

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

109/1971



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTFLEITUNG:
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 Namenangabe: Stapf, München

Unser Titelbild zeigt einen mit MWM-Dieselmotor ausgerüsteten Stapler

109 JUNI 1971

Hannover – Messe aller Messen	3
Neue Akzente durch und für die Eisenbahn	5
MWM auf der Münchner BAUMA 71	5
Hochleistungsmotoren für Containerfrachter	6
Vor 100 Jahren . . .	7
UdSSR erwarb Lizenz von Knorr-Bremse	7
Ein Tag auf der »Piz Bernina«	8
How do you do in München?	9
Urlaub am schönen Rhein	10
Erfolgreiche Tagung der KB-Verkaufsführer in München	10
Wochenendtagung für MWM-Belegschaftsangehörige	11
Motorische »Herzverpflanzung«	11
Ich glaube, bei Ihnen piept's . . .	12
Erfolgreiches Schulungsprogramm bei der Südbremse	12
Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter in Mannheim	13
Franchising	14
Unsere Jubilare	15
Der gebremste Rauch	16

Seit geraumer Zeit reinigt man in den umweltverschmutzten Großstädten die Steine wertvoller Bauten mittels Sandstrahlgebläse. Danach sehen sie wieder wie neu aus. Doch als man kürzlich in London ein historisches Denkmal so gereinigt hatte, machte man eine böse Entdeckung: die Steine waren nach dieser Sandstrahlprozedur zwar sauber, aber auch von nun an schutzlos gegen die Umwelteinflüsse geworden. Des Rätsels Lösung: Auch Steine haben so etwas wie eine Haut oder besser gesagt ein Gesicht . . .

Wenn man es zerstört, dann liegt das »Fleisch« zart und offen da gleich der Innenseite einer Frucht, die an der Luft verdirbt. Dem Menschen geht es wie den Steinen. Wäscht man ihm besonders heftig den Kopf und macht überdies auch noch andere zum Zeugen dieser Kopfwäsche, dann kann er leicht sein Gesicht verlieren. Wobei der Verlust vielfach unwiederbringlich ist – genau wie bei den Steinen.

In vielen Ländern des Fernen Ostens ist Gesichtsverlust mit Persönlichkeitsverlust gleichzusetzen. Wer im alten China sein Gesicht verloren hatte, das heißt seine Menschenwürde, und die Achtung seiner Mitmenschen, der konnte sich auch gleich mit einer Seidenschnur erdrosseln . . .

Man kann ein trauriges oder freudiges Menschenantlitz tragen – wie eine Maske – und trotzdem sein Gesicht verloren haben. Auch gibt es hübsche Larven ohne Gesicht . . .

Wenn wir einen anderen Menschen für ein Vergehen oder einen Fehler zur Ordnung rufen müssen, dann sollten wir ihm immer die Möglichkeit geben, sein Gesicht zu wahren. Halten wir für ihn eine Tür offen, durch die er sich zurückziehen kann – den Weg für einen halbwegs ehrenvollen Abgang. Großmut gegenüber dem Besiegten ist eine der schönsten menschlichen Tugenden und außerdem ein Gebot der Klugheit.

Geht man mit einem Sandstrahlgebläse, d. h. mit bewußt harten und verächtlichen Worten an einen Menschen heran, so verletzt man sein Selbstgefühl, das jedermann braucht, um sich in dieser Welt behaupten zu können. Geben wir lieber dem Besiegten die Hand und sagen wir ihm, daß jeder einmal verlieren oder einen Fehler machen kann, und daß ein Fehler erst zu einem Fehler wird, wenn wir nichts aus ihm lernen – wie der weise Konfutsche lehrte. Geben wir ihm also die Chance zu lernen und es das nächste Mal besser zu machen.

Die Chance, die wir einem anderen geben, ist immer auch zugleich unsere Chance.

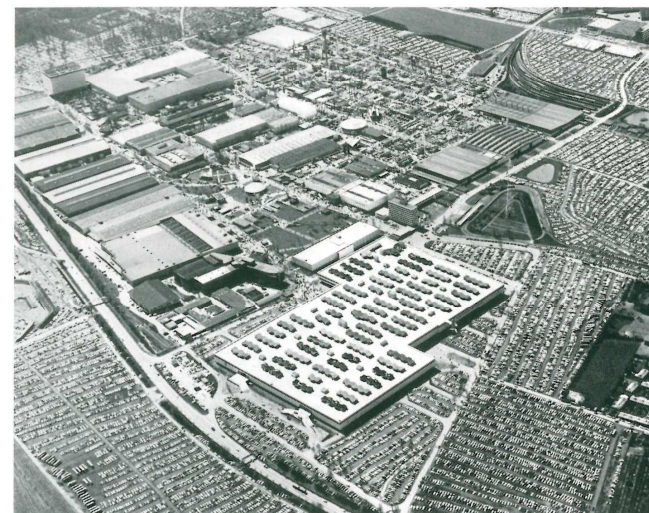
Hannover — Messe aller Messen



Messe-AG I Luftbilddienst Niedersachsen.
Freigegeben durch Nieders. Minister
für Wirtschaft und Verkehr unter Nr. 11/50/70

Die Größenordnungen wuchsen von Jahr zu Jahr, diesmal 5768 Aussteller auf 470 000 qm Ausstellungsfläche. Die 25. Hannover-Messe übertraf an Volumen alle ihre Vorgängerinnen. Ihre Eigenart ist geblieben: die Zusammenfassung von Branchenausstellungen. In der Wirtschaft hingegen scheint der Hang zur reinen Fachmesse spezifischer Industriegruppen stärker geworden zu sein. Es wird einfach zuviel, in den Zusammenhängen unüberschaubarer werdend, auf einer solchen Monsterschau geboten. Der marschmüden Besucherschaft war dieser Eindruck anzumerken.

Präsenz, »dabeigewesen zu sein«, blieb eine Selbstverständlichkeit. Viele glaubten, sich ihr nicht entziehen zu können, obwohl man den Effekt für die dem Namen und Ruf schuldige Repräsentation im Vergleich zum eingebürgerten Aufwand erwägt. Immerhin waren die Aussteller und eine halbe Million Besucher aus mehr als 100 Ländern mit bestimmten Erwartungen nach Hannover gekommen, mit teils gedämpften zwar, doch mit der Hoffnung, daß sich dieser Weltmarkt der Industrie wieder als



Konjunkturbarometer

erweisen werde: für die Investitionsneigung der Industrie, die Beurteilung der Exportchancen und den Trend im weiteren Wirtschaftsaufbau. Die Unterschiedlichkeit in den von Branche zu Branche, von Unternehmen zu Unternehmen differenzierten Wirtschaftlichkeitsanzeichen gab kein einheitliches Bild. Die Sphinx behielt das für Hannover typische, gastfreundlich lächelnde, aber undurchsichtig bleibende Gesicht. Kein Regierungs-, kein Wirtschaftssprecher gab sich eindeutig. Ein Wort auf einem Stand in der Halle des Maschinenbaues kennzeichnet die Situation: »Sicher ist, daß wir auf der Kippe stehen, aber wer weiß, wohin wir schaukeln!« –

Wunder hat niemand erwartet

aber vielleicht Fingerzeige für Dispositionen. Doch es gab weder Zeichen für einen weiteren Konjunkturboom noch für eine allgemeine Rezession. Das Bild blieb widerspruchsvoll im Nebeneinander von guten Abschlüssen mit entsprechendem Optimismus und einer spürbar nachlassenden Investitionsbereitschaft infolge schlechter Ertrags-

lage anderer Unternehmungen. Als Beispiel die Büromaschinenteknik: Ihre Konjunktur wurde durch Personalknappheit entfast, so daß sie sich in autonomer Eigenständigkeit der neu in Dienst gestellten weltgrößten Messehalle (unser Luftbild) bedienen konnte. Aber auch solche Angebote wird sich für Verwaltungsaufgaben nur derjenige leisten können, der sich in Produktion und Vertrieb die Investitionen überhaupt erwirtschaften kann. Auch der Computer kann kein freundlicheres Bild zaubern, wenn die Kostenlawine eine bereits chronische Ertragschwäche geschaffen hat.

Die Preise

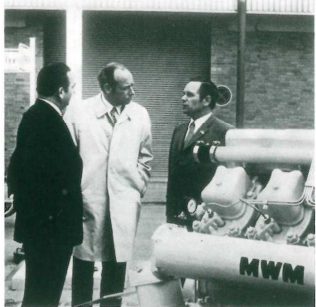
standen überall im Vordergrund, mit offen ausgesprochenen Befürchtungen, daß sich mit weiteren Kostensteigerungen auf dem personellen Sektor eine wirtschaftliche Ausweglosigkeit für internationale Wettbewerbsfähigkeit anzeigen werde. Aufmerksame Beobachter stellten fest, daß »das Schauen um des überdimensional dargebotenen Schauens willen« zu falschen Schlüssen verführte. Daher wurden auch die »Sehleute« von Fachleuten verdrängt.

Das Informationsbedürfnis

– auf spezielle Objekte bezogen – ist gewachsen, je mehr man wieder mit dem Pfennig zu rechnen hat. Unser Standdienst, die Herren Boje, Zirden, Zöllner, Schäfer, Kramer, Gruber und Haßler, wissen ein Liedchen davon zu singen. Nicht so, als ob wir jemals in Hannover vorbereitete Bestellblocks nur vollzuschreiben gehabt hätten, wenn wir uns auch über einige auf dem Messestand unmittelbar erteilte Aufträge sehr gefreut haben. Sonst aber ist Hannover für uns immer wieder

eine Messe der Begegnung

gewesen, zumeist mit dem Stamm von Groß- und Dauerkunden, aber auch mit wirksamen Kontaktabhängungen zu neuen Interessenten. Dafür ist uns kein Einsatz zu groß; dafür kommen auch MWM-Vorstandsmitglieder, diesmal Direktor Giesers, Verkaufsleiter, kaufmännische und technische Experten, Vertreter des Kundendienstes und der Südbremse nach Hannover. Unser Ausstellungsstand hat sich guten Besuchs erfreuen dürfen.



Vorstandsmittglied Direktor Giesers (Mitte) und die Herren Körner und Boje

Die MWM zeigten

wohlabgewogen aus ihrem Fertigungsprogramm ausgewählt, einen Ausschnitt für ihre umfassende Leistungsbefähigung und zwar, da wir bewußt diesmal ins Elektro-Freigelände gegangen waren, im Anwendungsbereich von Diesel-Elektroaggregaten:

Ein 730-kVA-MWM-Diesel-Drehstromaggregat, angetrieben durch einen hochaufgeladenen 8-Zylinder-MWM-Diesel-Gasmotor vom Typ TBDG 440-8 mit 850 PS bei 750 U/min.

Eine Leistung von 825 kVA bringt das Diesel-Drehstromaggregat, das von einem aufgeladenen 16-Zylinder-MWM-Dieselmotor der Baureihe TD 602 V 16 mit 960 PS bei 1800 U/min angetrieben wird.

Besondere Vorteile eines Getriebeaggregats wurden an einem laufenden MWM-Notstromaggregat mit einer Leistung von 210 kVA demonstriert, angetrieben durch einen aufgeladenen 8-Zylinder-MWM-Dieselmotor der Baureihe TD 232 V 8 mit 250 PS bei 2250 U/min. Die Mehrleistung gegenüber der Normalausführung beträgt mit Getriebe etwa 20%, bei einer Platzersparnis von etwa 25% und einer Preisersparnis von etwa 15% pro kVA.

Ein 265-kVA-Drehstromaggregat mit 12-Zylinder-V-Motor TBD 232 V 12 mit 321 PS bei 1500 U/min, wie es in der größten Messehalle für die Notstromversorgung eingesetzt ist, wurde beachtet, auch ein 44-kVA-Drehstromaggregat mit wassergekühltem Motor D 208-4 und ein fahrbares 42 kVA-Aggregat mit luftgekühltem Motor D 325-6 auf Einachs-Fahrgestell mit Wetterschutzverkleidung; schließlich ein Sofortbereitschafts-Aggregat 65 kVA mit 6-Zylinder-V-Dieselmotor D 232 V 6 mit 95 PS bei 1500 U/min.

Auf vielen Ausstellungsständen von MWM-Abnehmern waren MWM-Einbaumotoren zu sehen. Auch in der Übervielzahl des hannoverschen Messeangebots blieb das Leistungsvermögen der Motoren-Werke Mannheim AG erkennbar. Ebenso aber – was die Gesamtaussage dieser größten Industrieschau der Welt angeht – die auch nach Hannover unbeantwortet gebliebene Frage an den künftigen Konjunkturverlauf: »Quo vadis – wohin gehst du, Wirtschaft?« JHB

Die KNORR-BREMSE in Hannover

Nicht wenige Interessenten drängten sich dem der Öffnung der Tore vor und auf dem KNORR-Stand, der – unmittelbar am Eingang

der Halle 17 – kaum zu übersehen war. Ganz in Weiß und Blau gehalten, war unterschwellig die bayerische Wahlheimat der KNORR-BREMSE zu spüren.

Zum erstmalig firmierte KB sowohl mit KNORR-PNEUMATIK als auch mit KBF-FLUIDICS und dem neuen Firmenzeichen der KNORR-BREMSE-BOWLES FLUIDICS GMBH.

In anschaulichen Pleximodellen wurde versucht, die Geheimnisse der fluidischen Schaltungen transparent zu machen, um so dem Anwender die immer noch vorhandene Scheu vor der neuen Technik zu nehmen. Die Modelle zeigten Teilgebiete wie Positioniersteuerung, Dekadenzähler, Niveausteuern für Flüssigkeiten und Granulate, eine pneumatisch-hydraulische Vorschubeinheit und eine Summierung verschiedener berührungeloser Abtastmöglichkeiten bis zur Empfindlichkeit von $\frac{1}{10}$ mm. Ihre Anwendungsmöglichkeiten sind vom versierten Fachmann leicht in die Praxis zu übertragen. Auf Leuchttischen lagen neben dem neuen FLUID-TRAINER – einem Übungskoffer für Fluidic-Anfänger – ein Lochstreifenleser, ein Kartenleser und viele Einzelteile der peri-

pheren Geräte, deren Programm stark erweitert wurde.

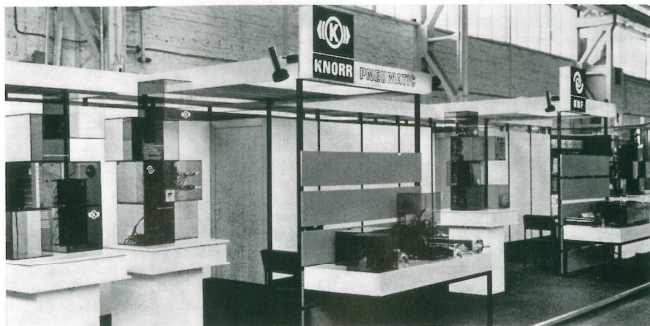
Natürlich kam neben der neuen Fluidic-Technik auch die herkömmliche Pneumatik nicht zu kurz. Besonders herausgestellt waren die neuen Schieberventile, die neuen Zylinder der DU- und CETOP-Reihen sowie die K-Ringe und Knorr-Komplettkolben, die nun nach etwa zehnjähriger Anwendung in KB-Geräten auch für andere Hersteller zum Einbau freigegeben wurden.

Der UNICUPLER zum erstmalig auf der Hannover-Messe

Auf dem Freigelände der Rheinstahl-Gruppe wurde ein Fad-Selbstentladewagen der Waggon-Union (früher SEAG) gezeigt, der mit der automatischen Mittelpufferkupplung, Bauart UIC, ausgerüstet war, wie er vom Technischen Zentrum der Internationalen Unicupler-Gemeinschaft bei der KNORR-BREMSE in München entwickelt wurde. Die Nähe der Kunststoffseilbahn garantierte eine hohe Zahl von Schaulustigen, die im Vorübergehen das Hinweisschild auf den Kuppelungskopf nicht übersehen konnten.

L. Hoibl, München

Fad-Selbstentladewagen der Waggon-Union mit automatischer Mittelpufferkupplung UIC



Hannover bewies:

Neue Akzente durch und für die Eisenbahn

Daß die Technik der »guten alten Eisenbahn« auf der Messe auch für die Zukunft interessante neue Wege zu erschließen versprach, war Musik in den Ohren all jener geplagten Verkehrsteilnehmer, die entweder mit ihren Limousinen auf verstopften Autobahnen nach Hannover krochen oder denen die Leute von der Flugsicherung durch ihren »Dienst nach Vorschrift« zu vielstündigen Verspätungen verholten hatten... Unter diesen Umständen scheint das Reisen auf Schienen attraktiver denn je. Kein Wunder also, daß nicht nur die Bahnfans, deren Zahl immer mehr steigt, der Neuschöpfung aus Kassel jenes Interesse entgegenbrachten, das ihr gebührt. Die »DE 2500« wurde nach mehrjähriger Entwick-

Die DE 2500. Für die Sicherheit im Verkehr sorgt auch hier die Knorr-Bremse: der »Star« der Bundesbahn wurde mit der bewährten Knorr-Bremse ausgerüstet – wovon sich Interessenten immer wieder überzeugen



lungs- und Erprobungsarbeit erstmals gezeigt und in ihren technischen Einzelheiten näher erläutert. Sie folgt in der äußeren Formgebung, aber auch in der Ausgestaltung der Führerstände neuzeitlichen Design-Vorstellungen. Das von Rheinstahl-Henschel und BBC gemeinsam entwickelte Fahrzeug wird mit weitgehend wartungsfreien Drehstrommotoren

angetrieben. Die elektrische Energie liefert ein 2500-PS-Dieselmotor über einen Drehstromgenerator. Die Lokomotive, deren neues Konstruktionsprinzip sich auch auf elektrische Lokomotiven übertragen läßt, erreicht zunächst 140 km/h Höchstgeschwindigkeit; ohne weiteres läßt sie sich jedoch auch für Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h technisch »auslegen«.

Konjunktur auf dem Baumaschinensektor hält an

Münchner BAUMA '71 spricht vom »Durchbruch zum Weltmarkt«

In unserer derzeitigen Wirtschaftssituation wird jeder konjunkturelle Zeiger ausschlag beobachtet, insbesondere auf den großen Branchemessen, deren Erwartungen oder Erfolge Rückschlüsse auf die gesamte Wirtschaft zulassen. Der Bau- und damit für uns auch der Baumaschinensektor gehört zu den Schlüsselindustrien.

Die BAUMA 71 auf der Münchener Theresienwiese ist in der Blickrichtung auf diese Aussagen mit einiger Spannung erwartet worden. Die Wirtschaftspressen hat festgestellt, daß die Baukonjunktur offenbar doch besser sei als ihr »Kassandra«-Ruf. Fast 130 000 fachkundige Besucher, unter ihnen Baufachleute aus 47 Ländern, sahen das vielseitige Angebot von 824 Ausstellern. Messeleitung

und Baufachverbände sprachen sogar vom »endgültigen Durchbruch zum Weltmarkt der Baumaschinen«.

Es wurde aber auch unverhohlen gesagt, daß die von Kostensteigerungen bedrückten und wegen rapiden Ertragsabfalls besorgten Kunden kritischer geworden sind. MWM ist sich dieser Voraussetzungen, die Hauptmesse des Baumaschinensektors überhaupt zu besichtigen, bewußt gewesen, als sie sich entschloß, ein ausgewähltes, doch fachspezifisches Angebot aus ihrem Bauprogramm hier zu zeigen:

einen TBD 232 V 12, d. h. einen wassergekühlten aufgeladenen Zwölfzylinder-V-Dieselmotor mit Ladeluftkühler in Fahrzeugausführung mit 500 PS bei 2300 U/min als Antriebsseinheit (hier blockiert auf 485 PS) für das Hub- und das Fahrwerk des Gottwald-Autokrans AK 300, der mit Hubtransporten bis zu 300 t (!) »spielend« umgeht.

MWM-Ausstellungsstand auf der BAUMA '71



aus der gleichen MWM-Baureihe einen wassergekühlten Achtzylinder-V-Dieselmotor D 232 V 8 in Einbauausführung: 213 PS bei 2300 U/min.

einen wassergekühlten aufgeladenen Sechszylinder-Dieselmotor der Münchener Baureihe TD 601-6, Einbauausführung: 370 PS bei 2000 U/min.

aus der Baureihe D 226 – wassergekühlt – einen Vier- und einen Sechszylinder-Dieselmotor mit Hydraulikpumpe in Einbauausführung: 80 PS bei 2800 U/min bzw. 120 PS bei 2800 U/min.

aus der Reihe D 325 – luftgekühlt – in Einbauausführung mit 2800 U/min einen Vierzylinder mit Hydraulik-Ölkühler, 88 PS, und einen Sechszylinder mit Hydro-Verstell- und Hydro-Tandempumpe, 102 PS, dann aus der Dieselmotorenbaureihe D 302, luftgekühlt, in Einbauausführung mit 3000 U/min einen Einzylinder mit 13,5 PS und einen Zweizylinder mit 27 PS für kleinere dieselmotorische Antriebsleistungen von Baugeräten;

schließlich ein Diesel-Drehstrom-Aggregat, 33 kVA elektrische Leistung mit Antriebs-Dieselmotor D 308-3, luftgekühlt: Dauerleistung A 42 PS bei 3000 U/min.

Mit einem so breit gefächerten Aufgebot an Leistungsdarbietung sind wir nur selten auf Ausstellungen vertreten. Einerseits aber gebietet dies der vielfartige Bedarf gerade der Baumaschinenbranche; zum andern hat gerade ein Unternehmen, das ausschließlich Dieselmotoren produziert und sie auch selbst vertreibt, die Breite der Verwendungsmöglichkeiten zu beachten: Schiffsantriebe und Stromerzeugungsaggregate, Motoren für die Landwirtschaft – vorwiegend Acker-schlepper –, stationäre Dieselmotoren differenzierterster Art sind, jeder Wirtschaftssektor für sich, Hauptabsatzbereiche. Krisenfestigkeit und Existenzsicherung aber verlangen zwingend, »breitbeinig« auf festen Füßen zu stehen und den jeweils besonderen Anzeichen von Branchenkonjunkturen zu folgen.

Der Bausektor »läuft« zur Zeit noch, getragen von dem Drang der Menschen, ihr Geld in festen Objekten anzulegen, insbesondere im Wohnungsbau. Die »Bauherren« scheint selbst das zinsteure Baukreditgeld wenig zu stören, wenn es als Haupt- oder Mitfinanzierung durch Mieten immer noch hereinkommt. Und die Baumaschinenindustrie? Nun – sie bewies gerade auf der BAUMA 71 in München wiederum, daß sie bei solchen Aspekten durchaus zu Investitionen bereit ist: in Erdbewegungs- und Straßenbaumaschinen, in Beton- und Transportmischer, in Nutzfahrzeuge für die Bauwirtschaft und Aufbereitungsanlagen.

Die Wirtschaft ist nicht messemüde

erklärte der AUMA (Ausstellungs- und Messeausschuß der Deutschen Wirtschaft) auf seiner Jahrestagung. Man könne auf Messen von internationalem Rang als Absatzinstrumente keinesfalls verzichten. Die Ausstellungsbeteiligung bedeute ein marktwichtiges Interesse. Der vernünftige Abbau von reinen Repräsentationskosten dürfe aber keineswegs als »Messe müdigkeit« ausgelegt werden. Die konjunkturelle Frühjahrs Sonne hat auf der »BAUMA« einige erfreulich wärmende Strahlen hergegeben. In diesem Lichte sollten auch wir nicht unbedingt Schwarzseher sein, wenn auch der Kostentrieb ausreichend an den Nerven zerrt. JHB

Hochleistungsmotoren für Containerfrachter

Die neue MWM-Baureihe TBD 501

»Greyhound«, der »Windhund«, drückt schon im Namen ein Erfordernis für moderne Frachtschiffe aus: Schnelligkeit für viel Ladegut. 211 »Sea-Land«-Container (35 ft) nimmt dieses Spezialschiff auf, schlägt die Normbehälter schnell um und befördert sie mit 15 Knoten Geschwindigkeit. Bei Gebr. van der Werf in Deest gebaut, wurde »Greyhound« von der Reederei Gerhard Schepers, Aschendorf, Anfang dieses Jahres in Dienst gestellt.

Der Deckaufbau, vorn wegen besserer Sichtverhältnisse, ist mit Rücksicht auf viel Ladefläche gedrängt und sucht, wie bei Gebäuden, die Nützung der Höhe. Er gibt, hoch wie ein mehrstöckiges Haus, dem MS »Greyhound« sein individuelles Gesicht.

Die besonderen Anforderungen an die Zweckbestimmung bedingten entsprechende motorische Ausrüstung. Das Vollcontainerschiff wird von der ersten MWM-6000-PS-Doppelanlage mit zwei Dieselmotoren TBD 501-8 angetrieben. Die neue Baureihe, eine Weiterentwicklung der bewährten Serie TBRHS 345, stützt sich auf zehnjährige Erfahrung im Bau von 500torigen MWM-Dieselmotoren hoher Leistung (250-400 PS pro Zylinder). »Greyhound« – mit 1599 BRT Vermessung und 4350 t Tragfähigkeit – nutzt das volle Leistungsvermögen dieser mittelschnell laufenden Motoren aus.

Gemäß Beschluß des Aufsichtsrats wurde Herr Peter J. Giesers mit Wirkung vom 1. April 1971 zum ordentlichen Vorstandsmitglied der MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG bestellt. Er wird für die Bereiche Vertrieb, Finanz- und Rechnungswesen und Einkauf zuständig sein und hat damit die Nachfolge des krankheitshalber ausgeschiedenen Dipl.-Kfm. Carl Kux angetreten. Der Direktor Giesers bringt für sein neues Aufgabengebiet nicht nur von seinem Ausbildungsgang her integrierte technisch-betriebswirtschaftliche Voraussetzungen mit, sondern mehr noch durch einschlägige Erfahrungen auf seinem Berufsweg. Der heute 42jährige hat enge Bindungen zu Mannheim.



Peter J. Giesers –
kaufmännisches
MWM-Vorstandsmitglied

Von 1964 an war er kaufmännisches Vorstandsmitglied der John Deere-Lanz AG, danach Geschäftsführer des John Deere Vertriebs Deutschland. Als er 1969 nach 16 Lanz-/Deere-Jahren die Geschäftsführung der Demag Baumaschinen GmbH übernahm, hatte er sich durch die Einführung neuzeitlicher Methoden der Verkaufsförderung einen Namen gemacht. Diese Fundierungen in der Land- und Baumaschinenindustrie geben einen guten Startklotz für die Tätigkeit bei MWM ab, deren Dieselmotorenabsatz zu einem wesentlichen Anteil in die genannten Branchen geht. – »WIR von den Werken der Knorr-Bremse« wünschen dem »neuen Mann« und seiner MWM ein erfolgreiches Wirken.



Containerschiff
»Greyhound«, ausgerüstet
mit 2 x TBD 501-8
MWM-Dieselmotoren

Die Leistungsaufstockung wurde durch höhere Aufladung bei unveränderten Zylinderabmessungen und gleichgebliebener Drehzahl erreicht, was bei dem neuen Typ TBD 501 einen neuen Zylinderkopf mit vier – statt früher zwei – Ventilen, auch eine Verstärkung des Gestells und des Triebwerks erforderte. Die neue Baureihe ist wegen ihrer Kompaktheit besonders für moderne wertvolle Schiffe geeignet, bei denen es auf gute Raumaussnutzung und absolute Betriebssicherheit ankommt. Für diese umsteuerbaren Schiffsmotoren gibt es eine pneumatische Fernbedienungseinrichtung eigener Bauart, wodurch ein sehr sicheres Manövrieren der im Achterschiff arbeitenden Motoren erreicht wird. Die Be-

dienung von mehreren Stellen aus, z. B. vom Maschinenraum oder einem Leitstand und von der Brücke ist möglich, wobei besondere Sicherheitseinrichtungen für einwandfreie Kommandoübergabe sorgen. Auch die Borddienste werden von MWM-Erzeugnissen verrichtet: Drei D 232 V 12-Aggregate übernehmen die Stromversorgung, ein Aggregat mit einem Achtzylinder der gleichen Baureihe dient verschiedensten Antriebsarbeiten an Bord und ein D 232 V 6 steht in einem Hafengregat zur Verfügung. Selbstverständlich werden alle einschlägigen Vorschriften, die mit der Automatisierung des Schiffsbetriebs zusammenhängen, erfüllt und setzen so neue Wirtschaftlichkeitsmaßstäbe. JHB

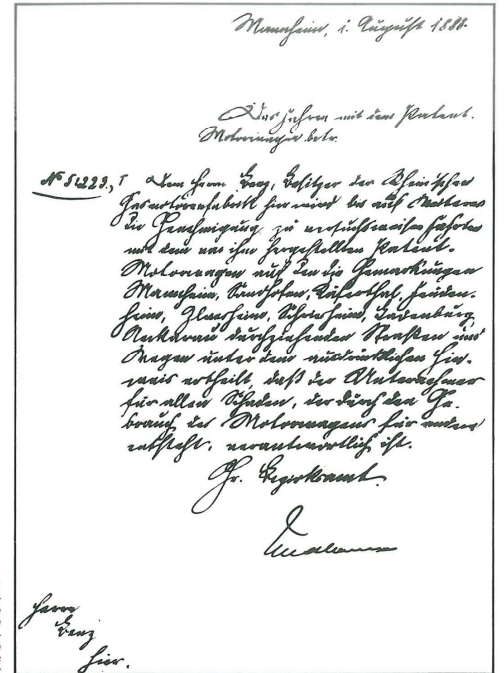
Vor 100 Jahren

Bis zum Jahre 2000 werden sich in der MWM-Werks Geschichte die Erinnerungstage, bezogen auf ein Jahrhundert werksgebundener Tradition im Motorenbau, häufen. In der tiefsten Wurzel liegt der Ursprung, von der Tätigkeit des Urbegründers Carl Benz her, in einem Ereignis des Jahres 1871: Carl Benz eröffnete im Hause 11 des Mannheimer Quadrats T 6 eine mechanische Werkstatt. Dort begann er mit seinen »werkstattgemäßen« Konstruktionen und Versuchen, die dann in der Neujahrsnacht von 1879 auf 1880 zum Laufen des ersten stationären Gasmotors führten. Diese epochemachende Erfindung hat in der Tat das Leben auf dieser Erde umwälzend verändert.

Der genaue Tag der Werkstattgründung hat sich im Dunkel von Daten verloren, von denen damals niemand ihre spätere Bedeutung ahnen konnte. Das Haus T 6, 11 ist den Bomben im 2. Weltkrieg zum Opfer gefallen. Neuermessungen und Ummumerierungen gaben diesem Grundstück, auf dem sich auch heute wieder ein Gewerbebetrieb befindet, die Hausnummer 33. Eine Erinnerungstafel weist hier auf Carl Benz hin, doch ein Datum sucht man vergebens. Auch das Stadtarchiv, das Gewerbe-, das Bau- und das Liegenschaftsamt haben nirgendwo den historisch bedeutsamen Tag registriert.

Die Motoren-Werke Mannheim AG, die in ihrem Firmennamen durch die Bezeichnung »vorm. Benz, Abt. stat. Motorenbau« die Erinnerung an den Initiator Carl Benz wachhält, möchte das Jahr 1971 nicht ohne ein Rückerrinnern an einen hundertjährigen Ablauf ihrer Unternehmenschronik vorüber-

Der Führerschein Nr. 1 in Deutschland, wahrscheinlich sogar die erste Lizenz zum Führen eines von einer Verbrennungskraftmaschine angetriebenen Fahrzeugs in der ganzen Welt



gehen lassen, und da erscheint die Jahresmitte (mangels Tag und Monat) als Zeitpunkt geboten. Doch besonders, festlich oder »preisend mit viel schönen Reden« soll der Anlaß dieses Berichts auch nicht herausgestellt werden, weil die MWM am 11. März 1972 auf fünfzig Jahre ihres firmenrechtlichen Bestehens zurückblicken kann und dieses »Goldjubiläum« dann seinen Ausdruck in einer beson-

deren Form würdigen Gedenkens finden soll. Immerhin, die Entwicklungsgeschichte und der Rechtsstatus eines Unternehmens sind verschiedene Dinge; ohne das eine wäre das andere in der heutigen Form wahrscheinlich nicht entstanden. Erinnern wir uns also auch in der Alltätigkeit unserer Arbeit bewußt des hundertjährigen »Wiegenfestes« und dessen, der als Vater an dieser Wiege stand: des Pioniers Carl Benz! JHB

UdSSR erwarb Lizenz von Knorr-Bremse

»Zwischen der Knorr-Bremse München und Lizensintorg Moskau wurde mit Wirkung vom 21. 4. 1971 ein Lizenzvertrag über den Nachbau von Knorr-Druckluftgeräten für die Kraftfahrzeugbremse in der UdSSR abgeschlossen. Von russischer Seite wurde dabei besonderes Interesse an den von Knorr entwickelten Entwässerungseinrichtungen gezeigt. Mit Ungarn, Rumänien und Spanien bestehen bereits umfassende Lizenzverträge über den Nachbau von Knorr-Geräten für die Kraftfahrzeugbremse.«

Diese Notiz fand sich kürzlich in den Wirtschaftsnachrichten der bundesdeutschen Presse. Und wir möchten für unsere Leser

noch hinzufügen, daß einer der interessantesten Apparate für die Partner in diesem Zusammenhang der SICCOMAT ist, von Konstrukteuren der Knorr-Bremse vor drei Jahren geschaffen.

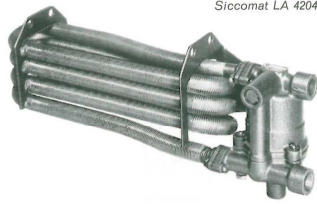
So unfotogen er sich ausnimmt, so erfolgreich arbeitet er doch für erhöhte Verkehrssicherheit von Fahrzeugen auf der Straße. Die Aufgabe des »Kondenswasserabscheiders LA 4204 SICCOMAT« nun, wie diese Entwässerungseinrichtung mit ihrem vollen Namen heißt, ist es, auf physikalischem Wege das Innere der Bremsgeräte von Kondenswasser zu befreien und auf diese Weise in den Wintermonaten das Bremsystem frostfrei zu halten. Denn alle Jahre wieder mußten Lkw- und Omnibus-



Carl Benz, 1844 - 1929

fahrer trotz aller Vorsichtsmaßnahmen mit steigenden Kältegraden durch eingefrorenes Wasser ein Versagen der Bremse und damit einen beträchtlichen Unsicherheitsfaktor in Kauf nehmen.

Bekanntlich enthält Luft Feuchtigkeit. Sie wird durch den Luftpresser angesaugt und kondensiert sodann im Luftbehälter und in den Bremsgeräten. Herkömmliche Frostschutzmittel, Zusätze von Alkohol oder Glycerin, die über eine Frostschutzpumpe der Luft beigefügt wurden, stellten bisher die gebräuchlichste Waffe im Kampf mit eingefrorenen Druckreglern dar. Sie war jedoch unvollkommen: die Kosten für Chemikalien



Sicomat LA 4204

und geeignete Apparate zum Einspritzen waren nicht gerade gering, abgesehen von der notwendigen Wartung.

Der Sicomat nun arbeitet vollautomatisch, er bedarf keinerlei Bedienung und löst das Problem auf andere Weise: er zwingt die Luft bereits vor Eintritt in die Bremsgeräte zum Kondensieren, und zwar durch Abkühlung, wobei das Wasser ausgeschieden wird. Seit seinem Debüt auf der Automobilausstellung in Frankfurt bewährt sich dieser Entwässerungsapparat aus München und erfüllte die in ihn gesetzten Erwartungen. Hauptabnehmer sind vor allem städtische Verkehrsbetriebe, die ihre Omnibusse damit ausrüsten lassen. Die UdSSR gar will auf ihn nicht mehr verzichten – sie baut ihn neuerdings selbst.

Jugend hat wieder das Wort

Ein Tag auf der »Piz Bernina«



Heute berichtet Industriekaufmannslehrling Werner Hartmann über ein Erlebnis, das ihn tief beeindruckt hat

Ein Lehrling tut das gern, was ihm – wie der Münchner sagt – richtig »angeschafft« wird, also Verrichtungen, bei denen er gefordert wird und mit viel Anteilnahme beweisen kann, daß er sich bemüht, praktisch Brauchbares zu leisten. Dann fühlt er sich wirklich als »Mitarbeiter«, wenn auch als ein noch lernender. Meine Ausbildungsfirma gibt den werdenden Industriekaufleuten – als Anerkennung für ihre Bemühungen – hin und wieder Gelegenheit, sich auch beim MWM-Wirken »draußen« umzusehen. So war einer meiner MWM-Mitgehlinge beim Ständendienst mit auf der Hannover-Messe, andere werden regelmäßig in unseren Fertigungsbetrieb geführt, um am gegenständlichen Objekt das Theoretische zu begreifen. Und ich – nun, man gab mir die »Chance«, die Auswirkung eines von mir weitgehend selbständig abgewickelten Reparaturauftrags in der Praxis kennenzulernen.

Es ging um eine Kühlwassersammelleitung für das Motortankschiff »Piz Bernina« der BRAG, Basel. Zur Motorüberholung lag es dem Neckar an der Jungbusbrücke. Die fach- und sachlichen Erläuterungen über

die Ersatzteile, deren Funktion und Montage verstand ich wegen meiner vorangegangenen gewerblichen Lehre leicht. Nach gründlichem Lehrgespräch in der Ersatzteilabteilung blieben dann auch die kaufmännischen Besonderheiten kein »Buch mit sieben Siegeln«; immerhin wurde mir klar, wie sehr der Industriekaufmann unserer Zeit nicht nur am Schreibtisch, sondern auch hinsichtlich des Verkaufsobjekts, des Dieselmotors und seiner Teile mit ausreichend technischem Verständnis gerüstet sein muß.

Ich fragte meinen Abteilungsausbilder Herrn Geißler, ob man das, was man »papiermäßig« vorbereitet hat, nicht auch mal draußen sehen könne. »Dem jungen Manne kann geholfen werden«, meinte er. So waren wir am nächsten Morgen auf dem Schiff. Kapitän (in der Binnenschiffahrt heißt's zwar offiziell »Schiffsführer«, Umgangssprachlich aber ist er der »Käptn«) Latt und MWM-Monteur Manfred Müller hießen uns an Bord willkommen. Bereitwillig erfüllte Herr Latt meinen Wissensdurst über Baujahr, Größe und Ausstattung seines Tankschiffs. (Über die dieselmotorische Aus-

rüstung mit 2 RH 348 SU, ebenso über die Bordaggregate mit je 2 MWM-Dieselmotoren vom Typ AKD 412 AV und AKD 112 Z hat diese Werkzeitschrift schon vor einigen Jahren berichtet, d. Red.).

Im Maschinenraum, der durch seine Ordnung und Sauberkeit besticht, fielen mir auch zunächst diese Aggregate ins Auge, die der Bordstromversorgung und dem Pumpenantrieb dienen. Über eine Empore führte eine Treppe zu den Hauptmotoren. Die Zylinderköpfe wurden gerade montiert. Ich fühlte mich in meine Maschinenschlosser-Lehrzeit zurückversetzt, als ich mit den Augen »mitmontierte«: wie der Zylinderkopf abgedichtet wurde, die Sechskant- und Hutmuttern aufgezo-gen wurden, danach die Schrauben mit Hülsen für das Auspuffrohr, um Vibrationsschäden zu vermeiden, wie sämtliche Wasserleitungen für den Kühlwasserübertritt, die Brennstoffdruck-, die Lecköl- und die Anlaßleitung nach dem Anbringen aller Ventile montiert wurden. Gespannt wartete ich auf die kurze Standprobe, ob auch alles in Ordnung sei, beobachtete die Temperaturmessungen von Schmieröl und Wasser und die Triebwerkskontrolle.

Und dann kam das Schönste: die Schiffsprüffahrt, an der ich teilnehmen durfte. Verübelt es mir jemand, daß ich mich sozusagen als »Ehrgast« gefühlt habe? Da durfte der MWM-Lehrling neben dem Kapitän auf der Brücke stehen, sich im Maschinenraum und in den wohlausgestatteten Mannschaftsräumen umschauen, sich überall an Bord frei bewegen, er durfte auf der Fahrt bis Mainz-Mombach und zurück nach Mannheim Fragen zuhau-f stellen, sich am gewissenhaft-ruhigen Tuckern der MWM-Dieselmotoren ebenso wie an der Gastlichkeit der Besatzung erfreuen und – das möchte ich keineswegs vergessen –, das technische Wissen und die Facharbeit unseres MWM-Monteurs bewundern.

Den für meine Ausbildung Verantwortlichen möchte ich danken, denn diese praktische Art der Vermittlung des Berufswissens ist nicht alltäglich. Jedenfalls sporn-t sie einen jungen Menschen außerordentlich an; im geschilderten Fall hat sie mich sogar so begeistert, daß ich mich als Reporter hier einmal versuche.

How do you do in München?

Britische Kollegen finden Germany o.k.

Engländer sind groß und hager, Blond. Sie kleiden sich korrekt. Sie sind zurückhaltend. Arrogant. Spleenig! – So oder ähnlich mag man sich hierzulande die Briten im großen und ganzen vorstellen. Hierzulande – wo uns infolge wirtschaftlicher Umstände das Gebaren von Südeuropäern oder auch von Amerikanern bedeutend vertrauter ist als das der uns im Wesen näherstehenden Nord-europäer. Es scheint, der »Kontinent« verlockte sie bisher nicht allzusehr zu einem längeren Aufenthalt in unseren Breiten... Ihr Bild »von den Engländern« zu ergänzen, wurde den Bremsern jetzt geboten. Aufgrund der guten Erfahrungen, die man hier mit einigen englischen Ingenieuren gemacht hatte, wurden im letzten Jahr weitere britische Staatsangehörige für die Abteilungen Konstruktion und Versuch eingestellt. – Wir nahmen die Gelegenheit wahr und unterhielten uns mit ihnen.

Wir stellten fest: *Unsere* Engländer sind zu-meist mittelgroß und dunkel und mit Jeans und Rollkragenpullover bedeutend lässiger gewandt als die deutschsprachende Mannschaft. Überaus freundlich und gelassen nahmen sie es hin, daß man sie mit persönlichen Fragen behelligte – ein Unterfangen, das in ihrer Heimat absolut verpönt, ja »shocking« ist – und ganz besonders, wenn das Interesse am Nächsten so unverhohlen und ohne vorherige Konversation über die allgemeine Wetterlage vorgebracht wird! Aber unsere Engländer haben echt britischen Humor und auch schon einige Monate Deutschland-Erfahrung. So war das Für und Wider, das Leben in der BRD betreffend, schnell herausgefunden.

Um es vorwegzunehmen: Germany hat sie nicht enttäuscht. Wir schnitten im allgemeinen ganz gut ab, wobei als Pluspunkte die großzügigen Arbeitsmöglichkeiten im Rahmen einer Forschungstätigkeit in erster Linie lobend erwähnt wurden. Die Tatsache, daß die britische Industrie mit Investitionen sehr zurückhaltend ist und somit für einen Versuchsingenieur das Arbeitsfeld nur allzu begrenzt ist, war ja auch zumeist der Grund für eine Arbeitsaufnahme bei uns. Für eine interessante, lohnende Tätigkeit verzichtet man sogar vorübergehend auf die britische Lebensart, die der unserigen doch einiges voraus hat, angefangen mit dem für viele zeitlich bedeutend angenehmeren morgendlichen Arbeitsbeginn gegen 8.30 Uhr über die korrekt alle 2 Stunden eingelegten Teepausen (=Teatime!) bis schließlich zu einer viel größeren persönlichen Freiheit im Alltag. In England ist der Imperativ »Du mußt!« weitgehend unbekannt; dort wird lediglich empfohlen, dies und das zu tun! Vielleicht kommt es letzten Endes auf dasselbe hinaus; aber das Gefühl, nicht von morgens bis abends zu irgend etwas gezwungen zu werden, macht das Leben sicher lebenswerter. Toleranz einerseits und Be-



quemlichkeit andererseits kommen diesem Lebensstil entgegen.

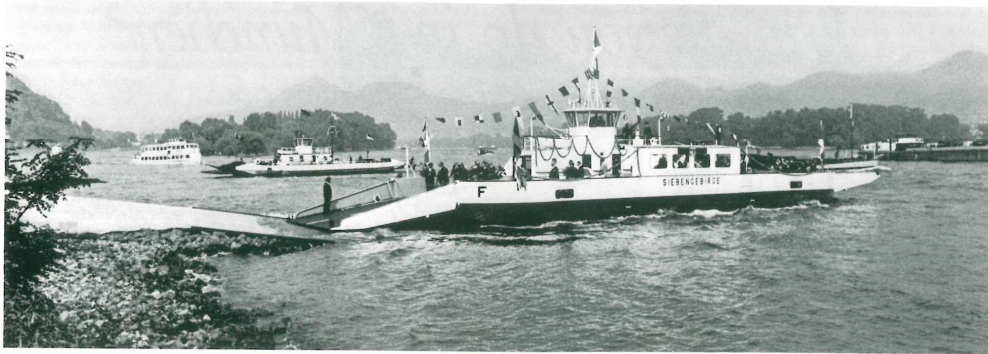
Auch finden sie das tägliche Leben in Germany in mancher Hinsicht ziemlich kostspielig. Sie finden – wie wir – die Höhen der Mieten unglaublich, den Trambahntarif zu hoch, die Fleischportionen zu klein und die Bevölkerung zu unhöflich (=»rude«). Aber sie sind überaus angetan von der Preiswürdigkeit elektrischer Geräte und besonders der der Autos. Für die jungen Briten ist hier der Wunsch nach einem eigenen Wagen absolut realisierbar. Angetan sind unsere Freunde auch von einer deutschen Einrichtung, was uns im ersten Augenblick unverstän-dlich erscheinen mag: von dem deutschen »Gasthaus«, in dem man zu fast jeder Tageszeit die Wahl zwischen 10 oder 20 kompletten

Gerichten zu erschwinglichen Preisen hat. Im heimatischen England muß man auf diese beneidenswerten Etablissements verzichten; man hat dort nur die Wahl zwischen einem »Restaurant« mit wahrhaft stolzen Preisen oder dem einfachen »Pub« (von dem es allein in London sechseinhalbtausend gibt, und neuerdings einen in München, den »Queens Pub«, von besonders nobler Art), der sich auf Getränke spezialisiert hat und dem Hungerigen nur Kleinigkeiten serviert... Ein Mädchen zum Essen auszuführen, dazu eine Flasche Wein zu trinken und schließlich nur 20,- oder 25,- DM zu zahlen – un-glaublich! (Die Bereitschaft dazu ist vorhanden; sind doch die meisten von ihnen allein-stehend und bereit, München und seine Mädchen kennenzulernen.) In England müßte man für solchen Spaß nach Feierabend mehr als das Doppelte hinblättern! Wie mag die Nicht-Existenz dieser gemächlichen, doch einfachen Lokale in England zu erklären sein? Wir bekamen keine Antwort darauf. Es bleibt lediglich die Feststellung, daß wir eine Marktücke erspäht haben, für die sich Gastronomen interessieren sollten.

So geschmeichelt wir dieses Lob auf deutsche Gastlichkeit hinnahmen, so gekränkt fühlten wir uns bei der Antwort auf die Frage, was sie nach München gezogen habe. Die Stadt doch wohl, »Deutschlands heimliche Hauptstadt«, die »Weltstadt mit Herz«? Mitnichten. Es sei lediglich das Angebot gewesen, das man ihnen gemacht habe, denn man müsse wissen: wenn sich ein Brite überhaupt entschließt, sein Land und besonders London (vorübergehend!) zu verlassen, so sei ihm der künftige (be-fristete) Wohnort recht egal. Man wäre ebenso nach Frankfurt, Düsseldorf oder Kassel gegangen...

Einem guten Bayern fällt bei solch frevleri-schen Reden glatt der Federhalter aus der Hand. München, das geliebte Millionendorf, in einem Atemzug mit Kassel zu nennen! Aber wo wir schon beim Thema sind: Globetrotter behaupten von London, es sei die größte, strahlendste, geschäftigste Stadt der Welt, sprudelndes Leben an jedem Tag des Jahres, eine unwahrscheinliche Ansammlung extravaganter Geschäfte, von Theatern, Museen und Gemäldegalerien, Restaurants, Bistros und Kneipen. Es hat seine großen, roten Doppelstock-Busse und seine »Tube«, die U-Bahn, deren Züge in Abständen von einer Minute fahren und die Bewohner dieser aufregenden Stadt schnell und sicher durch den Trubel in die City bringen... Allerdings hat es kein Salzburg in der Nähe, kein Venedig, das an einem verlängerten Wochenende erreichbar und erkundbar ist. Und doch: kein Engländer würde jemals freiwillig seine Heimat verlassen wollen – es sei denn, man böte ihm tatsächlich eine große Chance. Die Knorr-Bremse tat es.





Urlaub am schönen Rhein

Über die Toppen
geflaggt
in die Hauptsaison

Festlich geschmückt ist das Fährschiff »Siebengebirge« in die Haupturlaubsaison gegangen. Es versieht den Übersetzverkehr zwischen Bad Honnef und Rolandseck und wird im Sommer härtester Belastung durch Ganztageinsatz ausgesetzt. Brücken fehlen in diesem Strombereich; die nächste stromauf zieht sich bei Neuwied, stromab bei Bonn über den Rhein. Aber in dieses besonders schöne Stück Landschaft – man erkennt die Insel Nonnenwerth dort, wo der Rhein sich gabelt – paßt das schmucke Fährschiff auch besser hinein als das so ganz unromantische Stahlgefüge von Brücken. Das nahe Siebengebirge, das dem Schiff seinen Namen lieh, lockt die Besucher von überall aus der Welt an; sogar noch, man staune, die so fernwehkranken Deutschen. Nicht alle brausen auf der nahen Autobahn am berg- und burgenreichen Mittelrhein vorbei. Mancher geht an

die Rheinufer, nach Königswinter und Bad Honnef, das sich seine gemütvolle, behagliche Ruhe zum Teil noch bewahren konnte. Der eine oder andere setzt auch mit Auto, Hund und Frau auf der Motorfähre »Siebengebirge« über. Ist er bei MWM zu Hause, dann läßt das kraftvolle Leben im Maschinenraum ihn erkennen, daß MWM-Dieselmotoren dort arbeiten. Auf der Schiffswerft Oberwinter wurde das Fährschiff 1970 gebaut, die Schottelwerft in Boppard übernahm die Motorisierung mit zwei MWM-Dieselmotoren D 232 V 8, die zusammen 330 PS leisten. Die Ausrüstung mit zwei Schottel-Ruderpropellern SRP 100 geben dem Schiff eine außergewöhnliche Manövrierfähigkeit. Na, wie wär's mit einem erholsamen Urlaub am Rhein? Land und Leute lernt man durchs Beschreiben nicht kennen; den Rhein vor allem muß man erleben. JHB

Erfolgreiche Tagung der KB- Verkaufsleiter in München

Diese etwa alle zwei Jahre stattfindende Zusammenkunft wurde – um es vorwegzunehmen – von den Teilnehmern als eine der nettesten und harmonischsten Tagungen bezeichnet, die je in diesem Kreise stattgefunden hatten – ein Lob, das Direktor Dr. Schneider nach Beendigung der zweitägigen Debatten und Diskussionen gerne entgegennahm. Nach der herzlichen Begrüßung von Direktor Schultz-Naumann im großen Sitzungszimmer von Halle T wartete auf die 17 Herren, die aus den zehn Verkaufsbüros nach München gekommen waren, ein umfangreiches Arbeitsprogramm. Es umfaßte 12 Punkte, angefangen von der Beteiligung der Knorr-Bremse am Bremsengeschäft mit der westdeutschen Nutzfahrzeug-Industrie über den Umsatz, der erfreulicherweise beträchtlich gestiegen war, die Liefersituation, über Austausch, Preise, Verkaufsinformationen, die Werbung, den SAB-Gestängesteller und Kundendienst, über die Entwicklungstendenzen der Druckluft-

bremser in der Fahrzeug-Industrie und die Vorstellung neuer Bremsgeräte bis schließlich zu einer allgemeinen technischen Aussprache. Zwei Arbeitstage waren für die Behandlung dieser Themen angesetzt – und sie reichten gerade aus. Ob es Fälle aus der Praxis waren, die diskutiert wurden, ob es Anregungen waren, denen man in diesem Kreis nachging, oder ob es um spezielle Wünsche ging, Werbemaßnahmen betreffend – alles wurde sachlich und vernünftig erwohnen und debattiert, wie es dem Stil des Hauses entspricht. Als dann die Knorr-Gäste nach zwei Tagen ihre Heimreise antraten, nahmen sie nicht nur die guten Wünsche für weitere erfolgreiche Arbeit mit nach Hause – mit ihnen zusammen reiste in alle Teile der Bundesrepublik als Erinnerung an München ein kleiner bayerischer Löwe aus Nymphenburger Porzellan, ein Mitbringsel, das gewiß auch die daheimgebliebene Ehefrau erfreute.

»Menschenschicksal im Umbruch von Wirtschaft und Zeit«

Wochenendtagung für MWM-Belegschaftsangehörige

Seit mehr als einem Jahrzehnt bestehen bei MWM christliche Arbeitskreise, die sich regelmäßig zusammenfinden, um sich dessen bewußt zu werden, daß es in der Nüchternheit des Erwerbslebens, in all den Arbeitsvorgängen, über die auch diese Werkszeitschrift laufend berichtet, noch so etwas gibt, was allein uns selbst angeht, das Besinnen auf gemeinsames und einzelpersonliches Erleben, auf das, was ein Menschenleben zutiefst lebenswert macht. Alljährlich im Frühjahr ruft der Evangelische Arbeitskreis MWM in der Evangelischen Arbeitnehmerschaft oder der Katholische Arbeitskreis MWM im Werkvolk die MWM-Belegschaftsangehörigen zu einer ökumenischen Wochenendtagung zusammen, schon seit nunmehr acht Jahren. Diesmal lud die katholische Seite ein. Man traf sich bei guter Beteiligung in Neustadt an der Weinstraße.

Die Fragestellung bezog sich wiederum auf die Gefährdung des Menschseins im gewaltigen Umbruch von Wirtschaft und Zeit. Wohin führt diese Entwicklung? Wie sind die Auswirkungen auf den Einzelmenschen, auf die Familien und die Jugend, auch auf die Erwerbsgemeinschaften in den Industrie-

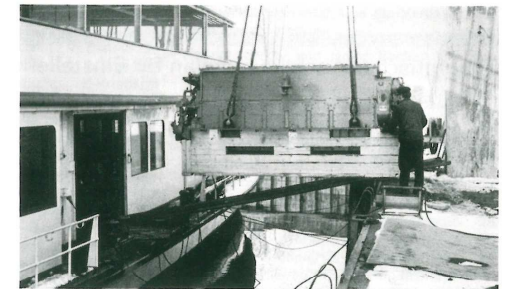
betrieben? Sind die Erscheinungen der Rauschgiftsucht, der »nackten Welle« nur Randerscheinungen oder offenbaren sie Hoffnungslosigkeit und resignierende Einsamkeit? P. Otto Buchheit SJ analysierte die Situation für die Gesellschaft unserer Zeit: die in der Thematik eingangs angeschnittenen Fragen, danach mit dem Schwerpunkt »Wirtschaft« die Bevölkerungsexplosion, dann – bedingt durch steigende Lebenserwartungen und dementsprechende Vorsorge für die Existenz – die unfaßbar verkürzte Zeit von der wissenschaftlichen Erkenntnis bis zur praktischen Auswertung mit einem bisher nie gekannten Wissensfortschritt. Die Computertechnik und die rapide Entwicklung im Verkehrs- und Nachrichtenwesen fördern diese Evolution. Durch die regsame Diskussion zog sich – wie ein roter Faden – die Erkenntnis der Notwendigkeit, geistig beweglich, insbesondere in den beruflichen Anforderungen, zu sein. Die Gefährdung des Menschen und die Ursachen von Störungen im menschlichen Verhalten untersuchte Optr. Walter Schmitt, Bruchsal. Die außerordentliche Bedeutung

der Familie – als Halt und Stütze in aller Unrast – war die beherrschende Erkenntnis aus Fallbeispielen, die der Referent aus seiner Tätigkeit in einer Vollzugsanstalt aufzeigte. In der Diskussion war immer die Frage gestellt: Verstehen wir es noch, die Zeit und das gegenseitige Verständnis zu einem partnerschaftlichen Gespräch innerhalb der Familie aufzubringen? Es ist schlimm um die Harmonie des Lebensablaufs bestellt, wenn Eheleute einander nichts mehr zu sagen haben. Notwendige Einsicht in persönliche Mängel, die Einflüsse aus dem sozialen Nahraum, vielfältigste Reizüberflutung und manche Überforderung des einzelnen im harten Nebeneinander – statt Miteinander – des Gesellschaftslebens verpflichten uns, Fehler aufzuzeigen, um ihnen richtig zu begegnen und die Wiederbesinnung auf das Menschentümliche am gebotenen Ansatzpunkt anzupacken. Grundgebot dafür ist es, wieder eine Atmosphäre des Vertrauens zu schaffen und Menschen dahin zu führen, unter Hintenanstellung von viel drängender Eigensucht echtes Verständnis zum »Nächsten«, zum Mitmenschen, als Beweggrund des Handelns wieder »einzubürgern«.
Helmut Seidel, Sozialsekretär

Motorische »Herzverpflanzung«

Als wir mit Herrn Weyrich von der BODANWERFT in Kreßbrunn, der MWM-Generalvertretung Bodensee, sprachen, da kam uns unwillkürlich der gleiche Gedanke, den der »Südkurier«, Konstanz, zum Ausdruck brachte; dem größten und zugleich ältesten Schiff der Deutsche-Bundesbahn-Flotte auf dem Schwäbischen Meer, der »ALLGÄU«, wurde mit zwei MWM-Motoren RH 435 A (zusammen 920 PS) ein »junges Herz« eingesetzt.

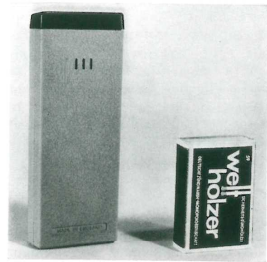
Seit 1929 hat das im Linien-, Erholungs- und Ausflugsverkehr eingesetzte Schiff mehr als eine Million Kilometer zurückgelegt, und wenn man sich den Schornstein wegdenkt, aus dem schon lange kein »schnurrbartiger« Rauch abzieht und der nur noch ein Überbleibsel aus der Dampfschiffsära bedeutet, dann sieht die »Allgäu« bestimmt noch stattlich aus. Ja, nur eben das Herz, das kommt mit dem heutigen Tempo nicht mehr mit. Prof. Barnard hätte da allerdings auch nichts machen können, doch die Motorenwerke in Mannheim hatten das kraftvolle neue Herz zur »Verpflanzung« bereit. An einem frostigen Frühjahrmorgen kam es an. Als der erste der beiden – je neun Tonnen wiegenden – Achtzylinder an Deck aufsetzte (unser Bild), bekam das mehr als 12 m breite, 60,50 m lange Schiff leichte Schlagseite. Aber zentimeterweise brachte



das »Operationsteam« beide Motoren in die »Herz-(sprich »Maschinen-«)Kammern«. Wenn die Arbeiten abgeschlossen sind, werden alle Bodenseeschiffe der Deutschen Bundesbahn mit einheitlichen Motoren ausgestattet sein, was die Ersatzteilhaltung, die Instandhaltung und damit die Kosteneffektivität günstig beeinflusst. Danach gibt's noch ein neues »Make-up«, und pünktlich zum Sommerfahrplan übernimmt das Schiff nach dieser »Verjüngungskur« wieder seine Aufgaben. Die Bodanwerft ist zur »Stammwerft« der DB-Bodenseeschiffahrt geworden. Sie hat

heute etwa 200 Belegschaftsmitglieder und exportiert zeitweise mehr als die Hälfte ihrer Schiffbauten ins Ausland. Auf vielen Schweizer Seen fahren Schiffe, die auf der Bodanwerft konstruiert worden sind. Der Kontakt gerade mit diesem Nachbarland ist gut und eng; erst im letzten Jahr wurden wieder zwei größere Schiffseinheiten gebaut. Die Motoren-Werke Mannheim AG freut sich immer wieder über Regsamkeit und Erfolge ihrer Generalvertretung Bodensee. Der »Allgäu« wünschen wir mit dem neuen Herzen noch viele Jahre kraftvollen Wirkens. JHB

Ich glaube,
bei Ihnen piept's...



Eine solche Erwägung ist nicht etwa boshafter Höhepunkt einer vorangegangenen Diskussion, sondern lediglich ein freundlicher kollegialer Hinweis auf das aus der Tasche des Nachbarn kommende Rufsignal. »Wo ist denn jetzt Herr X?« Dringend wäre seine Anwesenheit erforderlich! Das Telefonieren mit allen möglichen und unmöglichen Stellen beginnt... Jede Sekretärin kann hiervon ein Klagegeding singen. - Eine von ihnen war des Singens müde und reichte den Verbesserungsvorschlag RUFANLAGE ein. Seit rund acht Monaten nun ist sie installiert. Die 40 Meistgesuchten der Südbremse sind jetzt mittels Rufanlage sofort erreichbar. Die Bedienung ist einfach: Jeder der angeschlossenen Mitarbeiter hat einen Empfänger in etwa der Größe einer Zigarettschachtel bei sich, jeder Empfänger führt wiederum eine gesonderte Nummer. Mit der Vorwahl-

nummer des Telefons wird diese Ziffer an gewählt. Der Teilnehmer hört das Piep-Signal, begibt sich zum nächsten Telefon, wählt die Nummer 7 und spricht mit dem Rufer. Da die Rufanlage nur für tatsächliche Suchfälle reserviert bleiben soll, wurde die Sprechzeit auf 46 Sekunden begrenzt, d. h. nach dieser Zeit ertönt das allgemeine Besetztzeichen. Dieses beschriebene System ist neu. Bisher war ein direktes Sprechen nicht möglich; der Gesuchte konnte zwar ein Signal empfangen, mußte sich aber anschließend bei einer vorher vereinbarten Stelle telefonisch melden. Ein Telefonsuchrahmen macht außerdem die Handvermittlung überflüssig. Die Anlage hat sich bewährt. Sie ist aus der Organisation der Südbremse nicht mehr fortzudenken und darf zur rationellen Nachahmung in der Konzernfamilie empfohlen werden. Pitschel, München

Erfolgreiches Schulungsprogramm bei der Südbremse

Interne Kurse führen zum Facharbeiter und Einsteller

Im letzten Heft wurde von den verschiedenartigen Ausbildungsmöglichkeiten in der Südbremse berichtet, bei denen hauptsächlich Jugendliche zu Jung-Facharbeitern ausgebildet werden. Dies ist die traditionelle Schulung seit Jahrhunderten. Mit der Technisierung und Rationalisierung der heutigen Großbetriebe ist jedoch in der Massenfertigung der Bedarf an sogenannten qualifiziert angelernten Arbeitskräften aufgetreten, die in der herkömmlichen Berufsaus-

bildung als Lehrberufe nicht zu finden sind. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, diese Fachkräfte innerhalb der Betriebe heranzuziehen. Seit einigen Jahren schon werden in unserer Lehrabteilung unter Leitung erfahrener Ausbilder berufsferme Arbeitskräfte, in der Hauptsache Gasarbeiter, zu Revolverdrehern ausgebildet. Diese Ausbildung dauert je nach Eignung vier bis acht Wochen; sodann erfolgt der Einsatz in entsprechenden Fachabteilungen.

Nun ist es aber nicht damit getan, daß diese Maschinen fachkundig bedient werden, um größere Serien zu produzieren. Damit die Teile maßgerecht und rationell gefertigt werden können, bedarf es der Vorarbeit eines Einstellers. Ein Mangel an qualifizierten Einstellern hat den Betrieb veranlaßt, auf diesem Sektor ebenfalls eine intensive Schulung im Betrieb durchzuführen. Durch Anschläge am Schwarzen Brett wurden diese Möglichkeit publiziert und erfahrene Revol-

Theoretischer Ausbildungsplan für Einsteller

1.0 Maschinenkunde/ca. 5 Stunden	4.0 Meßwesen/ca. 6 Stunden	Arbeitsmaschinen allgemein
1.1 Werkzeugmaschinen allgemein	4.1 Einführung allgemein	beim Sägen und Fräsen
1.2 Halbautomaten - Automaten	4.2 Längenmeßtechnik allgemein	Bohr- und Drehmaschinen
1.3 NC - Maschinen	4.2.1 Längenmeßtechnik speziell mit verschiedenen Arten von Lehren	Schleifmaschinen
2.0 Werkzeugkunde/ca. 6 Stunden	4.2.2 Winkelmessung	5.3 Handhabung von Preßluft
2.1 Grundbegriffe der Zerspanungstechnik	4.3 Anzeigende Messung (variabel)	5.4 Ursachen und Folgen eines Unfalls
2.2 Schneidstoffarten	4.3.1 Konventionelle Meßmittel	5.5 Rechtliche Grundlagen des Verletzten
2.3 Kühlung und Schmierung	4.4 Kombinationsmessungen	6.0 Belegschaftsbetreuung/ca. 3 Stunden
2.4 Werkzeuge zum Drehen	4.4.1 Mehrstellenmeßgeräte	6.1 Der Arbeitsvertrag
Werkzeuge zum Schleifen	4.5 Die Oberflächenprüfung	6.1.1 Persönliche Bindung (Einzelvertrag und Gesetze)
Werkzeuge zum Fräsen	4.6 Qualitätskontrolle - Qualitätswesen	6.1.2 Tägliche Arbeitszeit
2.5 Werkzeuge zum Bohren	4.6.1 Rationalisierung bei der Qualitätskontrolle	6.1.3 Bezahlungsanspruch
Werkzeuge zum Senken	4.7 Statistische Qualitätskontrolle	6.1.4 Urlaub und Freistellung
Werkzeuge zum Reiben	4.8 Stückkontrolle	6.1.5 Reklamations- und Klagegericht
Werkzeuge zum Honen	4.9 Die Maschinenkontrolle	6.1.6 Kündigungsfristen
2.6 Behebung von Zerspanungsschwierigkeiten		6.2.1 Kollektive Bindung
		6.2.2 Sozialversicherung
		6.2.3 Krankenkasse
		6.2.4 Rentenversicherung
		6.2.5 Arbeitslosenversicherung
		6.2.6 Unfallversicherung
3.0 Arbeitsstudien/ca. 4 Stunden	5.0 Unfallschutz/ca. 2 Stunden	Zu den Punkten 1-5 werden Filme bzw. Dias durchgeführt.
3.1 Arbeitsplatzgestaltung und Entlohnungsformen	5.1 Pflichten der Versicherten nach UVV 1, § 11	
3.2 Fertigungsplan nach Vorgabezeit-ermittlung	5.2 Erläuterungen über das Verhalten an Maschinen unter dem Gesichtspunkt »Unfälle vermeiden« an:	
3.3 Zeitstudien mit Erläuterung (Hauptzeit - Nebenzeit - Verteilzeit)		

verdreher, interessierte Facharbeiter oder bereits tätige Einsteller für diese Weiterbildung gewonnen. Diese betriebliche Fortbildung dauert nach den bisher vorliegenden Erfahrungen im Durchschnitt sechs Monate, wobei der vorherige Durchschnittsverdienst weiterbezahlt wird. Neben dem praktischen Training in der Lehrwerkstatt findet auch eine theoretische Ausbildung von insgesamt 26 Stunden statt, die spezielle Kenntnisse in Fertigungstechnik, Unfallschutz, sozialen Belangen usw. vermittelt (siehe nebenstehenden Ausbildungsplan). Die Referate werden von Spezialisten des Betriebes gehalten und sind auf die Anforderungen des Betriebes zugeschnitten. Unser Mitarbeiter Herr Bolz hat sogar speziell für diese Schulung

ein Lehrbuch über Qualitätskontrolle verfaßt. Die Weiterbildung zum Einsteller für Revolverdrehmaschinen wurde im Oktober 1969 begonnen und wird mit Erfolg weitergeführt. Bisher konnten sechs »frischgebackene« Einsteller dem Betrieb zur Verfügung gestellt werden. Zwei weitere befinden sich z. Z. in der Umschulung. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß sich die Mühe der Teilnehmer gelohnt hat. Nach neuesten Erhebungen hat sich ihr Verdienst im Durchschnitt um 15% erhöht! Selbstverständlich gibt es noch andere betriebliche Weiterbildungsmöglichkeiten. Erwähnt sei hier beispielsweise die Umschulung erfahrener Facharbeiter auf die Bedie-

nung und Betreuung numerisch gesteuerter Werkzeugmaschinen, die abteilungsintern durchgeführt wird und ebenfalls als berufliche Weiterbildung angesehen werden muß. Außer diesen betrieblichen Maßnahmen sei auf die Entsendung von Fachpersonal auf Spezialkurse und Seminare hingewiesen, die vom Betrieb laufend besichtigt werden und den Teilnehmern eine Weiterbildung auf einem Spezialgebiet ermöglichen. Nicht zuletzt sei erwähnt, daß ein Stipendium für den Besuch einer Ingenieurschule durch begabte Lehrlinge nach Abschluß ihrer Ausbildung ebenfalls als Anreiz zur beruflichen Fortbildung dienen soll.

L. Schmid, München

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter der Werke vom 15. bis 19. März 1971 in Mannheim

Teilnehmer:

Werner Nagel	Motoren-Werke Mannheim
Edgar Friedauer	Motoren-Werke Mannheim
Franz Gablowski	Knorr-Bremse Volmarstein
Willi Enge	Knorr-Bremse Volmarstein
Franz Mock	Knorr-Bremse München
Edith Weigel	Knorr-Bremse München
Georg Hartl	Süddeutsche Bremsen München
Josef Bachmeier	Süddeutsche Bremsen München
Franz Strobel	Süddeutsche Bremsen München
Fred Kleinert	Hasse & Wrede Berlin
Gerhard Pinkus	Hasse & Wrede Berlin
Manfred BöSSERT	Ursus-Kübler Berlin
Horst Schulz	Ursus-Kübler Berlin

Direktor Koenigs, MWM, begrüßte die Teilnehmer und betonte die Notwendigkeit einer unvoreingenommenen Zusammenarbeit von Unternehmensleitung und Belegschaftsvertretung. Ein gutes Vertrauensverhältnis und Zusammenwirken an der Basis betriebswirtschaftlich erforderlicher, wenn auch nicht immer populärer Entscheidungen, sei genau so wichtig wie solidarisches Verhalten im Bemühen »Gesamtbetrieblicher Interessenvertretung«. Geschäftsleitung, Betriebsrat und Belegschaft müßten bemüht bleiben, nicht nur die Arbeitsplätze und Einkommen der Arbeitnehmer zu sichern, sondern auch den Gewinn der Unternehmen sichern zu helfen, aus dem die notwendigen Investitionen getätigt und eine angemessene Verzinsung des Kapitals ermöglicht werden könne. Direktor Koenigs wünschte der Tagung einen guten Verlauf und Erfolg.

MWM-Betriebsratsvorsitzender Werner Nagel eröffnete und leitete die Tagung. Er begrüßte die stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden Edgar Friedauer, MWM, und Willi Enge, KBV, welche erstmals offiziell an der Tagung teilnahmen.

Edith Weigel, KBM, wurde mit der Protokollführung beauftragt. Anschließend wurde die Tagesordnung beschlossen.

Der Vorsitzende des Dreier-Ausschusses, Koll. Werner Nagel, berichtete über die Bemühungen von Direktor Vielmetter, Herrn Schloßbauer und dem Betriebsrat, das Erholungsheim Nieblum so auszubauen, daß es einer größeren Zahl von Belegschaftsmitgliedern zur Verfügung stehen kann.

Kinderheim St. Blasien

Der Konzernbeauftragte, Koll. Franz Strobl, SBM, berichtete ausführlich über das Kinderheim St. Blasien/Schwarzwald. Besonders hervorgehoben wurden die durchgeführten Renovierungsarbeiten und die Verbesserung der Innenausstattung.

Kollege Strobl und Heinz Becker, Obmann der Sozialkommission MWM, hoben hervor, daß es immer wieder Belegungsschwierigkeiten außerhalb der Schulferien gäbe. Die Betriebsratsvorsitzenden folgten der Empfehlung von Strobl und Becker, auf die Eltern einzuwirken, den Wert einer außerschulischen Erholung für die Kinder zu unterstreichen. Es wurde angeregt, im Spätherbst ein Gespräch mit der Konzernleitung, der Heimleitung, den Schulleitern der jeweiligen Länderverwaltungen, den Betriebsratsvorsitzenden und Sozialkommissionsobmannen der Betriebsratsgremien durchzuführen. Dabei sollen im besonderen Mißverständnisse bei den Schul- und Schulleitungen, aber auch Bedenken bei den Eltern gegenüber Erholungsmaßnahmen außerhalb der Schulferien, ausgeräumt werden. »WIR« wird darüber ausführlich berichten.

Konzernleitung und Betriebsräte berichten, informieren, nehmen Stellung

Direktor Vielmetter gab einen umfassenden Bericht über die Lage der einzelnen Unternehmen. Unverkennbar sei der zunehmende

Konkurrenzdruck, aber auch die lobenswerte Haltung und der Einsatz der Belegschaften festzustellen.

Die Umsätze und Auftragsgänge haben sich 1970 günstig entwickelt. Die Umsätze haben um rd. 24% zugenommen. Das Geschäftsjahr 1971 ist bisher ebenfalls zufriedenstellend verlaufen. Wir hoffen, daß wir 1971 insgesamt den Umsatz halten können.

Anschließend berichteten die Betriebsratsvorsitzenden über ihre Werke.

Manfred Bössert, Ursus-Kunststoff GmbH & Co. Gummiwerk KG Berlin, berichtete über die seit dem 1. 10. 1970 eingetretenen Veränderungen. Das Gummiwerk wird jetzt von den Herren Gorr und Dohrmann geleitet, der Verkauf wird unter Leitung von Herrn Klemm in einer eigenen Verkaufsgesellschaft durchgeführt. Die Auftragslage garantiert eine Beschäftigungssicherung bis zu 6 Monate. Eine neue Werkhalle wurde errichtet, vier neue Pressen aufgestellt.

Hasse & Wrede, Berlin, steht nach wie vor mit ihren 3-, 5- und 6-Spindel-Kopierautomaten in Europa an der Spitze, erklärte **Fred Kleinert**. Die Auftragslage garantiert eine Vollbeschäftigung bis zu 12 Monaten. Der Mangel an qualifizierten Facharbeitern sei nach wie vor gegeben und behindere eine Ausweitung des Produktionsvolumens.

Franz Gablowski, KB Volmarstein, berichtete über den Mangel an qualifizierten Gießereifacharbeitern und eine 5monatige Beschäftigungssicherung. Durch Umschulungsmaß-

nahmen im Rahmen des Berufsbildungsgesetzes sollen Facharbeiter gewonnen werden. Die Auftragsvergabe für die automatische Mittelpufferkupplung für Eisenbahnfahrzeuge ist für 1973 zu erwarten, so daß nach einer Anlaufzeit von etwa weiteren 2 Jahren die Fertigung beginnen könnte.

Franz Mock, KB München, erläuterte die steigenden Umsatz- und Auftragsergebnisse sowie die dadurch bedingten Lieferschwierigkeiten, die jedoch in enger Zusammenarbeit mit der Südbremse bewältigt werden konnten. Die Auftragsbestände sichern eine etwa 9monatige Beschäftigung. Positiv entwickelte sich die »Druckluftsteuerung«. Ihre Bedeutung im Rahmen industrieller Rationalisierungsmaßnahmen nimmt ständig zu. Bei der »Fluidic-Technik« wird eine weitere Umsatzsteigerung erwartet.

Georg Hartl, SB München, erläuterte die Facharbeitermangelage und die Bemühungen des Arbeitgeberverbandes sowie der Arbeitsverwaltung München, künftig angelernten Arbeitern eine Facharbeiterprüfung zu ermöglichen. Die Südbremse München könne eine Beschäftigungssicherung bis zu 7 Monate verzeichnen. Die im Herbst 1970 bestehenden Lieferrückstände konnten teilweise abgebaut, für die Belegschaft weitere soziale Verbesserungen erzielt werden. Die eingeleiteten Verhandlungen über eine Vereinbarung zur Einführung der bargeldlosen Lohn- und Gehaltszahlung sowie Ausbildungsfragen, Lohn- und Gehaltsfindungsmethoden, Rationalisierung im Betrieb und der Verwaltung waren weitere Punkte. Das Unternehmen

habe auch weiterhin einen guten Platz auf dem Markt und verstehe sich zu behaupten.

Werner Nagel, MWM, verwies auf die steigenden Auftragsgänge besonders im Großmotorenbau, welche zu einer »randvollen Kapazitätsauslastung« in der zweiten Jahreshälfte führe. Die Kleinmotorenproduktion entwickle sich trotz einer merklichen »Investitionsunlust« im landwirtschaftlichen Bereich zufriedenstellend. Preiskämpfe und Konkurrenzdruck gehören wie in allen Branchen zum täglichen Geschäft. MWM sei ständig darum bemüht, die Qualität ihrer Produkte zu verbessern, Maßarbeit und hohe Leistung zu einem respektablen Preis anzubieten.

Der Wille, sich zu behaupten, neue Akzente hinsichtlich Leistung, Qualität und Preis zu setzen, werde die Szenerie der nächsten Monate prägen.

Die eingeleiteten Investitionsmaßnahmen werden nach Maßgabe des Erforderlichen fortgesetzt, die Intensivierung des Geschäftes kontinuierlich forciert. In der weiteren Diskussion wurden mit Herrn Vielmetter der Ausbau des Erholungsheimes Nieblum, die Änderungswünsche zur Versorgungsordnung, Fragen der Rationalisierung, des Facharbeiternachwuchses, sowie diverse soziale Fragen besprochen.

Die nächste Tagung wurde für die Zeit vom 25.-29. 10. 1971 in Volmarstein festgelegt.

Edith Weigel
Schriftführer, KBM



ALFRED ASSER
Handlungsbev. u. Abt.-Leiter
8. 5. 71

Motoren-Werke Mannheim AG

Süddeutsche Bremsen AG



AUGUST WALKER
Kraftwagenführer
11. 6. 71



FRANZISKA ZELLNER
Lohnbuchhalterin
26. 6. 71



FRITZ ERDMANN
Schmelzofenarbeiter
17. 5. 71



CHRISTIAN HEISE
Konstrukteur
15. 6. 71



HERMANN STEINBERG
Abwäger
26. 6. 71

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

Ursus GmbH, Berlin

Motoren-Werke Mannheim AG



PAUL SANDER
RH-Abnehmer
2. 5. 71



HORST WAGNER
Schlosser
2. 5. 71



PAUL SCHMITT
Außenmonteur
6. 5. 71



GISELA HÖFLER
Kontrollistin
6. 6. 71



KLAUS SAUER
Montage-Sachbearbeiter
17. 6. 71

Franchising

Keine Angst vor dem Fremdwort; es stammt – wie so viele Bezeichnungen für Erkenntnisse aus internationaler Zusammenarbeit – aus derjenigen Sprache, die den treffendsten Begriffsinhalt wiedergibt.

Dieses Wort ist vom französischen Wort »franchise« hergeleitet, das soviel bedeutet wie Konzession oder Lizenz. »Franchising« ist ein neuartiges System unternehmerischer Zusammenarbeit, das nach praktischer Bewährung in den USA nun in jüngster Zeit auch in Deutschland von sich reden macht.

Das Verfahren ist an sich einfach: Ein Großunternehmer, »Franchisegeber« genannt, unterstützt eine oder mehrere kleine Unternehmen. Er hilft ihm z. B. bei Eröffnung oder Ausbau seines Geschäfts, berät ihn – vor

allem in finanziellen oder vertrieblichen Fachfragen – und erlaubt ihm, dem »Franchisenehmer«, das Geschäft unter dem Namen und nach erwiesenen, wirtschaftlichen Geschäftsprinzipien des Geberbetriebs zu führen. Meist handelt es sich (auf dem Sektor des Brauerei- oder Brennerieiswesens mag es manchmal schon aufgefallen sein) um einen eingeführten zugkräftigen Firmen- bzw. Erzeugnisnamen oder um die Verwendung des dem Franchisegeber gehörenden markt-bekanntesten Firmenzeichens. Das Entgelt ist, vertraglich unterschiedlich und wandelbar, zumeist eine Lizenzgebühr oder eine Umsatzbeteiligung. Der Franchisenehmer ist außerhalb der vertragsumrissenen Franchisebedingungen in seinen unternehmerischen Entscheidungen frei. Überhaupt grenzen die Franchisebedingungen die Nützlichkeit von gemeinsamer Organisation und individueller Handlungsfreiheit nach marktbestimmten oder auch in der Firmeneigenart liegenden Zwecküberlegungen ab. Zuviel gemeinsame Organisation kann zu evtl. verhängnisvollem Verzicht auf Eigeninitiative des Nehmers

führen; zuviel individuelle Entscheidungsmöglichkeit bedeutet Verzicht auf die kostenbestimmenden Vorteile der Zentralisierung. Es läßt sich noch nicht absehen, ob sich das moderne Franchising-System bei uns so durchsetzen wird wie in den USA. Unter anderem zwingt das deutsche Kartellgesetz die Partner zur besonderen Zurückhaltung. Vorgeschriebene Einheitspreise sind nach den Preisabsprachebestimmungen z. B. verboten, weil es sich ja um selbständige Unternehmen im Sinne des Gesetzes handelt. – Von den bekannten »Handelsketten« unterscheiden sich die Franchising-Betriebe vor allem dadurch, daß die Geber kein Kapital im Betrieb des Nehmers investieren. Inwiefern es im Bereich des Finanzen trotzdem zu Überschneidungen und besonderen Absprachen kommen kann, das wird uns die weitere Entwicklung lehren. Jedenfalls ist das »Franchising« ein weiterer Hinweis darauf, wie sehr sich überkommene Wirtschaftsformen wandeln, daß wir umdenken und uns in vielen Zweckmäßigkeitsfällen auf sie einstellen müssen; »alles fließt!«

Eine Buchbesprechung

»Kleiner Knigge für Unpünktliche«

Wilhelm Andermann Verlag, München

Hans Weigel, liebenswerter österreichischer Schriftsteller, zieht mit satirisch-kritischen Betrachtungen gegen die Unpünktlichkeit ins Feld. In der Form von humorvollen Hinweisen, in »Verhaltensmaßregeln« für Unpünktliche und solche, die es bleiben wollen, wird allerlei Nachdenkliches geäußert. Lehrreich und heilsam für alle Zuspätkommenden beiderlei Geschlechts. Ohne lehrhaft erhobenen Zeigefinger, in amüsantem Plauderton gibt Hans Weigel beherzigenswerte Ratschläge für dringend erwünschte Abgewohnheiten »im Sinne des Uhrzeigers«.

Eine Leseprobe:

Eine Sitzung, eine Besprechung, eine Tagung – wie immer der Name für jene Veranstaltung sein mag, bei welcher ein Beschluß gefaßt

werden soll und die darin besteht, daß viele Leute unsachlich und unkonzentriert viel zu lange reden, worauf dann eine weitere Zusammenkunft angesetzt wird und inzwischen jeder weiterhin tut, was ihm beliebt – eine Sitzung oder Besprechung oder Tagung – ist für zehn Uhr anberaumt. Einer der Teilnehmer – nennen wir ihn »Ich« – findet sich um neun Uhr neunundfünfzigminütlich ein. Er hat sich, beziehungsweise: ich habe mir den betreffenden Vormittag entsprechend eingeteilt. Ich habe eine wichtige Arbeit um neun Uhr dreißig unterbrochen – ich habe mir vielleicht ein Taxi geleistet, um ganz bestimmt nicht nach zehn zu erscheinen. Da bin ich nun, als erster, als einziger. Es vergehen die Minuten, allmählich finden sich die anderen ein, ohne Erklärung, ohne Entschuldigung, mit freundlichem Gruß. Wenn alle da sind, wird zunächst noch unverbindlich geplaudert und geschertzt. Man steht herum. Dann ertönt das erlösende »Also«, mit dem jede entscheidende Äußerung bei derartigen Anlässen eingeleitet wird. Es ist zehn Uhr neunzehn bis vierundzwanzig. Was hätte ich mit diesen neunzehn bis vierundzwanzig

Minuten anfangen können! Addieren wir die verlorenen Minuten von zehn Teilnehmern einer einzigen Veranstaltung, und wir kommen schon auf verlorene Stunden. Und das ist nur eine Veranstaltung, und an diesem Tag finden in dieser Stadt sehr viele Veranstaltungen statt, und wir addieren die vertanen Stunden und kommen auf vertane Tage. Und nicht nur in dieser Stadt finden an diesem Tag sehr viele Veranstaltungen statt, und wir addieren die vertanen Tage und kommen auf vertane Wochen. Und nicht nur an diesem Tag finden hier und anderswo derartige Veranstaltungen statt, und nicht nur bei derartigen Veranstaltungen wird Zeit vertan, auch bei vergelichen Wegen, bei allen beruflichen und privaten Verabredungen... eine Welt vertut Jahrhunderte in jeder Woche! »Pünktlichkeit ist Einklang von Wort und Zeit« meint der lebenskluge Schriftsteller. Mit dieser Aufforderung zur Pünktlichkeit ist jeder gemeint. Selbstkritik tut not. Sprich nicht schlecht von den andern; denn jeder ist des anderen anderer!

UNSERE JUBILÄRE

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE

Der gebremste Rauch

Eine Variante zum Thema »Umweltverschmutzung«

Hier und da sehe ich sie noch, die schwarzen Ungeheuer, die alten Dampfrosse, die der Vergangenheit angehören. Vom nahen Rangiergelände zischte und fauchte ständiges »wuff, wuff, wuff, wufffff«, das vom Wind fortgetragen wurde, um von neuem zu beginnen. Dabei quoll die geballte Kraft in schwarz-grauen Haufenwolken stoßweise aus dem Schornstein, um jäh zu versiegen, wenn die Bremsen kreischten. Dann stand nur noch ein weißer Kringle über der Esse. So wurde Waggon um Waggon verschoben, bis der Zug zusammengestellt war. Was mich aber immer wieder faszinierte, war die Abfahrt vom Bahnhof. Schwer zog die Lok an, der erst ein schriller Pfiff vorausgelte. Dann folgten Dampf und Qualm, der

leistete mir diesen »Luxus«. Just zu der Zeit, als sich somit meine Familie an dem völlig neuen Wohngefühl ergötzte, spürte das »Familienoberhaupt« sein Herz. Es pochte und mahnte wie niemals je zuvor... Ich hatte den Wink des Schicksals verstanden. Noch am gleichen Tage suchte ich einen Arzt auf, der mich betastete, abhörte und einige Fragen stellte, ein Rezept ausschrieb und in seinen Bart murmelte, »man« würde auch nicht jünger, »... rauchen, ... beginnende Arterienverkalkung, Sauerstoff... weniger Fett und Schweinefleisch...« Er hatte sicher noch mehr gutgemeinte Ratschläge parat, aber er war überlastet, und ich lebte ja noch. Nachdem ich zuvor eine Stunde und 43 Minuten in einem überfüllten Wartezimmer

Fall auf Medikamente umsteigen, die angepriesen werden. Sie sind fragwürdig im Erfolg und teils hochgiftig. Bilanz nach vier Monaten: ein voller Erfolg. Die Luft (zum Atmen) ist wieder rein, und gesünder soll es auch noch sein, könnte man sagen. Aber auch: Rauchst – stirbst, rauchst net – stirbst a, drum rauchst!! Wie man das Ganze auch drehen mag: wer von den »alten Rauchern« aufhören will, dem sei empfohlen, sich nach Möglichkeit mit Gleichgesinnten zusammenzutun, da paßt einer auf den anderen auf. Nur totaler Stop führt zum Erfolg. Reduzierung ist Selbstbetrug, denn nach kurzer Zeit raucht man die gleiche Menge. Man beachte auch anfänglich Nervosität oder Gereiztheit, ja Unpäßlichkeit.



aus allen Öffnungen zu strömen schien. Doch alsbald kam Rhythmus in das Ganze, in Schwerfälligkeit und Rauch. Als Schulkinder beobachteten wir öfters eine Zugabfahrt. Da sprachen wir dann wie beschwörend – im hämmernden Takt des Dampfstoßes – »Schiab't's a bisserl, 's gäht scho besser, 's gäht scho besser, 's gäht scho besser« – und, schneller werdend – »no a bisserl, no a bisserl, no a bisserl« – und schnell, bis der letzte Waggon verschwand – »pfüad di, Schorsche, pfüad di, Schorsche, pfüad di, Schorsche« usw. Was übrig blieb, war, je nach Windstärke, eine rußige Rauchfahne, die den Zug noch länger erscheinen ließ, als er ohnehin schon war.

Die Dampflokomotive mußte der E-Lok weichen. Aber nicht vom Rauch der Vergangenheit, sondern von der Umweltverschmutzung der Gegenwart soll hier eigentlich berichtet werden. Trotzdem oder gerade deshalb, weil in letzter Zeit mit allen Publikationsmitteln immer wieder auf die Gefahr der Luftverpestung hingewiesen wird, sollten all jene Mittel und Wege aufgezeigt werden, die die Eigeninitiative des einzelnen anzukurbeln imstande sind.

Ein Beispiel soll folgende Geschichte sein. Zu der Zeit, als »Kohlenklau« noch umging, sann so mancher nach, wie man den Rauch der Feuerstellen in den Wohnungen mindern könne; ein Problem, das bis heute noch nicht gelöst ist. Es bot sich also, wenn man frei von Wartung und Geruchsbelästigung sein wollte, nur noch die Elektroheizung an. Ich

nüchtern meine Überlebenschancen abgeschätzt hatte, machte ich auf dem Heimweg »Bestandsaufnahme«. Arterienchwäche, ja, hoher Blutdruck, Raucherhusten, ja, was kommt dann? Sehschwächen (haben bereits 80% aller Mitarbeiter, wovon 35% eine Brille tragen). Die Monotonie und Sinnlosigkeit des »Tabakrauchens« zeigte sich erneut. Wieviel jeder Bundesbürger pro Jahr im Durchschnitt raucht, ist bekannt. Eine stattliche Menge. (Wenn dös auf oamal brenna dad, mei, dös dad raucha!) Zudem war ich der Meinung, daß Bronchien und Lungen nun genug geräuchert wären, ferner hatte ich die Absicht, das Pensionsalter einmal einsatzfähig zu erreichen. Schluß also mit der verdammten Raucherlei!

Den Worten folgte die Tat. In einem größeren Büro meiner Arbeitsstätte gab's hin und wieder Unstimmigkeiten zwischen den Rauchern und den Mit-Rauchern, wer wann wie lange lüften könne. Mein Vorschlag, dann eben das Rauchen einzustellen, war leichthin gesagt, aber zur allgemeinen Überraschung von den betroffenen Kollegen sofort angenommen worden – freiwillig, ohne Rückversicherung.

Den heimlichen, stillen Kampf mit dem »zweiten Ich« konnte ich nun an mir selbst beobachten. Dazu: »Kein Kommentar.« Nach zwei Monaten des »Nicht-mehr-rauchen-Müssens« ist das Schlimmste vorbei. Jetzt kann man in Gesellschaft das »Danke, ich rauche nicht«, so richtig auskosten. Wer sich zum »Stop« entschließt, soll auf keinen

Für die Dauer der ersten Wochen trinke man einen darmanregenden Tee und alkalisches Mineralwasser zur Nierenspülung. Süßigkeiten, Zwischenmahlzeiten und Alkohol meiden. Frisches Obst (keine Zitrusfrüchte) oder Knäckebrot ohne Belag kauen. Man kann sich auch anders ablenken. Eine Zehnerkarte fürs Schwimmbad oder für die Sauna kaufen, turnen mit Gymnastikgruppen oder einen Sprachkursus belegen gibt z. B. Ablenkung und Antrieb. Nach der sechsten Woche ohne Nikotin sollte man eine Belohnung einplanen, sich selbst im Spiegel zuzwinkern und dem zweiten Ich gratulieren mit: »Gell, mia zwoa san do Hund« oder auf hochdeutsch: »Na, Männeken, wir zwee bede sind doch Kerle, wa?« Da aber geteilte Freude doppelte Freude ist, wäre eine Einladung an das geliebte Eheweib, einmal orientalisch essen zu gehen, eine hübsche Geste. Sie würde aber auch völlig sprachlos sein, wenn sie von ihrem Göttergatten einen Strauß Blumen erhielte. (Der letzte war's bei der Hochzeit.) Hand aufs Herz, Kollege Raucher, ein Fünfzigmarkschein bleibt doch über!!

Wer einen höheren Einsatz zu geben hat, um der Umweltverschmutzung ein »Halt« zu bieten, ist hiermit aufgefordert. Dieser kleine Vorschlag befaßte sich nur mit Dunst und Rauch. Badum, München

