auf den Binnengewässern, speziell in Havariefällen, sind die Beamten mit motortechnischen Dingen vertraut. Zum Ausbildungsgang gehört u. a. der Erwerb technischer oder nautischer Schiffsführerpatente. Ein Gang durch die Fertigung bei MWM sollte diese Kenntnisse vertiefen, um das Wissen von den auf den Schiffsstraßen sehr verbreiteten MWM-Schiffsdieseln für Vorgänge in der täglichen Arbeit zu nützen.

Direktor **Stark** begrüßte die Gäste im Namen des Vorstands, gab kurz einen Umriss über Geschichte und Fertigungsprogramm und legte dar, daß „eine junge Mannschaft in einem alterfahrenen Betrieb ‚gezielt‘ für harte Einsätze Motoren baue“, weil wir „mit der rechten Hand der Schifffahrt angetraut sind“. Gerade für die Zwecke der Wasserschutzpolizei gelte es, schnelle Fahrzeuge mit modernen, baulich kleinen, leichten, aber leistungsstarken Dieselmotoren zu bestücken.

Seine Worte klangen beim Werksdurchgang nach, als man sich von dem angstregenden Bemühen überzeugte, aus dem Grundstofflichen mehr herauszuholen, gestützt auf neuzeitliche Erkenntnisse der Fertigungstechnik, ermöglicht durch fachmännische Wertarbeit. Und mit keinem Urteil hätten die Gäste mehr erfreuen können, als mit dem guten Wort von Polizeirat **Wittenberg**, Mannheim: „Wir sind von vielem Neuen sehr beeindruckt worden; vor allem aber – trotz Automation – Hut ab vor diesen Facharbeitern!“

Es fehlte nicht an technischen Sonderfragen, z. B. über die pneumatische Umsteuerung, über Wendegetriebe und auch Informationswünsche betreffs Dieselmotoren für leichte Sportboote. Direktor Kutschbach, die Prokuristen Körner und Bindel sowie Dipl.-Ing. Uckley gaben gern und eingehend Auskunft, auch über Sportbootmotoren, die ins MWM-Bauprogramm einbezogen sind.

Insbesondere galt das Interesse der Baureihe KD 1105 und dem neuentwickelten Typ D 232, mit dem weitere Neubauten der Wasserschutzpolizei zur Zeit ausgerüstet werden. Die Werksbesichtigung vermittelte auch diesem Besucherkreis eine Vorstellung davon, in welcher breiter Ausführungsprogrammierung MWM Dieselmotoren für die Land-, die Bauwirtschaft und die Schifffahrt an eine weltweite Verbraucherschaft zu liefern imstande ist. B-n

STOLZENBURG-MELZ

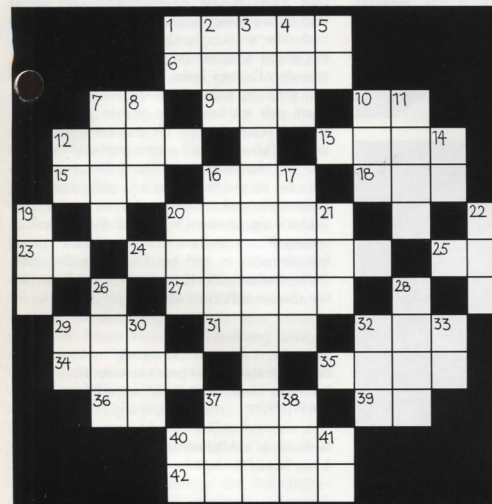
Waagrecht:

1. Verbindungsstück von Rohren, 6. Reisedecke, 7. Kfz.-Zeichen für Bergheim (Erf), 9. engl. Abk. für gnädige Frau, 10. Kfz.-Zeichen für Saarbrücken, 12. Gebirge in Rußland, 13. Filmschauspieler Theodor ..., 15. Drehpunkt, 16. Abk. für Schweres Maschinen-Gewehr, 18. Schweizer Kanton, 20. Teil des Fußes, 23. Fluß in Rußland, 24. Halbedelstein, 25. Fluß in Italien, 27. Stadt in Belgien, 29. arab. Fürst, 31. deutscher Kurort, Bad, 32. li. Nebenfluß der Drau, 34. Aufgeld, 35. leichtes Boot, 36. pers. Fürwort, 37. Mutter der Kriemhild, 39. chem. Zeichen für Neon, 40. deutscher Dichter (Schimmelreiter), 42. musik.: breit.

Senkrecht:

1. Abk. für amerikan. u. brit. Militärpolizei, 2. Stadt an der Donau, 3. Kleinmotor, Lizenzfabrikat von MWM, São Paulo, 4. Halbtone, 5. Abk. für Edition, 7. chem. Element, 8. Zeichen, 10. franz. Münze, 11. poetisch: Brunnen, Quell, 12. Nachrichtenagentur, 14. ital.: ja, 16. Nebenfluß der Havel, 17. Urgestein, 19. römischer Sonnengott, 20. engl. Vorname, 21. franz.: nein, 22. früheres Handelsgewicht, 26. mündlich überlieferte Erzählung, 28. germ. Zeichen, 29. ägyptischer Sonnengott, 30. engl. Herr (Anrede), 32. engl. Insel, 33. chem. Zeichen für Ruthenium, 37. Stifterfigur, 38. phys. Arbeitseinheit, 40. Kfz.-Zeichen für Schleswig, 41. Kfz.-Zeichen für Moers.

Auflösung in diesem Heft





FRÖHLICHE FEIERN AM JAHRESENDE

SO FEIERTEN DIE MÜNCHNER BREMSER



Der große Festsaal des Regina-Palast-Hotels, eine vollständig versammelte Direktion und frohe Gesichter, wohin man schaute – das war der äußere Rahmen der Weihnachtsfeier der KB-München. Die Begrüßungsrede von Herrn Dir. Vielmetter an seine Mitarbeiter, die Dankesworte des Betriebsratsvorsitzenden Eckert an die Direktion und Leckerbissen für Leib und Seele – das ist ihr Programm. Ja, man hält auf Tradition bei Knorr: zwischen Kaffee und Festmenü zwei besinnliche Stunden, und dann der Tanz um den Weihnachtsbaum bis spät nach Mitternacht.

Herrn Eckert obliegt es seit einigen Jahren, ein kleines Programm zusammenzustellen. So konnte er diesmal Herrn Heinz (VK 2) als Vorleser gewinnen. Von ihm hörten wir die amüsante Geschichte von dem erfolgreichen Weihnachtskarpfen. Vom Tonband sangen die Regensburger Domspatzen, und die Hauskapelle Artmeier sorgte für rechte Weihnachtsstimmung. Auch die befrackten Kellerer hatten sich etwas einfallen lassen: nach den Klängen des River-Kwai-Marsches zogen sie mit ihren wundervoll dekorierten Platten in den Festsaal ein, wo sie von den hungrigen Bremsern emphatisch begrüßt wurden.

Und dann wurde es turbulent. Der große Run aufs Parkett begann, das sanfte Streichorchester entpuppte sich als eine flotte Band, die müde Männer munter machte. Und wer von den Damen beim Tanz auf dem Parkett zu kurz kam, hatte selber schuld. Mauerer-München gab es keine. Es wurde gelacht, getrunken und die so oft zitierten zwischenmenschlichen Beziehungen vertieft – genauso, wie es Herr Dir. Goerz in seiner Ansprache an die Festgemeinde gefordert hatte. Schönheit und Scharm, Anmut und Ritterlichkeit, die so leicht im grauen Betriebsalltag untergehen, konnten sich an diesem Abend frei entfalten – und am Ende des Bremser-Balls dankten 350 Knorrianer ihrer Direktion für diesen schönen Abend.

Oben links: Unsere Direktoren Vielmetter, Hardy, Burkhardt, Waldschmidt, Dr. Hildebrand (verdeckt) und Dr. Möller

Sie traten in den Ruhestand: Dr. Möller (Foto Mitte, im Kreise seiner Mitarbeiter) ...

... und Herr Welke (ganz rechts, unterstes Foto)



„Ja, das waren noch Zeiten, als wir ...“



v. l. n. r.: die Herren Hofeditz, Dr. Willmes, Reßmann, Brinkmann und Vohmann

VOLMARSTEINER FESTWOCHE 1964

Unter diesem etwas hochgespielten Titel verborgen sich weder Theater-Gastspiele noch Film-Uraufführungen, sondern die schon traditionelle Lehrlingsfreisprechung sowie die Ehrung unserer Arbeits- und Altersjubilare 1964.

Treffpunkt war wie immer schon Haus Kriegeskorte am Schmandbruch. Für Direktion, Betriebsleitungen und Betriebsrat, die an beiden Feiern teilnahmen, war die Beobachtung des Lebensbaumes unserer Knorr-Bremse recht interessant:

Hier die ganz jungen Knorrianer mit ihren 70 Pfingeln, die alle einen guten Abschluß abzuweihen konnten –, dort die 25- und 40-jährigen Arbeitsjubilare von 1964 mit ihren Altersjubilaren. Hier ausgelassene Fröhlichkeit mit Tanz, Bierzeitung und Vorträgen aus den eigenen Reihen, dort die stillere Heiterkeit des Alters mit dem Austausch von Erinnerungen an die gemeinsame Arbeitszeit über den Tisch hinweg. Doch damit soll nicht gesagt werden, daß die Leitung des Stahlwerkes sich damit begnügt, die Gestaltung der Abende nur ihren Gästen zu überlassen. Unseren Lehrlingen gab Frau Henning musikalische Hilfestellung, und für die Jubilare war eine besondere Überraschung ausgedacht worden: Neben der Kapelle wurde das Ehepaar Fischer-Holweg vom Stadttheater Hagen verpflichtet, das über zwei Stunden hinaus mit Operettenliedern, Sketch-Vorträgen und unterhaltsamen Geschichten den Saal in Stimmung brachte. (Man soll aber nicht übersehen, daß einige „Kurze“ und etliche „Blonde“ als Beilage die Aufnahmebereitschaft wesentlich steigern können.)

Auch sei nicht vergessen, daß an beiden Abenden für das leibliche Wohl gut und ausreichend gesorgt wurde. Die Ehrung unserer Prüflinge nahm Herr Obering. Brinkmann vor und überreichte kleine Geschenke.

Weitere Preise waren für zwei Spiel-Runden ausgesetzt, in denen einmal das Gehirn und einmal die Kraft in Aktion treten mußten. Ein unbekanntes Gewicht war möglichst genau zu erraten, und anschließend ging es darum, einen Luftballon auf einen möglichst großen Umfang zu bringen. Bei vielen dämmerte erst mit dem großen Knall die Erkenntnis, daß auch Gummi nicht unbeschränkt dehnbar ist.

Die Ehrung der Jubilare 1964 und unserer verstorbenen Arbeitskollegen nahm der kaufmännische Direktor, Herr Dr. Willmes, vor. Er dankte den Jubilaren für ihre Werkstreue und sah in dem hier in Volmarstein vorhandenen hohen Prozentsatz an Arbeitsjubilaren

einen Beweis für Werksverbundenheit und gutes Betriebsklima.

Der Betriebsratsvorsitzende Vohmann begrüßte alle Gäste im Namen der Betriebsvertretung und gab einen kurzen Überblick über die im Jahr 1964 erreichten sozialen Verbesserungen. Zum Schluß eine kurze Chronik in Zahlen:

Lehrlingsfreisprechung 1964

Lehrlinge in der Ausbildung:	31
Prüflinge:	7
Tendenz: wieder steigend	

Jubilare 1964

Jubilare 1964	25 Jahre:	7
	40 Jahre:	5
noch tätige Jubilare:		183
Altersjubilare:		88

Unsere Prüflinge wünschen wir einen erfolgreichen Start im Beruf und den Altersjubilaren ein frohes Wiedersehen Ende 1965.
Rolf Weber, Volmarstein

Herr Obering. Brinkmann bei der Lehrlingsfreisprechung



SO VIELE WIE NOCH NIE

MWM EHRT 69 JUBILARE

So viele Jubilare wie 1964 hatte MWM noch in keinem Jahr zuvor. Es waren ihrer 69, von denen 5 vor 40 Jahren, die übrigen vor 25 Jahren in den Betrieb eintraten. Im Mozartsaal des Rosengartens bereitete man ihnen eine kleine Feierstunde, die bewußt – zur rechten Würdigung der Betriebsstreue – getrennt von der in den Vorjahren gemeinsamen Zusammenkunft mit der Lehrlings-Weihnachtsfeier gestaltet wurde.



Direktor Kremser inmitten einer Jubilargruppe

Personalleiter Rudolf May sprach die Grußworte. Direktor Stark dankte im Namen des Vorstands für die bewiesene Treue. Man dürfe erfreut feststellen, daß die Zahl der Jubilare stetig wachse. 1960 machte sie 5% der Belegschaft aus, heute seien es bereits 9%. Gute Entwicklung des Werks hat die Schaffungsjahre der Jubilare begleitet. 1924 – als die „Vierzigjährigen“ bei MWM begannen – hatte man 6,1 Mill. RM Umsatz; die Belegschaft von 624 brachte rd. 40 000 PS aus. Im Eintrittsjahr der „Fünfundzwanzigjährigen“ – 1939 – waren die Ausbringung bereits 400 000 PS, der Umsatz 24,7 Mill. RM. Das Jahr 1964 verzeichnet bei einem Personalstand von rd. 3200 einen Umsatz von rd. 140 Mill. DM und eine PS-Leistung von

rd. 1 Million. Die Entwicklung seit 1939 ist durch weltpolitische Ereignisse und – während der fünfzig Jahre – durch einen Strukturwandel bestimmt bzw. gehemmt. Man rechne damit, durch rationalisierenden Fabrikationsausbau und die Umgestaltung der weltweiten Verkaufsorganisation in 5 bis 8 Jahren die PS-Leistung auf das Doppelte zu bringen. In diesem Bemühen stütze sich das Unternehmen auf die bewährten Mitarbeiter. Damit besonders wandte sich die Geschäftsleitung an die Jubilare, deren Frauen auch nicht in diesem Zusammenhang zu vergessen seien, weil die Kraft zum Schaffen ihre Wurzeln im guten Familienleben habe. Immer sollten die Älteren, Erfahrenen, Vorbild auch

für die Jugend sein, die das Werk in die Zukunft trägt. Den gleichen Appell hörte man vom Betriebsratvorsitzer Nagel, der den Jubilaren dafür dankte, daß sie mitgeholfen haben, ein Unternehmen zu schaffen, dessen Name in 123 Ländern Ruf und Geltung hat. Für die Unterhaltung vor und nach Tisch, zur Würze der Geselligkeit und des Sichwohlfühlers im Kollegenkreise, waren schätzbare Künstler wie Hertha Schmidt, Jakob Rees und Kapellmeister Eugen Hesse – sämtlich vom Nationaltheater Mannheim – aufgeboten, und auch Friedel Belzer mit seiner kleinen, aber sehr tüchtigen MWM-Gesangsabteilung bestand in besten Ehren. Alles in allem: ein harmonischer Abend. JHB



Unsere alten Kollegen, stillgenügsam beim guten Vierteel

DANK AN DIE ALTGEWORDENEN

PENSIONÄRFEIER BEI MWM

Verbundenheit mit denen zu bekunden, die nach treuen Schaffungsjahren in den verdienten Ruhestand getreten sind, gilt als „Ehrensache“ im tiefsten Sinne dieses Wortes. Kurz vor dem Weihnachtsfest kommt man zu einigen frohen Stunden zusammen. Man trifft Kollegen aus den Jahren der Arbeit, kann sich auch mit denen aussprechen, die an den Arbeitsplätzen der Altgewordenen das Werk weiterführen.

Vor allem ist es eine tiefe Genugtuung für jeden Pensionär, nicht vergessen zu sein. 281 noch lebende Pensionäre hat MWM; von ihnen zählen 112 mit 25, mit 40 und teils 50 Jahren aktiver Werkszugehörigkeit zu den Jubilaren.

Es freut sie, vom Vorstand etwas über die Weiterentwicklung ihrer MWM zu hören, vom Baulichen, von den Erzeugnissen, von der Verbreitung der Motoren auf den Märkten der Welt. Sie nehmen an allem noch Anteil. Pensionär Ludwig Eichhorn gab diesem Empfinden Ausdruck. Er dankte der MWM für ihr Bestreben, die Bindung zu den Altgewordenen nicht abreißen zu lassen.

Unser Mitarbeiter Herr Bergmann widmet den Pensionären die kleine Reimerlei.

Pensionäre

(frei nach Eugen Roth)

Ein Mensch, ...

– und das passiert schon oft, sieht sich auf einmal unverhofft nach manchem arbeitsreichen Jahr bei MWM als Jubilar. Der Mensch begann – in Jugendtagen – mit 60 Wochenstunden sich zu plagen. Die Zeit viel schneller heut' entfleucht fünftagewöchentlich, mir deucht. Weg sind dann vierundsechzig Lenze, schon ist man an der „Altersgrenze“. – Der Mensch, entrückt dem Mammonstreben, beschaut sein Außen-, Innenleben: Das Auge klar, die Haltung stramm – man ist doch gut noch auf dem Damm! Auch hat man es zu was gebracht. – So prüft der Mensch sich mit Bedacht. Als Mensch von gründlicher Natur macht für sich selbst er „Inventur“: Das Schicksal gab ihm Gunst und Glück, er blickt auch auf Erfolg zurück. Ob Jugend- oder Altersgrenze – er ist geschlossen nun zur Gänze, den AKTIV-Saldo vorzutragen zu daseinsfrohen Ruh'standtagen. Der Mensch, berufs- und weiterfahren, erkennt in allen ersten Jahren, auch was, ... im ersten Halbjahr schon: Am schönsten lebt man in Pension!

ELTERNABEND UNSERER SÜDBREMSE-LEHRLINGE

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus... So begannen die Theater-, Chor- und Orchesterproben für das größte Ereignis innerhalb unseres Arbeitsjahres, die Weihnachtsfeier, bereits Mitte November, getreu der Erkenntnis, daß an die Vorbereitungen für ein solches Fest nicht früh genug herangegangen werden kann. Der Tag, dem all die Aufregung galt, war der 15. Dezember. Der Münchner Augustinerkeller, der schon so manche Lehrlingsfeier abrollen sah, war an diesem Nachmittag voll besetzt. Eingefunden hatte sich nicht nur die Südbremser-Jugend, sondern auch

in großer Zahl deren Eltern, unsere Herren Direktoren Waldschmidt, Burkhardt und Hardy, die Herren Hinkel, Holzhäuser, Oberpriller und Meier, Mitglieder unseres Betriebsrates, und auch Vertreter der Gewerkschaften. Sogar die Tagespresse war vertreten.

Nach der Begrüßung durch Lehrling Steingruber begann das Programm. Darbietungen des Chors und des Bläserquartetts leiteten auf das Weihnachtsspiel „Der Weg nach Bethlehem“ hin, das uns alle recht nachdenklich stimmte. Mit einem gemeinsam gesungenen Lied schloß der ernste, besinnliche Teil.

Es folgte ein recht ausgiebiges Essen und schließlich der Höhepunkt des Abends, die Bescherung der Lehrlinge durch Herrn Dir. Waldschmidt. So erhielten wir alle ein klei-

nes Geschenk, das uns in unserem Beruf einmal von rechtem Nutzen sein wird. Wir Lehrlinge indessen hatten unseren Direktoren unter Anleitung von Herrn Ing. Schmid und Herrn Stampf Weltzeituhren gearbeitet.

Im zweiten, lustigen Teil gefiel besonders ein heiteres Theaterstück von Karl Valentin: „Gespräch am Springbrunnen“. Genauso erfolgreich war unsere Band mit ihren Musikinstrumenten und die Akkordeongruppe – beide hatten allerdings auch vorher sehr eifrig geübt.

Die schönen Stunden klangen aus mit den Dankesworten eines Lehrlings an die Direktion. Der begeisterte Applaus nach dem Schlußmarsch, vom Lehrlingsorchester gespielt, bewies, daß es allen sehr gefallen hat.

M. Hallman u. H. Kowarsch, SB-Lehrwerkstatt

JUGEND EINMAL GANZ UNTER SICH

LEHRLINGS-WEIHNACHTSFEIER BEI MWM

Diesmal war die Werksjugend unter sich, denn wir dazu auch noch diejenigen zählen, die sich als Ältere ein Herz für die Jungen bewahrt haben und sich jung in ihrem Kreis fühlen. Gerade für die Jugend wäre es ein einziges, Jahr für Jahr mit fast gleichförmigem Programm ihren Abend ablaufen zu lassen. So war es heuer kein Elternabend, keine gemeinsame Veranstaltung mit Jubilaren oder Pensionären. Man rückte selbst enger zueinander und scharte sich in der Werkskantine um den Lichtenbaum.

Die Jugend gestaltete auch selbst den festlich-geselligen Rahmen mit der eigenen Musikgruppe, mit melodramatischen Vorträgen und netten Gedichten. Das Musische gehört als seelischer Ausgleich zum beruflichen Leben. Viele junge Menschen aus dem Ausland gesellten sich dazu. Den indischen Lehrpraktikanten z. B. mag der Sinn christlichen Weihnachtserlebens fremd bleiben, ihre uns artfremden Sänge aber suchten sicherlich nach dem Gleichklang frohen Gefühls in jungen Herzen.

Vom Ingenieur zum Kaufmann...

Unser Leitartikel im Oktober-Heft, in dem ein Ingenieur geschildert wurde, „der seine stille Tätigkeit am Reißbrett (womit wir seine zwangsläufig stille, schöpferische Tätigkeit meinen!) gern mit der weitaus lebendigeren des Kaufmanns vertauschen würde“, hat Reaktionen ausgelöst, die es notwendig machen, noch einmal darauf zurückzukommen. Der Tenor dieser Reaktionen bestand darin, daß der Beruf des Ingenieurs als abträglich hingestellt worden wäre. Wir geben zu, daß man dieses Beispiel – denn mehr sollte es nicht sein! – anders auslegen könnte. Wir haben die Figur des Ingenieurs nur gewählt, weil wir ein Industrie-Unternehmen sind und umgekehrt kein Hut daraus geworden wäre – unter dem wir den Leitartikel hätten verbergen können. Denn ein Ingenieur kann wohl, wenn er will oder muß, auf Kaufmann umsatteln, aber umge-

Direktor Stark umriß die Aufgaben und die Notwendigkeit gründlicher Berufslehre als Basis fürs ganze Leben. Wer glaube, im Zeitalter der Automation gäbe es weniger zu lernen, weniger an eigenem Mitdenken bei mechanisierten Maschinenabläufen, der irre sich, denn seit 1905 seien 4000 neue Berufe hinzugekommen. Andersartig sei manches, aber es gelte nach wie vor, sich möglichst viel in jungen Jahren höchster Aufnahmefähigkeit an Wissen, Können und Fertigkeiten anzueignen. Dazu gehört auch die Beherrschung von Fremdsprachen und das Bemühen, ein richtiges Weltbild zu gewinnen. Die Lehrwerkstatt und die kaufmännisch-technische „Übungsfirma“, die gute Beurteilung immer und überall gefunden haben, setzen den als zweckdienlich zur Berufsförderung erkannten Weg fort. Als Nachfolger des unvergessenen Josef Schellhammer wurde Herr Cornelius vorgestellt. Er als „Lehrvater“ und viele Ausbilder, denen für ihr Wirken an der Jugend Dank gebührt, sollen den jungen Menschen helfen, „Leitbilder“ für einen geraden Berufs- und Lebensweg zu gewinnen; denn Persönlichkeiten wachsen nur am Vorbild echter Persönlichkeiten. Ältere haben auch Verständnis für jugendgemäßen Überschwang. Alles aber

muß beim Reifen ins Leben zum rechten Maß einmünden, wie es das Elternhaus, Schulen, alle Lehrenden und Führenden aus der Lebenserfahrung heraus abstecken. Die Lernwilligen und die sich Mühenden erkennt man schon während der Lehrjahre. Das sah man auch an den vielen wunderschönen Bastelarbeiten, mit denen die Lehrwerkstatt aufwartete.

Fleiß, Anstrengungen und gutes Abschneiden bei den Berufsprüfungen wurden mit vielen Buchpreisen belohnt. Für Klausur Iwanuk, der seine Gesellenprüfung mit der Note „1“ bestanden hat, gab es sogar – als Starthilfe für weiteres berufliches Vorankommen – ein Stipendium für ein Studium an der Ingenieurschule.

Jugendobmann Schoch dankte im Namen der Belegschaftsvertretung „allen, die ein Herz für die Jugend haben“. Die Werksjugend ermahnte er, diese Förderung zu nutzen, weil Sach- und Fachkenntnisse sich immer durchsetzen werden. Auch am Nachwuchs liege es, das Werk in eine gute Zukunft zu begleiten. Der Wulfruf von Qualitätserzeugnissen ließe sich nur durch gewissenhafte Arbeit und das unablässige Mühen um das erforderliche Wissen erhalten. JHB

bereit zu Aufbruch ist und Reise, mag lähmender Gewöhnung sich entrafen.“ Aber das ist beileibe nicht als Aufforderung für einen Berufswechsel zu verstehen! So etwas lag gewiß nicht in der Absicht des Dichters und auch nicht der Schriftleitung, die es wagte, mit jener Poesie ihre Alltagsprosa zu würzen. Das Dichterwort gilt für alle menschlichen Bezirke in einem höheren Sinne, wie ja die letzte Zeile des betreffenden Gedichtes auch ganz deutlich sagt:

„So mag vielleicht auch noch die Todesstunde uns neuen Räumen entgegensehen. Des Lebens Ruf an uns wird niemals enden. Wohlan denn, Herz, nimm Abschied und gesunde.“

GESUNDHEITSVORSORGE FÜR DIE BELEGSCHAFT

Auf Vorschlag des Werksarztes Dr. Gehm wurde vom Vorstand und Betriebsrat der MWM vereinbart, für alle Belegschaftsangehörigen die Möglichkeit zu schaffen, sich freiwillig und kostenlos einer Untersuchung auf Zucker durch den Werksarzt zu unterziehen.

Damit gehört MWM zu einer der ersten Firmen in der Bundesrepublik, die sich auf breiter Basis für ihre gesamte Belegschaft der Bekämpfung der Zuckerkrankheit annimmt.

Da sich aber gerade die Zuckerkrankheit erst in fortgeschrittenem Zustand bemerkbar macht, die Behandlung aber so frühzeitig wie möglich einsetzen soll, um schwere Komplikationen zu verhindern, ist die vorbeugende Untersuchung für jeden einzelnen im eigenen Interesse von besonderer Wichtigkeit.

JHB

Auflösung:

Waagrecht: 1. Muffe, 6. Plaid, 7. BM, 9. Mrs., SB, 12. Ural, 13. Loos, 15. Pol, 16. SMG, 18. Uri, 20. Spann, 23. Ob, 24. Karneol, 25. Po, 27. Menin, 29. Ras, 31. Ems, 32. Mur, 34. Agio, 35. Kanu, 36. er, 37. Uta, 39. Na, 40. Storm, 42. largo.
Senkrecht: 1. MP, 2. Ulm, 3. Farymann-Motor, 4. Fis, 5. Ed., 7. Brom, 8. Mal, 10. Sou, 11. Born, 12. UP, 14. si, 16. Spree, 17. Gneis, 19. Sol, 20. Sam, 21. non, 22. Lot, 26. Sage, 28. Rune, 29. Ra, 30. Sir, 32. Man, 33. Ru, 37. Uta, 38. Erg, 40. SL, 41. MO.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



AUGUST FRIELINGHAUS
Werkz.-Schleifer 15.1.65

Motoren-Werke AG
Mannheim



GERTRUD BUTZBACH
Sekretärin 1.2.65

Knorr-Bremse GmbH
München



HEINZ WAGNER
Ingenieur 16.12.64

Süddeutsche-Bremsten AG



JOHANN EISELE
Sachbearbeiter 25.2.65



HUBERT HARTMANN
Hilfsarbeiter 21.2.65

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



GÜNTHER VOHMANN
Laborant 15.1.65



WILLY MAURER
kfm. Angestellter 6.1.65

Motoren-Werke Mannheim AG



WALTER DANNER
Schlosser 8.1.65



FERDINAND SEITZ
Packer 8.1.65



EUGEN ZIMMERMANN
Gruppenführer 8.1.65



HEINRICH HUCKELE
Schlosser 11.1.65



JOSEF SCHULZ
Lagerarbeiter 11.1.65



KARL EHRENFRIED
Schlosser 13.1.65



JOHANN MARTIN
Heizer 17.1.65



KARL BARTELS
Kontrollleur 29.1.65



KARL WILD
Schlosser 5.2.65



HERMANN KRÄMER
Schlosser 14.2.65