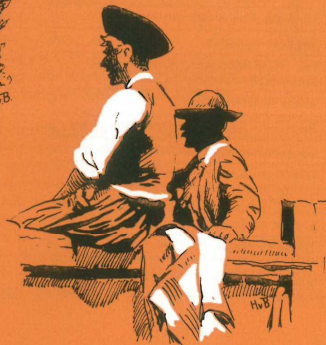


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



BUDAPEST



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

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

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

DRUCK:
Kastner & Callwey
München 8, Weißenstephaner Straße 27
Telefon: 45 03 61

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

86 AUGUST 1967

Die Geschäftslage unserer Konzerngesellschaften	3
Knorr in Ungarn	3
Lärm aus arbeitsmedizinischer Sicht	6
Die Mehrwertsteuer	7
Der „Bund deutscher Eisenbahnen“ zu Gast bei der Knorr-Bremse	8
Unser Kreuzwörterrätsel	8
Paris – ein Zentrum toleranter Koexistenz	9
Die automatische Mittelpufferkupplung	10
Das Auskommen mit dem Einkommen	12
Der Gehalt und das Gehalt	14
Unsere Jubilare	15
Unser Kinderheim im Film	16
Vom Miteinanderleben müssen im Betriebsalltag	16

Jeder Mensch fühlt sich irgendwann einmal so unglücklich, daß er am liebsten sterben möchte . . . Ein Schuljunge, der schlechte Noten bekommen hat, ein Student, der beim Examen durchgefallen ist, ein Mädchen aus enttäuschter Liebe, ein Mann, der durch einen Unfall ans Bett gefesselt wird, eine Frau, die sich nach dem Tode ihres Versorgers mit mehreren Kindern allein auf der Welt sieht . . . Wir verfallen nun leicht in den Fehler und hängen solchen Unglücksfällen, wie sie beispielsweise die erwähnten jungen Leute betroffen haben, das Etikett „Nur halb so schlimm – es geht alles vorüber!“ an. Diese Klassifizierung ist nicht richtig. Wohl kann man als unbeteiligter Zuschauer das Unglück anderer in „leichtes, mittleres und schweres“ einteilen, aber wir dürfen dabei nicht vergessen, daß für einen empfindsamen Menschen schon ein sogenanntes leichtes Unglück zur Katastrophe werden kann.

Es kommt stets darauf an, wen es trifft, in welcher Situation und in welchem Alter; außerdem, ob man gerade für das Unglück aufnahmebereit ist oder nicht. (Ganz nebenbei: Es gibt Menschen, denen etwas fehlt, wenn sie sich nicht unglücklich fühlen dürfen. Das sind Zeitgenossen, die aus dem Unglücklichsein eine Passion gemacht haben, die das Mitleid der anderen oder das Selbstmitleid brauchen wie ein Narkotikum.) Für unseren Schüljungen zerbricht tatsächlich die Welt, wenn er schlechte Zensuren erhält, denn seine Vorstellungswelt ist noch sehr klein und begrenzt. Genauso stürzt für das Mädchen, das von der Melodie der ersten Liebe erfüllt war, der Himmel ein, wenn das Lied mit einem Mißton verstummt.

Natürlich, es geht alles vorüber, es geht alles vorbei – so heißt es beruhigend in dem Schlager der Erwachsenen, aber das können junge Menschen einfach noch nicht begreifen! Denn ihr Gefühl ist ja noch viel mächtiger als der Verstand. Ihr Verstand bewältigt das Unglück noch nicht; er wird überwältigt von dem Unglück. Bei einem reifen Menschen dürfte eigentlich kein Unglück solch einen Kurzschluß auslösen. Bei ihm müßte jedes Unglück erst den engmaschigen Filter des Verstandes passieren. Dabei wird dann das Unglück von den schürftesten lebensbedrohenden Stoffen gereinigt. Es bleibt zwar ein bitterer, ja bisweilen sogar gallebitterer Unglückstrank, aber man würgt ihn trotzdem irgendwie hinunter, ohne daran zu ersticken.

Der Verstand sagt dem Menschen, daß Unglück und Unglücklichsein zwei ganz verschiedene Dinge sind. Für sein Unglück kann man nur unter Umständen verantwortlich sein, für seine Unglücksgefühle aber trägt man in jedem Fall die Verantwortung!

Kein Unglück muß sich im menschlichen Geist einnisten und dort als tyrannischer Dauergast wohnen bleiben. Der Mensch ist der Hausherr seines Geistes. Ihm unterstehen alle Gedanken. Er kann durch seinen Willen, der ja der Schlüssel für den Geist ist, jenen ungebetenen Gast, der ihm die Fenster seines Körpers – die Augen – mit grauen Schleiern verhängt, aus dem Haus treiben.

Denn der Mensch ist der Hausherr seines Geistes.

DIE ZEITUNGEN BERICHTETEN:

Die Geschäftslage unserer Konzerngesellschaften

Nachdem die Jahresabschlüsse der Motoren-Werke Mannheim AG und der Süddeutschen Bremsen AG für 1966 in den Hauptversammlungen verabschiedet worden sind, gab die Knorr-Bremse KG zur Veröffentlichung in den Wirtschaftsnachrichten der Tageszeitungen eine Pressenotiz heraus. Das Zahlenmaterial wird für unsere Leser von Interesse sein.

Die Umsätze der deutschen Gesellschaften der Knorr-Bremse-Gruppe betragen im Jahre 1966 438 (454) Mio DM. Der Fremdsatz – ohne interne Lieferungen – lag mit 320 (324) Mio DM geringfügig, d. h. um etwa 1%, unter dem Vorjahr. Die Umsatzminderung ist auf die geringeren Bestellungen der Deutschen Bundesbahn zurückzuführen. Exportiert wurden 36 (33) %. Mit zahlreichen Ländern bestehen Lizenzabkommen. Dieselmotoren und Lastwagenbremsen werden außerdem im eigenen Werk in Brasilien hergestellt. Die Auftragsgänge lagen 1966 unter den Umsätzen. Der Gesamtauftragsbestand zum Jahresende 1966 betrug 138 (198) Mio DM. Fremdaufträge allein beliefen sich auf 109 (137) Mio DM. Die Investitionen im Anlagevermögen betragen 19,8 (20,7) Mio DM, die Abschreibungen 17,0 (18,2) Mio DM. Am 31. 12. 1966 wurden 7662 (7916) Personen beschäftigt. Die Ertragslage hat sich abgeschwächt. Die hohen Personalkosten und die Preiskämpfe auf den Verkaufsmärkten wirken sich aus. Im laufenden Geschäftsjahr hat sich der Umsatz weiter verringert. Die Auftragsgänge sind dagegen teilweise wieder angestiegen. Gemessen an dem durchschnittlichen Monatsumsatz errechnet sich aus dem gegenwärtigen Auftragsbestand eine Beschäftigung für rund 4 Monate. Zum Geschäftsverlauf der beiden Aktiengesellschaften: Die Gesamterlöse der **Motoren-Werke Mannheim AG** sind im Jahre 1966 um 4% auf rund 200 Mio DM gestiegen. Der Umsatzzuwachs ergab sich aus dem Export. Das Inlandsgeschäft fiel gegenüber 1965 leicht ab; hier erreichte MWM jedoch Erhöhungen auf dem Gebiet der Einbaumotoren und Stromerzeugungsanlagen. Das Geschäft für den Einbau in Ackerschleppern blieb gegenüber dem Vorjahr konstant. Die Auftragsgänge haben sich im Inland noch etwas stärker verringert als der Umsatz; steigende Zugänge wurden allerdings im

Aggregat-Geschäft erzielt. Der Zuwachs der Exportaufträge konnte die Einbuße im Inlandsgeschäft nicht völlig ausgleichen. Die Fertigungskapazität war 1966 gut ausgelastet. Entlassungen wurden nicht vorgenommen; es wurde auch keine Kurzarbeit eingeführt. Für Löhne, Gehälter und soziale Leistungen wurden 49,4 (45,5) Mio DM aufgewendet. Im Durchschnitt des Jahres waren 3436 (3344) Personen beschäftigt. Die Investitionen beliefen sich 1966 auf 8,7 (11,0) Mio DM, die Abschreibungen auf 7,4 (7,6) Mio DM. Der Reingewinn beträgt 1,47 (1,46) Mio DM. Wie im Vorjahr wird eine Dividende von 11% auf das Grundkapital von 12,15 Mio DM ausgeschüttet. Im laufenden Geschäftsjahr 1967 sind die Auftragsgänge weiterhin leicht abgesunken. Die Umsätze liegen im Durchschnitt um 12% unter den Werten von 1966.

Der Umsatz der **Süddeutschen Bremsen AG, München**, ist im Geschäftsjahr 1966 von 110,3 auf 103,8 Mio DM zurückgegangen. Entscheidend hierfür waren die stark verringerten Bestellungen der Deutschen Bundesbahn. Sie konnten durch höhere Umsätze in Kfz-Bremsen und Druckluftsteuerungen sowie durch den intensiv betriebenen Export nicht ausgeglichen werden. Der Umsatzrückgang wirkte sich auf die Ertragslage aus. Die durch die ständige Lieferbereitschaft an die Deutsche Bundesbahn notwendige Kapazität ist auf bestimmte Umsatzhöhen ausgerichtet. Bleiben die Bestellungen aus, sind die normalen Verkaufspreise nicht ausreichend, um die erheblichen fixen Kosten zu decken. Das Ergebnis wurde ferner beeinflusst durch die Lohn- und Gehaltserhöhungen im Jahre 1966. Bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 2589 (2737) Personen wurden für Löhne und Gehälter 26,9 (26,2) Mio DM gezahlt. Die sozialen Leistungen betragen 5,9 (5,9) Mio DM. Investiert wurden 5,9 (5,4) Mio DM, die Abschreibungen auf das Anlagevermögen lagen bei 5,9 (7,3) Mio DM. Der Reingewinn beträgt 1,88 (1,88) Mio DM. Von der Hauptversammlung wurde eine Dividende von 11 (11) % auf das Grundkapital von 15 Mio DM beschlossen. Im laufenden Geschäftsjahr haben sich die Umsätze noch etwas weiter verringert, doch sind leichte Verbesserungen bei den Auftragsgängen zu verzeichnen. Schl./ZV



UNGARN KNORR IN

An was denkt der Mensch, wenn das Stichwort „Ungarn“ fällt? An Zigeunermusik, Puftha, Gulasch, Pferde . . . sofern man kein Knorrianer ist. Ein aufmerksamer Leser der Werkzeitschrift sollte aber spätestens nach dem Studium des folgenden Artikels auch an Bremsen denken – möge das Produkt auch noch so prosaisch sein und nicht ganz zu dem passen, was das Leben unmittelbar verschönt (siehe oben). In Ungarn werden Knorr-Bremsen gebaut. Genaugenommen werden sie in 11 Ländern nachgebaut, aber die ungarischen Lizenznehmer halten in der Stückzahl der Bremsausrüstungen den absoluten Rekord. Ungarn ist für die Knorr-Bremse das fabrikationsfreundlichste Land. Die Stadt der Knorr-Bremsen ist auch zugleich eine der ältesten Städte des Landes mit einem Namen, der selbst Sprachbegabten nur nach wiederholten Ansätzen glatt über die Lippen kommt: Székesfehérvár (fürwahr ein Zungenbrecher), zu deutsche Stuhlweibenburg; eine historisch bedeutende Stadt mit mittelalterlichen



Gäßchen, barocken Bauwerken und Wohnhäusern, mit stimmungsvollen Plätzen.

Des Ortes größte Sehenswürdigkeit ist der tausendjährige „Ruinen Garten“ mit den Überresten der ehemaligen Basilika und dem kunstvollen Sarkophag Stephan des Heiligen, des ersten Königs von Ungarn. Denn Székesfehérvár ist auch die Stadt der Könige des Mittelalters. Ihre Geschichte ist wechselvoll: ursprünglich ein wahrhaftiges Bollwerk des Landes, mußte sie sich gegen den Einfall der Mongolen und später der Türken wehren. Sie wurde groß und mächtig mit Stephan I. (997) und konnte ihre glanzvolle Rolle während des ganzen Mittelalters behaupten. 37 Könige wurden in der Basilika von Székesfehérvár gekrönt und begraben – der letzte im Jahre 1540. Drei Jahre später stellten sich neue, fremde Herren ein:



Eingangs- und Verwaltungsgebäude

die Türken, und sie sollten es für fast 150 Jahre bleiben. Als man sich schließlich – 1688 – von der Türkenherrschaft befreien konnte, strömten aus der entgegengesetzten Richtung und mit gottlob entgegengesetzten Absichten wiederum andere Völker ins Land: Deutsche und Mähren, und sie waren es, die im besten Sinne des Wortes das Gesicht der Stadt prägten. Nun nämlich wurden Ordenshäuser gegründet und Kirchen gebaut. Ein bischöfliches Palais und zahlreiche Barockbauten entstanden, an der Hochschule der Stadt lernten und lehrten bedeutende ungarische Historiker, Wissenschaftler und Dichter. Und doch mußte Székesfehérvár seine führende Rolle bald abgeben: das rasch aufstrebende Budapest war stärker, und an einer industriellen Entwicklung sollte Székesfehérvár keinen Anteil haben. So kamen und gingen die beiden Weltkriege. Zwar blieb unsere

Stadt vor Kriegsschäden nicht verschont, aber sie fand nun wirtschaftlichen Anschluß und nahm ihre Schlüsselstellung zwischen Budapest und den benachbarten Industriegebieten wahr... So werden dem Besucher heute nicht nur die bescheidenen mittelalterlichen Anlagen gezeigt, sondern auch ein für Ungarn bedeutendes Leichtmetallwerk, dann eine Fabrik für Elektrogeräte, Rundfunk- und Fernsehapparate – und schließlich die Werkzeugmaschinenfabrik, die ungarischen Fertigungsstätte unserer Knorr-Bremsen.

Wenn wir nun über die langjährigen Geschäftsbeziehungen zwischen der Knorr-Bremse und Ungarn sprechen wollen, können wir zwar nicht mit der Zeit Stephans I. beginnen, wohl aber ein halbes Jahrhundert zurückdrehen...

Ungarn erkannte die Vorzüge der Kunze-Knorr-Güterzugbremse, nämlich die Möglichkeiten der Lastabbremmung und das stufenweise Lösen, schon frühzeitig. Nach Vorführungen im Jahre 1916 und 1917 auf der Strecke Galata-Preßburg kam es schließlich mit einer ungarischen Firma zu einem Vertragsabschluß. Demzufolge übertrug die Knorr-Bremse auf die Telefonfabrik die ausschließliche Lizenz auf die Herstellung und Lieferung von Bremsen für Voll-, Straßen- und Kleinbahnen sowie Autos.

Die Geschäftsbeziehungen gestalteten sich angenehm. Aus der Kunze-Knorr-Bremse entwickelte sich die Hildebrand-Knorr-Bremse – und die Ungarische Staatsbahn übernahm das fortschrittliche System. Dann brach der Zweite Weltkrieg über die Völker Europas herein. Die freundschaftlichen Verbindungen über die Grenzen hinweg waren abgerissen – doch nicht für immer.

Der letzte und jüngste Markstein in der Geschichte trägt die Jahreszahl 1958: ein Kooperationsvertrag zwischen der Knorr-Bremse GmbH in München und NIKEX, dem ungarischen Außenhandelsunternehmen für die Erzeugnisse der Schwerindustrie, wurde am 20. September 1958 unterzeichnet. Produziert wurde die ersten Monate – wie so viele Jahre davor – in der Telefonfabrik. Dann richtete sich die Werkzeugmaschinenfabrik Könyvüipari Szerszámgépgyár in Székesfehérvár



auf den Bremsenbau ein. Es gelang dem Werk, sich die jahrzehntelangen Erfahrungen der Telefonfabrik zu eigen zu machen.

Vor zwei Jahren berichtete die größte ungarische Zeitung, die „Népszabadság“ („Volksfreiheit“) über das Werk in Székesfehérvár: „Man hat hier das Programm erfüllt. Zur Zeit ist die Produktion der modernen Bremsen auf über 50% der Gesamtproduktion gestiegen. Vor kurzem begann auch die Fabrikation der betriebssicheren Bremsen für 140 km/h Geschwindigkeit. Immer mehr ungarische Eisenbahnwagen werden mit dieser international anerkannten Bremse versehen, mit der die heimischen Wagen schon auf westlichen Eisenbahnlinien laufen. Der Import der Knorr-Bremse ist beendet, der Export hat begonnen. Der Székesfehérvárer Betrieb hat Ruf und Rang in der Bremsen-

erzeugung erlangt. Nach den letzten Ermittlungen der im Ausland gekauften Lizenzen wurde festgestellt, daß sich die angekaufte Lizenz von der Firma Knorr-Bremse am günstigsten ausgewirkt hat. Die Münchener Knorr-Bremse erwähnt stets an erster Stelle, daß schon seit einiger Zeit die ungarischen Erfolge in der Bremsenherstellung am beachtlichsten sind. Bisher haben sieben (Anm.: es sind inzwischen elf) Firmen in verschiedenen Ländern das Produktions-



Fertigung von KE-Ventilen

recht der in Europa gebräuchlichsten Bremse angekauft. Von den im Jahre 1964 aufgrund des Lizenzrechtes hergestellten 50 000 Knorr-Bremsen sind 20 000 Stück ungarischer Herkunft.

Im Münchener Unternehmen werden 22 Stunden und im Székesfehérvárer Unternehmen 28 Stunden für die Herstellung eines Steuerventils gebraucht. Zum Vergleich dient auch, daß der ungarische Be-

geschäftspartner. Sie stellt uns ihre Entwicklungsergebnisse zur Verfügung und schickt uns die Zeichnungen der neuesten Fabrikation mit technologischer Beschreibung. Diese Zusammenarbeit ist für unseren betrieblichen Fortschritt ein wichtiger Faktor!“ Und die Zeitung schließt ihren Artikel mit einem Lob auf die ungarischen Bremsenbauer: „Sie kennen keine Bremse in der Arbeit!“

Meistern können – darauf kommt's an!

Ein einzelner, froher Anlaß wirft ein Grundproblem unserer Zeit, das unausweichliche Erfordernis der beruflichen Weiterbildung, auf. Helmut Schuhmacher, 29, einschließlich Dreherberufslehre 14 Jahre bei MWM, hat vor der Handwerkskammer Mannheim seine *Meisterprüfung* bestanden. Herzlichen Glückwunsch!

„Ein hartes Jahr war's, auch für die Familie“, meinte er, „und man mußte bei den hohen Anforderungen, sich in 320 Stunden zweimal abends und jeden Samstagvormittag mit Fachrechnen, Fachzeichnen, mit Arbeitsmittel-, Werkzeug- und Maschinenkunde und den Grundsätzen der Menschenführung zu befassen, auf vieles verzichten. Und das praktische ‚Meisterstück‘ entsteht ja auch nicht von selbst!“ – Jetzt ist er stolz auf die von ihm geschaffene Vorrichtung für die Pleuelstange eines Knorr-Bremse-Luftverdichters.

Es ist seltener geworden, daß die Berufsbildung von Gesellen in der industriellen Fertigung noch auf den „Meister“ im betreffenden *Handwerk* zusteuert. Meist entscheidet man sich zum Berufsbild des „Industriemeisters“. – Die bestandene Meisterprüfung gewährleistet in beiden Fällen, daß ein Weg zum Fachmann beschritten wurde, der die Arbeitsabläufe in seinem Bereich *meistert* und mit der betrieblichen Menschenführung vertraut ist.

Ob man ihn einmal mit der Führung einer „Meisterei“ betrauen wird, weiß sowieso niemand; das hängt von vielem, nicht zuletzt von der Verfügbarkeit derartiger Führungspositionen ab. Sicher ist immerhin, daß die Berufsbildung in unserer Zeit *notwendig* ist. Die Lehre kann nicht mehr Berufsabschluß für ein ganzes Leben sein. Automation und Fortschritt der Technik wandeln hergebrachte Tätigkeiten und stellen ununterbrochen neue, andersartige Anforderungen.

Die Zeitschrift „Quick“ hat sich im Juni mit diesem Problem befaßt. Kein Beruf ist krisenfest, doch Spitzenkräfte sind immer gefragt, erklärt sie. Die Fertigkeiten in handwerklichen Berufen werden auch in den Industrie-Unternehmungen vervollkommen werden müssen. Die Automation werde gewisse Bereiche des Spitzenkönnens immer unberührt lassen müssen. Es wird auch schon behauptet, der Dreherberuf z. B. sterbe aus; programmgesteuerte Automaten würden die Aufgaben übernehmen. Vielleicht richtig in der Massenfertigung wiederkehrender gleicher Teile. Sonst aber zu teuer. „Man könne nicht für jeden Dreh- und Hobelvorgang einen Computer anschaffen“, meint „Quick“, „und nur derjenige Dreher kann ohne Furcht vor Arbeitslosigkeit in die nächsten zehn Jahre blicken, der sich in seinem Fach zur Spitzenklasse herantreibt.“

Nun, unser Mitarbeiter Schuhmacher hat es getan, hat die „Zeichen der Zeit“ erkannt. – Und für alle anderen Berufe besteht die gleiche Notwendigkeit, mit dem Fortschritt zu gehen, weil dieser sonst über stagnierendes Wissen und Können hinwegschreitet. Nur der, der mehr weiß und mehr kann, wird sich behaupten können. „Berufsbegleitende“ Berufsbildung, ohne auf den Erwerb aus der Berufstätigkeit verzichten zu müssen, gibt es in großem Umfang. Man muß sich ihrer aber bedienen *wollen*. Bei MWM stehen (in Abt. PA, Ruf 382) Informationen über die „Erwachsenenbildung“ in reichem Maße zur Verfügung, auch über finanzielle staatliche Beihilfen für viele Fortbildungslehrgänge und -kurse.

Wer auch künftig Leben und Beruf *meistern* will, muß fortbildungswillig sein. Das ist keine Frage der Zeitverfügbarkeit oder gar des Alters. Erst der ist alt, der glaubt, nicht mehr lernen zu müssen.

LÄRM)))))))))))))

AUS ARBEITSMEDIZINISCHER SICHT

Schon immer ist Unfallverhütung bei MWM GROSSgeschrieben worden. Der Sicherheitsausschuß kommt turnusgemäß zusammen. Alle Meister, Betriebsingenieure, Vertrauensleute und Sicherheitsbeauftragten sind dabei. Immer steht ein aktuelles Thema im Vordergrund. Diesmal sprach der „für MWM zuständige Arbeitsmediziner“ Gewerbe-Obermedizinalrat Dr. Klemp vom Gewerbeaufsichtsamts Mannheim über die Vorsorge vor der Lärmschwerhörigkeit, die Möglichkeiten der Unfallanerkennung und -berentung.

Die unablässigen Bemühungen, Unfällen vorzubeugen, hatten Erfolg. Sicherheitsbeauftragter Schreibweis und BR-Sicherheitsausschußvorsitzer Abele berichteten Betriebsdirektor Kutschbach, daß die Unfallquote ständig abgesunken ist, so daß MWM mit etwa 20 Unfällen im Monatsdurchschnitt unter 10 vergleichbaren Unternehmungen an die erste Stelle dieser nach geringster Zahl gestaffelten Statistik gekommen ist.

Ebenso einmütig strebt man danach, vorsorgliche Arbeit zu tun, Gefährdungen rechtzeitig zu erkennen und ihnen durch verantwortungsbewußte Maßnahmen zu begegnen. Unser hauptamtlicher werksärztlicher Dienst wirkt hierfür genauso wie Informationen durch arbeitsmedizinische Fachkräfte, um „rechtzeitig das Richtige“ zu tun.

„Lärm ist der Plagegeist unserer Zeit“, meinte Dr. Klemp. Industrielärm haben wir, seit es Industrie gibt. Aber erst durch steigende Mechanisierung, durch Maschinen von hoher Leistung, doch auch mit viel Arbeitslärm, liegen wir mit diesem in Kriegszustand. Das bedingt, uns mit seinen gesundheitsgefährdenden Zusammenhängen näher zu befassen. Vor allem, wenn sie zur Krankheit, zur „Lärmschwerhörigkeit“, führen.

Unter den „klassischen“ Berufskrankheiten, denen der Haut, hinter Infektionen, Silikose und Sahnenscheidenentzündungen rangierte diese Krankheit früher an 5. Stelle. Jetzt ist sie in der Statistik und in unserem Bewußtsein weit nach vorn, bis an die Spitze, gelangt. Von der Schule her sind einige physikalische Gesetze der Akustik hängengeblieben. Schwingungen durch Anschläge fester Körper werden durch Luft und Boden weitergeleitet, vom Sinnesorgan Ohr wahrgenommen; das Töne bei regelmäßigen, als Geräusch durch unregelmäßig aufeinanderfolgende Schwingungen. Lärm ist der Status, bei dem die Schwingungen als unangenehm, durch Dauerlärm als unser Befinden störend und sogar krankheitsreggend empfunden werden.

Die Lautstärkeeinheit heißt „Phon“, wissenschaftlich „eine Frequenz von 1000 Hertz bei

einer Schallstärke von 10 (-) 10 Mikrowatt pro qcm“. Damit kann der physiowissenschaftlich unbedarfte Zeitgenosse wenig anfangen. Uns soll die Formel aber sagen, daß Lärm von zwei Komponenten beeinflusst wird, nämlich von der Lautstärke und von der Schwingungshöhe, brummenden tiefen oder schrillen hohen Tönen. Beide zusammen bestimmen das Maß der Unverträglichkeit. Durchschnittlicher Geräuschpegel ist mit 30 Phon die ruhige Wohnumgebung. Die Mittelstadt hat rund 60 Phon, und die Großstadt quält mit 100 Phon und mehr bereits Ohr, Blutkreislaufausgleichlichkeit und unser Nervensystem. Es gibt aber Arbeitsplätze, an denen andauernd, 8 Stunden täglich, Monat für Monat und Jahr um Jahr 130 Phon und mehr erduldet werden müssen.

Mit an der Spitze stehen Motorprüffelder. Durch hohe Motordrehzahlen und die Bewegung schwerer Stoffe gegen hohe Lasten kommen hohe Schwingungsfrequenzen mit schwer erträglicher Lautstärke zusammen. Dr. Klemp erläuterte durch anschauliche Vergleiche:

Ausgehend von der „Hörschwelle“ mit leiseren eine Taschenuhr in 1 m Entfernung	0 Phon
Nerven flattern mit	20 Phon
flüstert man in gleichem Abstand mit steigert sich die normale Unterhaltung auf stört uns Straßenlärm bei lebhaftem Verkehr mit rund	30 Phon
läßt Schreibmaschinengehacke unsere	75 Phon
ziehen wir in der Druckerei den Kopf ein vor	80 Phon
fliehen wir im Sägewerk – am Urlaubsort – vor rund	95 Phon
verjagen uns schrille Frequenzen der Schreierei mit	100 Phon
machen wir einen Bogen um das Druckluftnieten mit	110 Phon
und müssen – wenigstens viele unserer Mitarbeiter – alltäglich auf Prüfständen notgedrungen als Begleiterscheinung unserer Arbeit ertragen.	130 Phon

Trotzdem liegt kein Grund vor, die Gegebenheit zu dramatisieren. „Der Mensch ist ein Gewohnheitstier“, meinte ein Kollege. Uneinigkeit blieb die Meinung in der Diskussion, ob regelmäßiges Ausspannen durch Arbeitsplatzwechsel zu phonschwächerer Umgebung gesundheitsdienlich wäre, zum Beispiel Ruhepausen für Prüfstandstätige im Warenlager. Aus dem Arbeitsrhythmus zu gelangen, sei genauso gefährlich, sagten erfahrene Facharbeiter. Der auf mildes Phonsäuseln umgewöhnte Organismus werde die Wiedereingliederung dann viel härter, vielleicht sogar gesundheitsgefährdend, empfinden. Einig aber war man sich darüber – und das soll verwirklicht werden –, nahe gelegene Räume zu schaffen, in denen nach individuell für den einzelnen beobachteten Einwirkungen (natürlich auch einbezogen in die betriebsnotwendige Arbeitsplanung) kurzfristi-

ges Intervall-Ausspannen möglich wird, um im „Lärmschatten“ neue Kräfte zu sammeln. Dr. Klemp erläuterte die „logarithmische Empfindungsskala“ unseres Ohrs, erklärte die Beeinflussung unserer Sinne, des Blutkreislaufs und Nervensystems durch die kritischen Werte der Frequenzen und Lautstärken in vorbildlich allgemeinverständlicher Sprache. Man spürte, wie sehr es der Arbeitsmedizin darum geht, Forschungsergebnisse in gesundheitsvorsorgliche Maßnahmen umzumünzen.

Im Lebensrhythmus erholt sich die gestörte Hörschwelle wieder durch Ruhe in der Freizeit, vor allem durch den Schlaf. Das befreit die Sicherheitsorgane im Arbeitsleben aber nicht von der ständig beobachtenden Kontrolle, damit nicht irreparable Schäden eintreten. Unablässige Einwirkung – besonders auf den Organismus älterer Mitarbeiter – kann Gehörschäden und damit Krankheitsbilder hervorrufen, die auch im natürlichen Regenerationsbestreben des Körpers nicht mehr rückbildbar sind. Besonders dann, wenn auch das Sprachgehör abgebaut wird. Schäden im Gehörgang sind zugleich mit den Fernwirkungen auf Kreislauf und Nervensystem zu beachten.

Plötzliche Lärmreize verändern unser normales Verhalten. Wir zucken zusammen, schließen die Augen, die Aufmerksamkeit läßt nach. Ständiger Schallpegel von mehr als 90 Phon stört – uns unbewußt – die Kreislaufregulation. Magengeschwüre oder andere auf vegetative Gleichgewichtsstörungen beruhende Erkrankungen können ausgelöst werden. Kranke infolge körperlicher Abnützungerscheinungen sind ohnehin lärmempfindlicher als Gesunde.

Auch mäßiger Lärm ist unbehaglich, setzt Arbeitsfreude, Leistungsvermögen, Konzentration und Geschicklichkeit bei Feinarbeiten und Denkvormögen herab. Die zur Überwindung der Störung aufzuwendende Energie führt zur vorzeitigen Ermüdung. Dem Lärmschutz kommt daher gesundheitsvorsorgend und wirtschaftlich hohe Bedeutung zu. Wir müssen dieser Gefahr begegnen. Der berühmte Arzt Robert Koch sagte – seiner Zeit voraus –, daß der Mensch den Lärm eines Tages genauso wie Cholera und Pest bekämpfen müsse. Er hat gewiß nicht an den Verkehrslärm, die „Pest unserer Tage“ gedacht, bestimmt aber an den Lärm, der mit Arbeitsvorgängen in der Berufswelt verbunden ist.

MWM hat an Lärmschutzmaßnahmen schon viel getan. Die neuen Prüfstandsbauten haben (sehr teure) schallschluckende Wände erhalten. Neben einfachen Wattleproppen, Spezialwatte, wachsgetränkten Wattekügelchen stehen Ohrkapseln und Ohrmuscheln zur Phonherabminderung bereit. Es gibt fernere Antiphone, z. B. Selektone oder Sonexhörerschutzgeräte. Vorgesehen ist auf arbeitsmedizinische Anregung ein Audiometer in der werksärztlichen Sanitätsstelle, um regelmäßig zu untersuchen.

Aber – alles das muß auch genutzt werden. Ich ging durch unsere Prüffelder. Da lagen die Ohrmuscheln auf Tischen und Simschen. Die Meinung der Praktiker haben mir schon einiges geolten: man könne sich nicht aku-

stisch abriegeln, nur aufs Manometer und andere Anzeigentafeln blicken, am schließlich optisch die Panne zu spät zu entdecken, während man sie mit dem „Ahnimus des Fachmanns“ ohne Scheuklappen rechtzeitig gehört hätte. Das horrende Ohr spürt den kommenden Kolbenfresser schon dann, wenn das Auge von ihm noch gar nichts vernimmt. Richtig – meinte auch Betriebsdirektor Kutschbach und Arbeitsmediziner Dr. Klemp –, doch es gibt ja die Vielfalt von Vorsorgen. Es muß beim lärmgewohnten Facharbeiter nicht die absolute Lärmabschirmung sein.

Vieler Nuancen an Hilfen und Gerätschaften kann man sich doch so bedienen, daß weder Arbeit noch Gesundheit zu kurz kommen. Und in dieser Richtung bewegte sich auch die Aussprache. Dieser Kreis von besonderen Sachbearbeitern holte sich Empfehlungen aus einem wertvollen fachmedizinischen Referat: Überlegungen in Richtung auf eine Verkürzung lärmbeeinflusster Arbeitsdauer, Entspannung durch weniger ohrbeschädigende Tätigkeit, Gewöhnung zum lärmgeringeren Arbeiten. Und schließlich für „gezielte“ Vorkehrungen: meßtechnische Erfassung lärm-

starker Arbeitsplätze nach Schalldruckpegel und Frequenz mit arbeitsmedizinisch ausgeprägten Geräten, Auswertung dieser Ergebnisse durch technische und organisatorische Lärmbekämpfung, Einstellungs- und regelmäßige Überwachungsuntersuchungen, Anschaffung weiterer Gehörschutzmittel, bei der das Gewerbeaufsichtsamts uns beraten will. Wir haben's vorgemerkt, wir entziehen uns gewiß nicht dieser gesundheitsvorsorgenden Verpflichtung. Doch: auch unsere Mitarbeiter, die es hier betrifft, müssen von sich aus mitmachen!

JHB

DIE MEHRWERTSTEUER-

das bedeutendste Steuerreformwerk seit Bestehen der Bundesrepublik

Geht man in den letzten Wochen durch die Büros des Rechnungswesens, des Einkaufs oder des Verkaufs, hört man immer wieder das eine gleiche Wort: „Mehrwertsteuer“. Warum beschäftigt uns also die Mehrwertsteuer?

Die Mehrwertsteuer, die am 1. 1. 1968 eingeführt wird, löst die bisherige Umsatzsteuer ab. Das bedeutet, daß wir vom gleichen Tage an mit neuen Preisen im Einkauf sowie im Verkauf rechnen müssen. Da in den künftigen Preisen die Umsatzsteuer nicht mehr – wie bisher – enthalten ist, werden die Listenpreise aller Erzeugnisse ab 1. 1. 1968 unter den heutigen Listenpreisen liegen. Hinzu kommt allerdings, die gesondert auszuweisende Mehrwertsteuer, die im 1. Halbjahr 10% und ab 2. Halbjahr bis auf weiteres 11% beträgt. Zum besseren Verständnis einige allgemeine Erläuterungen. Die Mehrwertsteuer ist einerseits wie die alte Umsatzsteuer eine Allphasensteuer, d. h. sie erfaßt jeden Umsatz von Waren und Leistungen in den einzelnen Wirtschaftsstufen. Sie ist aber doch im Gegensatz zur bisherigen Umsatzsteuer eine Nettoumsatzsteuer. Das bedeutet, daß sie nicht den gesamten Warenwert eines jeden Umsatzes in der Verkaufskette erneut der Besteuerung unterwirft, sondern nur die jeweilige Wertschöpfung („Mehrwert“). (Wertschöpfung = Verkaufspreis ./. Einkaufspreis.) Dieses Prinzip wird dadurch verwirklicht, daß der Unternehmer grundsätzlich von seiner Steuer die Steuer absetzen darf, die auf den erworbenen Gegenständen oder den empfangenen Leistungen ruht. Mit dem neuen System wird erreicht, daß jede Warenart in stets gleicher Höhe steuerlich belastet ist und die tatsächliche Belastung in jeder Stufe ohne Schwierigkeiten sofort festgestellt werden kann. Hierzu ein Beispiel: Wir kaufen von einer Firma eine Ware und verkaufen diese als Ersatzteil an eine Werft, die Werft verkauft dieselbe weiter an einen Jachtbesitzer, der Letztverbraucher ist.

1. Stufe:

	Nettopreis	Mehrwertsteuer	Bruttopreis
Einkauf von Ware	DM 1000.–	DM 100.–	DM 1100.–
Verkauf an Werft	DM 1150.–	DM 115.–	DM 1265.–
	(Zahllast	DM 15.–)	

(Eigene Wertschöpfung DM 1150.– ./. DM 1000.– = DM 150.–)
Steuerzahllast DM 15.– wie vorstehend.

2. Stufe:

Einkauf von Werft	DM 1150.–	DM 115.–	DM 1265.–
Verkauf Werft an Kunden	DM 1250.–	DM 125.–	DM 1375.–
	(Zahllast	DM 10.–)	

(Wertschöpfung Werft DM 1250.– ./. DM 1150.– = DM 100.–)
Steuerzahllast DM 10.– wie vorstehend.

Wie vorstehendes Beispiel zeigt, mußten wir an unseren Lieferanten DM 100.– Mehrwertsteuer zahlen, diese DM 100.– durften wir aber bei unserer eigenen Umsatzsteuerzahlung in Höhe von DM 115.– in Abzug bringen. Die eigene Wertschöpfung in diesem Fall beträgt DM 150.–; somit beträgt unsere Steuerlast DM 15.–.

1. Stufe:

Unser Verkaufspreis	DM 1150.–
./. Einkaufspreis Lieferant	DM 1000.–
Wertschöpfung	DM 150.–

davon 10% Steuerlast DM 15.–

2. Stufe:

Verkaufspreis Werft	DM 1250.–
./. Einkaufspreis von uns	DM 1150.–
Wertschöpfung	DM 100.–

davon 10% Steuerlast DM 10.–

Wir sehen, daß sich nur beim Letztverbraucher (in unserem Fall der Jachtbesitzer) die Mehrwertsteuer in voller Höhe realisiert. Aus diesem Grunde sagt man, die Mehrwertsteuer ist kalkulationsneutral, weil sie kein Bestandteil des Preises bzw. des Entgelts (der Bemessungsgrundlage) darstellt.

So ist also das Kernstück der Netto-Umsatzsteuer die Berechtigung zum sogenannten „Vorsteuerabzug“, wodurch sich die Zahllast auf den der Wertschöpfung im Unternehmen entstehenden Anteil reduziert.

Für das Exportgeschäft ergeben sich Änderungen dadurch, daß die bisherige Ausfuhr- und Ausfuhrhändlervergütung entfällt. Die Umsätze ins Ausland sind auch künftig von der Umsatzsteuer befreit. Der Vorsteuerabzug kommt auch hier zum Tragen, so daß sich an den Exportpreisen nichts ändern dürfte.

Wenn man bis hier den Artikel gelesen hat, kann und muß man sich fragen, warum eigentlich so viel über die Mehrwertsteuer gesprochen und geschrieben wird? Auch diese Frage soll beantwortet werden. Bis jetzt ist uns nur die eigene Umsatzsteuer für die Lieferung der Waren selbst bekannt, die Vorbelastungen sind unbekannt. Die kumulierte (= gehäufte) Umsatzsteuervorbelastung einer Ware setzt sich aber aus der von unseren Vorlieferanten entrichteten Umsatzsteuer und den Umsatzsteuerbeträgen zusammen, die für die in diese Ware eingegangenen Güter und Leistungen auf allen Vorstufen entrichtet wurden.

Dies ist die Problematik, denn bereits jetzt sind die Verkaufspreise für unsere Produkte ab 1. Januar 1968 zu bilden. Des weiteren müssen wir für die Zuschlags- und Divisionskalkulation unsere Gemeinkosten bzw. Gemeinkostensätze neu errechnen, denn auch viele dieser Kostenarten sind mit der bisherigen Umsatzsteuer vorbelastet. Ungewiß ist des weiteren der Einfluß des Systemwechsels auf das Preisniveau, wobei Belastungsverschiebungen aus Umsichtungen im Preisgefüge unvermeidlich sein werden.

Diese Unsicherheiten können in der Preisbildung leicht zu Fehlkalkulationen führen. Die Aufzeichnungspflicht für Vorumsätze und Vorsteuern erfordern Mehrarbeiten im Rechnungswesen. Gewisse Probleme ergeben sich auch im Zusammenhang mit der Entlastung der Warenvorräte, die am 1. Januar 1968 in den Betrieben vorhanden sind . . . aber auch sie werden und müssen gelöst werden.

K. Marcuzzi, München

Der „Bund deutscher Eisenbahnen“ zu Gast bei der Knorr-Bremse

SONDERTAGUNG „Fortschritte in der Fahrzeug-Bremstechnik“ am 20. und 21. Juli 1967 in München

Rund 40 Vertreter der 226 im BDE zusammengeschlossenen nicht bundeseigenen Bahnverwaltungen informierten sich auf einer Sondertagung über die Entwicklung der Bremstechnik im Schienenfahrzeugbau. Gastgeber war die Knorr-Bremse in München, die auch die Fachreferenten stellte.

Nach der Begrüßung der Tagungsteilnehmer durch Herrn Direktor William F. Hardy von der Knorr-Bremse und Eisenbahndirektor Schieb wurde zunächst den vier Fachreferenten das Wort erteilt.

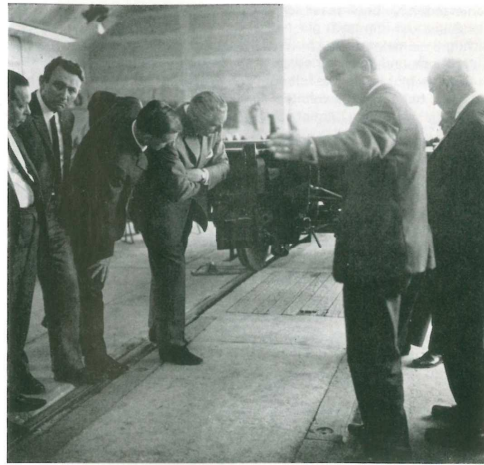
Dipl.-Ing. Meinicke berichtete über allgemeine Entwicklungstendenzen in der Bremstechnik; er betonte besonders das Problem der Abbremsung schwerer Güterzüge und die Möglichkeiten der Lösezeitenverkürzung durch die 1¼" Leitung, die Zweileitungsbremse und die elektropneumatische Bremse. Er berichtete weiterhin über Bremsprobleme bei hohen Geschwindigkeiten und die Möglichkeiten der automatisch lastabhängigen Bremse. Sein Vortrag wurde mit einem Querschnitt durch die zahlreichen Weiterentwicklungen der Knorr-Bremse abgerundet.

Dipl.-Ing. Falch, ebenfalls aus dem Hause Knorr, behandelte anschließend Vorteil und Eigenschaften der Grauguß-Scheibenbremse im Eisenbahnfahrzeug. Dieses Thema fand vor allem bei den Nahverkehrs-Fachleuten reges Interesse.

Als Gastreferent der Jurid-Werke Hamburg gab Dr.-Ing. Ehlers einen umfassenden Überblick über Eigenschaften und Einsatzmöglichkeit von Kunststoff-Bremsklötzen und Bremsbelägen für Scheibenbremsen. Hier zeigte sich, daß der Kunststoff als Bremsbelag auf Grund seiner wirtschaftlichen Einsatzmöglichkeiten bereits überall vielseitige Beachtung gefunden hat.

Als letzter Vortragender erläuterte Dr.-Ing. Schelle die automatische Mittelpufferkupplung „UC/BSM“, an deren Entwicklung die Knorr-Bremse maßgeblich beteiligt ist.

Am nächsten Tag wechselte man dann von der Theorie mehr in die Praxis. Die Tagungsteilnehmer hatten nun Gelegenheit, die zahlreichen Versuchs- und Prüfstände sowie die modernen Fertigungshallen auf dem Gelände der Knorr-Bremse zu besichtigen und sich



über das umfangreiche Produktions-Programm eingehend zu informieren.

In einer kurzen Ansprache dankte anschließend Herr Reckel dem Hause Knorr für die freundliche Aufnahme und die gelungene Unterstützung durch die Fachreferenten. Er hob hervor, daß die intensive Weiterentwicklung gerade auf dem Gebiet der Bremstechnik zielstrebig voranschreite.

STOLZENBURG-MELZ

Waagrecht:

1. wichtiger Teil der Steuerung, 11. rumänische Währung, 12. Fischfanggerät, 13. Inseln zwischen Neuguinea und Australien, 14. die in den Himmel Aufgenommene (Bild von Tizian in Venedig), 15. Vorzeichen, 17. Hafenstadt in Algerien, 18. Märchenwesen, 19. Doppelsalz, blutstillend, 21. Gewässer, 22. aus Erz, eisern, 24. Kleidungsstück der Inderin, 25. weibl. Vorname, 27. russ. Hafenstadt, 28. Lebensende, 29. Blutader, 30. Dünger, 32. Reling, 33. Insektenlarve, 34. bitter, streng, 35. Abk. für Totalisator, 36. Gattung, 38. Zeichen, 39. Frauengestalt in „Don Carlos“, 41. afrik. Liliengewächs, 42. Aronstab, 44. franz. Flächenmaß, 45. mohammedanischer Bettelmönch, 46. Sohn des Noah, 47. ländliche Siedlung, 49. bargeldlose Zahlung, 50. Gartenanlage, 51. Wacholderbeerbranntwein, 54. Spielzeug, 55. engl. Grafschaft, 56. griech. Buchstabe, 57. medizin. Instrument, 58. Nebenfluß der Elbe, 59. Kfz-Zeichen für Bad Neustadt/Saale.

Senkrecht:

1. Gipsart, 2. lat.: Sache, 3. Raubvogel, 4. Gegenteil von außen, 5. Truppenspitze, 6. Kfz-Zeichen für Starnberg, 7. tibet. Mönch, 8. weibl. Vorname, 9. franz.: nein, 10. Niederschlag (Meteorologie), 15. russ. Stadt an der Oka, 16. röm. Kaiser, 17. norw. Münze, 18. Feier, 20. Königreich in Indochina, 21. Deckname der franz. Schriftstellerin Duvant, George ..., 23. Nagetier, 25. Einschnitt, 26. Geigenbauerfamilie in Cremona, 29. Vorsilbe von Zeitwörtern, 31. Welthilfssprache, 32. Erfinder des ersten brauchbaren Fernsprengerätes, 33. Hafendamm, 34. Grasstengel, 35. Brennmaterial, 36. Bettische, 37. franz.: König, 38. Fluß in Frankreich, 40. Rückenhaare des Gamsbocks, 41. linker Nebenfluß des Rheins (Schweiz), 42. Durcheinander, 43. weibl. Vorname, 45. Scheinbewegung beim Fechten, 48. flüssiges Fett, 49. Stadt in Belgien, 50. Kurort, 51. Tonstufe, 52. franz.: Sommer, 53. arab. Fürst.

Auflösung in diesem Heft

PARIS

EIN ZENTRUM TOLERANTER KOEXISTENZ

Beobachtungen auf einer Lehrfahrt Mannheimer Lehrlinge

Die Erkenntnis, wie wertvoll Lehr- und Studienfahrten für den Berufsnachwuchs sind, um Vorstellungen vom Weltbild über das Berufsbild hinaus zu geben, setzt sich durch. Im Bus der im Einvernehmen mit der Mannheimer Abendakademie durchgeführten Paris-Exkursion waren mehrere Lehrfirmen vertreten. Die Jugend ist lernbegierig. Sie wendet, um ihr Wissen zu bereichern, auch Geld auf. Rund zwei Drittel der nach Berücksichtigung öffentlicher Förderungsmittel verbleibenden Kosten zahlen die Teilnehmer aus eigener Tasche. Die Lehrfirmen geben Zuschüsse und stellen die Lehrlinge von der Arbeit frei. Lohnt sich die Fahrt? Verschiedene Beobachtungen bejahen es.

„Le Babel“ (der babylonische Turm)

steht über einem Bistro (Caférestaurant). Gemeint ist sicherlich nicht das „Sündenbabel“, das viele sich unter Paris vorstellen, sondern das babylonische Sprachengewirr, vor allem in der Cité Universitaire, dem Studentenwohngebiet, wo auch wir – im Holländischen Haus – untergebracht waren. 6000 Studenten aller Länder, Rassen und Hautfarben wohnen hier in großen Gebäuden, die von ausländischen Staaten gestiftet und unterhalten werden. Da z. B. gibt's „Häuser“ und „Pavillons“: der französischen Provinzen, der selbständig gewordenen früheren französischen Kolonien, der USA, Englands, Hollands, Spaniens und Portugals, auch der Bundesrepublik Deutschland. Doch nur die Hälfte der Staatsangehörigen darf in ihrem Haus wohnen. Die anderen Zimmer werden von französischen Studenten belegt, um in wahrhaft toleranter Koexistenz zum guten Miteinanderleben zu führen, dabei aber zugleich die in Paris natürlich vorherrschende Stellung des französischen Idioms zu bekunden.

In der MENSA der Sorbonne-Studenten

herrscht eine Atmosphäre gegenseitiger Rücksichtnahme und angenehmer Wohlergehenheit, mögen auch Bärte am jungen Kinn, „beartigte“ Haartrachten und saloppe Eigenwilligkeiten in der Kleidung betonen, wie sehr man auch in der Gemeinschaft jugend-

gemäßen Individualismus beansprucht. Die Selbstbedienung fließt. Das Essen – hier wird erstklassig „gespeist“ – ist reichhaltig, abwechslungsreich und preiswert (je nach Alter zwischen Ffrs 1,40 und 2,80; wir „Gastkostgänger“ hatten Ffrs 4,50 hinzublättern). Ein Dritteller Tischwein oder Bier zum Essen kostet 35 Centimes. Brot ist in jeder Menge gratis. – Damit allerdings, wenn man noch die Métro (U-Bahn) für 55 Cts zur beliebigen Fahrt mit Umsteigen im ganzen Streckennetz hinzunimmt, sind die Preiswürdigkeiten schon aufgezehrt; denn

in Frankreich lebt sich's teurer

Nicht nur für Besucher, auch für die Franzosen. Mögen Löhne und Gehälter im Schnitt etwa 25% höher als bei uns liegen; dafür aber kosten die Lebenshaltungsgüter – ganz gleich ob Kleidung, Nahrungsmittel, Dienstleistungen, von Genuß- oder Luxuswaren gar nicht zu sprechen, manchmal das Doppelte oder auch mehr als in Deutschland. In der breiten Bevölkerung muß da irgend etwas natürlich zu kurz kommen. Ich sprach mit einkaufenden Hausfrauen, mit Männern im Bistro, mit Beamten, Polizisten, mit Geschäftsinhabern, Verkäuferinnen, mit Geistlichen und Lehrern. Zur Lebensart der Franzosen gehört gutes Essen und für die Weiblichkeit das neue Frühjahrskleidchen. Lieber hungere man, als darauf zu verzichten. Dafür wohnt man meist äußerst bescheiden, reist wenig außer Landes, leistet sich – wenn nötig – überwiegend nur den Kleinwagen. Autos sind Gebrauchsartikel, nie Geltungsdekoration. Danach sehen sie allerdings auch aus, wenig gepflegt, viel überlebte Typen, durchweg angebeult. Das allerdings kommt nicht vom herrlich flüssigen Straßenverkehr trotz unvorstellbarer Dichte, sondern vom Einparken. Auf einem Teil der Bürgersteige, in der „zweiten Reihe“ nebeneinander, in fast unzugänglichen Eckchen – überall stehen Autos.

Deutsche Lehrlinge in der Weltstadt

Fast verloren kamen sie sich am ersten Tag vor. Es fehlte die rechte Vorstellung vom neuen Milieu. Beim Vorbereitungskurs der Abendakademie hatte man auch nicht besonders aufgepaßt. Man ließ alles an sich herankommen. Als es da war, stand man – meist bar aller Verständigungsmöglichkeit – ratlos da. Grüppchen dokumentierten die Hilflosigkeit. Alles war so anders, als man geglaubt hatte. Das Reden von „Paris, da fängt die Sünde an“ war doch falsch. Hier sah man Menschen wie du und ich. Jugend zur Jugend wußte sich mit Wörterbuch und Gesten verständlich zu machen. Man wurde bald mutiger, traute sich in die Gänge der Métro, ging in die Warenhäuser, in Bistros und Geschäfte, sah sich den riesigen Umschlag für den täglichen Verzehr dieser Großstadt in den „Halls“ an, spazierte an den Kais der

Seine entlang, stolperte über Clochards, fand sich auch mit der fremden Währung schnell zurecht. Kurzum, jugendliche Unbekümmtheit ging forsch ihren Weg. Flohmarkt, Künstler- und Vergnügungsviertel wurden durchbummelt. Einen Abend erlebte man im „Casino de Paris“ gutes Pariser Variété. Aber man täte einigen unrecht, wenn man nicht auch erwähnte, daß sie Kirchen, Museen, das Panthéon, den Invalidendom, das Trocadero, den Arc de Triomphe, den Luxemburgischen Garten, den Eiffelturm, die Bastille-Säule, die Champs-Élysées, den Louvre, Sacré-Cœur, Notre-Dame, die Tuilerien, Con-



Das ehrwürdige Rathaus von Paris

corde- und Vendômeplatz und viele andere Sehenswürdigkeiten aufmerksam gesehen hätten. Zwei Stadtrundfahrten halfen dabei zum Verstehen. Dem Charakter der Lehrfahrt gemäß, wurde das UNESCO-Haus mit seiner herrlichen Architektur und Ausgestaltung besichtigt, nahm man an Vorträgen mit Aussprache teil, ging man durch die gerade stattfindende Pariser Messe (Foir de Paris), erlebte Versailles mit seinen Schlössern und steingewordener Geschichte, die wunderbaren Gartenanlagen und die Stille an den Trianons.



Montmartre-Basilika Sacré-Cœur

Wir besuchten RENAULT

Herr Nips von der MWM-Diesel France hatte vermittelt. Wir sahen das Montagewerk Flins, Schöpfung des verkehrsverunglückten Generaldirektors Le Fauchoux. Sein Denkmal grüßte uns am Werktor. Mit Ausnahme des C 4 werden alle Typen hier montiert. Fließbandfertigung vom Chassis über Blechpreßwerke zum Karosserieaufbau, über die Montage der Innereien bis zum versandfertigen Auto, das direkt vom Band auf die Erpro-

bungspiste gesteuert wird. Minuziöse, saubere Facharbeit besticht ebenso wie die planvolle Ordnung. Wasser-, Gleis- und Straßenanschlüsse bringen die RENAULTS schnell in den Verkehr. Die Belegschaft wohnt in der umliegenden Landschaft, wird mit Werksbussen befördert. Sanitäre Einrichtungen sind vorbildlich, neuzeitlich. Die Kantine ist gut, Mittagessen kostet etwa Ffrs 4,- (Durchschnittslohn), kein Werkszuschuß. Urlaub einheitlich 1 Monat, ohne Urlaubsgeld. Fünftagewoche mit 47,5 Stunden. Löhne leistungsgestuft zwischen Ffrs 400,- (Hilfsarbeiter) bis etwa 1150,- (qualifizierte Vorarbeiter) pro Monat. Die Kaufkraft ist geringer als in Deutschland. Lehrlinge lernen in der werkseigenen Berufsschule 3 Jahre (kaufmännisch und gewerblich), 4 Jahre für techn. Zeichner; sie bekommen im 1. Lehrjahr etwa 200, im 2. rund 250 Francs und vom

3. an die Hälfte des Erwachsenenlohns in den Einsatzabteilungen. — Wir sind vom Führungsdienst sehr freundlich aufgenommen und informiert worden. Dafür sagen wir Dank.

Ausreichend Freizeit im Exkursionsprogramm ließ Möglichkeiten genug, sich selbst umzuschauen. Paris ist noch schöner geworden, seit de Gaulle das Gesetz erließ, nach dem Bauten, Häuser, Brücken, Denkmäler durch Strahlstrahlung von der Schmutzpatina der Jahrhunderte zu befreien seien. Heute schon kann man von der „Weißen Stadt“ sprechen. Der Begriff der „Lichterstadt“ am Abend ist ohnehin unvergänglich. Abends in der Halle unseres Quartiers haben wir Eindrücke ausgetauscht, mit Interessierten auch über das geistige und künstlerische Paris gesprochen, über den Zauber dieser Stadt, den Renoir,

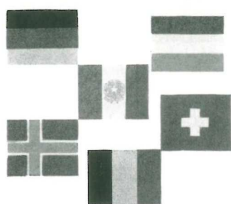
Monet, Utrillo, Dufy, Bonnard, Vuillard, Daumier bildlich einzufangen suchten, über die Bohème, der Toulouse-Lautrec malerischen Ausdruck verlieh. Straßennamen griffen in die belebte Geschichte, ehren Fürstlichkeiten, Dichter, Musiker, Gelehrte, Erfinder, Kriegshelden und sonst verdiente Bürger. Wir erkannten auch, daß Paris eine Stadt des Gewerbetriebs ist. 30 km Hafenkais und 10 Millionen Tonnen Umschlag zeugen von der Bedeutung des Hafens Paris.

Und als wir dann nach einer Woche wieder heimwärts führen, da schloß sich das Erleben in dem Bewußtsein, daß man Paris sehen muß, um es zu lieben, daß man es aber nur verstehen kann, wenn man die reiche Geschichte des Landes kennt und um die Lebensart der Menschen weiß. Wenn man einst sagte „Paris ist Frankreich“, so meinen wir Parisfahrer sogar: „Paris ist eine Welt!“

JHB



Die große Aufgabe für Europas Eisenbahnen: Die automatische Mittelpufferkupplung



Seit jeher sind Verkehrs- und Transportwege entscheidend für die Beziehungen zwischen Menschen, Völkern und Wirtschaftsräumen, für den Austausch der Güter, für die Versorgung der Märkte und damit für jegliche wirtschaftliche Entfaltung. Die Eisenbahnen in aller Welt haben einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. Nicht nur durch beispielhafte Pionierarbeit und zielstrebigem technischen Fortschritt, sondern auch durch ihre uneingeschränkte Aufgabe, große Massen schnell zu befördern. Wo immer Menschen arbeiten und Handel treiben — der verbindende Weg der Schiene ist nicht weit. Ein Weg, der in eineinhalb Jahrhunderten neue Maßstäbe gesetzt hat, und selbst im Zeitalter der Raketentechnik nicht an Bedeutung verliert. Das Streben nach Perfektion, Rationalisierung und Automation fordert auch von den Eisenbahnverwaltungen und der mit ihr verbundenen Industrie ständig neue Leistungen. Ein dafür charakteristisches Beispiel von gleichzeitig größter wirtschaftlicher Tragweite ist die Einführung der „Automatischen Mittelpufferkupplung“ im europäischen Wirtschaftsraum.

In Heft 75 unserer Zeitschrift — es ist schon fast zwei Jahre her — berichteten wir über die automatische Kupplung im allgemeinen und über den UNICUPLER im besonderen. Wir erinnern uns:

Die Entwicklung der automatischen Kupplung

Bauart UNICUPLER / BSM

Die automatische Kupplung steht durch das Mittkuppeln der Bremsluftleitungen in engem Zusammenhang mit zahlreichen Bremsproblemen. Hieraus ergibt sich, daß die KNORR-BREMSE, seit Jahrzehnten verdient und erfahren auf dem Gebiet der Eisenbahn-Bremse und der automatischen Kupplung, für die Entwicklung einer modernen Kupplung die besten Voraussetzungen besitzt. Die KNORR-BREMSE kann auf frühe Versuche und Erfahrungen aufbauen. Hinzu kommen die Erfahrungen anerkannter Kupplungsbaufirmen und Stahlgießereien in ganz Europa, die unter Federführung der KNORR-BREMSE die „Internationale-Unicupler-Gemeinschaft“ mit dem Technischen Zentrum der KNORR-BREMSE München bilden. Hier werden alle Erkenntnisse zur Entwicklung und Verbesserung der Kupplung ausgenutzt.

In einer gründlichen theoretischen Arbeit, bei der alle Möglichkeiten und Erfordernisse wissenschaftlich-mathematisch ausgewertet worden sind, ist in enger internationaler Zusammenarbeit der UNICUPLER entstanden.

Es begann mit der Ausschreibung des Technischen Versuchsamtes des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) vom 1. Mai 1961. Mehr als 100 Firmen wurden aufgefordert, Vorschläge für eine automatische Mittelpufferkupplung auszuarbeiten. Vierzehn dieser Firmen legten ihre Entwicklung vor. Kurze Zeit später wurde der Knorr-Bremse von dieser Seite mitgeteilt, daß die Konstruktion des Unicuplers unter Berücksichtigung geringer Änderungen den geforderten Bedingungen entspreche. Diese gewünschten Änderungen wurden 1961 und 1962 durchgeführt. Im November 1962 wurde schließlich bestätigt, daß der Unicupler alle Bedingungen erfülle, die von den

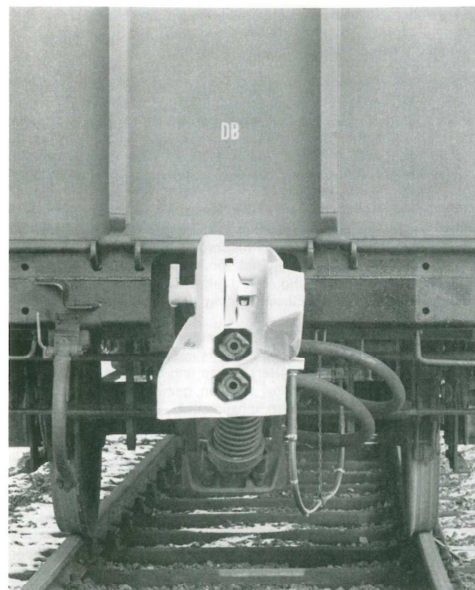
Eisenbahnverbänden in Ost und West gemeinsam ausgearbeitet worden waren.

Der Unicupler wurde ab 1961 an Einzelfahrzeugen geprüft. Bis Ende 1964 hatte man mehrere Versuchszüge der Deutschen Bundesbahn und der Französischen Staatsbahn mit dem Unicupler und mit den Kupplungen „Boirault Sambre et Meuse“ und „AWCM“ ausgerüstet. Der Unicupler bewies bei diesen Versuchen und auch bei den Untersuchungen und Probefahrten, die andere ausländische Staatsbahnen mit diesem Kupplungstyp durchführten, seine hervorragenden Eigenschaften.

Um eine einheitliche technische Konzeption zu finden und gleichzeitig die konstruktiv besten Merkmale in einem Kupplungstyp zu vereinigen, schlossen sich die Gruppen Unicupler und „Boirault Sambre et Meuse“ im Jahre 1964 zu der Gemeinschaft UC/BSM zusammen. Der Erfolg dieser gemeinsamen Entwicklungs- und Versuchsarbeit blieb nicht aus. Nach zahlreichen weiteren vergleichenden Untersuchungen wurden Kupplungskopf und Leitungskupplung der technisch ausgereiften Konstruktion Unicupler/BSM vom Geschäftsführenden Ausschuß des UIC am 28. September 1965 als Basis für eine internationale Kupplung ausgewählt.

1966 rüstete man für die Deutsche Bundesbahn mehrere Lokomotiven und Reisezugwagen mit automatischen Kupplungen Unicupler/BSM aus und setzte sie im planmäßigen Zugverkehr ein (Schnellzüge zwischen Frankfurt und Oberhausen; Eilzüge zwischen Hamburg und Paderborn). Die Französische Staatsbahn hat seit Juni 1965 5 Reisezugwagen mit automatischen Kupplungen der Ausführung BSM laufen.

Weiterhin rüstete die Österreichische Staatsbahn Loks und Gegenwagen ihrer Autodurchschleuszüge, die im Tauertunnel verkehren, mit dem Unicupler aus. Diese Ausrüstungen bewähren sich seit 1965 mit bestem Erfolg und haben entscheidend dazu beigetragen, den Betrieb auf dieser Strecke zu vereinfachen und zu beschleunigen. Die, wie wir hoffen, letzten Versuche zur endgültigen Bestimmung



So wird die europäische Eisenbahnkupplung aussehen. Die Fachleute hoffen, daß die Einführung der automatischen Kupplung in etwa zehn Jahren Wirklichkeit geworden ist. Dann würden auch die herkömmlichen Puffer verschwunden sein; denn die automatische Kupplung vermag sowohl Zug- als auch Druckkräfte zu übernehmen. Außerdem verbindet sie auch die Druckluftleitungen für die Knorr-Bremsen sowie elektrische Leitungen automatisch.

des Riegel systems und der Abstützung sind im Januar 1967 mit insgesamt 300 Kupplungen angefahren. Obgleich die technischen Einzelheiten erst im Sommer 1966 festgelegt wurden und die Bestellungen im Spätsommer bei der Gruppe UC/BSM eingingen, konnten alle für diese Versuche bestimmten Kupplungen bis Ende 1966 geliefert werden. Diese äußerst kurzfristige Auslieferung soll nur ein Beispiel für die umfangreichen Arbeiten sein, die die Knorr-Bremse als Technisches Zentrum der UNICUPLER-Gemeinschaft auf dem sehr komplexen Gebiet der automatischen Kupplung zu leisten hat. Das Versuchsprogramm mit diesen 300 Kupplungen umfaßt Erprobungen im Zugverband und auf Prüffeldern durch die Deutsche Bundesbahn und die Französische Staatsbahn. Die Italienische Staatsbahn führte Versuche auf einem geometrischen Prüfstand durch, wobei alle drei vorgenannten Ausführungen der Kupplung UC/BSM erprobt werden. Weiterhin sind mit diesen drei Ausführungen Auflaufversuche vorgesehen, die unter künstlich geschaffenen extremen Witterungsbedingungen in der Kältekammer der ÖBB in Wien durchgeführt werden. Wintererprobungen mit einem Teil des Versuchszuges wurden in Schweden bereits abgeschlossen.

Zusammen mit diesen 300 Kupplungsköpfen befinden sich seit 1961 bereits mehr als 800 Kupplungen der Bauart UNICUPLER bei den verschiedensten Bahnverwaltungen in praktischer Erprobung, darunter auch in Belgien, der Schweiz, Italien, Polen und Ungarn.

Ausblick in die Zukunft

Unabhängig von den derzeit durchgeführten Versuchen, aber zeitlich gleichlaufend, soll in der Zwischenzeit die gegenseitige Abstimmung der UIC-Kupplung mit der Kupplung der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen des Ostens) vorgenommen werden. Die Zusammenarbeit mit der OSShD und insbesondere mit dem Technischen Zentrum der OSShD, der Deutschen Reichsbahn, hat bereits Fortschritte gemacht.

Nach Abschluß dieser Arbeiten beabsichtigt die UIC, einige tausend Wagen mit der automatischen Kupplung auszurüsten, um den Bahn-

verwaltungen Gelegenheit zu geben, weitere praktische Erfahrungen zu sammeln.

Sodann soll von den Regierungen der beteiligten europäischen Bahnverwaltungen die Genehmigung zur Umrüstung des Wagenparks eingeholt werden.

Wird das Programm zeitlich eingehalten, so kann 1970 mit der Fertigung der Kupplungen begonnen werden. Ebenso muß der vorhandene Wagenpark für den Einbau der automatischen Mittelpufferkupplung vorbereitet werden. Da nach dem jetzt vorgesehenen Einführungsplan im Frühjahr 1976 alle Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr laufen, mit der automatischen Mittelpufferkupplung ausgerüstet sein sollen, d. h. etwa 40–50% des Fahrzeugparks innerhalb der UIC, müßte bis zu diesem Zeitpunkt die entsprechende Anzahl an Kupplungen und vorbereiteten Wagen zur Verfügung stehen.

Der verbleibende Anteil der Fahrzeuge, die nur für den Verkehr auf nationalen Strecken eingesetzt werden, kann, je nach Wahl der Verwaltungen, im Simultan- oder Progressiv-Verfahren umgerüstet werden. Die Umstellung muß bis 1990 abgeschlossen sein.

Bis zu diesem Zeitpunkt wird es ein gemischtes Kuppeln geben, da Wagen mit automatischer Kupplung und Wagen mit herkömmlicher Schraubenkupplung miteinander zu verbinden sind. Die französische Konstruktion UNITENDEUR ermöglicht diese Verbindung auf einfache Art und Weise.

Finanzierung der Umstellung auf automatische Mittelpufferkupplung

Die Finanzierung der automatischen Kupplung wird für einige Bahnverwaltungen verhältnismäßig einfach sein, während bei anderen Schwierigkeiten auftreten können. Nimmt man z. B., wie bei der Deutschen Bundesbahn vorgesehen, einen Einführungszeitraum von 10 Jahren an, so müssen dafür etwa 6–10% der Summe aufgewendet werden, die eine Bahnverwaltung jährlich für ihre Investitionen einsetzt. Dauert die Einführung länger, so verringert sich entsprechend der jährliche Aufwand. Soweit die Bahnverwaltungen die Finanzmittel nicht allein beschaffen können, wird eine Unterstützung von den Regierungen erwartet.

Ein gefährlicher Beruf verschwindet

Die Notwendigkeit der Einführung der automatischen Kupplung wird jedoch nirgendwo in Frage gestellt. Alle Bahnverwaltungen sind sich darüber einig, daß die Verwirklichung einer europäischen Mittelpufferkupplung zu den vorzüglichsten Aufgaben im Rahmen der Rationalisierungsmaßnahmen gehört, und daß damit nicht zuletzt die Leistungsfähigkeit des europäischen Streckennetzes um ein beträchtliches Maß erhöht werden wird.

Die Vorteile der automatischen Kupplung liegen außer im Zeitgewinn bei der Zugbildung aber vor allem in der Ausschaltung der Gefahren, die mit dem Beruf des Rangierers noch heute verbunden sind. Allein im Bereich der Deutschen Bundesbahn müssen innerhalb von 24 Stunden rund 700 000 Kupplungsvorgänge manuell bewältigt werden. Eines der schwierigsten Probleme in der Geschichte der europäischen Eisenbahnen scheint der Lösung näherzukommen.

Auflösung

48. Oel, 49. Gent, 50. Bad, 51. ges. 52. 66, 53. Ras.
37. rei, 38. Maas, 40. Bart, 41. Aare, 42. Chaus, 43. Adele, 45. Finte,
39. vor, 31. do, 32. Bell, 33. Moie, 34. Halm, 35. Torf, 36. Alkoven,
Oer, 18. Laos, 21. Sand, 23. Hase, 25. Ebel, 26. Amati,
7. Sari, 28. Karl, 27. neow, 28. Tod, 29. Vent, 30. Mit, 32. Bord,
17. Lana, 8. Irene, 9. non, 10. Regenwetter, 15. Oer, 16. Nero, 17.
Senhrecht, 1. Alabaeter, 2. res, 3. Busard, 4. imen, 5. Tele, 6. STA,
51. Generv, 54. Ball, 55. Kent, 56. eta, 57. Sond, 58. Oer, 59. NES,
42. Calla, 44. are, 45. Fakir, 46. Ham, 47. Dorf, 49. Giro, 50. Bee,
33. Made, 34. herb, 35. Toto, 36. Art, 38. Mail, 39. Ebell, 41. Aloe,
7. Sari, 25. Karl, 27. neow, 28. Tod, 29. Vent, 30. Mit, 32. Bord,
17. Lana, 8. Irene, 9. non, 10. Regenwetter, 15. Oer, 16. Nero, 17.
Wagrecht: 1. Arzetsylinder, 11. Leu, 12. Netz, 13. Aro, 14.



MIT SYSTEMATIK GEHT ES BESSER:

DAS AUSKOMMEN MIT DEM EINKOMMEN

Im Laufe seines Lebens muß sich der Mensch mit manchem Problem herumschlagen – sei es eine böse Schwiegermutter, ein faules Schulkind oder Schwierigkeiten im beruflichen Alltag ... doch über kurz oder lang kann es zumeist gelöst werden bzw. es erledigt sich von ganz allein. Ein Problem anderer Art dagegen, mit dem manche Menschen scheinbar niemals fertig werden können, ist „das Auskommen mit dem Einkommen“, d. h. sich das zur Verfügung stehende Geld so einzuteilen, daß es selbst für die Notfälle des Lebens ausreicht.

Die Schuld hierfür muß nicht unbedingt nur in den mangelnden Rechenkünsten der Hausfrau zu suchen sein. Natürlich besitzen junge Frauen oft nicht genügend fachliche Kenntnisse, die Voraussetzung für eine gut durchdachte und funktionierende Haushaltsführung sind. Plänen und Durchführen müssen halt von ihnen erst erlernt werden. Häusliche Schwierigkeiten auf finanziellem Gebiet ergeben sich dagegen oft aus den folgenden Gründen:

- Das Wirtschaftsgeld reicht nicht, weil der Mann keine klaren Vorstellungen davon hat, was „das Leben kostet“. Das von ihm gewährte Wirtschaftsgeld steht in keinem Verhältnis zu den Ansprüchen, die er stellt und zu dem Taschengeld, das er für sich selbst beansprucht.
- Heranwachsende Kinder, oft schon mit beachtlichem eigenen Verdienst, steuern nicht den Teil zum gemeinsamen Haushalt bei, den sie abzweigen könnten. Oft sind die Eltern selbst daran schuld; sie lassen die Jugendlichen am wirtschaftlichen Geschehen in der Familie nicht teilhaben.
- Schulden infolge von Ratenkäufen oder Kreditaufnahme können im Rahmen des Haushaltsetats nicht verkraftet werden.

- Das Auto, oft nicht nur unter dem Aspekt der Nützlichkeit, sondern auch aus Prestigegründen angeschafft, ist für den Haushalt eine zu große Belastung.
- Die Kosten für die Wohnung sind zu unterschiedlich. Haushalte mit hohen Mieten oder vielleicht sogar noch hohen Mietvorauszahlungen werden mit dieser Dauerbelastung nicht fertig.
- Die Kosten für die Berufsausbildung der Kinder machen vielen Eltern zu schaffen, besonders, wenn mehrere Kinder gleichzeitig in der Ausbildung stehen. Solche Familien müssen oft jahrelang auf größere Anschaffungen, Urlaub und sonstige Annehmlichkeiten des Lebens verzichten.
- Familienmitglieder, die an einem anderen Ort ihren Beruf ausüben oder ausgebildet werden, verursachen Mehrkosten. Oft wiegt die Trennungszulage die Mehrausgaben nicht auf.
- Eine Reihe von Haushalten hat für Angehörige zu sorgen und unterstützt sie regelmäßig. Der Monat für Monat aufgewendete Betrag dafür hat eine Einschränkung der eigenen Ausgaben zur Folge.
- Krankheit oder Unfall, die unvorhergesehenen Ereignisse des Lebens, können finanzielle Bedrängnis mit sich bringen.
- Durch das Erreichen der Altersgrenze und das damit verbundene Ausscheiden aus dem Beruf ist man gezwungen, sich auf eine bescheidenere Lebensweise umzustellen – eine Belastung, die besonders Frauen spürbar merken.
- Freiwillige Versicherungen kosten Geld. Diese Abzüge müssen erst berücksichtigt werden, ehe das verbleibende Einkommen verplant werden kann.
- Und schließlich das Taschengeld für die Ehefrau. Hat sie Anspruch darauf und wie hoch darf es sein, um neben dem Mann nicht leer auszugehen, wenn es um persönliche Bedürfnisse geht?

Sicher gibt es noch einige wenige Gründe mehr, warum das liebe Geld nicht reicht. Für alle diejenigen Haushaltsvorstände, die mit ihren Finanzen denn absolut nicht zu Rande kommen, hat sich die „Zentralstelle für rationelles Haushalten“ den Kopf zerbrochen und sogenannte „Richtzahlen für Haushaltspläne“ aufgestellt. Allen diesen Beratungen liegt als Ausgangsbasis das Einkommen des Haushaltsvorstandes nebst Nebenverdiensten sowie Akkord- und Überstundenzuschlägen, Tagelöhner, Spesen, sodann eventuell Kindergeld, das Einkommen der mitverdienenden Ehefrau und dergleichen mehr zugrunde. Nicht berücksichtigt wurden Urlaubs- und Weihnachtsgeld und ähnliche Prämien; sie dienen zumeist dem „Stopfen von Löchern“ im Budget und werden vielfach für größere Anschaffungen, eine Urlaubsreise oder ähnliches, verwendet.

Wir beginnen unsere Tabellen mit dem Verbrauch in einem 4-Personen-Arbeitnehmerhaushalt, dem ein monatliches Einkommen zur Verfügung steht, das laut Angaben des Statistischen Bundesamtes dem Durchschnitt aller Haushalte in der Bundesrepublik entspricht. (Monatliches Haushaltseinkommen = DM 1140,63 ./). Steuern und gesetzliche Abzüge = DM 146,96, verbleiben als ausgabefähige Einnahmen = DM 993,67.)

Haushaltsgröße	3 Personen		4 Personen	
	DM	%	DM	%
Miete	120	12,1	160	16,1
Strom, Gas, Wasser	30	3,0	35	3,5
Heizung	30	3,0	40	4,0
Beiträge, Versicherung	50	5,0	55	5,5
Kindergarten, Schulbedarf	—	—	15	1,5
Zeitung, Zeitschriften, Funk	45	4,5	20	2,0
Hilfe im Haushalt	—	—	30	3,0
Telefon	25	2,5	25	2,5
Kleidung und Reparaturen	65	6,5	100	10,0
Hausrat, Möbel	20	2,0	20	2,0
Ernährung	260	26,0	280	28,0
Wäsche/Reinigung	15	1,5	20	2,0
Körperpflege	30	3,0	25	2,5
Sonstiges	20	2,0	10	1,0
Fahrtgeld/Auto	150	15,0	100	10,0
Taschengeld	60	6,0	40	4,0
Reisen	50	5,0	—	—
Sparbetrag	30	3,0	25	2,5
Ausgaben insgesamt	1000	100,0	1000	100,0

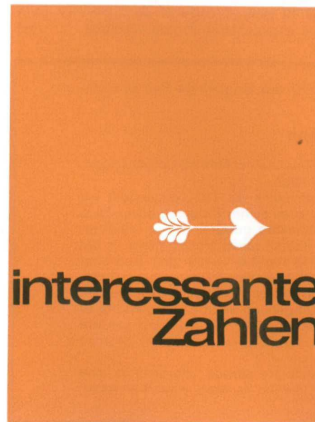
Beispiele für Haushalte mit einem Nettoeinkommen von DM 700,—

Haushaltsgröße	3 Personen		4 Personen	
	DM	%	DM	%
Miete	100	14,3	100	14,3
Strom, Gas, Wasser	30	4,3	30	4,3
Heizung	22	3,2	26	3,7
Beiträge, Versicherung	15	2,1	20	2,9
Zeitung, Zeitschriften, Funk	10	1,4	10	1,4
Hausrat/Möbel	35	5,0	35	5,0
Kleidung	80	11,4	70	10,0
Ernährung	215	30,7	245	35,0
Wäsche/Reinigung	20	2,9	14	2,0
Körperpflege	25	3,6	21	3,0
Taschengeld	50	7,1	40	5,7
Reisen	30	4,3	29	4,1
Sonstiges	18	2,6	10	1,4
Sparbetrag	50	7,1	50	7,2
Ausgaben insgesamt	700	100,0	700	100,0

Die Kosten für ein Auto wurden bei dieser ebenso wie bei der folgenden Einkommensgruppe „mangels Masse“ nicht berücksichtigt. Desgleichen fehlt das Telefon. Auch Beiträge für eine teure Ausbildung der Kinder sind nicht vorgesehen.

Beispiele für Haushalte mit einem Nettoeinkommen von DM 800,—

Haushaltsgröße	3 Personen		4 Personen	
	DM	%	DM	%
Miete	140	17,5	120	15,0
Strom, Gas, Wasser	30	3,8	35	4,3
Heizung	30	3,8	25	3,1
Beiträge, Versicherung	35	4,3	20	2,5
Zeitung, Zeitschriften, Funk	20	2,5	18	2,2
Hausrat/Möbel	40	5,0	40	5,0
Kleidung	95	11,9	90	11,3
Ernährung	240	30,0	280	35,0
Wäsche/Reinigung	20	2,5	22	2,7
Körperpflege	27	3,3	28	3,5
Taschengeld	50	6,3	30	3,8
Reisen	50	6,3	30	3,8
Sonstiges	13	1,6	12	1,5
Sparbetrag	10	1,2	50	6,3
Ausgaben insgesamt	800	100,0	800	100,0



Am billigsten lebt man im Süden der Bundesrepublik. Befragte aus Bayern erklärten, in ihrem Haushalt werden pro Person 114 DM für Ernährung ausgegeben, im Rhein-/Südwestgebiet beträgt der Mittelwert 119 DM, in Norddeutschland jedoch 131 DM und in Nordrhein-Westfalen sogar 133 DM.

Abends ißt man kalt

Nur noch 27% der Bevölkerung nehmen abends noch ein warmes Essen ein. Zu diesem Ergebnis kam eine von dem westfälisch-lippischen Landwirtschaftsverband angestellte Untersuchung. Vor zehn Jahren aßen noch etwa 48% der Bevölkerung abends warm. Vom relativen Brotverbrauch ausgehend, essen die Bundesbürger heute 50% mehr Brot als vor zehn Jahren. Nach Ansicht des Landwirtschaftsverbandes hat das Fernsehen den Bundesbürger so umerzogen, denn schließlich könne man sich wohl einen Bissen Brot in den Mund stecken, während man gebannt auf den Fernsehschirm starrt, aber

Und schließlich noch ein Modellfall für einen Einzelhaushalt mit einem Nettoeinkommen von DM 600,—

Dieser Beratungsplan wurde für den Haushalt einer jungen Sekretärin aufgestellt. Er gilt aber auch gleichermaßen für andere Berufstätige, vor allem jüngere Leute, die vielleicht möbliert wohnen, in der Werkkantine die Hauptmahlzeit einnehmen und viel Wert auf Kleidung, Körperpflege und Friseur, Bildung und Unterhaltung sowie Urlaub legen. Oft wollen sie auch noch für die Berufsbildung oder den späteren eigenen Hausstand sparen.

Ausgaben	DM	%
Miete	90,—	15,0
Strom, Gas, Wasser	15,—	2,5
Heizung	20,—	3,3
Private Versicherung	12,50	2,1
Bildung und Unterhaltung usw.	27,50	4,6
Kleidung einschl. Reparaturen	70,—	11,7
Möbel, Hausrat	30,—	5,0
Ernährung, Genußmittel	150,—	25,0
Wäsche/Reinigung	15,—	2,5
Körperpflege	25,—	4,2
Fahrtgeld	20,—	3,3
Porto, Geschenke, Sonderausgaben	25,—	4,2
Urlaub	40,—	6,6
Regelmäßiger Sparbetrag	60,—	10,0
Ausgaben insgesamt	600,—	100,0

Alle diese Haushaltspläne lassen sich beliebig nach oben hin verändern. Steigt also das Einkommen, wird auch dieser oder jener Ausgabeposten steigen. Vielleicht wird man sich eine größere Wohnung leisten, also mehr Geld für Miete ausgeben. Dann kommt ein Telefon dazu, eventuell eine Putzhilfe im Haushalt, ein Auto selbstverständlich und schließlich steigen auch die Beträge für Ernährung, Kleidung und Urlaub an.

Doch wenn man erst einmal soweit ist, dann hat sich das Problem, von dem wir anfangs sprachen, bereits gelöst. Voraussetzung allerdings ist auch hierfür eine wirklich durchdachte Haushaltsplanung.

einen Löffel Suppe ebenso sicher zum Mund zu führen, sei schon sehr viel schwieriger.

Durchschnittlich elf Lebensmittelpreise bekannt

Der Brötenpreis ist der bekannteste Lebensmittelpreis. 87% der einkaufenden Verbraucher wissen genau, was Bröten in ihrem Stammgeschäft kosten. Das geht aus einer Umfrage des Ständigen Ausschusses beim Verbrauchertag der deutschen Konsumgenossenschaften hervor. An zweiter Stelle liegt der Zuckerpreis. Ihn kennen 85% zumindest annähernd. Die weitere Reihenfolge: Bohnenkaffee (81% bekannt), Butter (75%), Bier in Flaschen (73%), Kondensmilch (73%), Vollmilchschokolade (71%), Margarine (68%), Vollmilch (65%) und Weizenmehl (62%). Relativ wenig bekannt ist, was Fleisch- und Wurstwaren kosten, obgleich die Verbraucher durchschnittlich über ein Viertel ihrer Ausgaben für Nahrungs- und Genußmittel

aufwenden. Am bekanntesten ist noch der Preis für Schweinekotelett, der an 22. Stelle liegt. 45% der Verbraucher können ihn genau oder annähernd genau nennen. Gemischtes Hack folgt an 24. Stelle (44%). Die bekannteste Wurstsorte ist die Kalbsleberwurst (38%). Weitgehend unbekannt ist der Preis von Eisbein, des Deutschen Leibgericht Nr. 1 (21%). Von den befragten Lebensmittelpreisen liegt es an vorletzter Stelle.

Kaufentschlüsse der Hausfrauen

Zwei von zehn Hausfrauen kaufen nach einem Einkaufszettel.

Fünf von zehn Hausfrauen haben nur unklare Vorstellungen von dem, was sie kaufen wollen.

Drei von zehn Hausfrauen entscheiden sich erst im Laden.

Gastarbeiter leben sparsam

Aus der Standard-Erhebung „Gastarbeiter in Deutschland“ (Frühjahr 66) der Emnid-Institute geht hervor, daß die monatlichen Netto-Einkünfte von Gastarbeitern zwischen DM 600 und DM 700 betragen. Dabei liegen die Löhne der Griechen ein wenig unter dem Durchschnitt der Italiener und Spanier, die

der Türken etwas darüber. Die Unterschiede erklären sich u. a. aus den verschiedenen hohen Anteilen der Frauen innerhalb der Volksgruppen.

Zwischen 30 und 40% ihres Monatsverdienstes geben die Gastarbeiter für ihren Lebensunterhalt in der Bundesrepublik, 10 bis 20% für Bekleidung und bis zu etwa 10% für „Anschaffungen“ aus. Die andere Hälfte des Einkommens wird zu rund 30% von den Südländern in die Heimat überwiesen oder in der Bundesrepublik angespart (etwa 20%). Im Frühjahr hatten 11% der ausländischen Arbeiter einen gebrauchten, 3% einen neuen Pkw gekauft.

DER GEHALT UND DAS GEHALT

AUCH FÜR ANGESTELLTE ARBEITSPLATZBESCHREIBUNG UND -BEWERTUNG

Für Belegschaftsangehörige im Lohnverhältnis hat sich die am 1. April 1964 eingeführte Arbeitsplatzbewertung als Mittel gerechter Lohnfindung bewährt. Die Angestellten ebenfalls in dieses MWM-eigene System einzubeziehen, gebot nicht allein der Anspruch auf Gleichbehandlung, sondern mehr noch die Tatsache, daß die Gruppierung in den Angestelltentarifen zu global ist und vor allem in den – meist nur als Beispielen vermerkten – „Tätigkeitsmerkmalen“ mehr grob umreißen als eindeutig bestimmend ist.

Vorstand und Betriebsrat der MWM sind daher übereingekommen, mit Wirkung vom 1. Juli 1967 an die Bearbeitung aller Probleme der Arbeitsplatzbeschreibung und -bewertung einer aus Vertretern des Betriebsrats und Beauftragten der Geschäftsleitung zusammengesetzten paritätischen Kommission zu übertragen. Nach einem bestimmten Erfassungsschema werden zunächst die Arbeitsplätze beschrieben: nach Tätigkeiten, vorkommenden Arbeitsabläufen, Umfang und Dauer. Damit keine Irrtümer aufkommen – es geht nur um Arbeits-Plätze, nicht um die an ihnen tätigen Personen.

Die an der Erhebung mitwirkenden Abteilungsleiter stellen fest, wieviel verschiedenartige Arbeitsplätze sie haben, wie diese nach einem vorgesehenen Schema in Anlehnung an die Gruppen des Tarifvertrags geordnet werden können. Dann wird die weite Spanne zwischen zwei Tarifgruppen in eine Anzahl Stufen aufgelöst, die – genauer als die „Tätigkeitsmerkmale“ der Tarife – die einzelnen Arbeiten charakterisieren und präzise definieren. Darin gibt es keinerlei „Geheimniskrämerei“, wie die Kommission betont. Jeder kann und soll an der Beschreibung seines Arbeitsplatzes,

neutral nur auf die Sache bezogen, mitwirken. Auch später, wenn der Beschreibung die Bewertung folgt, sollen die Angestellten über die Grundsätze der Gruppierung und der die Gruppen untergliedernden Stufen informiert werden. Lediglich die Leistungs-Beurteilung (erst bei ihr wird die Person in Beziehung zum Arbeitsplatz gesetzt) gehört zur Vertraulichkeit von Dingen, die nur jeden selbst angehen.

Die Kommission bestimmt nach Beschreibung und Bewertung jeden Arbeitsplatz als eine Sacheinheit. Die hierfür gegebene Entlohnung stellt – vollkommen unabhängig von der an ihr eingesetzten Person – die Mindestforderung an vollständige und richtige Arbeiterledigung dar. Die Art dieser Arbeiterledigung allerdings wird individuell immer verschieden sein und läßt, aufbauend auf Gruppe und Stufen, Leistungspunkte zu, über die, nach einer gewissen Grundsatzordnung, die Abteilungsleiter beantragend verfügen. Der Gehalt an vergleichbarem Arbeitswert wird dann das Gehalt dessen, der an dem Arbeitsplatz wirkt, bestimmen. Genaue Ersterfassung und ständige Beobachtung haben genügend Flexibilität, um die Erwartung auf gute Arbeit ebenso zu sichern, wie der guten Leistung die gerechte Entlohnung zu bringen, sei es durch Leistungspunkte oder auch durch die mögliche Betrauung mit einem höher bewerteten Arbeitsplatz.

Hauptaufgabe bleibt, für Angestellte wie für Lohnempfänger, ein in den Grundsätzen gleichartiges System zu besitzen, das die gerechte Entlohnungsfindung ermöglicht. Daß neben Sachkennern und Entscheidenden im Hause auch Persönlichkeiten mit anerkannter Befähigung und Erfahrung gerade auf diesem Gebiet von draußen herangezogen werden sollen, unterstreicht die Bemühungen der MWM um die fortschrittliche Lösung einer in unserer Zeit gereiften, zwar schwierigen aber als lösbar angesehenen Problemstellung. JHB

Plötzlich und unerwartet verstarb am 5. August 1967 der langjährige Betriebsratsvorsitzende des Stahlwerks Volmarstein,

Herr Karl Vohmann

im Alter von 66 Jahren. Unser Mitgefühl gilt den Volmarsteiner Betriebsangehörigen, die einen aufrechten Freund und Berater verloren haben.

Karl Vohmann gehörte dem Unternehmen über 45 Jahre an. 1921 eingestellt als Schlosser und Schweißer, konnte er sich das Vertrauen seiner Kollegen schon bald erwerben, so daß er 1928 zum Betriebsratsvorsitzenden gewählt wurde. 1933 jedoch mußte er sein Amt aufgeben und mit dem Posten eines Vorarbeiters in der Schweißerei vertauschen – doch bereits im April 1945 stand er wieder dem Betriebsrat vor und blieb es bis zu seiner Pensionierung am Ende des vergangenen Jahres. Sein ausgeprägter Sinn für Gerechtigkeit und sein klares Entscheidungsvermögen waren Eigenschaften, die ihm die Achtung seiner Umgebung eintrugen; so wirkte er seit 1946 ehrenamtlich als Arbeitsrichter beim Arbeitsgericht in Hagen und gehörte als Vertreter der Arbeitnehmer seit 1951 dem Aufsichtsrat der Knorr-Bremse GmbH an.

Karl Vohmann war eine Persönlichkeit, die sich durch ihre gerade, unerschütterliche Haltung den Respekt und die Wertschätzung aller, die ihn kannten, erworben hatte. Er wird in unserer Erinnerung weiterleben.



Am 11. August dieses Jahres vollendete das langjährige Vorstandsmitglied der Süddeutschen Bremsen AG.,

Herr Direktor Herbert Waldschmidt

sein 70. Lebensjahr.

Herr Waldschmidt, Sohn des verdienstvollen früheren Aufsichtsratsvorsitzenden der Knorr-Bremse AG., Justizrat Dr. Walther Waldschmidt, begann seinen beruflichen Werdegang bei diesem Unternehmen. Bereits im November 1922 siedelte er nach München über, das ihm zur zweiten Heimat wurde, und widmete von da an seine Arbeit ganz der Süddeutschen Bremsen AG. Nachdem er 1928 Prokura erhalten hatte, wurde er 1934 in den Vorstand berufen und leitete seitdem bis heute die Geschicke der Südbremse; über längere Zeiträume auch allein, nämlich in den Jahren 1937 und 1938 und vom Januar 1958 bis zum Mai 1961.

Als nach dem Krieg das Stammwerk der Knorr-Bremse AG. in Berlin-Lichtenberg verloren ging, konzentrierte sich die gesamte Bremsenproduktion auf das von ihm geleitete Werk, das daneben Motoren für die Motoren-Werke Mannheim AG. herstellt und das unter seiner Führung einen beachtlichen Aufstieg nehmen konnte.

Ehrenamtlich war Herr Waldschmidt viele Jahre Vorstandsmitglied des Vereins Deutscher Maschinenbau-Anstalten, Landesgruppe Bayern sowie der Bezirksgruppe München-Oberbayern des Vereins der Bayerischen Metallindustrie.

Wir wünschen Herrn Dir. Waldschmidt, dessen Können und Wissen unser Unternehmen so viel verdankt, noch recht viele gute Jahre, Gesundheit und Erfolg.



Unsere Jubilare



Motoren-Werke Mannheim AG

HEINRICH WEBER
Schlosser 2. 7. 67

50 DIENSTJAHRE

Süddeutsche Bremsen AG



BARBARA ECKERT
Kontoristin 1. 7. 67



ELSE POHL
Stenotypistin 1. 7. 67



KURT SCHULTZE
Schleifer 24. 7. 67



KARL BLEICHER
Dreher 19. 8. 67

25 DIENSTJAHRE



OTTO ROSENOW
Service-Techniker 2. 7. 67



HELMUT KRAFT
Dreher 15. 7. 67



HUGO DÖRSCH
Dreher 9. 8. 67

Schwarzwälder Bote

UNABHÄNGIGE HEIMATZEITUNG

FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG

Angabe B2

Verkaufspreis 20 Pfennig



218228A

133. Jahrgang / Nummer 130

Telefon (07 400) 7 151 - 7 137

Postanschrift 0 790 85 69 84

Samstag/Sonntag 1. / 2. Juli 1967

Farbfilm schildert buntes Leben im Kinderheim

„Uraufführung“ des Tonfilms über Kinderheim der Knorr-Bremse KG in St. Blasien / Dr. Gießler sprach Anerkennung aus

St. Blasien. Zur „Uraufführung“ des nun fertiggestellten Farbtonefilms über das Leben und Treiben im Kinderheim St. Blasien der Knorr-Bremse KG vor einem kleinen Kreis geladener Gäste – unter ihnen Bürgermeister Dr. Helmut Gießler – der Heimleitung und den Kindern hatte Curt Herbert Stolzenburg von der Zentralverwaltung München eingeladen. Der Film ist von

Franz Ortman von der Filmstelle des Konzerns gedreht und zusammengestellt worden.

Zu Beginn hatten die Gäste Gelegenheit, das nun seit zwölf Jahren bestehende, von Frau von Kucenko geleitete Heim zu besichtigen. Eine zweckmäßige Einrichtung, die mustergültige Ordnung und die baulichen Veränderungen der vergangenen Jahre erinnern nicht mehr daran, daß dieses Kinderheim früher ein Gasthaus war... Mit Rücksicht auf die Schule wurde die bisherige Kurzeit von sechs auf vier Wochen verringert; auch die Mütter sollen zu Hause einmal ausspannen. Bisher fanden etwa 2700 Kinder hier Erholung.



Badische Zeitung

Heimath (Schwarzwald, Pfalz) Nr. 471 - Bad. Zeitung 3 18 48

Schwarzwälder Anzeiger

St. Blasien, am Teich, Tel. 108

Der Farbfilm allein schon dokumentiert die Fürsorge des Konzerns, auch ohne daß man persönlich einen Einblick in das bunte Leben und Treiben im Kinderheim erhält. Mit der Bahn geht die Fahrt durch das Höllental, mit der Dreiseisenbahn bis Seeburg. Von hier aus übernimmt ein Omnibus die kleinen Gäste, um sie nach St. Blasien zu bringen. Sowohl die Farbaufnahmen als auch die Gesamtgestaltung des Films verdienen ein Prädikat. Nach der „Uraufführung“ in St. Blasien soll der Film in allen Werken des Konzerns das soziale Wirken zeigen.

von Franz Ortman und C. H. Stolzenburg dargestellt. Alle erdenklichen Spielgeräte, eine große Spielfläche und bei schlechtem Wetter ein Spielsaal gestatten es den Kindern, so recht nach Herzenslust sich zu vergnügen. Ein wichtiger Faktor im vierwöchigen Erholungsprogramm sind Wanderungen; sie sind im Film in herrlichen Aufnahmen festgehalten. Bürgermeister Dr. Gießler sprach im Namen der Gäste seine Anerkennung für die hier geleistete Arbeit aus. Die kleinen Gäste sollten ihren Aufenthalt im Schwarzwald und St. Blasien auch zu Hause in angenehmer Erinnerung behalten. Das soziale Wirken des Konzerns verdiene besondere Anerkennung.

Der Tagesablauf im Kinderheim wird von den kleinen „Schauspielern“ unter Regie

Vom Miteinanderlebenmüssen im Betriebsalltag

Es sagte

- ... ein Kollege über einen rücksichtslosen Streber: „Sein Gewissen ist rein; er benutzt es nie!“
- ... ein Mann am Tag nach einer Jubilärfest mit Duzverbrüderung: „DU Rindvieh“ sagt man schnell, aber „SIE Rindvieh“ überlegt man sich.“
- ... ein Pensionär: „Ohne Arbeit läßt sich schon aushalten; aber mein Urlaub geht mir doch sehr ab!“
- ... ein Lehrling: „Ich hätte schon viel begriffen, wenn man es mir nicht erklärt hätte.“
- ... eine Mitarbeiterin: „Die Frauen heutzutage haben es deshalb so schwer, weil sie ständig ihren Mann stehen müssen.“
- ... einer, als er einem wippenden Miniröck-

- chen nachblickte, fast philosophisch: „Kommisch, wo der Kleiderstoff der Frauen aufgehört, beginnt der Gesprächsstoff für die Männer.“
- ... ein Terminjäger: „Nur wer gesunden Menschenverstand hat, wird hier verrückt.“
- ... der eine nach heftiger Auseinandersetzung: „Ab heute sind Sie für mich ein Nichts!“
- ... der andere darauf: „Und Sie für mich eine ausradierte Null!“
- ... der Kollege: „Mit Frauen zu debattieren ist so zwecklos, wie zu versuchen, eine Glühbirne auszublasen!“
- ... mit natürlichem dem letzten Wort die Kollegin: „Der Instinkt einer Frau vereinfacht die Dinge, der Verstand des Mannes kompliziert sie!“

- ... Marie von Ebner-Eschenbach: „Der Gescheiterte gibt nach! Ein unsterbliches Wort; es begründete die Weltherrschaft der Dummheit!“
- ... dieselbe kluge Frau: „Nicht jene, die streiten, sind zu fürchten, sondern jene, die ausweichen.“
- ... ein orientalischer Gastarbeiter: „Fürchte die Gedanken deiner Feinde und die Hintergedanken deiner Freunde!“
- ... der Dritte versöhnlich zu zwei sich streitenden Kollegen: „Unbedachte Worte richten deshalb soviel Unheil an, weil der andere noch darüber nachdenkt, während man selbst sie schon wieder vergessen hat!“
- ... der Hund, als er – sich über die streitbaren Menschen wundernd – das Bein hob: „Man muß über den Dingen stehen!“ JHB