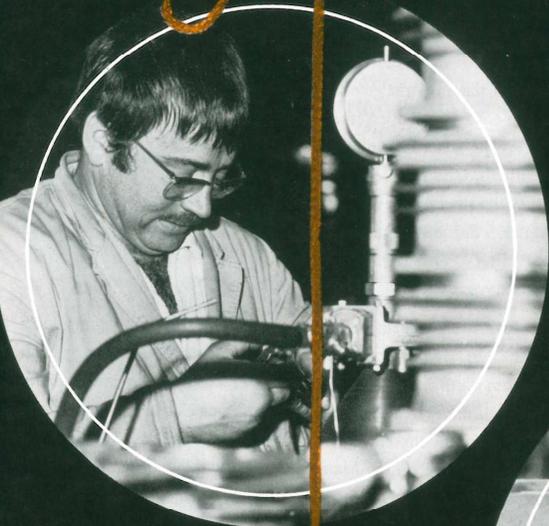


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

106/1970



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTFÜHRUNG:
Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51

GRAPHIK:
Müller-Woelk, München

DRUCK:
Kastner & Callwey
München 80, Weihenstephaner Straße 27
Telefon: 45 03 61

Artikel ohne Namentangabe: Stapf, München

106
DEZEMBER
1970

Weihnachten 1970	3
Die Geschäftslage unserer Werke zum Jahresende	4
Knorr in Paris	5
Schiff und Maschine International	5
„Tag der offenen Tür“ in München	6
Traum in Weiß	7
Gas- und Diesel-Gas-Motoren	8
Ein schwedischer Beitrag zur Verkehrssicherheit	9
Nützliche Arbeit hinter Gittern	9
Die größte Weißwurst Münchens liegt auf dem Hof der Südbremse	10
Gut vorbereitet in die Rentenjahre	10
Übergang in einen neuen Lebensabschnitt	12
Südbremse zahlte Spitzenprämie für Verbesserungsvorschlag	12
Sehen und gesehen werden	13
Lebensversicherungsschutz im Rahmen des 624-Mark-Gesetzes	13
Tagung der Betriebsräte in München	14
Unsere Jubilare	16
Unser Kreuzworträtsel	16

„Aufstieg und Fall einer Dame in Grün.“ So darf man das Schicksal des Fräuleins Fichte oder Tanne etwas dichterisch verbrämt nennen. Man darf es getrost, denn in der Tat haben die Menschen und Weihnachtsbäume einiges gemeinsam . . .

Da steht solch ein junger grüner Baum im Walde, ahnungslos. Er spürt im Sommer die Sonne und den Regen und im Winter den Schnee. Doch eines Tages im Dezember kommen Männer und legen — wie man so schön sagt — die Hand an ihn.

Er wird gepackt und durch den Schnee zum Wagen getragen, wie ein Paket verschmürt und zum Christbaummarkt gefahren. Dort stellt man ihn zusammen mit vielen anderen Baum-Genossen in Reih und Glied. Er wird von Blicken und Händen auf Aussehen und Wuchs taxiert, denn er ist jetzt eine Handelsware, die man möglichst gut verkaufen will. Und er wird gekauft — so er kein ganz krummer Bursche ist — und kommt vorerst einmal in einen dunklen Keller oder auf einen Balkon. Dort wartet er ängstlich auf seinen großen Auftritt. — Dem Menschen geht es ganz ähnlich. Auch er wartet voller Herzklopfen auf seinen ersten Auftritt, auf die sogenannte große Chance . . .

Endlich ist es soweit! Am 24. Dezember bringt man den Baum recht behutsam in die gute Stube. Allerdings, wenn er nicht recht ins Zimmer paßt, wenn er zu hoch hinaus will, geht's ihm ähnlich wie dem Menschen — man dämpft seinen Höhenflug, man schneidet ihm die Spitze ab. Doch plötzlich, über Nacht, steht der Baum im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Er ist der Star des Abends, ihm gelten für eine Nacht und drei Tage alle Blicke. Man schmückt ihn königlich mit Lametta, bunten Kugeln und Sternen. Er wird ausgezeichnet wie ein erfolgreicher Zweibeiner, mit blitzenden Orden und farbigen Schärpen. Dann versammelt sich die Familie um den Baum, die Lichter werden entzündet, und das feierliche alte Weihnachtslied erklingt. Die Tanne steht in Glanz und Gloria und denkt voll Einfalt, daß dieses Glück ewig währet. Aber das Glück dauert halt immer nur Augenblicke.

Auch der Mensch möchte es halten, doch es gelingt ihm nur für die Zeit, in der er liebt . . . „Warum denn währt des Lebens Glück nur einen Augenblick? Die zarteste der Freuden stirbt wie ein Schmetterling, der hängend an der Blume verging, verging.“ Und wie dem Menschen ergeht es auch dem allerschönsten Baum. Er verliert die Haare, er nadelt, wird älter und trockner. Also packt man ihn plötzlich wieder, raubt ihm seinen gesamten Christbaumschmuck und macht ihn nackt und bloß.

Damit nicht genug; rohe Hände zerbrechen seine Zweige und treten ihn kurz und klein. Sein Ende findet er im engen Mülleimer, wo schon das Gerippe der Weihnachtsgans und die Gräten des Silvesterkarpfens seiner harren. Sic transit gloria mundi — so rasch verfällt der Ruhm der Welt! Deshalb möchte man dem stolzen Weihnachtsbaum ein Wörtchen nachrufen, das ihn und auch uns Menschen tröstet: „Freund, ein Traumreich ist das Reich der Erden. Was wir waren, was wir einst noch werden, niemand kann es wissen, glücklich sind wir blind. Laß uns eins nur wissen, was wir sind.“

WEIHNACHTEN 1970

Ein Jahr geht zu Ende, das uns allen viel abverlangte, sowohl in der Intensität der Beschäftigung als auch in der Anspannung der Kräfte. Nicht nur, daß es uns oft erhebliche Mühe gekostet hat, allen Wünschen unserer Kunden gerecht zu werden — auch die damit verbundenen internen betrieblichen Aufgaben mußten bewältigt werden. Wir alle denken heute individueller; mit dem Fortschreiten der Technisierung ändert sich unser Denken.

Manche Probleme des alten Jahres reichen noch in das neue hinüber. Der Kostendruck, der auf den Unternehmen lastet und noch weiter wächst, kann von allen Verantwortungsbewußten einfach nicht auf die leichte Schulter genommen werden — gerade, weil uns die Sicherheit der Arbeitsplätze und die Vollbeschäftigung so besonders am Herzen liegen! Doch Schwierigkeiten sind dazu da, um überwunden zu werden. Und wenn wir zusammenstehen, werden sich wohl auch die Probleme des kommenden Jahres gemeinsam lösen lassen. Daran wollen wir glauben, dafür wollen wir auch 1971 arbeiten.

Besonderer Dank gebührt allen Mitarbeitern, auch den ausländischen, von denen viele schon seit Jahren tatkräftig mit anpacken.

Ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr wünscht Ihnen

Ihr

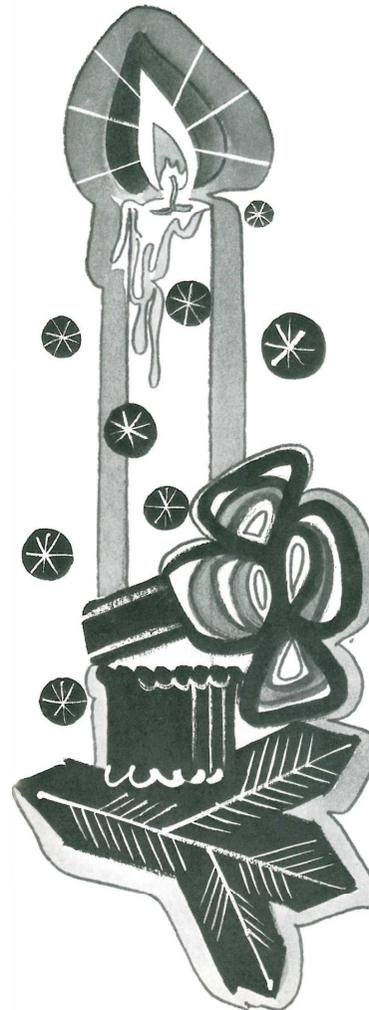
Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!

Im vergangenen Jahr schrieb ich an dieser Stelle, daß die Ergebnisse der Unternehmen eine gewaltige Leistung, viele Arbeitsstunden, oft bis an die Grenze des Zumutbaren gehend, verbergen und als Ausdruck kooperativen Verhaltens zu werten seien. Ergebnis und Leistung des Jahres 1970 bestätigen diese Feststellung. Die Zeit, in der wir leben, zwingt uns zu immer neuem Umlernenmüssen und dem Suchen nach einer neuen Lebensform. Heute müssen wir ohne Pathos feststellen, daß für alle die Zeit gekommen ist, in größeren Zusammenhängen zu denken. Unbedachtheiten können genauso verhängnisvoll sein wie überschwengliches Verhalten. Diese Feststellung treffe ich bewußt zu diesem Zeitpunkt.

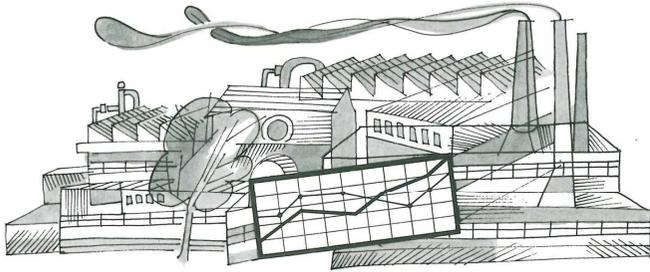
Was an innerbetrieblich notwendiger Kooperation in den vergangenen Jahren erforderlich war, ist heute mit Blick auf die Zukunftssicherung der Betriebe und ihrer Beschäftigung extern erforderlich. Es ist mir ein Bedürfnis zu erwähnen, daß sich die „Bosse“ der Unternehmen bemühen, die erforderlichen Entscheidungen in den dafür zuständigen Gremien sowie die Einsichten aller Beteiligten herbeizuführen. Daran sollen alle mitarbeiten.

Unsere Werksangehörigen und ihren Familien wünsche ich ein frohes und friedvolles Weihnachtsfest, für das neue Jahr alles Gute, Gesundheit und viel Erfolg.

i. A. der Betriebsräte aller Werke



Die Geschäftslage unserer Werke zum Jahresende 1970



Zum Ausklang des Jahres können wir mit Genugtuung feststellen, daß wir insgesamt eine befriedigende Beschäftigung zu verzeichnen haben. Wir führen das nicht zuletzt auf die breite Palette der im Bereich der Knorr-Bremse-Gruppe hergestellten Erzeugnisse zurück. Wie Sie wissen, fertigen wir Druckluftbremsen, Druckluftsteuerungen, Spezialguß, Dieselmotoren, Werkzeugmaschinen, Gummiwaren und noch manches andere. Wir sind der Meinung, daß der vorhandene Auftragsbestand die beste Basis für eine anhaltende Beschäftigung auch im neuen Jahr ist. Es ist uns dabei bewußt, daß der Verkauf in Zukunft wieder schwieriger sein wird und daß die Unternehmensleitungen sich verstärkt mit der Kosten-Erlös-Relation befassen müssen.

Die Umsätze haben sich gegenüber dem Vorjahr um 23% erhöht; wir rechnen nach dem bisher vorliegenden Zahlenmaterial damit, daß wir auf einen Gesamtjahresumsatz von etwa 430 Mio DM kommen werden (im Vorjahr 350 Mio DM).

Das Inlandgeschäft hat um 35%, der Exportumsatz um 11% zugenommen. Die Exportquote, d. h. der Anteil des Auslandsatzes an dem Gesamtumsatz beträgt 28%.

Die Umsatzsteigerung ist den stark erhöhten Auftragsengängen zu verdanken; sie wäre aber ohne die verstärkte Produktionskraft der Betriebe nicht möglich gewesen. Nur ein geringer Teil des Mehrumsatzes ist auf Preiserhöhungen zurückzuführen.

Besonders umfangreich waren die Bestellungen der Deutschen Bundesbahn; hier wirkten

sich die vermehrten Transporte aufgrund der Konjunktur sowie Nachholbedarf und Modernisierung aus. Aber auch alle übrigen Produktgruppen haben an der konjunkturellen Ausweitung partizipiert.

Nicht zu verkennen ist, daß in den letzten Monaten die Auftragsengänge nicht mehr über, sondern unter dem Umsatz lagen. Ungeduldet dessen verfügen wir über ein gutes Auftragspolster; der gegenwärtige Auftragsbestand beträgt rd. 250 Mio DM, das entspricht einer Beschäftigung von 7 Monaten. Eine gleichmäßige Auslieferung wird durch die Terminstellung, durch Sonderwünsche der Kunden und wegen Fehlens der Teile in manchen Fällen verhindert. Diese Schwierigkeiten sind in den meisten Produktbereichen noch nicht überwunden. Andererseits müssen die Unternehmensleitungen in ihrer Planung bereits die abnehmenden Aufträge als ein Symptom einkalkulieren, welches Geschäftsausweitungen nicht mehr ohne sehr sorgfältige Prüfung zuläßt.

Die Belegschaft der Knorr-Bremse umfaßt ziemlich genau 8000 Mitarbeiter, und zwar in München 3400, Mannheim 3300, Volmarstein 1000 und Berlin 300 Personen. Es werden etwa 1700 Gastarbeiter beschäftigt. Unser Bestreben, die Leistungen unserer Mitarbeiter angemessen zu honorieren, kommt in den sehr erheblich gestiegenen Löhnen und Gehältern zum Ausdruck; neben tariflichen und freiwilligen Erhöhungen für den einzelnen wirkt sich auf die Höhe der Mehrbelastungen selbstverständlich auch die absolute Zunahme der Mitarbeiter aus.

Es ist Anliegen der Unternehmensleitungen und der Betriebsräte gleichermaßen, über die Entlohnung hinaus die direkten und indirekten Sozialleistungen zu halten und ständig zu verbessern. Auch im Berichtsjahr sind vermehrte Ausgaben und zusätzliche Rückstellungen hierfür getätigt worden.

In unserem Werk in Brasilien – der MWM Motores Diesel S.A., São Paulo – sind heute über 700 Personen damit beschäftigt, für den südamerikanischen Bedarf Dieselmotoren, Bremsgeräte für Kraftfahrzeuge, Kupplungen und Getriebe herzustellen. Die vergangenen 12 Monate standen im Zeichen der Modernisierung und einer bedeutenden Erweiterung des Fabrikationsprogrammes. Das Motorenangebot, das seit 1- bis 4-Zylinder-Motoren mit Leistungen bis zu 65 PS umfaßte, wurde um 6-, 8- und 12-Zylinder-Baureihen in Leistungsklassen bis zu 440 PS bereichert. Auch der Fertigungsbereich Kraftfahrzeugbremse ist um einige Gerätetypen erweitert worden. Die Neugestaltung des Typenprogrammes und die Kapazitätsausweitung erforderten vermehrte Investitionen für Gebäude, Maschinen, Werkzeuge und Betriebsausstattungen. Für die qualitativ und quantitativ erhöhte Kapazität läßt der rasch expandierende brasilianische Markt weiterhin günstige Absatzaussichten erwarten.

Lassen Sie uns einige Worte noch zu dem wirtschaftlichen Ergebnis unserer Bemühungen sagen: Wir wären schlechte Wirtschaftler, wenn wir bei zunehmenden Umsätzen nicht einen Gewinn erzielen würden. Mit Befriedigung stellen wir fest, daß dies insgesamt gesehen der Fall ist. Andererseits werden Sie alle selbst beobachten, wie unverhältnismäßig viel an Zeit und sonstigen Aufwendungen in manchen Fällen notwendig ist, um den Wünschen der Kunden nachzukommen, welche Investitionen erforderlich sind, um mehr und besser fertigen zu können, wieviel ungelernete Kräfte eingearbeitet werden müssen u. ä. mehr. Von noch größerer Bedeutung ist, daß in manchen Sparten wegen Sonderwünschen und spezialisierten Techniken große Serien nicht mehr möglich sind. – Dies alles kostet Geld. Den gesamten Mehraufwand mit dem Preis hereinholen zu wollen, erlaubt in der Regel der Markt nicht. Die Rendite wird also geschmälert. Wir müssen es sogar annehmen, daß in einzelnen Sparten Verluste ausgewiesen werden. Schließlich sollte man auch nicht vergessen, daß der allzeit herrschende Konkurrenzkampf es nicht zuläßt, durch höhere Verkaufspreise Reserven zu schaffen, um davon zehren zu können.

Wie wird es im nächsten Jahr weitergehen? Nun – wir sind der Überzeugung, daß trotz abschwächender Tendenzen in verschiedenen Teilbereichen der Auftragsengänge und der z. Z. vorhandene hohe Auftragsbestand eine befriedigende Beschäftigungslage gewährleisten. Wichtig ist, daß wir weiterhin modern in der Technik bleiben, dabei aber wirtschaftliche und rationale Überlegungen nicht außer acht lassen. In gemeinsamer Arbeit werden wir ohne Zweifel auch das kommende Jahr meistern und erfolgreich gestalten. Sch.



Wie schon 1968, war die Knorr-Bremse auch in diesem Jahre wieder mit einem eleganten Stand beim Automobilsalon in Paris vertreten – dem 57. mittlerweile, der vom 1. bis 11. Oktober auf dem Ausstellungsgelände Porte de Versailles stattfand.

Wenn auch die Einzelapparate unserer Kfz-Bremse, der Luftfederung oder selbst das Modell der Lkw-Scheibenbremse bei weitem nicht so fotogen sind wie die kleinen und großen „Renner“ der europäischen Autoindustrie, so fanden doch auch sie die Anerkennung der Experten.

Die Liste der Gesprächspartner, die sich als Interessenten und künftige Kunden mit un-



Daimler-Benz-Motor
10 Zylinder | ONI 403
mit Knorr-Luftpresser-Kopf
Foto: Holbl

seren Herren Kuhlen und Favé bzw. den Herren unserer Vertretung Le Réservoir/Paris lange und eingehend unterhielten, ist jedenfalls umfangreich. Allerdings hatte man auch keine Mühe, die Knorr-Bremse auf dem Ausstellungsgelände zu finden; sie befand sich einen Katzensprung entfernt von Daimler-Benz, wo der 10-Zylinder-Motor ONI 403 gezeigt wurde – mit dem neuen Luftpresserkopf von Knorr.

»Schiff und Maschine International«

Unter diesem Titel fand in Hamburg die größte technisch-maritime Schau der Welt statt. Fünf Tage lang boten die Schiffbauexperten aus 14 Ländern eine nahezu lückenlose Demonstration moderner Schiffbautechnik. 300 Firmen zeigten vom Antriebsmotor für Supertanker bis zum modernen Ladege-schirr alles, was zum Bau neuzeitlicher Luxusliner, Frachter, Tanker, Binnenschiffe, Eisbrecher oder Schlepper gehört.

Es ging in erster Linie darum, gemeinsam die jüngsten Fortschritte der Technik bei Schiffbau- und Ausrüstung zu dokumentieren. Der ausgesprochene Wettbewerb trat hinter diesem Zweckgedanken zurück. Der Vergleich zu den alljährlichen Bootsausstellungen drängte sich auf. Indessen trafen sich auf der Ausstellung „Schiff und Maschine“ nicht die Freizeitkipper sondern die Vertreter der Wirtschaftsbranche. Großwerften

aus aller Welt erläuterten an naturgetreuen Modellen ihre aktuellen Bauprogramme. Einen breiten Raum nahm die Automation an Bord ein, vor allem für informatorische Angaben bei der Schiffsführung. Der Hochstand von Nachrichtensystemen wurde deutlich, die in Sekundenschnelle Hunderte von Meßdaten aus Maschinen- und Laderäumen abfragen und sie zur Brücke weitergeben. Waren- und Meldeanlagen wurden besonders beachtet. Einige Neuheiten: Salzwasser-sichere Telefone, elektronische Kursregler, explosionsgeschützte Scheinwerfer und mechanische Rechner für die navigatorische Ortsbestimmung. Wetterkarten mit Veränderungsmeldungen werden an Bord automatisch aufgezeichnet. Vollautomatische Geräte reinigen ohne umständliche Gerüste mit dem Einsatz von nur zwei bis drei Mann je Schicht einen Supertanker und erledigen auch den Anstrich außen in weniger als einem Tag.

Die Präsenz von MWM war durch Antriebsfragen und -probleme geboten. MWM zeigte durch einige Beispiele aus dem Bauprogramm den unvermindert anhaltenden Trend zu kompakteren Antriebseinheiten: Baureihe D 232 mit einem Sechszylinder und einem hochaufgeladenen Zwölfzylinder (207 PS bei 2300 U/min bzw. 417 PS und 1800 U/min). Wegen des günstigen Leistungsgewichts und der gedrängten Bauart fanden diese Motoren besonders bei den Herstellern schneller, leichter Wasserfahrzeuge, sowohl als Antriebs-, als auch Bordaggregate, Interesse.

Neu ist der aufgeladene Sechszylindermotor der Baureihe D 602, der 960 PS bei 1800 U/min leistet und zwar bei gemäßigten mittleren Werten von effektivem Druck und Kolbengeschwindigkeit. Mit einer Bauhöhe von weniger als 1,5 m ist dieser Motor auch in beengten Maschinenräumen gut unterzubringen und daher für Fahrgastschiffe,

Schubboote, Hochseeyachten und ähnliche Fahrzeuge besonders geeignet. Für den Antrieb von 60 Hz Drehstrom-Bordgeneratoren erlaubt die Drehzahl 1800 eine gute Leistungsausbeute. Die Baureihe D 440/441 ist mit einem hochaufgeladenen Sechszylindermotor von 2280 PS bei 900 U/min vertreten, der die derzeitige obere Grenze dieser aus 6- und 8-Zylinder-Reihenmotoren D 440 und den 12- und 16-Zylinder-V-Motoren D 441 bestehenden weitgehend einheitlichen Serie darstellt.

Diese Motoren sind in Fahrgastschiffen, Schubschiffen, Containerfrachtern und Fischerfahrzeugen als Hauptantriebsmotoren zu finden. Für den Antrieb von Bordaggregaten reicht der Leistungsbereich auch für sehr große Seeschiffe aus.

Alle drei gezeigten Motoren sind für elastische Lagerung vorgesehen und übertragen daher keinen Körperschall auf den Schiffsrumpf. Durch passende Wende-Untersetzungsgetriebe können sie den auftretenden Antriebsaufgaben angepaßt werden.



Vorstandsmittglied
Direktor Koenigs
begrüßt den
Hamburger Senator
für Wirtschaft, Kern,
auf dem MWM-
Ausstellungsstand

Fernbedienungs- und Überwachungseinrichtungen ermöglichen den Betrieb mit gänzlich oder zeitweilig unbesetzten Maschinenräumen.

In der Gesamtbeurteilung für die Messebesichtigung darf festgestellt werden, daß der

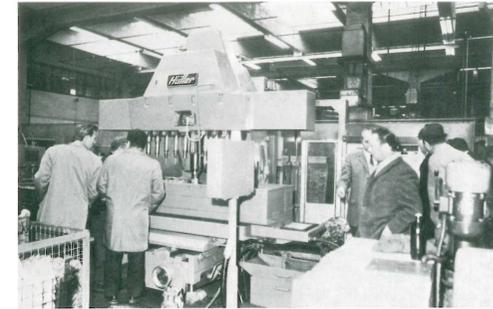
MWM-Messestand einen außerordentlich guten Besuch aufzuweisen hatte und sich wiederum – wie schon öfters zuvor – die Zweckdienlichkeit, auf ganz speziellen Ausstellungen vertreten zu sein, bestätigt hat.

JHB

schehen, für viele bestimmt ein doppeltes Erlebnis, denn am Tag der offenen Tür zeigte sich die Südbremse von der Alltagsseite: es wurde gearbeitet.

So waren es besonders die neuen Werkzeugmaschinen der Halle A, die neuen Automaten der Halle X, die Portalfräsmaschine im Motorenbau sowie immer wieder die Streckplaniererei, auf die sich das Augenmerk der Besucher richtete. Aber auch außerhalb der Werkshallen hatte die Südbremse Neues zu bieten. Wo vor kurzem noch Kohlen lagerten, steht heute eine Tragflughalle, und der Büroneubau war schon in seinen Umrissen erkennbar.

Sehen und Laufen strengen an! Wohl verdient hatten sich endlich Besucher wie auch Führer den abschließenden Imbiß in der Kantine – die Fragen berührten nun mehr ernährungstechnische Gebiete... Ein stiller Beobachter will bemerkt haben, daß sich 5 Minuten vor 12 noch Besucher einfanden, die ausschließlich für Kantinefragen Interesse bekundeten, denn sie fanden mit be-



Besonderer
Anziehungspunkt:
die numerisch
gesteuerten
Maschinen

merkenswertem Spürsinn den schnellsten Weg, der zu den Würsttöpfen führte. Mit der gleichen Geste wie jeder andere Besucher wurden sie bewirtet. Sie waren Gast in einem Unternehmen mit welt offenem Stil.
H. Pitschel, München

Den Bremsern bei der Arbeit zugeschaut ...

»Tag der offenen Tür« in München

Jeder, der Lust hatte, konnte sich am 24. Oktober 1970 die Südbremse einmal von innen ansehen, d. h. den Fabrikationsstätten einen Besuch abstatten, die das sorglose Reisen mit der Eisenbahn ermöglichen: dem Bremsenhersteller der Deutschen Bundesbahn. Die Werbung für diesen Tag konzentrierte sich hauptsächlich auf die umliegenden Stadtbezirke, also den Norden Münchens. Auf Zeitungsbeilagen wurden außerdem Einladung und Stellenangebote miteinander verbunden. „Weltoffener Stil“, „Ein Tag, der viel verändern kann“, das waren die Sätze, die zusätzlich in Zeitungsannoncen auf den Tag aufmerksam machten. Auch hier wurde der Hinweis nicht vergessen, daß die Südbremse einen Arbeitskräftebedarf hat.

Pünktlich um 8.30 Uhr stellten sich die ersten Besucher ein. Im Namen der Direktion wurden sie herzlich willkommen geheißen. Zur Information erhielt jeder Gast eine Broschüre, in der sich die Südbremse mit ihren Erzeugnissen vorstellte.

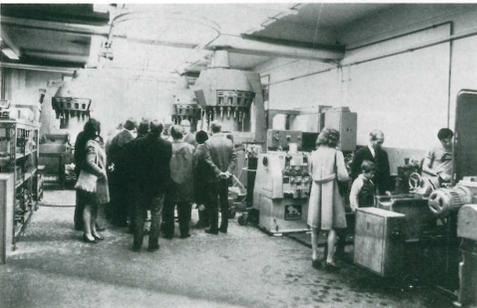
Meister und Mitarbeiter der Arbeitsvorbereitung übernahmen die Rolle der Fremdenführer. So war von vornherein gewährleistet, daß der Informationshunger besonders hartnäckig interessierter Besucher auch fachlich hinreichend gestillt werden konnte.

In den Abteilungen standen die Betriebsingenieure bereit. Gern gaben auch sie auf verschiedene Spezialfragen erschöpfend Auskunft. In Gruppen zu jeweils 10 bis 15 Personen erhielten auf diese Weise über 700 Besucher einen Einblick in das Werksgel-



Die Süddeutsche
Bremsen AG ...

... konnte viele
Besucher begrüßen



TRAUM IN WEISS

Der Trend zum Wasser ist nicht aufzuhalten. Überfüllte Autobahnen, verstopfte Straßen in Ballungszentren und Erholungsgebieten lassen immer mehr Menschen auf das Wasser flüchten.

Die Zahl der Freizeitkapitäne wächst rapide von Jahr zu Jahr. Und mit dieser Entwicklung kam eine „Krankheit“ in unser Land, die die Amerikaner die „two footitis“ nennen (two = 2, foot = Fuß). Hinter diesen Worten steht die Erfahrung des Bootsbauers und -besitzers, daß die meisten mit einem Schlauchboot anfangen und die nächsten Boote immer um 2 Fuß größer wurden. Und wenn sie eines Tages bei einem 8 oder 10 m langen Boot angelangt sind, spätestens dann erfahren sie aus Fachzeitschriften, auf den Bootsmessen oder durch Gespräche mit Klubkameraden, daß die Motoren-Werke in Mannheim Dieselmotoren bauen, die sich in Motoryachten dieser Größe hervorragend bewährt haben.

Würde man einmal alle Motorboote und großen Segelyachten, die mit MWM-Motoren ausgerüstet sind, zu einer Schiffsparade an einen Platz zusammenbringen, es käme eine ansehnliche weiße Flotte zusammen.

Weltberühmte Namen, wie z. B. „Ashanti“ oder „Westward“, bei deren Klang selbst harte Seeleute einen feuchten Schimmer in den Augen bekommen, würden ebenso aufkreuzen wie die „Gorch Fock“, das stolze Segelschiff der Bundesmarine. Sie alle und viele, viele unbekanntere Yachten und Motorboote haben MWM-Motoren an Bord.

- 1 „Gorch Fock“, das stolze Segelschulschiff, mit 4 MWM-Bordaggregaten RHS 518 D.
- 2 Die schnittige Motoryacht „Queen V“, ausgerüstet mit 3 MWM-Dieselmotoren TD 232 V 12.
- 3 Die modernen Motoryachten „España“ und „Moana“ mit je 2 MWM-Acht- bzw. Zwölfzylinder-Antriebsmotoren DJTD 232.
- 4 MWM-Werbeleiter Möller übergibt Rettungsringe an die Yachteigner – Herrn Neubeck von „España“ und Herrn Schäfer von „Moana“.



Der gute Ruf, den MWM-Dieselmotoren in der Hochsee- und Binnenschifffahrt besitzen, verbreitet sich auch bei den Bootseignern immer mehr. Heute fahren mittlere und große Motorboote mit Einzel-, Doppel- und sogar Dreimotoren-Anlagen. Denn – so sagen die Süßwasserlords mit Recht – wenn so viele Profis in aller Welt sich auf MWM-Motoren verlassen, dann müssen sie auch für uns gut sein. Und sie haben recht. Sie können heute wählen zwischen MWM-Antriebsmotoren von 15 bis 450 PS.

Wenn Wohlstand und Freizeit weiterhin zunehmen, dann dürften auch MWM-Dieselmotoren wegen ihrer Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in größeren Stückzahlen an diesen wachsenden Kundenkreis geliefert werden.
G. Möller, Mannheim

Gas- und Diesel-Gas-Motoren

Immer wieder werden wir gefragt, was denn Gasmotoren seien. MWM stelle doch Dieselmotoren her und sei einschließlich SB „das größte unabhängige Unternehmen des europäischen Kontinents, das ausschließlich Dieselmotoren produziert.“ – Nun, die Herstellung von Gasmotoren ist keine Neuheit. Bei MWM gewiß nicht, denn die ersten brauchbaren Verbrennungsmotoren von Carl Benz, danach auch von Otto und Langen, waren stationäre Gasmotoren. Nach der Erfindung des Automobils und des Dieselmotors verlor der Gasmotor an Bedeutung. Im Zuge dieser Entwicklung ging aus der Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Cie die Motoren-Werke Mannheim AG hervor. MWM hat neben dem Bau von Dieselmotoren die Weiterentwicklung des Gasmotors besonders gepflegt und vorangebracht.

Hierüber gibt ein „GASMOTOREN-HANDBUCH“ Aufschluß, verfaßt von Ing. Walter Benz und kürzlich von MWM herausgegeben. Mit Genehmigung des Verfassers bringen wir im Auszug wesentliche Erläuterungen aus diesem Buch. Beim Gasmotor wird im grundsätzlichen Unterschied zum Dieselmotor nicht nur reine Luft, sondern ein Gemisch aus Gas und Luft angesaugt, danach verdichtet und gezündet. Während Ottomotoren und auch Gas-Otto-Motoren mit Funkenzündung arbeiten, geschieht dies beim Diesel-Gas-

Motor durch Einspritzen von Dieselkraftstoff in den Verbrennungsraum, der vom Dieselmotor unverändert übernommen wurde. Daher kann der Diesel-Gas-Motor auch ohne bauliche Veränderung jederzeit im reinen Dieselbetrieb gefahren werden.

Wann werden Diesel-Gas-Motoren eingesetzt?

Entscheidend sind wirtschaftliche Gesichtspunkte, also Kraftstoffkosten, Lebensdauer, Wartungsaufwand und die gegenüber der Komprimierung von reiner Luft (Dieselmotor) aus der Wärmeenergie eines Gases erzielbare höhere mechanische Leistung. Schließlich sind auch die Art und die Zusammensetzung des Gases maßgebend, das zum Betrieb des Motors zur Verfügung steht. Im allgemeinen sind dies: Klärgas, Erdgas, Propangas, Leuchtgas und Raffineriegas; in dieser Reihenfolge liegt auch der Grad der Klopfestigkeit.

In der Bundesrepublik Deutschland beschränkt sich der Einsatz von Gasmotoren vorerst noch vorwiegend auf Kläranlagen, wo der Kraftstoff Gas – meist als Gemisch mehrerer Gase in unterschiedlicher Zusammensetzung – unmittelbar als Nebenprodukt des Klärprozesses anfällt. Im kommunalen Bereich ist die Umstellung des Betriebs auf Stadtgas oder Erdgas auch einfach für den Fall, daß die Klärgasversorgung

aus technischen oder klärbiochemischen Gründen ausfallen sollte. Diesel-Gas-Motoren werden eingesetzt, wenn die kontinuierliche Gasversorgung nicht gesichert ist und der Motor bei Ausfall der Gaszufuhr dann sofort auf reinen Dieselbetrieb umgeschaltet werden kann.

Der MWM-Gasmotor

Alle Gasmotoren, die von MWM gebaut werden, sind aus bewährten Dieselmotortypen entstanden. Hauptteile wurden unverändert übernommen, so daß neben wirtschaftlicher Fertigung das Leistungsniveau dem des Dieselmotors angeglichen werden konnte. Durch die beim Gas-Otto-Motor mögliche Nützung der Abwärme ergeben sich weitere wirtschaftliche Vorteile. Der Wartungsaufwand ist gering.

Sicherheitseinrichtungen

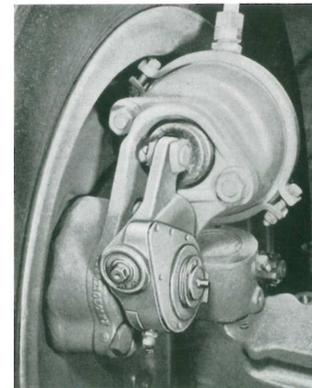
Mit dem Begriff Gas wird die Vorstellung der Explosions- und Verbrennungsgefahr naturgegeben verbunden. Sie ist in den Räumen und Leitungen der Gasmotoren, wo sich brennbares Gas-Luft-Gemisch bilden kann, auch vorhanden. Entsprechende Vorkehrungen zur Vermeidung unzulässig hoher Druckspeicherungen sind jedoch durch Sicherheitsventile im System der Gasleitungen gegeben, wodurch Gefahren dieser Art ausgeschaltet werden.

Es ist nicht Sinn dieser Zeitschrift, die gesamte Technologie der Erzeugnisse darzustellen, wie sie das GASMOTOREN-HANDBUCH bis ins Detail zur brauchbaren Information für alle diejenigen behandelt, die mit der Konstruktion, Herstellung, dem Vertrieb und besonders mit dem Montage-, Reparatur- und Wartungsdienst von Gasmotoren zu tun haben. Uns lag daran, einmal auf die doch nicht so bekannte Produktion von Gasmotoren im Fertigungsprogramm der MWM hinzuweisen und unserem Leserkreis als vielfach „einschlägig motorisch gebildeten Laien“ eine Grundvorstellung von Gasmotoren zu vermitteln. Das äußere Bild eines Diesel-Gas-Motors unterscheidet sich auf den ersten Blick in den Konturen und Hauptelementen kaum vom Dieselmotor. Die wesentlichen Kennzeichen des Diesel-Gas-Motors erläutert unser Foto: den Gasdruckregler (in der Betriebsprache „Pfannkuchen“ genannt), das Gaseinlaßventil mit anschließendem Rohrsystem und Sicherheitsventilen sowie die angebaute Bedienungstafel.

Daß diesem Zweig gegenüber der Produktion reiner Dieselmotoren Grenzen für die Ausweitbarkeit im Absatz- und Verwendungsmöglichkeiten gesetzt sind, liegt in der Natur der Sache. Mit einem bestimmten Bedarfsvolumen für Gasmotoren wird immerhin zu rechnen sein, weil Kläreinrichtungen in zunehmenden Maße zur Reinhaltung der Wasserläufe, damit zur Bereitstellung von Trinkwasser errichtet werden und direkt den Betriebsstoff Klärgas erzeugen. Für die Zukunft wird Erdgas eine stärkere Rolle spielen, vor allem, wenn das geplante Netz von Erdgas-Pipelines mit Anlieferungen von Ost-europa gebaut sein wird. JHB

Ein schwedischer Beitrag zur Verkehrssicherheit –

eine Ergänzung für das Knorr-Verkaufsprogramm



Automatischer Gestängsteller Typ AA 1 in Verbindung mit einem Membranzylinder eingebaut

Der ständig stärker werdende Straßenverkehr stellt immer höhere Anforderungen an Mensch und Fahrzeug. Sicherheit ist oberstes Gebot. Die Sicherheit hängt aber ohne Zweifel weitgehend von einer einwandfreien Bremsfunktion ab.

Die technischen Grundforderungen an Bremsanlagen sind zum größten Teil in gesetzlichen Vorschriften festgehalten. Die Fahrzeugindustrie ist seit Jahren bestrebt, gerade die Sicherheit der Bremsanlagenfunktion zu erhöhen. Der automatische Bremsnachsteller Typ AA 1 ist ein Beitrag zur Sicherheit für schwere, druckluftgebremste Straßenfahrzeuge. Er hat sich seit den ersten Versuchen in einer vierjährigen Entwicklungsperiode bewährt.

Die Verkehrsbetriebe in Malmö (Schweden) waren die ersten, die zwei Volvo-Busse zu praktischen Fahrversuchen zur Verfügung gestellt haben. Es folgten die Verkehrsbetriebe Kopenhagen, die eine Anzahl von Leyland-Bussen ausrüsten ließen. Heute haben beide Betriebe den gesamten Fuhrpark mit dem SAB AA 1 ausgerüstet. Praktische Fahrversuche wurden bei führenden Automobilherstellern (zum Beispiel Scania Vabis, Daimler-Benz, Volvo, SAF, Leyland, BPW, Saviem, DAF, MAN und anderen) durchgeführt.

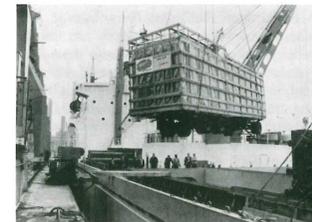
Tausende von SAB-AA-1-Nachstellern sorgen heute für erhöhte Bremsicherheit. Ab 1972 wird der automatische Nachsteller auf druckluftgebremsten Anhängern in Schweden sogar gesetzliche Vorschrift – Grund genug für die Knorr-Bremse, ihn auf ihr Verkaufsprogramm für Anhängerhersteller zu setzen.

Damit wird die Zusammenarbeit zwischen beiden Firmen – der SAB Brossregulator in Malmö (Schweden) und der KB – über den Sektor Eisenbahnbremsen hinaus intensiviert. Während man seit langem schon automatische Gestängsteller an Schienenfahrzeugen kannte, ist diese Anlage für Lkws und Omnibusse absolut neu. Straßenfahrzeuge wurden bislang mit einem mechanischen Gestängsteller ausgerüstet, der jedoch laufende Überprüfungen notwendig machte. Diese Arbeiten entfallen beim automatischen Nachsteller – der die Aufgabe hat, einen festgelegten Spielraum zwischen Bremsbelag und Bremsstrommel konstant zu halten, also den Verschleiß des Bremsbelages stufenlos nachzustellen – vollkommen; ebenso längere Standzeiten und damit erhöhte Kosten. Ein echter technischer Vorteil also, den unsere Kunden gern mit einem Mehrpreis honorieren.

Für einen erstklassigen Service sorgen nicht nur die zehn Verkaufsbüros der Knorr-Bremse, sondern auch rund 600 Bremsendienste im ganzen Bundesgebiet.

Waggongewicht wie Spielzeug an Bord gehievt

Fast 20 Tonnen, so viel wie ein Eisenbahnwaggon, wiegt der Koloß, den das neu gebaute Schiff „England Mavu“ mit eigenem Bordkran hier in die Laderäume bringt. Die Seekiste enthält eines von vier fahrbaren Stromerzeugungsaggregaten mit MWM-Motor TBRS 18/22 V 12. Jedes Aggregat mit Umbaukasten mißt 9 m in der Länge, 2,5 m in der Breite und 4 m in der Höhe. Die vier Einheiten sind als ortsbewegliche Hochspannungs-Stromerzeugungsanlagen für die weitere Elektrifizierung in Taiwan bestimmt und für 50 km Fahrgeschwindigkeit hinter der Zugmaschine ausgelegt. Die Ladung des wertvollen Schwerguts war auch für den Hamburger Hafen keine Alltäglichkeit. JHB



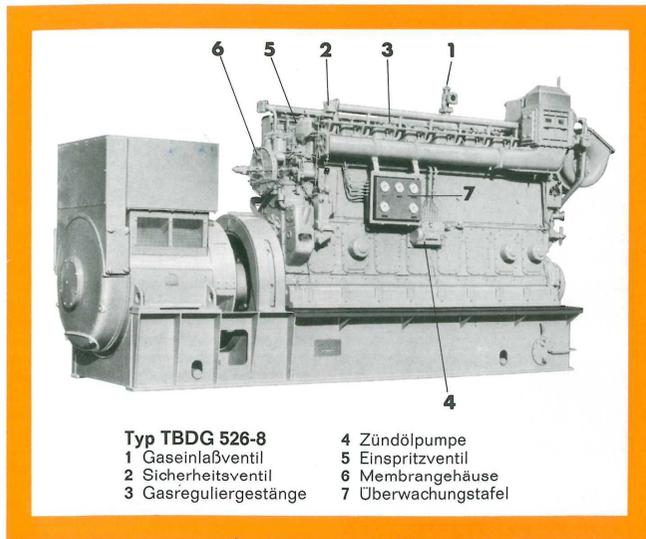
Nützliche Arbeit hinter Gittern

Am Weihnachtsabend gedenken wir unserer Angehörigen, unserer Freunde nah und fern, der Kranken und der in Not Geratenen. Und in der Kirche wird ein Gebet gesprochen für alle Sünder dieser Erde... Wenn einige von uns Bremsern nun Inhaftierte mit in ihre Gedanken einbeziehen, so deshalb, weil seit etwa zwei Jahren eine bescheidene, aber feste Bindung zu einer der 13 Strafanstalten in Bayern besteht: Häftlinge von Stadelheim – von den Münchnern auch „St. Adelheim“ genannt – montieren bzw. demontieren während ihrer Arbeitszeit Kupplungsköpfe und Absperrhähne.

Die Südbremse ist eine der 200 Firmen, die regelmäßig in Stadelheim arbeiten läßt. Sie tut dies, weil sie einerseits dazu von dortigen Verwaltung ermuntert wurde (Arbeiten für die Industrie erleichtern die „Resozialisierung“, die Eingliederung nach der Entlassung; außerdem helfen die Zahlungen der Firmen etwas, das Defizit zu decken, denn jeder Häftling kostet den Steuerzahler täglich etwa 17 DM), und weil sie andererseits in den Strafgefängnissen zuverlässige Helfer für einfache, unkomplizierte Montagearbeiten gefunden hat – wenn auch abseits der Gesellschaft.

Stadelheim ist in erster Linie Haftanstalt für Untersuchungsgefängene (etwa 1000), außerdem aber auch für jene, die Freiheitsstrafen bis zu drei Monaten zu verbüßen haben (etwa 200). Während nun die einen nicht zur Arbeit verpflichtet sind, sich vielfach aber wegen der – wenn auch geringen – „Arbeitsentlohnung“ als Hilfskräfte zur Verfügung stellen, arbeiten die Strafgefängenen zur Hälfte in den anstaltseigenen Handwerksbetrieben wie beispielsweise der Bäckerei, der Schlosserei, Schneiderei, Schuhmacherei, Schreinerei, Buchbinderei und Buchdruckerei, dem Kfz-Betrieb oder der Anstaltsgärtnerei. Für den Rest bringen Firmen von „draußen“ genügend Beschäftigung; hauptsächlich sind es Versandarbeiten für Verlage, die in Stadelheim übernommen werden – und zu einem kleinen Teil eben jene Montagearbeiten für die Südbremse und zwei weitere Münchner Werke. Sie geben den Häftlingen Gelegenheit, in gewissem Umfang Kenntnisse zu erwerben, die sie nach ihrer Entlassung im bürgerlichen Leben verwerten können (denn 75% aller Gefangenen sind Hilfs- oder Gelegenheitsarbeiter; eine abgeschlossene Berufsausbildung – mit Gesellenprüfung – haben nur etwa 10% von ihnen).

„Die Verbindung der Südbremse zu Stadelheim ist ein Gewinn für uns alle“, stellte Direktor Hinkel fest. „Wir haben keinen Grund zu Beanstandungen; die Ablieferung erfolgt pünktlich. Wir sind mit unseren Stadelheimern zufrieden.“



Typ TBDG 526-B

- 1 Gaseinlaßventil
- 2 Sicherheitsventil
- 3 Gasreguliergestänge

- 4 Zündölpumpe
- 5 Einspritzventil
- 6 Membrangehäuse
- 7 Überwachungstafel

Die größte Weißwurst Münchens

... liegt auf dem Hof der Südbremse

Das Gesicht unserer Welt verändert sich ständig. Bedürfnisse und Gewohnheiten der Bevölkerung und Erkenntnisse der Experten unterliegen mehr denn je Wandlungen auf praktisch allen Gebieten des Lebens. – So hat sich auch unsere Umwelt und mit ihr das Gesicht der Städte und ihrer Industrieanlagen gewandelt: Stadtautobahnen und Hochhäuser setzen neue Akzente innerhalb der Wohngebiete, und während man noch Anfang unseres Jahrhunderts Fabrikationsstätten drei- oder viergeschossig plante (das Stammwerk der Knorr-Bremse in Berlin-Lichtenberg steht als Beispiel dafür; Architektur und Bauherr ertreten seinerzeit uneingeschränkt Lob und Anerkennung in den Fachkreisen), käme heutzutage niemand auf die Idee, Werkshallen anders als ebenerdig, mit Sheddächern als Licht- und Luftquellen, zu erstellen. Gut so, man baut sie schließlich „für die Ewigkeit“. Und doch weiß niemand genau, nach welchen Thesen in 100 Jahren Fabriken errichtet werden...

Für München ist nun die neue Lagerhalle der Südbremse ein absolutes Novum, und so gehen auch die Meinungen der Bremser über den „Neubau“ auseinander. Was für die Konservativen unter ihnen ein Monstrum ist, das sich da anstelle einer Kohlenhalde lagert, das ist für die anderen ein lustig-luftiges Ding, popig und jung. Denn diese neue Lagerhalle ist eine Traglufthalle, ohne Fenster, ohne Stützen, aus einem mit Kunststoff beschichteten Gewebe und mittels einer Gebläseanlage auf einen bestimmten, den

statischen Berechnungen entsprechenden Luftdruck gebracht. Diese Friesen-„Weißwurst“, wie die Halle in Bremserkreisen genannt wird, ist jedoch nicht nur popig – sie ist auch preiswert und praktisch. Preiswert, weil sie nur etwa ein Drittel dessen kostet wie ein fester Bau – dessen Notwendigkeit sich infolge der Produktionsausweitung ergeben hat – und praktisch, weil sie innerhalb von zwei Tagen sowohl auf- als auch ggf. wieder abgebaut werden kann.

Als Krupp die erste dieser Traglufthallen vor rund zehn Jahren auf einer Ausstellung präsentierte, war sie eine Sensation. Inzwischen ist sie nur noch für ausländische Werksbesucher sensationell; sie bedienten mit großem Interesse nacheinander die Knöpfe der hintereinanderliegenden zwei „Schleusen“ – das „Sesam-öffne-dich“ für die Halle, ohne deren genaue Bedienung der Eintritt nicht gelingt –, sie lassen sich die Verankerung, die Gebläseanlage und die Wartung erklären und werfen schließlich einen Blick auf die Bedienungsanleitung am Schleusentor, um danach festzustellen, daß die Zukunft bereits begonnen hat... Wir leben im Zeitalter der Mondlandung. Es ist für die Industrie gleichzeitig das Zeitalter der Rationalisierung. Die Unternehmen werden mehr denn je gezwungen, so rationell wie möglich zu produzieren, wobei die Kosten so gering wie möglich gehalten werden müssen.

Die Errichtung der Traglufthalle entspricht diesen Forderungen.

eine Wartezeit von 60 Monaten erfüllt war. Führt einer der vorgenannten Anlässe zum Tode, dann bedarf es keiner Wartezeit. Im allgemeinen beläuft sich die Witwenrente auf 60% aus dem Rentenanspruch des Versicherten. Zu Beginn erhält die Witwe drei Monate als „Überbrückungsgeld“ die Rente ihres Mannes ungeschmälert weiter. Stand der Mann noch aktiv im Arbeitsleben, dann wird die Witwe für ein Vierteljahr in Höhe dessen entschädigt, was ihr Mann zu diesem Zeitpunkt an Rente zu beanspruchen gehabt hätte.

Nach dem Gleichheitsgesetz kann ein Witwer nach dem Tode seiner Ehefrau Witwer-

alljährlich neu durch Rechtsverordnung bestimmt. Dazu tritt die persönliche Bemessungsgrundlage, die das Arbeitsentgelt des einzelnen in rechnerische Beziehung zu dem aller Versicherten setzt. Dritter Faktor sind die anrechnungsfähigen Versicherungsjahre, d. h. Beitrags-, Ersatz- oder Ausfallzeiten und bei Arbeitsunfähigkeitsrenten die Zurechnungszeiten. Jedes anrechnungsfähige Jahr steigert die Rente. Die Anzahl indessen steht erst bei Eintritt des Versicherungsfalls fest. Zuverlässig vorausberechnen lassen sich die miteinander gekoppelten drei Faktoren nun einmal nicht.

Die richtige Vorsorge für den Ernstfall

liegt darin, daß der Versicherte Ordnung in seinen Rentenbelegen hat, um beim erforderlichen Antrag an die zuständige Landesversicherungsanstalt die notwendigen Belege richtig und vollzählig, d. h. lückenlos mit einzureichen. Wenn mancher es in einem ganzen Arbeitsleben an solcher Ordnung hat fehlen lassen, so sollten die letzten 365 Tage vor dem 65. Lebensjahr unbedingt genützt werden. Wer erst an diesem Jubiläumsgesamtag beginnt, aus Kisten und Kästen die Unterlagen für den Rentenanspruch zusammenzusuchen, teilweise sogar von außerhalb aus früheren Beschäftigungsverhältnissen zu besorgen, der erweist sich selbst einen schlechten Dienst.

Welche Unterlagen sind immer erforderlich?

Es hängt unterschiedlich von der Art des Versicherungsfalls ab: Erleben, Todesfall, vorzeitige Berufungs- oder Erwerbsunfähigkeit. Grundsätzlich aber müssen vorgelegt werden: Geburtsurkunde des Antragstellers; alle Versicherungskarten, Aufrechnungsbescheinigungen oder Sammelbücher für die Versicherungskarten (die früher „Quittungskarten“ hießen). Ferner Beitragsübersichten und Feststellungsbescheide über die Anerkennung von Ersatz- und Ausfallzeiten; evtl. Sonderversicherungsnachweise bei Arbeitstätigkeiten außerhalb des heutigen Bundesgebiets.

Für die durch Krieg oder sonstige in Verlust geratenen Versicherungsunterlagen sind alle erreichbaren Ersatznachweise beizubringen, aus denen zweifelsfrei die Art und Dauer von Beschäftigungen, deren Entgelt und möglichst auch die zugehörige Rentenversicherungsbeitragsleistung hervorgehen. Aussagen nicht verwandter oder verschwägerter Zeugen haben an Eides Statt mit amtlich beglaubigter Unterschrift zu erfolgen.

Informatorische Merkblätter

Die Versicherungsträger wissen, daß die Formalbestimmungen schwierig und für den normalen Staatsbürger ohne „Leitplanken über die Hüden des Paragraphenwirrwarrs“ kaum begreiflich sind. Klar sein aber müssen unter allen Umständen die Angaben für diejenigen Schritte, die zur Antragstellung getan werden müssen.

Merkblätter geben einen u. E. guten und verständlichen Aufschluß. Im vorherseh-

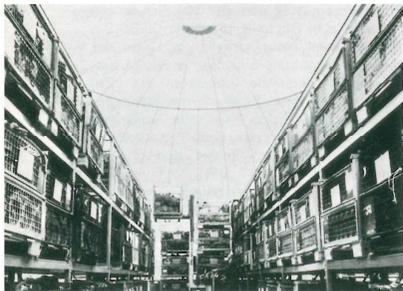
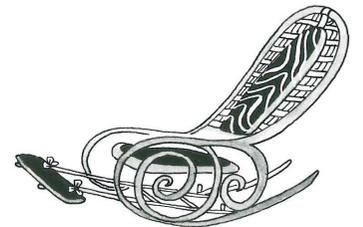
bar plötzlich eintretenden Versicherungsfall (Tod, Unfall) und rechtzeitig vor dem Erlebens- und Antragsfall sollte sich jeder Rentenanwärter solcher Merkblätter bedienen. Sie sind bei den Landesversicherungsanstalten kostenlos zu erhalten. Uns liegen sie von der LVA Baden gerade vor, aber es kann erwartet werden, daß sie sich – unterschieden vielleicht durch Kennzeichnungsdaten – mit denen der anderen Landesversicherungsanstalten inhaltlich decken. Wir greifen besonders heraus:

Merkblätter der R-Reihe

- R 1 enthält alle Grundsatzbestimmungen und Angaben über Rentenberechnung mit Fallbeispielen;
- R 3 Ausführungen über Vorschußzahlungen auf die Witwenrente;
- R 4 sollte man unbedingt lesen: Unterlagen, die dem Rentenanspruch beizufügen sind;
- R 5 nennt sich „Der Weg zum Altersruhegeld“, zählt Urkunden und Nachweise auf, behandelt Sonderfälle wie z. B. Ausländertätigkeit und gibt Wegweiser mit Adressen zur Beschaffung von verlorengegangenen Belegen infolge Krieg und Kriegsfolgen.

Merkblätter ohne Kennbuchstaben

- Merkblatt 1 befaßt sich mit der Versicherungspflicht, mit Versicherungsfreiheit und Nachversicherung;
- Merkblatt 3 gibt Aufschluß über die Bedingungen freiwilliger Versicherung;
- Merkblatt 4 zeigt Art und Möglichkeit der Höhrversicherung;
- Merkblatt 9 behandelt die Erstattung und Rückzahlung von Beiträgen,
- Merkblatt 12 schließlich unter den von uns als wesentlichsten dieser informatischen Schriften befaßt sich mit „Auskunftstellen und Zeugen für Nachweise von Beschäftigungs- und Versicherungszeiten, die außerhalb der jetzigen Bundesrepublik Deutschland (im früheren deutschen Reichsgebiet) zurückgelegt wurden.“
- Ein Sonderdruck (Nr. 4) aller Landesversicherungsanstalten rundet das Informationsbemühen mit einer Kurzübersicht über das Rentenversicherungs-Änderungsgesetz ab. Man kann nicht alles wissen, bestimmt nicht über den so vielfältigen Rentenformalismus. Aber: man muß wissen, wo man die Auskunft finden kann. Hier sind brauchbare Hinweise gegeben. Nützt sie, Kollegen, damit auch ihr „gut vorbereitet in eure Rentenjahre geht“!



Die neue Lagerhalle der Südbremse

Gut vorbereitet in die Rentenjahre (FORTSETZUNG)

Die Rentenversicherung der Arbeiter

Obwohl die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung (RVO) für die Rentenversicherung aller Bürger im Grundsatz gleich sind, weichen die Verfahrensregeln bei den drei Trägern (Angestellten-, Arbeiter- und Knappschaftsversicherung) voneinander ab. Wir befassen uns hier – wie schon angekündigt – mit dem besonders Wissenswerten über die Rentenversicherung der im Lohnverhältnis Tätigen.

Wenn die Arbeitskraft schwindet

dann muß vorgesorgt sein, im Alter, bei eintretender Unfähigkeit, den Beruf oder überhaupt eine Erwerbstätigkeit auszuüben, sein Dasein bestreiten zu können. Für die Millionenzahl der Lohnempfänger besteht daher die Rentenversicherungspflicht. Träger dieses Selbstverwaltungssystems (Arbeitneh-

mer- und Arbeitgebervertreter) sind die Landesversicherungsanstalten. Im Regelfall besteht mit Erreichen des 65. Lebensjahrs Anspruch auf eine Rente. Ist schon vorher die Arbeitsfähigkeit soweit geschwunden, daß der Versicherte höchstens die Hälfte dessen an Arbeitsentgelt zu erzielen vermag, was ein gesunder Versicherter mit vergleichbarer Ausbildung, Befähigung und Kenntnis erhält, dann wird Berufsunfähigkeitsrente gewährt. Sie will nicht vorzeitig auf Altenteil setzen, sondern für denjenigen Teil der Erwerbskraft entschädigen, der durch ein Leiden verursacht wurde. Solche Rentner dürfen mit dem Rest ihrer Arbeitsbefähigung zur Rente noch etwas hinzuverdienen. Rente auf Zeit gibt es, wenn begründete Aussicht besteht, daß die Minderung der Erwerbsfähigkeit wahrscheinlich wieder behoben werden kann. Ist die Leistungskraft aber um mehr als die Hälfte gesunken, so daß in absehbarer Zeit keine

regelmäßige Arbeit verrichtet werden kann, dann wird Erwerbsunfähigkeitsrente gewährt. Eine Wartezeit durch Entrichtung von Versicherungsbeiträgen muß zurückgelegt worden sein: im Erlebensfall von 180 Kalendermonaten, bei Berufs- und Erwerbsunfähigkeit von 60 Monaten. Ersatz- und Ausfallzeiten (auf die wir in Ausgabe 104 dieser Zeitschrift schon eingegangen sind) können angerechnet werden. Eine Wartezeit entfällt aber, wenn die Invalidität auf besondere nachgewiesene Ursachen zurückzuführen ist (Arbeitsunfall, Körperbeschädigung beim Wehr- oder Erzsdatienzeit, als Auswirkung von NS-Verfolgung, Internierung, Verschleppung, Vertreibung oder Flucht aus Ostgebieten).

Zum Schutz der Hinterbliebenen

Nach dem Tode des versicherten Ehemanns werden Witwenrenten gewährt, wenn

rente geltend machen, falls die Verstorbene den Familienunterhalt überwiegend bestritten hat. Geschiedene Ehepartner können Witwen- bzw. Witwerrente erhalten, wenn der verstorbene Versicherte in seinem letzten Lebensjahr den Ehepartner unterhalten hat. Hier gibt es Ausnahmen durch besondere Voraussetzungen. Bei erneuter Heirat wird eine Abfindung in Höhe des Fünfteljahres der bisher bezogenen Rente gewährt. Möglich sind auch Witwenrenten an frühere Ehefrauen, wenn deren Ehe geschieden, für nicht erklärt oder aufgehoben wurde. Rentenanspruch besteht indessen nur dann, wenn der Versicherte zur Zeit seines Todes gegenüber der früheren Frau unterhaltspflichtig war oder im letzten Lebensjahr Unterhalt leistete. Kinder bis zum 18. Lebensjahr (sogar bis zum 25. Lebensjahr unter den auch für Kinderzuschuß geltenden Bestimmungen) erhalten Waisenrente.

Keine Vorausberechnung künftiger Renten

Die Möglichkeit einer – wenn auch unverbindlichen – Vorinformation über die zu erwartende Rente besteht für die Arbeiter-Rentenversicherung leider nicht. Der an sich begriffliche Wunsch ist durch die Millionenzahl interessierter Versicherten unerfüllbar. Vom Sachlichen her liegen die tiefsten Ursachen im Rentenversicherungs-Neuregelungsgesetz vom 23. 2. 1957. Es brachte die sogenannte „Dynamische Rente“; dafür mußte an die Stelle des einheitlichen, von der Beitragsleistung unabhängigen Grundbetrags mit einem beitragsbezogenen Steigerungswert ein kompliziertes Berechnungssystem treten: Es ist nicht ausschließlich auf den einzelnen Versicherten bezogen. Die allgemeine Bemessungsgrundlage ergibt sich aus dem durchschnittlichen Bruttoarbeitsentgelt aller Versicherten und wird



Übergang in einen neuen Lebensabschnitt Lehrlinge berichten

Erinnerungen an frühere *Landschulaufhalte* wurden bei vielen der rund 40 bei der *Motoren-Werke Mannheim* im ersten Ausbildungsjahr stehenden jungen Menschen wach, die vom 12. bis 24. Oktober 1970 die „MWM-Übergangsschule“ im Schloß Buchenauer Hof bei Sinheim besuchten. Doch bald zeigte sich, daß es sich um mehr als eine *Landschulfreizeit* handelte.

Referate, zu denen unter anderem auch „Mitverantwortung“, „Mitbestimmung, Ordnung und Sauberkeit am Arbeitsplatz“ gehörten, zeigten den Unterschied zwischen Schule und Beruf auf; sie machten mit den Problemen und Aufgaben bekannt, mit denen der junge Mensch im Berufsleben konfrontiert wird. In den wirtschaftspolitischen Vorträgen wurden die Pflichten und Rechte dargelegt, die auf denjenigen zukommen, der einen Arbeitsplatz im Betrieb und damit in der Wirtschaft einnimmt. Keiner ist nur für seine eigene Arbeit und Person verantwortlich, sondern auch für die anderen. Durch verantwortungsloses Verhalten einzelner kann in unserer vielschichtigen Wirtschaftsstruktur die Existenz vieler gefährdet werden. Die Verantwortung darf sich nicht nur auf das rein Wirtschaftliche beziehen, sondern muß im gesamten privaten und öffentlichen Leben oberste Richtschnur sein; abschreckendes Beispiel ist ein deutscher Geschichtsabschnitt, dessen verhängnisvolle Wesensart uns an Hand der Filme „Mein Kampf“ und „Die Brücke“ vor Augen geführt wurde; durch verantwortungsloses Verhalten kamen Millionen Unschuldige zu Tode. In unseren regen Diskussionen wurde deutlich, daß viele Konfliktsituationen durch kritisches und sachliches Denken gemeistert werden können. Gerade hier will uns die Übergangsschule helfen, zu solch moderner Denkart zu finden.

Aber nicht nur für das Grundverständnis auf politischem Gebiet ist diese Einrichtung tätig, sie beschäftigte uns immer wieder mit unterschiedlichsten aktuellen Themen. „Das Rauchen und seine gesundheitlichen Schäden“ war z. B. Inhalt eines für uns junge, von dauernder Werbung beeinflusste Menschen, sehr akuten Problems. Wir stellten erfreut fest, daß die Übergangsschule vor solchen dringend der Aufklärung

bedürftigen Themen, wie Rauschgiftgefahr und die Sexualeufklärung, nicht halt machte, in ihrer toleranten Grundhaltung gegenüber der Jugend überhaupt falsche Tabus ablehnt. Die Unfallgefahren und die Vorsorge zur Unfallverhütung nahmen einen breiten Raum ein, weil es sich hier schließlich um eines der für den Menschen wichtigsten Gebiete in der Arbeitswelt handelt. Abends waren die Presseschau, auch Spielfilme Anlaß zur freimütigen Aussprache, nicht zuletzt über Vorgänge im zwischenstaatlichen politischen Leben. Manchem Lehrling sind Vorgänge und Zusammenhänge in diesem Bereich schwer verständlich gewesen, weil die Schule – auch mit Rücksicht auf den erst beginnenden Reifeprozess der Schüler – in den Möglichkeiten zum breiten staatsbürgerkundlichen Stoff begrenzt ist, zumal vorhergegangene Geschichtsabschnitte von der jüngsten Generation nicht selbst erlebt worden sind. Der Lehrstoff gerade im staatspolitischen Unterricht der Berufsschule wird hier noch viele Wissenslücken auszufüllen haben. Neben all den unser Mitdenken strapazierenden Vorträgen kam jedoch auch die körperliche Ertüchtigung nicht zu kurz. Mehrere Wanderungen und sportliche Wettkämpfe sorgten dafür, daß ein Ausgleich zur geistigen Arbeit vorhanden war.



lichen Aufbau zu verstehen, wurde uns auch ein Vortrag über die organisatorische Struktur der MWM geboten. Natürlich wird es noch einige Zeit dauern, ehe wir in unserem Ausbildungsbetrieb Fuß gefaßt haben und uns in ihm wirklich heimisch fühlen. Durch die Übergangsschule wurde uns jedenfalls eine Brücke geschlagen von Bekanntem zu Neuem, von Schule und Elternhaus zum Ausbildungsbetrieb. MWM-Lehrliche Haye Hohl, Georg Mürb, Wolfgang Reichle.

Das geht alle Leute mit Köpfchen an:

Südbremse zahlte 1700 DM für Verbesserungs- vorschlag



Wir berichteten schon öfter in der *Werkzeitschrift* über das betriebliche *Vorschlagswesen*. – Kürzlich konnte nun einem *SB-Mitarbeiter* die bisher höchste Prämie ausbezahlt werden. – Wie es dazu kam, lesen Sie in diesem Artikel.

Der Sprung des Herrn P. Schröder vom Sachbearbeiter zum „Prämienkönig“ begann mit einer Tätigkeit, die in manchen Büros eine Hauptbeschäftigung darstellt: der Suche nach irgend etwas.

Herr Schröder suchte Kleinteile, die er als Einkäufer für gebeizte Messingpreßteile bestellt hatte, die jedoch offenbar nicht eingegangen waren. Auf Reklamationen zeigte sich die Lieferfirma erobst ob des Verdachts der Schlamperie. Die Teile seien längst geliefert worden ... Herr Schröder mußte sich also auf die Suche machen.

Als Mann von Gründlichkeit tat er dieses nicht per Telefon, sondern zu Fuß. Er lenkte seine Schritte hinüber in den Betrieb, suchte und fand endlich auch die Maschine, an der besagte Kleinteile verarbeitet werden mußten. Doch was er dort sah, machte ihn stutzig: Die Gebeizten – also vorher extra behandelten und dadurch natürlich teureren – Teile wurden während der Bearbeitung durch die Maschine kurzerhand abgedreht; sie waren überflüssig. Gebeizt oder ungebeizt – es kam hier allein nur auf den Kern der Sache, das Metall, an!

Herr Schröder kehrte nachdenklich in sein Büro zurück, führte einige Telefonate, durchforstete Aktenordner, trug Zahlen zusammen und hatte nach zwei Stunden herausgefunden, daß dieselben gebeizten Kleinteile erstmals vor rund 20 Jahren bezogen und im Werk verarbeitet wurden, daß sie jedoch schon seit geraumer Zeit infolge Produktionsumstellung nunmehr auch ungebeizt denselben Zweck erfüllten!

Kurz vor Feierabend lagen schon auf dem Schreibtisch des Sachbearbeiters für das *Vorschlagswesen* einige Notizen, die es in sich hatten. ... Alles andere ging schnell: die Begutachtung des Vorschlags durch Sachverständige, die Kalkulation der wahrscheinlich einzusparenden Kosten und die sich daraus ergebende Höhe der Prämie. – So kam es, daß Prämienkönig Schröder seiner Gemahlin einen edlen Pelzmantel um die

Schultern legen konnte. Und wenn es auch kein königlicher Hermelin war, so war es doch ein echter Persier!

Merke: *Hin und wieder anderen bei der Arbeit zuschauen kann nichts schaden!* Und als allgemeine Regel: „Bescheidenheit ist eine Zier“ beim *Vorschlagswesen* aber fehl am Platz!

Wie uns der Leiter des *SB-Vorschlagswesens* im übrigen mitteilte, stehen in Bälde auch anderen Mitarbeitern mit Köpfchen größere Gelder ins Haus!

Auflösung des Kreuzworträtsels

51. EN, 52. Ar., 53. n., 54. TB, 55. n., 56. n., 57. n., 58. n., 59. n., 60. n., 61. n., 62. n., 63. n., 64. n., 65. n., 66. n., 67. n., 68. n., 69. n., 70. n., 71. n., 72. n., 73. n., 74. n., 75. n., 76. n., 77. n., 78. n., 79. n., 80. n., 81. n., 82. n., 83. n., 84. n., 85. n., 86. n., 87. n., 88. n., 89. n., 90. n., 91. n., 92. n., 93. n., 94. n., 95. n., 96. n., 97. n., 98. n., 99. n., 100. n.

Sehen und gesehen werden

Für manche Menschen ist es bei öffentlichen Veranstaltungen oft wichtiger, gesehen zu werden, als zu sehen. Daß man selbst auffällig, gesehen wird, ist im Straßenverkehr sogar lebensentscheidend. Deshalb entscheidet man sich mehr für dunklere Autofarben, die man schon von weitem erkennt. Und bei *Nebel*, den es gerade im „Einzugsgebiet“ der MWM in den Niederungsgebieten des Altrheins oder des Neckars, häufig auch an der Ruhr für unsere Kollegen in Volmarstein, während der Wintermonate an vielen Tagen gibt, wenn man morgens zur Arbeit und am Spätnachmittag heim fährt, da muß man gesehen werden.

Mehr und mehr bürgert sich dafür die große rote *Nebelrücklampe* ein; sie wird wahrscheinlich bald Pflicht werden. Amtlich zuge-

lassen sind die mit dem Prüfzeugnis von lichttechnischen Prüfstellen versehenen Ausführungsarten bereits. Normale Signalrichtung ist parallel zur Fahrzeugschlachse und zur Fahrbahn, anzubringen am Fahrzeugheck mindestens 10 cm von der linken Bremsleuchte entfernt. Die Lichtaustrittsfläche muß niedriger als 80 cm über der Fahrbahn liegen. Wichtig ist unter den an sich einfachen Bestimmungen, daß die Leuchte für sich zu schalten ist und die Einschaltung durch eine grün leuchtende Kontrolllampe im Blickfeld des Schalters angezeigt wird. Die Benutzung ist nur bei starkem *Nebel* und nur bei gleichzeitiger Einschaltung der normalen, vorgeschriebenen Fahrzeugbeleuchtung – keineswegs zusammen mit *Standlicht* – zulässig. JHB

Aufgepaßt zum Jahresende:

Lebensversicherungsschutz im Rahmen des 624-Mark-Gesetzes

In unserer Juni-Ausgabe brachten wir einige Gesichtspunkte zu diesem Thema.

Ab 1. Januar 1971 gibt es hierzu eine wichtige Neuerung, die besondere Aufmerksamkeit verdient. Der Gesetzgeber hat als weitere Anlageform die vermögenswirksame Kapitalversicherung (Vermögensbildungspolice) in den Katalog der begünstigten Anlageformen aufgenommen. Hier treten – neben den bekannten Vorteilen – 30% oder bei drei und mehr Kindern sogar 40% staatliche Sparzulage, Zinsen und Dividenden, noch zwei weitere Vorteile in Erscheinung, nämlich:

1. Sofort nach Inkrafttreten dieser Anlageform verfügen Sie über einen Lebensversicherungsschutz in Höhe der Summe, die sonst erst nach Beendigung der Laufzeit – außer den staatlichen Förderungszuwendungen – erreicht werden würde.

2. Die gesamten Aufwendungen, sowohl die vom Arbeitgeber als auch gegebenenfalls Ihre eigenen, sind steuerlich als Sonderausgaben absetzbar.

Das bedeutet, daß Sie auf diese Weise für Ihre Familie zusätzlich Vorsorge treffen und gleichzeitig Ihre Aufwendungen senken; die Steuerersparnis kommt Ihnen nämlich sofort und nicht erst nach Beendigung der Laufzeit (gesetzliche Sperrfrist) zugute.

Wie dies in der Praxis aussieht, zeigen wir Ihnen an zwei praktischen Beispielen:

1. Wenn Sie nur die vom Arbeitgeber tarifliche Zusatzzahlung von jährlich DM 312,- anlegen:

Beispieldaten:
Eintrittsalter 40 Jahre
Laufzeit (Mindestlaufzeit von Gesetzgeber vorgeschrieben) 12 Jahre

Jahresbeitrag (vom Arbeitgeber als tarifliche Zusatzzahlung bezahlt) DM 312,-	
Arbeitgeberaufwand in 12 Jahren DM 3744,-	
Daraus erhalten Sie als tatsächliche Versicherungssumme	DM 3795,-
Zusätzlich schenkt Ihnen der Staat:	
30% Sparzulage	DM 1123,20
21% Steuerersparnis	DM 786,20
Zusätzlich erhalten Sie von der Versicherungsgesellschaft, bei der die Anlage vorgenommen wird:	
Dividende (9 x 32% von DM 312,-)	DM 898,50
Zinsen (6,5% auf das jeweilige Dividendenguthaben)	DM 273,-
Schlufgewinn-Anteile (1 x 32% von DM 312,-)	DM 99,50
Dies ergibt einen Gesamtbetrag von	DM 6975,40

Das bedeutet, daß Sie allein durch die tarifliche Zusatzzahlung Ihres Arbeitgebers im Verlauf von 12 Jahren über DM 6975,40 verfügen können und von Beginn der Laufzeit an einen Lebensversicherungsschutz von DM 3795,- haben, auch wenn z. B. erst eine Rate von DM 26,- vom Arbeitgeber überwiesen wurde.

In den Genuß der darin enthaltenen Sparzulage kommen Sie sofort mit jeder Lohnmonatsabrechnung, in den der Steuerersparnis ebenfalls, wenn Sie sich in Ihre Lohnsteuerkarte einen Steuerfreibetrag einsetzen lassen, andernfalls über den Lohnsteuerjahresausgleich jeweils am Jahresende.

2. Alle vorgenannten Vorteile und Zahlen können Sie verdoppeln, wenn Sie selbst

ebenfalls DM 312,-, entsprechend DM 26,- monatlich anlegen, da der Gesetzgeber DM 624,- jährlich für diese Anlageform begünstigt vorgesehen hat.

Ihr tatsächlicher Aufwand ist nämlich viel geringer als DM 26,- monatlich, weil bei der Lohnbuchhaltung die Sparzulage und Steuerersparnis sofort angerechnet wird.

Ihr eigener Aufwand von DM 26,- ermäßigt sich um:
30% Sparzulage / DM 7,80
21x Steuerersparnis / DM 5,46
echter Eigenaufwand monatlich DM 12,74

Für diese DM 12,74 monatlich haben Sie:
1. sofortigen Versicherungsschutz und eine Auszahlungssumme von DM 3795,-
2. Zins- und Dividendenansprüche wie im Beispiel 1, nämlich zusammen DM 1271,-
Zusammenfassend ergibt sich für Sie in der Metallindustrie:

Wenn Sie zu der tariflichen Zahlung des Arbeitgebers selbst nur noch monatlich DM 12,74 zufügen – das entspricht im Verlauf von 12 Jahren 1834,56 DM, so erzielen Sie einen Gesamtertrag von DM 12 115,-.

Vereinfacht ausgedrückt:
jede selbst investierte DM 1,- zahlt sich mit DM 6,60 aus!

Sie sehen also, daß es sich lohnt, die Vorteile des 624-Mark-Gesetzes gezielt auszunutzen.

Ungeachtet dessen, wie Sie bisher – ganz oder teilweise – die Vergünstigungen des 312-/624-Mark-Gesetzes in Anspruch genommen haben, können Sie diese Anlageform bei weiteren Zahlungen nach Ihrem freien Ermessen wählen.

E. Ellenrieder, München

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter in München vom 21. - 25. 9. 1970

Es nahmen teil: Werner Nagel, Fritz Kurz, Motorenwerke Mannheim AG; Willi Flottmann, Franz Gablowski, KB-Volmarstein; Franz Mock, Edith Weigel, KB-München; Georg Hartl, Georg Weich, SB-München; Fred Kleinert, Gerhard Pinkus, Hasse & Wrede, Berlin; Manfred Bössert, Horst Schulz, Kübler, Berlin.

Die Begrüßung nahm Herr Direktor Hinkel, SB-München, vor. Er wünschte der Tagung einen erfolgreichen Verlauf. – Tagungsleiter Kollege Werner Nagel eröffnete sodann die Versammlung mit dem Gedanken an den verstorbenen stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden der Motorenwerke Mannheim AG, Hermann Marquet, Georg Hartl, Betriebsratsvorsitzender der SB-München, begrüßte die Teilnehmer und gab einen Überblick über den Tagungsablauf. Die Versammlung wählte einstimmig Edith Weigel, BR-Mitglied der KB-München, zum Schriftführer.

Das Protokoll der Berliner Tagung wurde ohne Änderung beschlossen. Für den infolge Erreichung der Altersgrenze ausgeschiedener Kollege Willi Flottmann wird Kollege Franz Gablowski die Knorr-Bremse GmbH künftig im Dreierausschuß vertreten.

Die Betriebsratsvorsitzenden verabschiedeten die langjährigen Mitarbeiter und Mitglieder des Dreierausschusses Fritz Kurz, MWM, und Willi Flottmann, KBV (siehe eigener Bericht). Beide Männer widmeten einen Großteil ihres Arbeitslebens der Interessenvertretung der Belegschaft. Mit ihnen tritt ein gutes Stück Tradition in den Ruhestand. Was ihnen zu danken ist, kann nur spärlich beschrieben werden. Deshalb begnügten sich die Kollegen Nagel und Hartl mit einem schlichten und aufrichtigen Dankeschön!

Kollege Werner Nagel, Betriebsratsvorsitzender der MWM, berichtete über das Gespräch im Juli d. J. mit Herrn Direktor Vielmetter und Herrn Dr. Kreuz, bei dem verschiedene soziale Fragen erörtert wurden. An dem Gespräch nahmen ferner die Kollegen Georg Hartl und Willi Flottmann teil.

Ferienheim Nieblum

Die Überlegung, das Ferienheim Nieblum zu einem Erholungs- und Ferienwerk für mehr Belegschaftsmitglieder auszubauen, wurde von allen Teilnehmern sehr begrüßt.

Kinderheim St. Blasien

Seine Bedeutung für die Kinder und die Mütter, die anerkennenswerten Leistungen der Helferinnen und der Firmen wurden besprochen, jedoch bedauert, daß einem unübersehbaren Wunsch, möglichst alle Kinder in den Ferien zu verschicken, aus verständ-

lichen Gründen nicht entsprochen werden kann.

Die Betriebsratsvorsitzenden unterstrichen den guten Willen und die gute Absicht, die der Unterhaltung einer solchen Einrichtung zugrunde liegt und bitten die Eltern um Einsicht und Verständnis für den Wert einer außerschulischen Erholung ihrer Kinder. Bedauerlicherweise müsse oft die Einsicht der Schulleitungen durch Intervention bei der Schulbehörde erzwingen werden, obgleich die Pädagogen um den Wert solcher Einrichtungen wissen sollten. Die negativen Äußerungen seien oft nicht im Unwert solcher Einrichtungen, sondern in der Bequemlichkeit der Lehrkräfte begründet. Die Betriebsratsvorsitzenden empfehlen deshalb den Eltern von schulpflichtigen Kindern, sich auch diesbezüglich in den Elternbeiräten der Schulen zu engagieren.

Die Betriebsräte berichteten

Manfred Bössert, Fa. Kübler, Berlin, berichtete über eine differenzierte Steigerung der Produktion, bei welcher die Tauchabteilung besondere Erwähnung verdiene. Der Auftragsbestand garantiere dort eine etwa 4monatige Beschäftigungssicherung. Im letzten Jahr seien deshalb diverse Investitionen vorgenommen worden. Hervorzuheben sei, daß in der Handschuhfertigung überwiegend ausländische Arbeitskräfte beschäftigt werden. Die Fa. Kübler sei bestrebt, die Kapazität zu erweitern.

Fred Kleinert, Fa. Hasse & Wrede, Berlin, berichtete über Detailfragen des Unternehmens. Im letzten halben Jahr sei die Belegschaftsstärke fast unverändert geblieben; der Gesamtumsatz sei gegenüber 1969 gestiegen, der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften nach wie vor vorhanden.

Im Interesse einer beiderseits gewünschten und angestrebten Beschäftigungskontinuität sei man allseitig bereit, ein bestimmtes Quantum an Überstunden zu genehmigen und zu leisten. Es sei zu erwarten, daß die von der Bundesregierung eingeleitete Verbesserung des Verhältnisses zu den Ostblockstaaten einen Teil der vorhandenen Unsicherheiten in und für Berlin beseitigt und das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Stabilität der Berliner Wirtschaft wächst. Kollege Kleinert unterstrich besonders die Haltung der Konzernleitung gegenüber den Berliner Werken und wertete diese als Ausdruck des Pflichtbewußtseins, der Fürsorge und des aufrichtigen Willens um den Bestand Berlins.

Franz Gablowski, KB-Volmarstein, berichtete über die Erfolge produktions technischer Maßnahmen, die konstante Belegschaftsstärke trotz gestiegenen Umsatzvolumens, die Maßnahmen über erforderliche personelle Veränderungen im Rahmen produktionsbe-

dingter Notwendigkeiten und den Mangel an qualifizierten Facharbeitern.

Belegschaftsvertretung und Unternehmensleitung seien bemüht, die im Interesse der Belegschaft erforderlichen Entscheidungen auf der Basis der Vernunft herbeizuführen. Dabei sollen sowohl unternehmerische Interessen als auch sozialpolitische Notwendigkeiten Berücksichtigung finden.

Franz Mock, Betriebsratsvorsitzender der KB-München, konnte von einer Auftrags- und Umsatzerhöhung berichten. Die Lieferschwierigkeiten, Ursachen und Auswirkungen auf den Produktionsablauf, die Arbeitsorganisation, die Abwicklungstechnik, die Folgen aus Lieferverträgen mit Konventionalstrafe bei termingerechten Lieferungen waren u. a. Bestandteil seines umfassenden Berichts.

Der unveränderte Personalstand wurde also positiv gewertet.

Georg Hartl, Betriebsratsvorsitzender der SB, konnte eine Steigerung der Belegschaftszahl um 324 Mitarbeiter melden. Die auffallend hohe Zahl ausländischer Arbeitskräfte – sie stellt fast die Hälfte der gewerblichen Belegschaft dar – ist außergewöhnlich. Diese von der Belegschaftsvertretung mit einiger Sorge beobachtete Entwicklung wird zu überdenken sein müssen, betonte Georg Hartl. Trotz zuversichtlicher Prognosen über den weiteren Konjunkturverlauf müsse die Belegschaft sich darauf einstellen, daß die vorhandenen Aufträge, die von den einzelnen Kunden mit sehr eng begrenzten Terminen ausgestattet sind, nur durch eine zeitliche Mehrarbeitszeitregelung des Stammpersonals – nicht zuletzt im Interesse der Sicherung der Arbeitsplätze – erfüllt werden können.

Diese Auffassung wurde von den Konferenzteilnehmern vollinhaltlich gebilligt.

Die Beschäftigungssicherung sei gut, neue Maschinen und Anlagen wurden installiert, Schwierigkeiten hinsichtlich der An- und Auslieferungen seien gleich anderen Betrieben vorhanden, die Kfz-Bremse habe eine sichtbare Steigerung erfahren, während auf dem Sektor der Druckluftsteuerungen eine spürbare Konkurrenz vorhanden sei.

Georg Hartl berichtete weiter, daß mit der Geschäftsleitung über die Einführung der bargeldlosen Lohn- und Gehaltszahlung verhandelt wurde, ebenso über die Verbesserung betrieblicher Sozialleistungen verschiedenster Art. Am „Tag der offenen Tür“, am 24. 10. 1970, hätte eine Broschüre Auskunft gegeben über das Produktionsprogramm und andere Daten des Unternehmens. Werner Nagel, Motoren-Werke Mannheim AG, stellte fest, daß die Entwicklung des Unternehmens maßgeblich vom hohen Exportanteil seiner Produkte bestimmt werde.

Im Großmotorenbau würden erhebliche Anstrengungen zur Überwindung bestehender

Schwierigkeiten unternommen. Maßnahmen zur Typenbereinigung und Typenreduzierung seien mit Erfolg eingeleitet, ebenso hinsichtlich rationalerer Fertigung und besserer Koordination verkaufs- und einkaufstechnischer Fragen. Der Umsatzsteigerung stehe trotz vieler Bemühungen eine Schmälerung des Ertrages gegenüber. Aufwandsmehrbelastungen hätten sich besonders durch die Lohnfortzahlung, den Vollzug des ab 1. 8. 1970 geltenden Lohnrahmentarifvertrages und anderer zusätzlicher betrieblicher Leistungen ergeben.

Diese Entwicklung treffe nicht alle Unternehmen gleichermaßen; z. B. sei die Automobilindustrie oder die der Chemie oder des Werkzeugmaschinenbaues um uns nicht vergleichbar.

Kollege Nagel stellt zusammenfassend fest: Wer den Fortbestand eines Unternehmens wünscht, die Sicherheit der Arbeitsplätze und steigende Einkommen garantieren will, muß bereit und entschlossen sein, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen und mitzutragen.

Dr. Kreuz zur Lage der Unternehmen

In Vertretung von Herrn Dir. Joachim Vielmetter berichtete Herr Dr. Theo Kreuz über die Geschäftslage der einzelnen Werke. In der anschließenden Aussprache wurden die anstehenden Probleme ausführlich behandelt. Unter anderem wurden die Überlegungen zum Ausbau des Ferienheimes Nieblum, die Änderungsvorschläge zur Versorgungsordnung, die Erweiterung tarifvertraglicher Regelungen, z. B. hinsichtlich vermögenswirksamer Leistungen durch Betriebsvereinbarungen, die Einkommenssicherung körperlich minderleistungsfähig gewordener Belegschaftsmitglieder, besprochen.

Die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte war Gegenstand längerer Besprechungen, in deren Verlauf folgender Beschluß als Empfehlung an die Betriebsratsgremien der Werke gefaßt wurde:

„Die Betriebsratsvorsitzenden der Werke empfehlen eine Befragung der Beauftragten für die Betreuung ausländischer Arbeitskräfte in den einzelnen Werken durchzuführen, mit dem Ziel, einen Überblick über die Erfahrungen hinsichtlich der Effizienz der Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer zu erlangen. Dabei soll unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile ein ungeschminktes Bild vermittelt werden.“

Es wurde weiter empfohlen, in eigens dafür

einberufenden Besprechungen, zu welchen Vertreter der Geschäftsleitung, des Betriebsrates, der konsularischen Vertretungen, der Vertreter bei der Gemeindeverwaltung und der Gewerkschaften einzuladen sind, alle Probleme der ausländischen Arbeitskräfte zu erörtern.

Mit einem Dank für die Mitarbeit und gute Zusammenarbeit an alle Beteiligten wurde die Tagung beendet.

Edith Weigel, Schriftführer

Zwei verdiente Kollegen, die als Mitglieder eines Betriebsrates das Ansehen und die Achtung eines großen Personenkreises nicht nur innerhalb des Werkes, sondern auch in der Öffentlichkeit erwerben konnten, nahmen in diesem Jahr Abschied von ihrem Arbeitsplatz, um in den Ruhestand zu treten: Friedrich Kurz und Willi Flottmann.

Als Friedrich Kurz zu Beginn des 2. Weltkrieges bei den Motorenwerken Mannheim AG dienstverpflichtet wurde, ahnte er wohl kaum, daß er diesem Werk 30 Jahre hindurch seine ganze Arbeitskraft zur Verfügung stellen und ihm die Sympathie der verschiedensten Personenkreise zuteil werden würde...

Schon als Ausbilder der gewerblichen Lehrlinge konnte er auf Grund seines fachlichen Könnens und seines Verständnisses für die Jugendlichen die Zuneigung der ihm Unterstellten gewinnen. Die Belegschaft der MWM honorierte Toleranz und soziale Einstellung ihres Kollegen mit der Wahl in den Betriebsrat. Hier wirkte Friedrich Kurz von 1949 bis 1965 mit Unterbrechungen als Vorsitzender und gehörte in dieser Zeit auch als Arbeitnehmervertreter dem Aufsichtsrat der MWM an. Eine besondere Ehre war seine Berufung in den Aufsichtsrat der Knorr-Bremse KG und zum 1. Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrats. Darüber hinaus bekleidete er noch weitere Ämter: Seit 1954 gehörte er der AOK-Vertreter-Versammlung an und leitete die Geschicke des SPD-Stadtbezirks Neckarau von 1946 bis 1952; seit 1946 hat er außerdem das Mandat als Delegierter der IG Metall inne.

Willi Flottmann gehörte bereits zum Stahlwerk Volmarstein, als dieses noch gar nicht zur Knorr-Bremse gehörte: der junge Dreher trat seine Stellung 1924 bei dem damaligen Eisen- und Stahlwerk Peisinghaus an, das 14 Jahre später von der KB übernommen wurde. – Als nach dem Kriege eine ordentliche Arbeitnehmervertretung gewählt wurde, erhielt Willi Flottmann so viele Stimmen, daß er die Mechanische Werkstatte verließ, um nunmehr als Mitglied des Betriebsrats tätig zu sein. Sein Optimismus, seine Zuverlässigkeit und seine verbindliche Art führten dazu, daß ihm die Aufgabe der Sozialbetreuung übertragen wurde. So hat sich Willi Flottmann ein Vierteljahrhundert hindurch im Rahmen des Betriebsrats bis zu seiner kürzlichen Verabschiedung in München um die sozialen Belange der Volmarsteiner bemüht. Neben dieser Aufgabe fand er auch noch die Zeit, seinen Pflichten als Vertreter der IG Metall, der er seit 1921 angehörte, nachzukommen und daneben zehn Jahre lang am Sozialgericht Dortmund als Arbeitnehmervertreter zu wirken.

Besuch aus Österreich

hatte am 9. und 10. November dieses Jahres der Betriebsrat der MWM. Unter Führung des Präsidenten der Oberösterreichischer Arbeiterkammer, Nationalratsabgeordneter a. D. Josef Schmid (3. v. r.), der gleichzeitig 1. Obmann des Zentralbetriebsrates der Fa. Steyr-Daimler Puch AG ist, informierte sich die Delegation über Fragen der Arbeitsplatzbewertung, der Rationalisierung und der Arbeitsorganisation. Der Delegation gehörte der 1. Bevollmächtigte der Metall- und Bergarbeitergewerkschaft des Bezirkes Steyr, Vinzenz Dresl (2. v. l.), an. Der MWM-Betriebsratsvorsitzende Werner Nagel (4. v. r.) und der Senior des Betriebsrates Wilhelm Eichin (1. v. r.) begleiteten die Gäste bei einem Betriebsrundgang.

Unser Bild zeigt die Teilnehmer vor einer Transferstraße zur Bearbeitung von KDKurbelgehäusen bei den MWM.



UNSERE JUBILARE

Knorr-Bremse GmbH
München



WALTER HAUER
Prokurist und
Oberingenieur
1. 10. 70

Carl Hesse & Wrede GmbH



KARL RATEIKE
Konstrukteur
1. 12. 70

Gummiwerk Kùbler



FRITZ DAMASKE
Betriebsassistent
20. 11. 70

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



JOHANN SCHATZ
Masch.-Formen
9. 12. 70

Süddeutsche Bremsen AG



HEINRICH THALHEIMER
Einkäufer
12. 12. 70



JOSEF PLETZER
Systemanalytiker
24. 12. 70

Motoren-Werke Mannheim AG



ANTONIA ULLRICH
Küchenhilfe
3. 11. 70

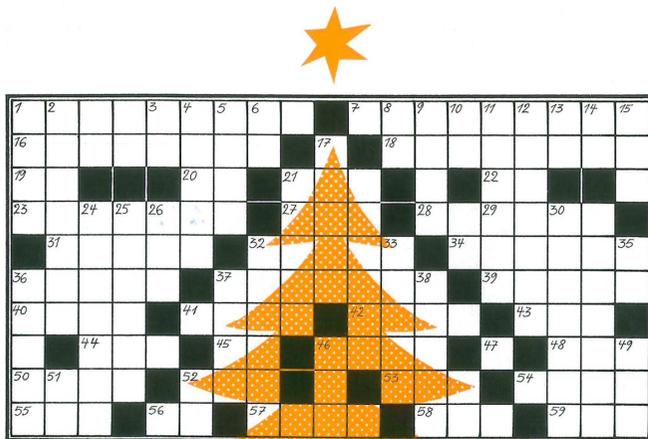


HEINZ LINDER
Bohrwerksdreher
7. 12. 70

Gummiwerk Kùbler



WILHELM WALD
Masch.-Schlosser
5. 12. 70



Waagrecht: 1., 7., 21., 27., 36., 39., 42. Das wünschen WIR den Lesern unserer Zeitschrift, 16. alte Handfeuerwaffe, 18. exot. Edelholz, 19. Berliner Zeitung, 20. Autokz. der Post, 22. Abk. Normalnull, 23. Frauenname, 28. Grenzland, 31. schneller Fahrer, 32. Holzblasinstrumente, 34. Rassehund, 37. Alpenpaß, 40. Abk. amtlich, 41. mundartlich Hahn, 43. Abk. Norddeutscher Rundfunk, 44. Abk. eines Weltrundfunkvereins, 45. Autokz. von Ansbach, 46. Frauenname, 47. Zchn. für Uran, 48. franz.: Wasser, 50. Alpenhirt, 52. nord. Göttin, 53. Erfolgsschlagler, 54. Steppenhuftiere, 55. schmal, 56. Fürwort, 57. engl. Längenmaß, 58. jetzt, 59. Autokz. von Tauberbischofsheim.

Senkrecht: 1. Geschenk, 2. Hauptstadt Armeniens, alte Schreibweise, 3. Autokz. von Großbritannien, 4. Bewohner des Niltales, 5. Zitterpappel, 6. Autokz. von Tecklenburg, 8. Autokz. von Emmerdingen, 9. grünes Mineral, 10. Autokz. von Hamburg, 11. Polarforscher, 12. röm. Hausgemeinschaft, 13. Abk. für Kompagnon, 14. Autokz. von Heilbronn, 15. männl. Kurzname, 17. Zusammenschluß, 21. schlecht, 24. biol. Begriff, 25. weibl. Esel, 26. Autokz. Bad Neustadt, 29. Hochschüler, 30. Freibeuterei, 32. brit. Inseln, 33. größter See der brit. Insel, 35. Autokz. von Remscheid, 36. schmale Straße, 37. Riesenschlangen, 38. dtsh. Strom, 46. Fürwort, Abk. Usbekistan, 51. Autokz. von Ennepe, 52. Flächenmaß.

Auflösung in diesem Heft / W. Kuntzsch, München