

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

115 / 1972



WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



HERAUSGEBER:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
München 40, Moosacher Straße 80

SCHRIFTLEITUNG:
Renate Stapf
München 40, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51

GRAPHIK:
Müller-Woelk, München

DRUCK:
S. Hils & A. Maier
8312 Dingolfing, Bruckstraße 9
Telefon: 0 87 31 / 23 07

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

115 JUNI 1972

Hannover 1972	3
Der Weg zum geprüften Schweißler	4
Die Presse berichtet über MWM	6
Vor der Haustür beginnt Olympia	7
Persien . . . Referenz für MWM	9
Jugoslawischer Konsul besuchte Landsleute	10
Moderner Einkauf in modernem Büro	10
Autobezöhr in der Urlaubszeit	12
Berlin ist alle Reisen wert	13
Tagung der Betriebsräte in Berlin	14
Unsere Jubilare	15
Unsere Südbremse — Hintergrund für Fernsehstory	16

Viele Probleme im Berufsalltag ergeben sich aus dem Altersunterschied. Der ältere Kollege oder Vorgesetzte wird in der Regel aufgrund seines Alters mehr menschliche und vielfach auch fachliche Erfahrungen haben als der jüngere. Es gibt Ausnahmen. Das sind junge Menschen, die von früh auf gezwungen waren, auf eigenen Füßen zu stehen und Verantwortung für andere zu tragen. Die sich außerdem durch Talent, Bildung, Schulung, Elternhaus, Beziehungen — kurz, durch irgendwelche Vorzüge von den Gleichaltrigen abheben.

Doch im allgemeinen wird ein Fünfzigjähriger viele Dinge im Berufsalltag und im Privatleben mit anderen Augen betrachten als ein Zwanzigjähriger. Denn der eine hat nun mal eine Vergangenheit — fünfzig Jahre, angefüllt mit Leben, Liebe, Kindern, Krieg, Hunger, Krankheit, Tod, Erfolgen und Mißerfolgen. Und was schwer wiegt, er hat manche Träume und Ideale begraben müssen. Diese Vergangenheit läßt ihn nicht los, sie ist ein Teil von ihm, der mit ihm gewachsen ist, der unauflösbar zu ihm gehört. Deshalb schaut der Ältere auch oft zurück. Nicht unbedingt im Zorn, vielleicht sogar glücklich, aber er schaut eben zurück. Und dann erst schaut er in die Zukunft und weiß, daß ihm nur noch eine begrenzte Reihe von Jahren zur Verfügung steht und er mit seinen Kräften haushalten muß.

Der junge Mensch schaut nur vorwärts. Er hat keine Vergangenheit. Er will sie erst haben. Sie ist vorläufig noch seine Zukunft. Er ist also von keiner Erinnerung und Erfahrung belastet. Das macht ihm so frei und unbeschwert. Deshalb kann er ohne Gepäck aufbrechen, wohin er will. Auch hängen an seinen Rockschößen weder eine liebende Ehefrau noch hungrige Kinder. Er trägt keine Verantwortung für andere. Deshalb kann er Arbeits- oder Liebesverhältnisse in schöner Unbekümmertheit wieder lösen. Da ihm die Lebenserfahrung und vor allem die sehr wichtige Erfahrung des Leidens, durch die jeder Mensch erst reift, noch fehlt, kann er — ohne böse Absicht — leicht andere Mitmenschen verletzen und damit sich selbst schädigen. Er kann auch unbekümmerter Karriere machen, weil er nicht durch Erfahrungen gehemmt wird und weil seine körperlichen und geistigen Kräfte noch unverbraucht sind. Natürlich kann er diese oft überschätzen, weil er noch nicht abwägen kann, weil ihm das rechte Augenmaß fehlt und dabei dann vom Gipfel abstürzen. Junge Senkrechtstarter haben mitunter nicht genug Treibstoff, um länger oben zu bleiben, dort, wo die Luft dünn und eisig ist . . .

Es gibt noch andere, harmlose Unterschiede zwischen jüngeren und älteren Menschen. Was dem einen lebenswichtig erscheint — Musik, Mädchen, Mode, schicke Autos, Geltung, Anerkennung durch die Clique — das sind wieder für einen Älteren Bagatellen. Es kommt eben auf den Platz an, von dem aus man etwas betrachtet. Wer auf seinen fünfzig, sechzig oder siebzig Jahren wie auf einem Turm steht, für den ist vieles klein, was dem anderen wieder groß und bedeutend erscheinen muß. Deshalb ist die Forderung mancher Älterer nach Verständnis durch Jüngere im Grunde genommen töricht. Denn man kann nur verstehen, was man selbst kennengelernt hat. Andere Liebe durch eigene Liebe. Anderes Leid durch eigenes Leid.

Das besagt allerdings nicht, daß der Ältere die Dinge richtiger sieht als der Jüngere. Er sieht sie nur anders, von höherer Warte aus. Um den Jüngeren zu verstehen, muß er nun herabsteigen. Auf der Leiter seiner Erinnerung zurück in das Land seiner Jugend. Denn umgekehrt geht's nicht! Der Jüngere kann nicht durch einen Sprung über Jahrzehnte hinweg plötzlich im höher gelegenen Erfahrungsland des Älteren landen.

Der junge Mensch steht am Anfang der Wendeltreppe. Er muß sie Stufe um Stufe hinter sich bringen. Und erst, wenn er oben steht, dann kann er verstehen. Aber dann ist er kein junger Mensch mehr.



Hannover 1972

»Messe des konjunkturellen Übergangs«

Das Konjunkturbarometer stand auf „Veränderlich“. Und die wirtschaftliche Großwetterlage war für die Branchen durchaus uneinheitlich. Während die Konsumgüterindustrie schon einen neuen konjunkturellen Frühling zu verspüren und auch die Elektroindustrie „einige Grautöne“ so langsam verschwinden zu sehen glaubt, verzeichnet der Maschinenbau eine „ausgesprochene Zurückhaltung bei der Bestellung von Investitionsgütern“. Auf eine Harmonie zum Wohlklang der Prognosen Wirtschaftsministers Schiller, daß Hannover unbedingt eine „Messe des konjunkturellen Übergangs“ und „die Gefahr der Rezession mit Sicherheit gebannt“ sei, konnte sich der Großmaschinenbau nicht einstimmen. Allenfalls ließ man das VDMA-Wort von der „kritischen Zuversicht“ gelten. Von dieser vorsichtigen Disposition sind vor allem diejenigen Unternehmungen betroffen, die bereits mit schwachem Auftragsbestand und kurzen Lieferfristen nach Hannover kamen.

So bleiben die Wetteraussichten für unsere Branche „veränderlich“. Der auffallend heftige Wettbewerb nötigt zu verstärkten Anstrengungen. Anspruchsvolle Neu- und Weiterentwicklungen marktünstiger Erzeugnisse bemühen sich um „König Kunde“. So ist auch die Motoren-Werke Mannheim AG

mit neuen Motoren

nach Hannover gegangen. Information und Darbietung der Leistungsbefähigung standen im Vordergrund des Services der MWM auf den Messeständen in Halle 16 und im Elektro-Freigelände. Für uns ist diese Weltmesse nie ein direkter Verkaufsmarkt gewesen. Eher ein Platz informativer Akquisition.

Zum erstenmal sah man in Hannover die nur in 1- und 2-Zylinderausführung gebauten luftgekühlten Motoren der Baureihe D 302. Einbaugünstige Abmessung und geringes Gewicht eröffnen einen neuen Anwendungsbereich, insbesondere für Einachs- und Weinbergeschlepper, für kleinere Baumaschinen, wie Kiesstreuer, Stapler, Dumper und Betonmischer sowie auch als Antrieb für kleine Elektroaggregate. Neu war auch der luftgekühlte Vierzylinder-Dieselmotor aus der 2- bis 6-Zylinder-Baureihe D 327. Diesen Motor kann man in großen Baumaschinen, ebenso erbaumungslos strapazieren* wie seinen wassergekühlten Bruder der Baureihe D 226.

In der Halle stand als Neuerung ein 6-Zylinder Reihenmotor vom Typ TBD 601-6 K mit Vierventilkopf, aus dem Hause Süddeutsche Bremsen AG München.



NEU IN HANNOVER

Pop- und Porno-Rummel mit Super-Nepp

Von wegen: außer Spesen nichts gewesen! Nach Hannover muß man noch Geld mitbringen. »Wehret den Anfängen, bleibt mit den Preisen auf dem Teppich, macht uns unsere Messe nicht kaputt«, hatte der Gaststättenverband warnend appelliert. Man predigte tauben Ohren und unbelehrbaren Preis-süchtigen.

Neun Tage weltstädtische Atmosphäre. Und in ihr regierte der Nepp. — Nicht schlimm für die Abendgäste in Pop- und Porno-Shows, die erstmals — St. Pauli und Montmartre entvölkert — in die Leinestadt gekommen waren. Wer dahin geht, muß mit unzivilen Preisen rechnen. Der Hunderter ist dort die gängige Münze, alles darunter ist Kleingeld: Eintritt in die Amüsierzentren 50 Mark, die Flasche Krimsek 150 Mark. Bier ist Mangelware oder nur in Preislagen von „Fleur de Paris“ erhältlich. Sonst gibt's ausschließlich „harte“ Drinks.

Der seriöse Messebesucher vermag dem Rummel ohnehin keinen Geschmack abzugewinnen. Wer Standdienst tat, von informatorischem Reden halbeiser ist oder wer als Besucher, abstrapaziert von Kilometermärschen über die Messestraßen zurückfährt, der sehnt sich nach einem ruhigen Plätzchen und einem erfrischenden Hellen. In Laätzen, Döhren, im Kröpkegebiet — nirgends Ruhe, überall Hektik. Alles ist überfüllt, und an die Theke kommt man trotz starker Ellenbogen nicht heran. Auch dort hat die Bedienung „umgeschaltet“: Die Wartezeiten auf ein Bier oder halbwegs preisübliche Speisen sind länger als in der

Spezialindustrie. Teuere Getränke sind gleich da, und Holstein-Schnitzel oder Filetsteaks zu 18 bis 24,90 Mark werden — anscheinend vorbereitet — unverzüglich serviert.

So kann man eine Messe wirklich „kaputt“ machen, sie zumindest verleiden. Der gute Ruf hannoverscher Gastronomie ist sowieso dahin. Natürlich hat der Besucher Verständnis dafür, daß personeller und organisatorischer Mehraufwand die biederstädtischen Preise erhöhen. Aber man blieb nicht „auf dem Teppich“, sondern schritt weitebenen auf der Preistreibstraße. Auch der „Rahmen“, in dem man bleiben sollte, war schon im Vorjahr zerbrochen. Das Dienstleistungsgewerbe — das gilt auch für die messegestaltenden Handwerksbetriebe — hat jedwedes Maß verloren.

Kein Wunder, wenn die Messegesellschaft selbst ihren Eskalationsbestrebungen — immer mehr und geräumigere Hallen, immer weiter sich ausdehnendes Freigelände — keine Grenzen setzt. Die Messe ist für die sonst beschauliche Provinzstadt zu groß geworden. Alles platz auf den Nähten. Die ruhige, gemütliche Kneipe an der Ecke, wohin man mit seinen Quartiergebern auf ein Bierchen zu gehen pflegte, gibt es nicht mehr. Und wenn dazu ein geradezu unvorstellbarer Nepp kommt, dann stöhnt der, der unbedingt auf die Messe muß. Wer aber nicht unbedingt dabei gewesen sein muß, der wird sich den Messegenuß im kommenden Jahr reiflich überlegen, um Strapazen, Geld und Ärger zu sparen. — So wie ich. Marlis Bergmann

Im Freigelande

haben die MWM auf 400 qm Fläche ein vielseitiges Angebot von Diesel-Elektro-Aggregaten und Gasmotoren-Elektro-Aggregaten präsentiert. Als Neuerung wurde hier ein 16-Zylinder-V-Motor vom Typ TBD 602-V 16 K mit Ventilkopf gezeigt. Dieser Motor, wie auch der aufgeladene 8-Zylinder-Motor TRHS 618 A für ein 300 kVA-Aggregat, stammt ebenfalls aus der Südbremse-Fertigung in München.

Umweltfreundlichkeit

als zeitgemäßes Gebot notwendigen Umweltschutzes stand bei der Konstruktion Pate, denn die beim 8-Zylinder verwendete Schalldämmhaube mindert mit

ca. 25 db (A) mittlerem Schalldämmwert den Geräuschpegel um mehr als 80%. Ein ebenso „umweltfreundliches“ Getriebe-Aggregat mit 210 kVA Leistung, angetrieben von einem aufgeladenen 8-Zylinder-Dieselmotor der Baureihe D 232, ebenfalls unter einer Schallschutzhaube, wurde auch im Betrieb vorgeführt. Der wassergekühlte aufgeladene Motor des neuen Typs TD 226-6 wurde als Antrieb für ein komplettes 75 kVA-Stromaggregat gezeigt. Ausgestellt war aus der neuen luftgekühlten Baureihe D 327 ein 4-Zylinder-Dieselmotor, gekuppelt mit einem Generator für 48 kVA. Ein 255-kVA-Aggregat wurde von einem hochaufgeladenen 12-Zylinder-Dieselmotor des Typs TBD 232 V 12 angetrieben.

Das größte der ausgestellten MWM-Aggregate hatte als Antrieb einen hochaufgeladenen 12-Zylinder-Motor vom Typ D 441 mit 2280 PS. Die elektrische Leistung: 2000 kVA. Interessierte Fachkundschaft beachtete zwei Gasmotoren-Aggregate. Die Antriebsmotoren sind ein 12-Zylinder-Gasmotor vom Typ G 232

V 12, 190 PS entsprechend 155 kVA und ein hochaufgeladener 6-Zylinder-Gas-Otto-Motor des Typs TBG 440-6 mit 500 PS, entsprechend 425 kVA Leistung.

Unsere „Lagebeurteilung“

MWM ist zufrieden. Ruf und Leistungsfähigkeit im Zug des technischen Fortschritts wurden wiederum bekundet. Die beiden Ausstellungsstände waren gut besucht. Alte Kunden begrüßten die Aufrechterhaltung bewährter Kontakte und viele neue Interessenten haben Führung aufgenommen. In Hannover „muß man eben dabei sein“, wenn der Fachmarkt ins „Schaufenster der industriellen Welt“ blickt. MWM war dabei.

Gerhard Möller, MWM-Vertriebsförderung

DIN 8560 oder: Der Weg zum geprüften Schweißer

Mit seinem Wissen steht der Mensch heute in einer Welt des immer schneller werdenden Wandels. Die auf ihn durch Wissenschaft, Forschung und Technik zukommende „Wissenslawine steigt exponentiell“. Wer nicht überrollt werden will, der muß sich einem stetigen Prozeß der Aus- und Weiterbildung unterziehen. Wer sich nicht ständig bemüht besser zu werden, der hat aufgehört gut zu sein. Vom Wissensstand der Technik und Forschung geprägte Berufsbilder haben heute nicht selten eine Lebensdauer von unter zehn Jahren. . . Was aber hat dies mit der Schweißtechnik zu tun? Erinnern wir uns:

Das Schmiedefeuer war die einzige Wärmequelle für die metallverarbeitenden Handwerker, der schweißen wollte — bis in unser Jahrhundert hinein. Erst vor rund 50 Jahren fingen die damals fortschrittlichsten Handwerksbetriebe mit dem „Autogenschweißen“ an. Die Einführung eines so neuartigen Verfahrens war in jenen Zeiten eine kleine Sensation. Die Mitbürger — so berichtet uns ein Augenzeuge aus einem Vorort Münchens — wollten sich das Schauspiel nicht entgehen lassen. Sie versammelten sich vor der Werkstatt ihres Schlossermeisters, sperrten Mund und Augen auf und ließen sich auch durch kräftiges Knallen des gelegentlich am „Karbidekessel“ austretenden Gases nicht verschrecken.

Kaum aber war die Autogen-Schweißanlage zum täglich benutzten Werkzeug von Handwerk und Industrie geworden, da stand ein neues Schweißverfahren vor den Türen der Werkstätten und forderte Einlaß: „Die Elektroschweißung“. Und heute? Heute gehört die Elektroschweißung schon beinahe zur Tradition! Schweißverfahren wie: Schutzgas-, Widerstands-, Reib-, Explosions-, Bolzen-, Elektronenstrahl-, Plasmastrahl-, Laserstrahl-schweißen u. a. m. haben Einzug in Handwerk und Industrie gehalten. Hinter jedem dieser aufgeführten Schweißverfahren ver-

birgt sich eine Unmenge von Spezialwissen, das der Einzelne — auch als Experte — nicht mehr überschauen kann. Wie kann diese Wissensflut bewältigt werden? Fassen wir einmal das vorher Gesagte zusammen und stellen uns die Frage:

Gibt es für den im wirtschaftlichen Leistungsprozeß stehenden Menschen überhaupt noch eine „abgeschlossene berufliche Ausbildung“? Die Frage wäre zu verneinen, wenn nicht durch eine sich ständig „erneuernde“ Grundausbildung immer wieder eine zeitnahe, praktische und theoretische Wissensbasis geschaffen werden müßte, auf der ein systematischer Weiterbildungsprozeß aufbauen kann. Die Alternative für die Unternehmer lautet also: „Überleben“ durch zielgerichtete Personalinvestitionen, die uns die Markterfolge von Morgen sichern, oder „untergehen“ durch Beibehaltung des „Status quo“. Die Süddeutsche Bremsen AG. hat hier die Weichen gestellt. Das Ziel heißt: Innerbetriebliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter, z. B. „geprüfte Schweißer“.

Warum innerbetriebliche Schweißerausbildung?

Sicherlich spielt der Kostenfaktor eine Rolle — es ist bekannt, daß die Kosten der innerbetrieblichen z. B. Schweißerausbildung wesentlich niedriger liegen als bei einer vergleichbaren externen Ausbildung. Doch lassen wir die Kostenfrage weg. Welche Argumente sprechen außerdem für interne Ausbildung?

- Durch die innerbetriebliche Aus- und Weiterbildung kann ein größerer Mitarbeiterkreis direkt und gezielt angesprochen werden.
- Die Motivation erfaßt dadurch auch wirksam weite Teile der Belegschaft.
- Sämtliche Lern- und Ausbildungsziele lassen sich vom Unternehmen selbst bestimmen.
- Da nicht nur das äußere Wirtschaftsleben

vielgestaltiger wird, sondern auch die innerbetrieblichen Zusammenhänge unübersichtlicher und komplexer werden, können interne Ausbildungsmaßnahmen besser auf branchen- und firmentypische Besonderheiten Rücksicht nehmen.

Warum Schweißprüfung gerade in der Südbremse?

Handwerk- und Industriebetriebe, die abnahmepflichtige Schweißarbeiten ausführen, müssen gemäß den entsprechenden Erlassen und Vorschriften des Maschinenschutzgesetzes einen der Fertigung entsprechenden Befähigungsnachweis beantragen und erhalten. Als abnahmepflichtige Arbeiten gelten solche, die nach bestimmten Vorschriften, Richtlinien und Normen gefertigt und von entsprechenden Organen abgenommen werden. Da die Produkte der Süddeutschen Bremsen AG. aufgrund ihres Anwendungs- und Einsatzbereiches (z. B. Bremsen!) hohen Sicherheitsanforderungen unterworfen sind, ist es logisch und notwendig, hochqualifizierte Fachkräfte mit schweißtechnischen Aufgaben zu betrauen. Von unserer Betriebsleitung wurde über die „Deutsche Bundesbahn“ der Antrag zur Übertragung des „Großen Befähigungsnachweises“ an das „Bayerische Staatsministerium des Inneren“ gestellt.

Nachdem alle Vorarbeiten durchgeführt und sämtliche Schwierigkeiten beseitigt waren, wurde am 4. April 1972 die „staatliche Anerkennung“ auf dem Gebiet der Schweißtechnik unserer Firma übertragen. D. h. im Rahmen der einschlägigen Vorschriften und Normen besitzt die SB den gleichen Status wie z. B. der TÜV. Das bedeutet für die in unserer Firma ausgebildeten Schweißer, die die Prüfung bestehen: „Zulassung zum Schweißen abnahmepflichtiger Teile, für die Dauer von einem Jahr“. Diese Zulassung besitzt Gültigkeit in der gesamten BRD sowie in verschiedenen Ländern des Auslandes.

Die Ausbildung nach DIN 8560

Der Gesetzgeber hat die Ausbildung zum geprüften Schweißer nicht dem Zufall überlassen — in der DIN 8560 wird der „schwere Weg“ zum geprüften Schweißer vorgeschrieben.

Im praktischen Teil der Prüfung hat der Schweißer die Prüfstücke der für seinen Arbeitseinsatz in Frage kommenden Prüfgruppe und Untergruppe mit dem bei der späteren Arbeit in der Produktion angewandten Verfahren anzufertigen. An den Prüfungen dürfen nur Schweißer teilnehmen, deren Ausbildung

- durch eine Schweißerlehre,
- einen DVS-Schweißerlehrgang oder
- eine vergleichbare Schulung im Betrieb

und bisherige Tätigkeit erwarten lassen, daß sie die vorgesehene Prüfung bestehen. Im Zweifelsfalle wird eine Vorprüfung durchgeführt bzw. empfohlen, einen Einführungs- und oder Aufbaulehrgang in den SLVen zu absolvieren (SLV = Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt.)

Fachkundliche Prüfung

Im theoretischen Teil der Prüfung hat der Prüfling ausreichende Kenntnisse für ein fachgerechtes und unfallfreies Arbeiten nachzuweisen. Der Prüfungsstoff schließt folgende Sachgebiete ein (z. B. beim Lichtbogen- und Schutzgasschweißer):

Verhüten von Unfällen und Brandschäden; Arbeitsweise und Bedienung der Schweißgeräte und Maschinen, sachgemäße Vorbereiten der Werkstücke zum Schweißen; Vermeiden und Beseitigen von Fehlern beim Herstellen der Schweißnähte, Einfluß von Lichtbogenlänge, Stromstärke, Schlackenführung, Polung und Schutzgasen. Bezeichnung und Verarbeitungsregeln für Stähle und Zusatzwerkstoffe; Bedeutung der genormten Schweißzeichen und -sinnbilder; allgemeine Werkstoffkenntnisse; Werkstoffprüfung sowie Schweißvorschriften.

Zur bestandenen praktischen und theoretischen Prüfung wird ein Bewertungszeugnis und Zeugnis ausgestellt, das die erwähnte „Schweißzulassung“ erteilt.

Die geprüften Schweißer der Süddeutschen Bremsen AG.

Erstmalig seit Verabschiedung des Maschinenschutzgesetzes fand bei SB am 19. 2. und 9. 3. 1972 nach 3monatiger, praktischer und theoretischer Vorbereitungszeit die Ablegung der Schweißprüfung statt. Und zwar für die Verfahren „Lichtbogen und Schutzgas“, in der Prüfgruppe B1m = Bleischweißer an Baustählen und mittleren Blechstärken. Von den Kandidaten bestanden 10, und zwar 8 Elektroschweißer und 2 Schutzgasschweißer, die Prüfung. Dies ist ein besonders gutes Ergebnis. Es liegt —im Vergleich — um 30% über dem Normalfall. Mit Recht sollen hier, mit Bild und Namen, die Schweißer gewürdigt werden, denen eine solche Leistung gelang. Die Schutzgasschweißer Herr Steinmeier und Herr Pogladic können nicht im Bild gezeigt werden, da sie zu diesem Zeitpunkt



Oben: Die Elektroschweißer der SB bei der theoretischen Prüfung. V. l. n. r.: Bechar, Neumann, Leitwein, Stefan, der Schweißfachingenieur, Bundesbahnamtman H. Neuner (Abnahmeamt), Bundesbahnamtman H. Landerer (Direktion), Tauscher, Stangelmeier, Szabo und Leskin.

links: Zeugnisübergabe. Der Betriebsleiter H. Meier (rechts i. Bild) bei der Aushändigung der Schweißer-Zeugnisse

die Prüfung in der SLV-München ablegten. Besonderer Dank an dieser Stelle gebührt Herrn DB-Amtmann Neuner, der durch seine Unterstützung, Einsatzbereitschaft und Aufgeschlossenheit unseren Problemen gegenüber im wesentlichen dazu beigetragen hat, daß die Schweißprüfungen in so vorbild-

licher Weise durchgeführt werden konnten und damit der „staatlichen Anerkennung“ unserer Firma nichts mehr im Wege stand. Anerkennung gilt gleichermaßen dem Einsatz unseres Meisters Ederer und allen ungenannten Mitarbeitern, die durch ihre Mithilfe zum Gelingen beigetragen haben.

Schweißerausbildung bei SB. Ausbildungsplan und -möglichkeiten

Ausbildungsplan

Die Ausbildung bei SB erfolgt nach diesem vereinfacht dargestellten Plan:

Bleischweißer nach DIN 8560	Lichtbogen		Schutzgas	
	*E-B1m	E-B11m	SG-B1m	SB-B11m
Praktische Ausbildung in Stunden	40	50	50	60
Theoretische Ausbildung in Stunden	15	15	15	15

(* In der Prüfkategorie E-B1m ist die Prüfkategorie E-B1g enthalten, ebenso sinngemäß bei den anderen Prüfkategorien.)

Die gesamte Lehrgangsdauer ist in ca. 3 Monate aufgliedert und zwar wöchentlich: 4 Stunden praktische Ausbildung und 2 Stunden theoretischer Unterricht. Die Lehrgänge finden je nach Anmeldung bis zu zweimal jährlich statt. Termine mit detailliertem Ausbildungsplan werden rechtzeitig am Schwarzen Brett bekanntgegeben. Bei Teilnahme an einem Lehrgang, praktisch und theoretisch, muß eine vorherige schriftliche Anmeldung erfolgen, da die Anzahl der zur Verfügung stehenden Schweißanlagen begrenzt ist. Die Anmeldung zur Teilnahme an den theoretischen Lehrgängen erfolgt ebenfalls schriftlich, jedoch ist hier die Teilnehmerzahl nicht begrenzt. Anmeldeformulare sind in Abteilung „Schweißerei“ erhältlich.

Die praktische Ausbildung übernehmen beauftragte Aufsichtspersonen in Zusammen-

arbeit mit Lehrschaßern und dem Schweißfachingenieur. Die theoretische Ausbildung erfolgt unter Mitwirkung der Abteilungen: Labor, Elektro-Abteilung, Lehrwerkstatt, Schweißerei sowie des Sicherheits-Ingenieurs und wird untermauert durch Fachvorträge verschiedener Herren der SLV-München, der Firma Messer-Griesheim und Linde-Schweißtechnik.

Ausbildungsmöglichkeiten

Zur Ablegung der Prüfung werden nur Mitarbeiter zugelassen, die die Voraussetzungen, wie zuvor beschrieben, erfüllen und dem Beruf eines Schweißers nachgehen. Weiterhin können Mitarbeiter zur Prüfung zugelassen werden, wenn sie Schweißungen an abnahmepflichtigen Teilen vornehmen, z. B. Maschinenschlosser im technischen Versuch, Mon-

tageschlosser im Außendienst (Kundendienstbereich) oder Betriebs- und Kranschlosser. Zur fachlichen Weiterbildung empfiehlt sich die Teilnahme an den praktischen und theoretischen Lehrgängen (jedoch ohne Prüfungsablegung) für Mitarbeiter, die eine abgeschlossene Lehrausbildung wie z. B. Blechschlosser, Maschinenschlosser, Werkzeugmacher usw. absolviert haben. Diese Herren erhalten von der Firma eine Teilnahmebescheinigung.

Außerdem ist eine Teilnahme an den theoretischen Kursen anzuraten bei Mitarbeitern, die auf dem Gebiet der Wareneingangs- bzw. Qualitätskontrolle tätig sind, ebenso bei Lehrlingen der verschiedenen Berufe (auch techn. Zeichner!) und Fachoberschülern, die in der SB nicht nur ihre praktischen Erfahrungen sammeln wollen.

A. Posniak, München



Die Tages-, Wirtschafts- und Fachpresse berichtet über MWM

Schiffsneubau vom Computer berechnet

Fristgemäß wurde von der Werft C. Lühring in Brake an der Weser der Motortanker „Tärnsjö“ an die schwedische Reederei AB Tärntank in Donsö bei Göteborg abgeliefert. Die Werft hat sich beim Bau des Schiffes einer modernen elektronischen Rechenanlage bedient. Als Weiterentwicklung einer Tankerserie sind vorhandene, gespeicherte EDV-Daten für die Entwurfs- und Konstruktionsunterlagen gemeinsam mit dem Hamburger Ingenieurbüro Schiffko GmbH ausgearbeitet und für den Bau der „Tärnsjö“ programmiert worden. Nicht nur die schiffstheoretischen Berechnungen einschließlich der Stabilitätsunterlagen sondern auch Bauteilabmessungen, die Überprüfung der Gesamtkonstruktion auf Festigkeit und selbst alle Einzelbauteile wurden vom Computer ermittelt. Die Motoren-Werke Mannheim lieferten für dieses Schiff zwei Bordaggregate vom Typ RHS 518 S und ein Hafenanlage vom Typ D 225-6.

Nach 32 Jahren noch nicht in den „Ruhestand“

Nach drei Jahrzehnten Zugehörigkeit zu dem Cuxhavener Unternehmen Otto Wulf hieß es jetzt für die Eigner, von ihrem Bergungsschlepper „Taucher O. Wulf III“ Abschied zu nehmen. Der Schlepper allerdings kann noch nicht seinen „Ruhestand“ antreten, sondern ist nach Griechenland verkauft worden. 1940 bei Sietas in Hamburg-Neuenfelde gebaut, ist dieser Bergungsschlepper mit einem 1320 PS MWM-Dieselmotor ausgerüstet.

Größter Neubau der Jadewerft

Als ihren bisher größten Neubau hat die Wilhelmshavener Jadewerft den Motorfrachter „Stoller Grund“, der auf neuen, vergrößerten Helgen gebaut worden war, an die Sander-

Reedereigruppe, Bremen, abgeliefert. Das Containerschiff, mit 999 BRT vermesen, ist 88,3 m lang, 13,7 m breit und trägt auf 4,34 m Tiefgang 2 225 t. Mit einem 2 400 PS Dieselmotor vom Typ MWM TBD 500-8U läuft der Neubau über ein Untersetzungsgetriebe 14,25 Knoten. Der Motorfrachter, ein mit Wulstbug und Spiegelheck konstruierter Typ, zeichnet sich durch modernste Ausrüstung an Manöviereinrichtungen und nautischen Hilfsmitteln aus.

Neue Fähre „Pellworm“

Rechtzeitig vor dem Beginn der diesjährigen Touristikzeit ist die Auto- und Personenfähre „Pellworm“ von der Husumer Kröger-Werft an die Schiffsahrts-GmbH, Pellworm, abgeliefert worden. Die Fähre kann 47 Passagiere,

dazu 6 Pkw und 4 große Lastzüge für den Übersetzverkehr von Nordstrand vor Husum auf die nordfriesische Insel Pellworm befördern. Der Antrieb durch einen 300 PS Dieselmotor vom MWM Typ RHS 618 V12 bringt 9,5 Knoten Reisegeschwindigkeit.

Mineralöltanker Hamburg-Berlin

Bei der Werft J. Menzer in Geesthacht ist der Binnentanker „Auenbüttel“ getauft worden. Die Reederei Hamburger Lloyd Bernhold & Co. hat das 1 457 t tragende, für einen Tankinhalt von 1 625 cbm ausgelegte Schiff zum Linienverkehr für den Transport „sauberer“ Mineralölprodukte zwischen Hamburg und Berlin vorgesehen. Den Antrieb leistet ein 1080 PS Dieselmotor vom MWM-Typ TBD 440-8.



Seebäder-Fährschiff „Pellworm“



Motortanker „Tärnsjö“



Hafenschlepper MS „Taucher O. Wulf“



Containerfrachter MS „Stoller Grund“

„Ein wenig liegt es auch an uns, daß die Spiele nach Plan ablaufen. Daß nicht nur alles rechtzeitig fertig ist, sondern daß auch alle rechtzeitig da sind. Das Zelt, die Sporthalle, die Schwimmhalle: Alles kam mit Bahn und LKW. Die Sportler, die Zuschauer: Die meisten kommen mit Bahn und Bus zu den Stadien. Damit sie fahren können, bremsen wir. Das Bremsen ist unsere Disziplin.“

Mit diesem Text, der zusammen mit dem Foto oben als Anzeige der Knorr-Bremse in der Wirtschafts- und Fachpresse erscheint, wird bereits auf das Bemühen auf eine Auszeichnung angespielt, die — laut Umfrage — die Bevölkerung in den 126 teilnehmenden Nationen bereit ist, zu vergeben: es werden nicht nur die propagierten „Spiele der kurzen Wege“ und „heitere Spiele“ erwartet, son-

derübergehend Wagen aus aller Herren Länder aufnehmen. Denn schließlich erwartet die Stadt 200 000 Gäste. Beides bedarf zur Durchführung keiner allzu großen Organisation, denn die Münchener Bremser werden während der Olympiade (wie viele Angehörige anderer Werke auch) auf Wunsch der Stadtverwaltung in Zwangsurlaub geschickt. Man verspricht sich davon einige tausend Autos weniger auf den ohnehin überfüllten Zufahrtsstraßen.

Auswärtige sportbegeisterte Geschäftsfreunde und Kunden, die es in diesen Tagen in unsere Gegend zieht, werden sich über die neue Silhouette vor dem Werkstor wundern: Auf dem Oberwiesenfeld, wo noch vor wenigen Jahren Schafe weideten und auf dem vor rund 50 Jahren nicht nur der erste Zepplin landete, sondern auch 1938 der britische Pre-

Heute fällt der Blick auf das „Olympische Dorf“, eine Stadt aus Beton, die für zwei Wochen 12 000 Athleten beherbergen wird. Und zwar in supermodernen Terrassenhäusern, 14- bis 18-stockwerk hohen Häusern und zweigeschossigen Bungalows (allesamt Eigentumswohnungen mit einem Quadratmeterpreis von DM 2 000,—). Geschäfte, Banken, Theater, Kinos, Tanz- und Leserräume machen aus diesem Betongebirge einen zivilisierten Stadtteil.

Auf dem gesamten früheren Oberwiesenfeld, dem jetzigen Olympiapark, pflanzte man 180 000 Büsche und 5 000 zum Teil jahrzehntealte Bäume an. Auch ein künstlicher See fehlt nicht. Dazwischen liegen die Kampfstätten dicht beieinander: Olympiastadion, Sporthalle, Schwimmhalle, Boxhalle und Radstadion.



der auch absolut „perfekte“ Spiele. Und da Olympia direkt vor unserer Haustür liegt, werden Knorr- und Südbremse nicht nur mittels eingebauter Erzeugnisse in Bahn, LKW und Bus zu einem solchen angetriebenen Perfektionismus beitragen, sondern sich darüber hinaus noch sichtbarer darum bemühen: Die Werkskantine wird als Speiselokal für einen Teil der Betreuer zur Verfügung gestellt, und auch der große firmeneigene Parkplatz wird

mier Chamberlain, um das Münchener Abkommen mit Hitler zu unterzeichnen und damit den Frieden — wie er glaubte — zu erhalten, auf diesem 3 qkm großen Oberwiesenfeld entstand der Olympiapark. Vorbei sind die Zeiten, als noch vom Bürofenster aus an manchen Frühjahrs- oder Herbsttagen unter weiß-blauem Föhnnebel hinter Münchens Frauentürmen das ganze Alpenpanorama sichtbar war — vorbei.

Blick vom Firmenparkplatz nach Osten; v. l. n. r.: Lehrwerkstätte, Verwaltungsgebäude, Neubau, werkeigene Barackenunterkünfte; hinter der Werkmauer die Moosacher Straße und, nach Süden, die Mammutbauten des Olympischen Dorfes mit Olympiatrum

Das Olympiastadion: 80 000 Menschen haben hier Platz. Die weiteste Entfernung vom Geschehen ist 195 m. Der Rasen ist beheizbar. Dieser Bau erforderte 1,2 Millionen Arbeitsstunden. Die Sporthalle hat 7 000 Sitz- und 4 000 Stehplätze. Hier finden die Wettkämpfe der Turnerinnen und Turner und der Hallenhandball statt. Neben der Schwimmhalle für 9 000 Besucher liegt die Boxhalle für 6 000 Zuschauer, die durch Umbau der Eissporthalle entstand. Über drei von diesen Gebäuden schwingt sich das vielgelästerte olympische Zelt, ein Wahrzeichen der Münchener Spiele. Es ist 74 800 qm groß und besteht aus Acrylglas-Platten, von Stahlnetzen getragen. Wie man inzwischen weiß, ist es superteuer — doch nicht weniger attraktiv. Eine architektonische Meisterleistung ist das Radstadion (für 5 000 Zuschauer): Keine Pfeiler und Säulen behindern den Blick. Ein lichtdurchlässiges Plastikdach überdeckt Zu-

sauerplätze und Holzbahn, die Geschwindigkeiten bis zu 100 km/Std. zuläßt. Die Münchener Bremser konnten — wie nur wenige — den Fortgang der Bauarbeiten beobachten. Sie werden, denn Olympia in München ist für Generationen einmalig, noch ihren Kindern und Kindeskindern erzählen, daß sie als Zaungäste die Geburt der olympischen Bauten miterleben durften. Und sie werden dann mit dem Satz beginnen, mit dem alle Märchen anfangen: „Es war einmal ...“ Es war einmal vor dem Tor unserer Bremse ein großes, leeres Feld, auf dem nur Schafe weideten, das Oberwiesenfeld. Doch eines Tages kamen die ersten Vermessungstrupps, und dann wurde wie ein Wunder die modernste Sportstätte der Welt aus dem Boden gestampft. ... Wir von der Knorr-Bremse haben es mit eigenen Augen gesehen, das moderne Märchen, das sich da gewissermaßen vor unserer Haustür abgespielt hat.

PERSIEN - einzigartige Referenz für MWM

Mehr als 500 Dieselaggregate für Richtfunkstationen

Montagehalle / Aggregatbau Motoren-Werke Mannheim AG



Kaiserreiches. Es hätte kaum den weltweiten publikatorischen Erfolg ohne ein derartiges, qualitativ zuversichtlich funktionierendes Netz von Nachrichtenmittlern erreichen können. Seit Jahrzehnten ist der Iran ein wichtiger Geschäftspartner der Motoren-Werke Mannheim. Im Lande selbst ist MWM durch eine eigene Niederlassung in Teheran vertreten. Nicht nur an der Elektrifizierung ganzer Städte und Wirtschaftszweige, auch an der Motorisierung der Fluß- und Küstenschifffahrt und der Landwirtschaft ist MWM beteiligt. Alle diese vielseitigen Anlagen in unser Schaubild einbezogen, ergäbe ein noch dichteres Netz von Verbreitungspunkten. Persien, „das Reich des Silbernen Löwen“, ist nicht nur ein MWM-Referenz-Zentrum, sondern auch ein Beweis für unsere Entwicklungsmithilfe.

G. Möller, MWM-Abt. VF

Wir sind unmittelbare Nachbarn des Olympia-Geländes. Unser Betrieb bleibt deshalb auf Wunsch der Stadt München vom 28. 8. bis 8. 9. 1972 aus verkehrstechnischen Gründen geschlossen.



Moosacher Straße



- 1 Olympiastadion
- 2 Sporthalle
- 3 Schwimmhalle
- 4 Olympiaturm
- 5 Boxhalle
- 6 künstlicher See
- 7 Radstadion
- 8 Olympisches Dorf für Frauen und für Männer
- 9 für Männer
- 10 Fernsehzentrum



Kaum ein anderes Land in der Welt ist mit einem so dichten Netz von Anlagen, in denen MWM-Erzeugnisse eingesetzt sind, übersät wie der Iran. Unsere Zeichnung gibt eine Vorstellung hiervon: Das ganze Reich vom Persischen Golf bis zum Kaspischen Meer, quer durch weite Wüstengebiete von Zentralpersien und über die drei großen Gebirgsketten hinweg. Die 14 000 km Richtfunkstrecke verbinden alle Haupt- und Bezirksstädte, viele hundert kleine Städte bis schließlich zu einer Unzahl kleinster Wohnsiedlungen. Allein 652 km neue Straßen mußten hierfür gebaut werden, meist in die Seitentäler der Hochgebirge hinein. 393 Spezialbauwerke sind errichtet worden, um 549 Richtfunkstationen anzulegen, meist — dem besonderen Zweck entsprechend — auf einsamen Gipfeln, andere in schwachbesiedelten Niederungen.

Aufgabe und Zielsetzung

Der Iran hat dieses Hegierungsprogramm mit berechtigtem Stolz „als das größte Einzelprojekt für zivile Kommunikation, das je in der Welt unternommen wurde“, bezeichnet. Das eng verflochtene Netz dient integriert dem nationalen Fernsprech-, Fernmelde- und Fernsehwesen, dem Rundfunk, dem Fernsehen und der elektronischen Datenübermittlung sowie — modernsten Erkenntnissen gemäß — auch der weltweiten internationalen Nachrichtenstreuung über Weltall-Satelliten. Die Aufgabenstellung war kurzfristig. Anfang 1970 ist der Auftrag an vier Weltfirmen erteilt worden, unter ihnen die Siemens AG in Erlangen; sie war auch für den MWM-Lieferanteil federführend. Anfang 1972 erhielt der Iran für das „Integrated National Telecommunication System“ die letzten MWM-Dieselaggregate, die zur Speisung von statischen Umformeranlagen für mehr als 300 Stationen eines aus Richtfunkstrecken aufgebauten Fernmeldenetzes bestimmt sind. Bis 1973 soll auch die letzte Schalt- und Vermittlungsstation ihren Dienst aufgenommen haben.

Unterschiedliche Typen in drei Arten von Stationen

Der MWM-Anteil umfaßt außer den MWM-Dieselmotoren auch die Piller-Drehstromgeneratoren und die Kuhse-Schalterschranke. Mit unterschiedlichen Stückzahlen sind aus der Baureihe D 225 die Drei-, Vier- und Sechszylinder, aus der Baureihe D 232 die Typen V 6, V 8 und V 12 in den Iran verschifft worden, insgesamt 503 MWM-Dieselaggregate für diese unbenannten Stromversorgungsstationen. Sie bestehen aus drei Stromversorgungsarten: für „Stationen mit Netzstrom“ übernimmt das Aggregat bei Netzausfall als Notstromanlage sofort die Stromversorgung.

Stationen des Typs 2 (ohne Netzstrom) sind mit zwei gleichen Aggregaten ausgerüstet, von denen eines immer in Betrieb ist. Eine Steuerelektronik schaltet im wöchentlichen Rhythmus den Wechselbetrieb. Ist ein Aggregat gestört, dann startet der Reservesatz unverzüglich. „Stationen ohne Stromnetz“ (Typ 3) befinden sich zumeist in schwer zugänglichen Stationen, in die keine Stromführung geleitet werden kann. Dort sind jeweils drei Aggregate aufgestellt, von denen zwei im wöchentlichen Wechselrhythmus arbeiten und ein drittes als Reserve dient.

Auf dem neuesten technischen Leistungsstand

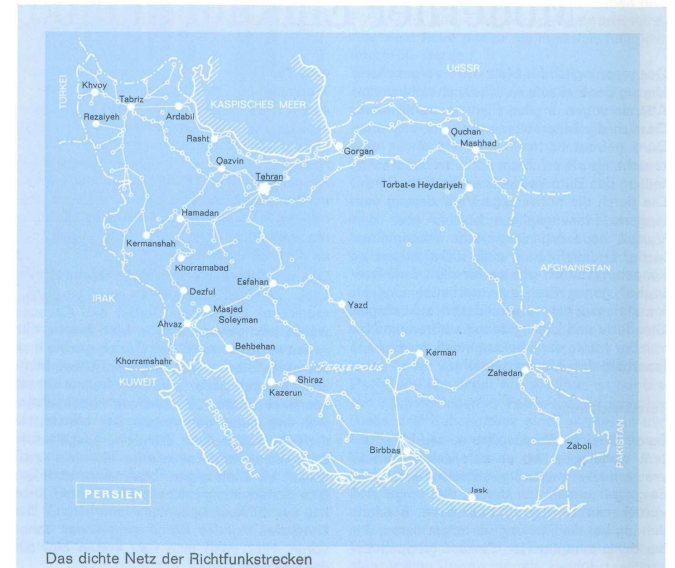
sind und wirken alle diese Anlagen. Unsere Werkzeitschrift ist kein technisches Informationsblatt und sieht daher von der Erläuterung vielfältigster technischer Details ab. Erwähnt aber sei: Die Auslegung für unbenannten Dauerbetrieb, die Wartungsfreiheit für 360 Stunden ununterbrochenen Einsatz, Filterwechsel oder -reinigen erst nach 720 Stunden. Dieselmotor und Generator werden durch Stechkartenautomatik überwacht und zwar für alle Funktionen motorischer, thermischer, druckprüfender und elektrischer Art einschließlich der Kontrolle von Toleranzen für Kraftstoffspeisung, Generatorüberlastbarkeit und Spannungsbereich. In der Zentralstation werden die drahtlos eintreffenden Automatismeldungen überprüft und gesteuert.

Höhenlagen von minus 26 bis plus 3500 m über NN

Die Umfassenheit der großen Aufgabe verlangte nicht allein die Bewältigung vieler Schwierigkeiten. Die Besonderheiten lagen in den geographischen Gegebenheiten: ein Versorgungsnetz für ein Land von 1,6 Millionen qkm mit Höhenlagen von 26 m unter dem Meeresspiegel in den Tigris- und Kaspi-Niederungen bis zu Stationen in 3500 m Höhe der bis zu 5600 m aufragenden Randgebirge, mit Wüsten, Sümpfen und abflußlosen Seen alle erdkundlichen Charakteristiken aufweisend. Die Außentemperaturen schwanken zwischen 40° Kälte und 52° Celsius Hitze. Alles das sind nicht nur Gradmesser für die körperliche Inanspruchnahme unserer Ingenieure und Monteure zur Aufstellung der Aggregate in oft unvorstellbar unwegsamen Gebieten, sondern zugleich und zuvor für die Bewältigung der technischen Konzeption, die MWM-Diesel-Elektro-Aggregate individuell für die Naturbedingungen „technisch auszulagern“.

„Persepolis“ ist ein Begriff

in der Weltöffentlichkeit seit den Veranstaltungen zur 2500-Jahr-Feier des fernöstlichen





Jugoslawischer Konsul besuchte Landsleute bei MWM



Konsul Dipl. oec. Ivan Zbasnik und Konsularbeamter Djodje Kerleta haben ihren Landsleuten mit einem Besuch im MWM-Werk große Freude bereitet. Die Vorgespräche bei MWM, einem Unternehmen, das seit einigen Jahren einen Stamm jugoslawischer Gastarbeiter beschäftigt, darf gewissermaßen als „Antrittsbesuch“ der zum Jahresbeginn erteilten konsularischen Vertretung, in dem Mannheimer R-Quadrat, gewertet werden. 125 Jugoslawen, 2 im Angestelltenverhältnis, 15 mit ihren Familienangehörigen — das erfuhr der Konsul an den Arbeitsplätzen — fühlen sich in Mannheim und bei MWM wohl.

Sie werden — wie sie im Beisein der Betriebsräte Heinz Becker und Heinrich Fauth gern bestätigen — als gleichberechtigte Mitarbeiter vorbildlich auch sozial betreut. Personalchef Widow brachte zum Ausdruck, daß sich die jugoslawischen Arbeitskräfte gut in die MWM-Belegschaft eingefügt und sich bisher als zuverlässige Mitarbeiter erwiesen haben. Konsul Zbasnik sicherte zu, den nun aufgenommenen Kontakt mit MWM auch weiterhin zu pflegen. An vielen Arbeitsplätzen (auf unserem Bild im Gespräch mit Imre Beckei) erkundigte sich der Konsul nach allem, was

seine Landsleute im Ausland bewegt, wie sie zurecht kommen, wie sie Verbindung zum Zuhause durch Briefe und Reisen aufrechterhalten, ihre Familien unterstützen und sich auch mit anderen Jugoslawen in Mannheim zu einer Gemeinschaft verbunden fühlen. Werksdolmetscher Schmidt brachte beim Besuch des Konsuls kaum tätig zu werden. Denn er selbst sprach Deutsch, und auch viele jugoslawische Belegschaftsangehörige der MWM beherrschen unsere Sprache, wenn auch manche nur die gebräuchlichsten Redewendungen.

MWM-Personalwesen

Die Südbremse hat's:

Moderner Einkauf in modernem Büro

Der ursprünglich für März 1970 vorgesehene Umzug des Einkaufs wurde durch notwendige Abänderungen in der Planung verschoben. Da sich die Mitarbeiter schon auf das neue Büro gefreut hatten, waren sie etwas enttäuscht, als sie erfuhren, daß eine andere Abteilung das Büro im Neubau beziehen würde. Die durch die notwendige Veränderung verlängerte Planungsphase brachte aber den Vorteil, neue organisatorische Erkenntnisse in der Endausführung mitberücksichtigen zu können. Natürlich gab es für die „Gerüchteküche“ genug Stoff zu verarbeiten, und so konnte man die verschiedenen zukünftigen Standorte und Umzugstermine hören. Im November wurde dann bekannt, daß der Einkauf innerhalb des Altbaus umzieht.

Terminsicherung

Bevor Direktor Schade dies seinen Mitarbeitern weitergab, ließ er sich diesen Termin erst von allen zuständigen Stellen bestätigen. Es ging ihm nicht nur darum, den lange versprochenen Umzug zu realisieren, sondern ihm lag bei der Planung vor allem daran, die bis dahin zersplitterten Einkaufsgruppen zusammenzuführen, da er genau wußte, daß

eine räumliche Trennung auch eine geistige Trennung mit sich bringen würde. Nur in einem neuen Büro ließ sich das Zusammenarbeiten intensivieren. „Solange wir nicht tatsächlich dort sitzen, glauben wir nicht daran.“ Nach den vorhergegangenen Versprechungen konnte man diese Einstellung keinem übelnehmen. Doch die im stillen sorgfältig vorbereiteten Pläne des neuen Arbeitsplatzes konnten dann doch alle davon überzeugen, daß es diesmal ernst wurde.

Das erste Ärgernis war, daß man im Altbau blieb. Zweites Ärgernis: es wird ein Großraumbüro! Ein kleiner Vorteil des Altbaues wurde jetzt schon deutlich. Man konnte alle Arbeiten genau verfolgen. Dazu brauchte man nur einen Stock höher zu gehen! Diese Möglichkeit nutzte jeder aus. Man konnte immer wieder kritische „Beobachter“ beobachten, während unter den Augen der Mitarbeiter das Büro ausgeräumt, Wände herausgerissen, Bodenbelag entfernt wurde, also die baulichen Veränderungen planmäßig abliefen. (Die Bauabteilung hielt alle Termine ein. Die hat der Einkauf besonders anerkannt.) Die Detailplanung des Büros ging etwas zäher voran. Hier stieß man zum ersten Mal auf das Problem

Großraumbüro — mit allen Vor- und Nachteilen

Bei Besprechungen im kleineren und größeren Kreis wurden nach und nach Voraussetzungen geschaffen, die bei sachlicher Betrachtung eine gute Arbeitsumgebung ermöglichen. Hier muß unbedingt erwähnt werden, daß trotz „heißer Diskussionen“ alle Einkaufsmitarbeiter sachlich blieben und durch ihre aktive Mitarbeit an diesem Projekt erst die jetzige Einteilung ermöglichten. In einem Rundgespräch (eine feste Einrichtung im Einkauf, in der mit allen Mitarbeitern aktuelle Probleme diskutiert werden), stellte Dr. Müller alle Vor- und Nachteile des Büros zur Diskussion. Dabei wurden die Mitarbeiter auf den „Schreck Großraumbüro“ hingewiesen. Nach allen Einwänden konnte jetzt schon festgestellt werden, daß es nicht nur Nachteile gab und daß auch aus einem Altbau etwas Nützliches gemacht werden kann. Man konnte sich das Büro inzwischen vorstellen.

Die elektrischen Versorgungsleitungen wurden unter dem Boden installiert, schalldämmende Decken eingezogen und der Teppichboden gelegt. Je mehr das Büro Formen annahm, desto mehr nahmen die Kritiken ab. Zwischenbilanz: hell, freundlich, sauber. Aber

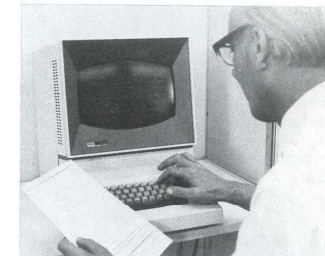
reicht denn der Platz für alle? Ist das mit dem Lärm wirklich nicht so schlimm? Wie steht es mit der Belüftung? Diese Probleme tauchten immer wieder auf.

Nun kam die Schrankwand (insgesamt ca. 50 m): Für diese gab es Lob ohne Einschränkung. Diese Organisationswand, in der sämtliche Unterlagen griffbereit ohne Platzschränkung für jedermann zugänglich untergebracht sind, begeisterte alle. In dieser Schrankwand sind die Bildschirme installiert, die direkt Verbindung zu der EDV haben. Das ermöglicht eine für den modernen Einkauf unbedingt notwendige sofortige Wiedergabe der erforderlichen Informationen. Insgesamt ist Raum für acht Bildschirme vorgesehen. Diese neue Form der zentralen Untergabe durch eine Organisations-schrankwand macht es möglich, auf nahezu alle Schränke, Theken und Beistelltische zu verzichten. Deshalb konnte auch die Norm der Mindestquadratmeter pro Arbeitsplatz überzogen werden.

Bei der Heizkörperverkleidung allerdings, die als eines der letzten Teile montiert wurde, hat anscheinend keiner daran gedacht, daß man eine Heizung auch einmal an- oder ausschalten muß. Doch auch dies konnte bald behoben werden.

Nun kamen die Büromöbel: Im Farbton für die Umgebung abgestimmt, als Organisationsmöbel den heutigen Anforderungen im Aussehen und in der Ausführung entsprechend. Sie wurden in lockerer Form aufgestellt. Die

April 1972, fand der Umzug statt. Die aktive Mitarbeit machte auch hier nicht halt. Durch den tatkräftigen Einsatz aller Mitarbeiter wurde das gesamte Schriftgut transportiert, so daß die Transportarbeiter nur noch die Schreibmaschinen und einige Büromöbel mitnehmen mußten. Dafür gab es einen kleinen Umtrunk, mit dem das neue Büro eingeweiht wurde. Er tröstete darüber hinweg, daß einige kleine Zugaben wie z. B. neue Schreibtischunterlagen, moderne Terminkalendersets und Aschenbecher nicht rechtzeitig eintrafen. Auch die Büroräume von Direktor Schade und die Besucherzimmer waren durch Termenschwierigkeiten nicht rechtzeitig fertig geworden. — Das bezogene Büro beweist, daß durch geschickte Planung und Ausführung die Nachteile älterer Gebäude zu umgehen sind und sich die Vorteile eines Neubau-Großraumbüros auch hier übertragen lassen.



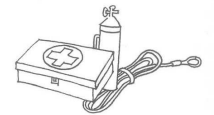
Mitarbeiter des Einkaufs nahmen die Einteilung ihrer Arbeitsgruppen selbst vor. Die Einteilung war zwar genau geplant, aber in der Praxis ergaben sich doch kleinere Abweichungen. So hatten sich die Mitarbeiter den Gegebenheiten angepaßt und ihre Schreibtische selbst zusammengestellt. Diese lose an keinen Punkt gebundene Aufstellung der Schreibtische ermöglicht so jederzeit eine neue Umgruppierung.

Drei Tage vor dem Umzug kamen die Blumen. Nun war das etwas strenge Bild aufgelockert und freundlich. Die letzten Vorbereitungen wurden getroffen, und am Freitag, dem 28.

Nach Fertigstellung des gesamten Projektes im 3. Obergeschoß des Baues B, Westseite, steht dem Einkauf ein moderner funktionsgerechter Arbeitsraum zur Verfügung. Die Farbkombination der Sachmittel, Blumenkästen und Vorhänge vervollständigen das Bild eines Büros, das auch der modernen Organisationstheorie, die den Menschen in den Mittelpunkt der Planung stellt, Rechnung trägt. Daß hier für zweckmäßige Ausrüstung und freundliche Umgebung keine Kosten gescheut wurden, wird von allen Mitarbeitern anerkannt.

Jechlinger, München

Autozubehör von besonderer Art



Auto und Zubehör — zwei unzertrennliche Begriffe! Reichhaltig ist das Angebot. Es reicht von Holzlenkkrädern bis zu Kaffeeautomaten, Fernsprech- und Fernsehgeräten. Optik und Show werden groß geschrieben, „sensationell und preisgünstig“ lauten die Versprechungen. Wir möchten dem vielen Überflüssigen natürlich nicht das Wort reden, und das, was ohnehin behördlich vorgeschrieben ist, z. B. das Pannendreieck, braucht nicht besonders erwähnt zu werden. Mit „Zubehör“ meinen wir alles das, für das es sich lohnt, die Werbetrockenheit zu rühren, nämlich Verbändkästen, Feuerlöscher und Abschleppseil. Nicht besonders attraktives Zubehör, dafür aber nützlich; denn jedes dieser Utensilien hilft, Menschenleben zu erhalten, oberstes Gebot im Straßenverkehr.

Feuerlöscher begegnen dem großen Nachteil unserer Autos: ihrer Brennbarkeit. Die Zahl der Autobrände hat zugenommen, die Anzahl der hierdurch zu Tode gekommenen Insassen ist bedrohlich angestiegen, vom Sachschaden gar nicht zu sprechen. Für Personenzüge müßte man mit einem Ein-Kilogramm- bis maximal Zwei-Kilogramm-Löschers auskommen, der zweckmäßig rechts vorn neben den Füßen des Beifahrerplatzes angebracht wird. Alle zwei Jahre müßte die Funktionsfähigkeit überprüft werden.

Über den Wert von Verbändkästen erübrigen sich viel Worte. Sie dienen in erster Linie zur Erste-Hilfe-Leistung, häufig auch für die Behebung von kleineren Verletzungen unterwegs. Auch hier gilt: Inhalt immer sofort ergänzen, im Notfall ist man darauf angewiesen. Günstigster Unterbringungsplatz ist unter dem rechten Vordersitz.

Auch dem Abschleppseil sind — neben dem beruhigenden Gefühl, es dabei zu haben, wenn man aus eigener Fahrkraft nicht in die Werkstatt kommen kann — die Sicherheits-eigenschaften nicht abzuspüren. Schnelles Räumen der Fahrbahn hilft, Auffahrunfälle zu vermeiden. Das bedeutet, Sicherheit für sich und andere. Kollegiale Hilfe ist meist schneller zu finden als der örtliche Abschleppdienst. Doch bitte beachten: Abschleppen ist nur bis zur nächstgelegenen Fachwerkstatt erlaubt. Diese drei Zubehörtelle sind, verglichen mit Chromleisten, sonstigem Zierat und überflüssigen Maskottchen, im ernstlichen Bedarfsfall ein wirklicher Sicherheitsbeitrag im Straßenverkehr. Bleibt zu hoffen, daß wir dieses Zubehör nicht für uns selbst einsetzen müssen; anderen in der Not beizustehen, ist jedoch eine ebenso ernst zu nehmende menschliche Verpflichtung.

Nach 2000 km nicht mehr neu

Ein Autobesitzer, dessen neuer Wagen bei einem Zusammenstoß zu Bruch gegangen ist, drängt verständlicherweise nach der Schadensersatzung durch ein völlig neues Auto. Die Versicherungsgesellschaft des Schuldigen kann aber, wenn das Unfallfahrzeug bereits mehr als 2000 km zurückgelegt hat, nicht zum Neuersatz gezwungen werden. Das Landgericht Aurich hat mit Urteil 3 S 50/70 entschieden, daß es nach 2000 Fahrkilometern wertmäßig nicht mehr einem ganz neuen Auto gleichstehe, auch wenn es erst vier Wochen in Gebrauch sei. Denn wenn auch ein solcher Wagen für den Geschädigten den gleichen Nutz- und Gebrauchswert habe, so müsse doch davon ausgegangen werden, daß ein immerhin „gebrauchter“ Wagen durch die Tatsache der Ingebrauchnahme in objektiver Hinsicht ganz erheblich an Wert verliere. Der Geschädigte könne allenfalls den Kaufpreis für einen zwar nicht ganz neuen, aber nur wenig gefahrenen Wagen gleichen Typs verlangen. Den Erlös für den Unfallwagen müsse er sich im Rahmen des Vorteilsausgleichs anrechnen lassen.

Abzug „neu für alt“

Der Unfallgeschädigte bekommt die Reparaturrechnung oft mit dem Vermerk zurück, er müsse sich einen Abzug „neu für alt“ gefallen lassen und einen Teil des Instandsetzungslohns selbst bezahlen. Ein Haftpflichtversicherer hatte dies einem Berliner Autofahrer mitgeteilt, der nach einem von ihm nicht verursachten Unfall Stoßstangen, Blenden, Zierleisten und eine Antenne neubringen hatte lassen. Das Kammergericht Berlin (12 U 724/70) entschied jedoch, der grundsätzlich zwar zulässige Abzug „neu für alt“ setze voraus, daß der Geschädigte Aufwendungen erspare, die er später doch hätte machen müssen. Es sei hingegen nicht gerechtfertigt, Abzüge vorzunehmen, wenn Teile ersetzt worden seien, die im allgemeinen die Lebensdauer des Fahrzeugs erreichen, weil dann eine Wertverbesserung nicht eintrete.

Ein gutes Beispiel

Wieder steht die Urlaubs- und Reisezeit vor der Autobustür. Der Gesellschafts-Tourismus feiert und pflegt das Fernweh deutscher Menschen. Doch — so behutsam und durchdacht

Vergeßlichkeit macht den Urlaub zunichte

Vorfreude ist die schönste Freude, besonders, wenn man sich auf den Urlaub freut. Eitel Freude sind die Vorbereitungen zu einem Auslandsurlaub allerdings nicht, denn man muß ein wenig denken und einiges beachten, was bei einem Aufenthalt in der Bundesrepublik nicht notwendig ist. Man muß sich über Visa Klarheit schaffen, muß Gewißheit haben, ob Paß oder Personalausweis verlangt wird,

ob und wenn ja, welche Impfungen durchgeführt werden müssen. Schon die kleinste Unterlassungslücke kann unter Umständen den ganzen Urlaub zum Scheitern bringen. Deshalb sollte man sich mit diesen „Kleinigkeiten“ schon einige Zeit vor dem eigentlichen Reisetrip beschäftigen. Als kleine Hilfe dazu dient die nachstehende Tabelle, die Auskunft über wichtige Fragen gibt.

Urlaubsziel	Personalausweis	Reisepaß	Reisepaß mit Visum	Kinderreisew. m. Lichtbild	Grüne Versicherungskarte	Internat. Führerschein	Internat. Zulassung	Vorherige Impfung	
									P = Pocken M = Malaria D = Diphtherie Ch = Cholera GG
Ägypten	•	•	•	•	•	•	•	•	P/M
Algerien	•	•	•	•	•	•	•	•	P/M/Ch
Belgien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Bulgarien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Dänemark	•	•	•	•	•	•	•	•	
Finnland	•	•	•	•	•	•	•	•	
Frankreich	•	•	•	•	•	•	•	•	
Griechenland	•	•	•	•	•	•	•	•	
Großbritannien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Irland	•	•	•	•	•	•	•	•	
Israel	•	•	•	•	•	•	•	•	P
Italien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Jugoslawien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Marokko	•	•	•	•	•	•	•	•	P/M
Niederlande	•	•	•	•	•	•	•	•	
Norwegen	•	•	•	•	•	•	•	•	
Österreich	•	•	•	•	•	•	•	•	
Portugal	•	•	•	•	•	•	•	•	Ch
Rumänien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schweden	•	•	•	•	•	•	•	•	
Schweiz	•	•	•	•	•	•	•	•	
Spanien	•	•	•	•	•	•	•	•	
Tschechoslowakei	•	•	•	•	•	•	•	•	
Türkei	•	•	•	•	•	•	•	•	P/M/Ch
Tunesien	•	•	•	•	•	•	•	•	P/M
UdSSR	•	•	•	•	•	•	•	•	P
Ungarn	•	•	•	•	•	•	•	•	
USA	•	•	•	•	•	•	•	•	Gf

er auch sein mag, ganz ohne Beschwerden der Teilnehmer wird es nie abgehen: Wo gereist wird, da wird auch — sei es gerichtlich oder außergerichtlich — geklagt. Was davon berechtigt ist oder nicht, läßt sich selten ganz entschlüsseln. Umso erfreulicher wirkt in dieser Situation die bisher einmalige Einrichtung eines Reiseunternehmers aus Stuttgart: Ein pensionierter Richter und ein Staatsanwalt a. D. gehen sofort allen Beschwerden der Reisenden nach und prüfen an Ort und Stelle

ihre Klagen. Unabhängig, objektiv und kritisch. Das Unternehmen hält sich in jedem Fall an die Empfehlungen dieser Persönlichkeiten und versucht, so schnell wie möglich eine Einigung mit den Kunden zu erzielen. Solche Einstellung verdient Beachtung und Anerkennung; sicherlich auch den Hinweis an alle anderen Reiseveranstalter, in ähnlicher Weise mit jenen zu verfahren, die ihnen schließlich das Geld bringen.

Berlin ist alle Reisen wert

Wieder eine Lehrfahrt der MWM-Auszubildenden

Zum siebentenmal führte MWM im Einvernehmen mit der Mannheimer Abendakademie eine Exkursion in die geteilte deutsche Hauptstadt durch. Der Teilnehmerkreis ändert sich — jeweils das erste Lehrjahr der gewerblichen, kaufmännischen und technischen Lehrlinge. Doch auch die Eindrücke haben sich in der Entwicklungszeit von einem knappen Jahrzehnt gewandelt, vor allem von der politischen Landschaft. Ein vorbereitendes Seminar der Abendakademie hatte alles das, was an Neuem, teils aus Besonderem und Andersartigem auf uns zukommen werde, behandelt. So lag auch die Leitung der Studienfahrt in Händen der Abendakademie: Herr Helmut Stahl hat uns begleitet. Seitens der MWM sind wir von Herrn Ing. Hugo Cornelius und Herrn Dipl.-Volkswirt Christian Hartmann betreut worden. Für die uns jungen Menschen immer bezügte Verständnisbereitschaft möchten wir vor allem unseren Dank sagen.

Erwartungsfroh führen 49 Auszubildende im bequemen Reisebus ihren Erlebnissen entgegen. Strahlende Frühjahrs Sonne schuf den wohlthuenden Rahmen auf der langen Anfahrt. Am frühen Nachmittag wurde der Grenzkontrollpunkt Helmstedt-Marienborn erreicht. Nach einer Stunde Warte- und Abfertigungszeit durften junge Deutsche den Schlagbaum zum anderen Land der Deutschen passieren.

Auf der DDR-Autobahn

Wir sind uns dessen nicht bewußt geworden, an der koexistenziellen Nahtstelle von Weltmachtblöcken zu sein. Das breite Acker- und Wiesenland beiderseits der Autobahn wirkte heimatisch, und auch kein „Unbehagen“, in einem „besonderen“ Land zu sein, hat uns bewegt. Es liegt im Charakter der weiten Landschaft der Magdeburger Börde, an Elbe und der kiefernbestandenen Havel, daß man nur wenig Menschen zu Gesicht bekommt. Im Vergleich mit den Säumen westdeutscher Autostrecken sind auch verhältnismäßig viel weniger Ortschaften in kilometerweiter Entfernung zu erkennen. Immerhin zeigen auch Neusiedlungen, gepflegt und schmuck, daß dort deutsche Menschen wie du und ich wohnen. Nach dem Grenzübergang Drevitz-Drei Linden kündigte sich mit dichter Bebauung die Millionenstadt an. Wir gelangten über die berühmte Avus zu unserer Unterkunft im Grunewald.

„Eine Hauptstadt ohne Land in einem Land ohne Hauptstadt“

so hat ein Mitarbeiter des Berliner Informationszentrums treffend die Situation Berlins genannt. Natürlich von gesamtdeutscher Sicht aus. Er begleitete unsere Stadtrundfahrt durch Westberlin, nachdem wir morgens schon im berühmten Berliner Zoo gewesen waren und an mehr als 5000 Tierarten aus

allen Kontinenten unsere tierkundlichen Kenntnisse erweitert hatten. Das gigantische Bauvolumen im Hansaviertel beeindruckt ebenso wie die belebten Straßenzüge im Ku-Damm-Bereich bis zur Gedächtniskirche hin. Im Mahmal Plötzensee, der Gedenkstätte für die Opfer des Naziregimes, sind wir ebenso still geworden wie an der „Mauer“ mit den Mahnzeichen für die geschichtliche Tragik der deutschen Teilung. Wir haben selbst als junge Generation keine erlebende Erinnerung an die schicksalsträchtige Zeit, doch schon das geschichtskundliche Wissen gab uns ein beruhigendes Bewußtsein, uns in demokratischer Freiheit geboren zu wissen.

Im Schöneberger Rathaus sprachen und diskutierten wir mit Mitgliedern des Informationszentrums über diese uns bewegenden Dinge. Unsere Exkursion wurde zur wahrhaften Lehrfahrt: Eigene Anschauung und vielseitigste Information dienten der Erweiterung



Gliencker Brücke, heute „Brücke der Einheit“; „Brandenburger Tor“, Ost-Berlin



des Weltbilds und der Allgemeinbildung unmittelbar. Dazu gehörten auch Besuche im Ägyptischen Museum oder nach Wahl in der Neuen Nationalgalerie. Einige andere Teilnehmer entschlossen sich zur Besichtigung des historischen Schlosses Charlottenburg. Abends entspannte uns — nach fast allzuvielm Sehen und Erleben — eine Theatervorstellung im Schillertheater mit der spritzigen und erfrischenden Komödie „Einer muß der Dumme sein“ von Georges Feydeau.

Konzernverbundenheit

Jedem Teilnehmer der jährlichen Berlin-Exkursion wird immer vor Augen geführt, daß die Wiege der Knorr-Bremse in Berlin stand und daß dort ihr Weltruf begründet worden ist. Zwei Werke der Firmengruppe — wenn auch von bescheidenerer Größenordnung —

haben die Bindung behalten, und wir aus der jüngsten MWM-Generation haben die Verbundenheit auch dieses Jahr durch einen Besuch bei unserer Schwesterfirma Werkzeugmaschinenfabrik Carl Hasse & Wrede GmbH bekundet. Drei sachkundige Mitarbeiter aus der dreihundertköpfigen Belegschaft führten uns durch den sauberen, fortschrittlich ausgestatteten Betrieb. Wir möchten uns auf diesem Wege für das Mittagessen bei H. & W. herzlich bedanken und versichern, unser Versprechen, Berlin nicht zu vergessen und unsere Berliner Kollegen wieder zu besuchen, an den nächsten Jahrgang der Auszubildenden weiterzugeben.

Ein schönes Erlebnis war eine Bootsfahrt auf dem „Großen Wannensee“, dem Herzstück der vielen Wasserläufe, die diese Millionenstadt von 50 km Durchmesser durchziehen und sie so reizvoll machen.

In Ostberlin

Wir passierten nach kurzen, etwas umständlichen Formalitäten den Grenzübergang Friedrichstraße. Vom Pariser Platz aus betrachten wir das Brandenburger Tor und seine Quadriga einmal von der anderen Seite aus, bummelten danach „Unter den Linden“ in Richtung Alexanderplatz, vorbei an ansehnlichen Staatsgebäuden, an der Neuen Wache und am 1969 erstellten Fernsehturm. Der „Alex“, einst pulsierendes Weltstadtzentrum, habe nicht mehr den Glanz der reichshauptstädtischen Zeit, so hat man uns schon gesagt, doch gerechterweise erkennen wir an, daß der Wiederaufstieg auch „drüben“ unverkennbar ist. Langsamer vollzieht sich ohne Zweifel diese Anhebung des Lebensniveaus im Vergleich mit den stürmischen Entwicklungen in der westdeutschen Wohlstandszeit. Doch auch hier schaffen fleißige, einfallsreiche deutsche Menschen. Sie lassen uns auch auf dem Weltmarkt schon ihren Wettbewerb spüren und heben sich längst nicht mehr in äußerlicher Kleidung und Wohnkultur von uns Bundesbürgern ab. Beim Mittagessen in den Gaststätten unterhielten wir uns mit ihnen. Sie freuten sich über den Besuch deutscher Jugend und bekundeten auch ihr Sehnen nach der Wiederherstellung persönlich-menschlicher Beziehungen. Diese ganze Problematik wurde am letzten Tag unseres Berlinaufenthalts noch einmal im Diskussionsvortrag eines freien Mitarbeiters der Bundesanstalt für gesamtdeutsche Aufgaben im Westberliner „Haus des deutschen Ostens“ angesprochen. Viele dieser Gedanken wirkten in uns noch bei der Rückfahrt nach.

Mannheim hat uns wieder, junge beruflich Auszubildende, die auf einer sehr eindrucksvollen Studienfahrt nach Berlin ihr politisches und wirtschaftliches Wissen erweitern konnten.

Peter Lohaus und Werner Walter, Mannheim

20. 3. bis 24. 3. 1972 in Berlin

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter der Knorr-Gruppe

Teilnehmer:	
KB-München	Franz Mock Edith Weigel
SB-München	Georg Hartl Joseph Bachmeier
für Kindererholungsheim St. Blasien	Franz Strobl
KB-Volmarstein	Franz Gablowski Willi Enge
MWM-Mannheim	Werner Nagel Edgar Friedauer
Hasse & Wrede, Berlin	Fred Kleinert Gerhard Pinkus
Urus-Kunststoff GmbH & Co, Gummiwerk KG	Manfred BöSSERT Horst Schulz

Der Kollege Werner Nagel leitete die BR-Tagung mit der Begrüßung der Teilnehmer ein. Er gedachte des so plötzlich bei einer Aufsichtsratsitzung der SB München verstorbenen Kollegen Georg Weich.



Dann erstattete er Bericht über das Erholungsheim Nieblum. Es ist schon ein echtes Anliegen, das Ferienheim Nieblum zu einem Erholungs- und Ferienwerk für Werksangehörige und deren Familienmitglieder auszubauen, in dem über das ganze Jahr hinweg die Möglichkeit für einen Urlaub gegeben ist. Die Baugenehmigung vom Gemeindeamt Nieblum und der Gesellschaft für Landeskultur in Bremen ist leider bisher noch nicht erteilt worden. Blicken wir aber mit Zuversicht dem Werden der Sache entgegen. (Siehe Bericht des Architekten Heese zum Schluß.)
Direktor Rohde, Vorstandsmitglied von Hasse & Wrede, begrüßte die Teilnehmer der Tagung und verließ seinem Wunsche Ausdruck, daß das Treffen seinem Zweck dienen und die Teilnehmer nach den anstrengenden Tagen der Arbeit auch ein paar Stunden der Entspannung in einem angenehmeren Rahmen verbringen mögen.
Kollege Nagel dankte Direktor Rohde und betonte, daß dieser stets in all den Jahren

der Zusammenkunft ein angenehmer und freundlicher Gesprächspartner war und daß mit seinem Ausscheiden dem Betriebsrat ein gutes Stück H. & W. fehlen wird. Er sagte: „Wir selbst wollen uns stets Ihrer erinnern und danken Ihnen von Herzen für die Einladung in diese schönen Räume.“

Sodann berichteten:

Kollege Werner Nagel über MWM

Der Auftragsbestand des Werkes MWM ist zur Hälfte auf KD- und Großmotoren verteilt. Erstmals lag der Auftragszugang etwa knapp 1 Million über dem Umsatz. In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres waren die Umsätze höher, während der Auftragsbestand rückläufig wurde. Die Beschäftigungslage ist bis zum Ende des Jahres 1972 gesichert. Während bei KD-Motoren der Auftragsbestand bis Ende des Jahres die Produktion sichert, tritt bei RH-Motoren im letzten Quartal 72 eine spürbare Produktionsflaute ein, bedingt durch die prekäre Lage im Binnen- und Küstenschiffsbereich. In diesem Jahr wurde zum erstenmal die Zahl der Lehrlinge bei den Einstellungen um 20 reduziert, um künftig alle Auszubildenden nach Beendigung der Lehre in das Beschäftigungsverhältnis übernehmen zu können.

Kollege Franz Mock über KB-München

Für das Jahr 1971 ist gegenüber 1970 eine Umsatzsteigerung zu verzeichnen, die sich bei fast allen Produktgruppen bemerkbar macht. Die Umsatzsteigerung ist sowohl für das In- als auch für das Ausland von Bedeutung. Der Auftragsbestand ist rückläufig. Im Jahre 1972 wird aller Voraussicht nach der Umsatz des Jahres 1971 nicht erreicht.

Kollege Georg Hartl über SB-München

Die Beschäftigungslage für das 1. Halbjahr kann als befriedigend bezeichnet werden und zwar für Eisenbahngeräte, Kraftfahrzeugfertigung und Motoren je 5 Monate, für Druckluftgeräte jedoch nur 2 Monate. Für das 2. Halbjahr ist die Beschäftigungssicherung ungünstiger, und es liegen auch keine festen Zahlen für die Auftragslage vor. Allgemein sei gesagt: Für Eisenbahngeräte und Kraftfahrzeugfertigung ist eine rückläufige Beschäftigungssicherung zu verzeichnen, während bei der Motorenfertigung wahrscheinlich eine Besserung zu erwarten ist. Die Umsätze haben in 1971 zu 1970 eine Erhöhung von 12,3% erfahren, was sich jedoch aufgrund der Preisentwicklung nicht auf den Gewinn auswirkt. Im 2. Halbjahr wird mit einem weiteren Rückgang des Umsatzes gerechnet.

Kollege Fred Kleinert über H&W Berlin

Der Auftragsbestand bei H. & W. verteilt sich um ca. 40% auf Werkzeugmaschinen und ca. 60% auf Schwingungsdämpfer. Die Vollbeschäftigung ist etwa für 9 Monate gesichert. Der Gesamtumsatz war insgesamt befriedigend. Im Sektor Werkzeugmaschinen ist eine stagnierende Tendenz festzustellen. Kopierautomaten ins Ausland zu verkaufen, verlangt immer mehr kaufmännisches Geschick und erfordert große Anstrengungen. Als Investition wurde ein angrenzendes Grundstück erworben, auf welchem eine neue Halle zur mechanischen Dämpferfertigung erstellt werden soll.

Kollege Manfred BöSSERT über Ursus-Kunststoff GmbH und Gummiwerk KG

Der Umsatz des Gummiwerkes Berlin hat rückläufige Tendenz als Folge konjunkturellen Absinkens und Übersättigung des Arbeitsmarktes für Gummiartikel im In- und Ausland. Die Auftragsgänge für Gummihandschuhe aller Sortimente sind stark rückläufig. Der erwartete Absatzmarkt für Röntgenhandschuhe in den USA hat sich bisher noch nicht bestätigt. Für Bundesbahnplatten, Fahrstuhl-



räder und Bremschläuche sind sowohl Auftragsgänge als auch Auftragsbestände wie im Jahr 1971 ohne Veränderung geblieben, während in der Pressenabteilung ein Auftragsrückgang zu verzeichnen ist. Der z. Zt. vorliegende Auftragsbestand sichert für ca. 3 Monate die Beschäftigungslage. Für die Kaltspritzanlage liegen keine Aufträge vor.

Direktor Vielmetter über die Knorr-Gruppe

Am zweiten Vormittag der Tagung waren Direktor Vielmetter und zeitweise auch Architekt Heese zu Gast. Nach der Begrüßung durch Kollege Werner Nagel wünschte Direktor Vielmetter den Teilnehmern einen recht guten Erfolg der Tagung. Die Werke der Knorr-Gruppe, sagte Herr Vielmetter, seien im Geschäftsjahr 1971 dem allgemeinen konjunkturellen Rückgang erlegen. Er betonte, daß ein Barometer hierfür die Gießerei in Volmarstein sei. In einer Art

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



KURT EHLERT
Schleifer
27. 5. 72



OTTO WEBER
Schleifer
9. 6. 72



MARGARETE EFFENBERGER
Sekretärin
2. 6. 72



HUBERT JURINKA
Dreher
30. 6. 72

Süddeutsche Bremsen AG



WILHELM EICHIN
Gruppenleiter
19. 5. 72



KURT KLENK
Terminüberwacher
21. 5. 72



OTTO MUNDING
Sachbearbeiter
9. 6. 72



RICHARD LAAS
Werkmeister
9. 6. 72



KARL FERBER
Schlosser
16. 6. 72

Motoren-Werke Mannheim AG

Knorr-Bremse GmbH München



HUBERT SAMM
Projektor
1. 5. 72

Carl Hasse & Wrede GmbH



GERHARD SCHULZ
Dreher
9. 5. 72

Urus Kunststoff GmbH



REINHOLD BAHLKE
Schlauchmacher
16. 6. 72

Phasenverschiebung wirke sich die Lage in Volmarstein ungefähr nach einem Jahr auch auf den Maschinenbau aus. Diese Auswirkungen erstrecken sich bis zur Bundesbahn. Natürlich habe der Rückgang der Konjunktur auch zur Folge, daß dadurch bei normaler Fertigung die großen Warenbestände abgebaut würden.

Bei den Dieselmotoren für Export und bei den Motoren für die Landwirtschaft würde es schwierig werden; wir würden aber trotzdem auch hier über die Runden kommen. Preisgespräche mit den Kunden seien erheblich härter geworden, da der Konkurrenzdruck Preissteigerungen nicht gerade zuließe. Herr Vielmetter sprach auch die Kostensteigerung dieser Zeit an und bedauerte die ständigen Preissteigerungen. Er sagte wörtlich: „Ich habe nichts gegen die Lohnerhöhungen, so lange diese den Arbeitnehmern etwas bringen, aber so, wie es im Moment aussieht, kann es nicht weitergehen, denn wenn von den Lohnerhöhungen für den einzelnen Arbeitnehmer nichts mehr übrig bleibt, macht mich dies genauso nervös wie Sie, meine Damen und Herren.“

Bei Betrachtung der Umsatzziffern müßten auch die Preissteigerungen mit einbezogen werden. Hierbei stelle man fest, daß die Umsätze unecht angezogen haben, da der Realwert niedriger liege als der absolute Wert. Direktor Vielmetter schloß mit den Worten, daß wir trotz allem mit Zuversicht in die Zukunft blicken sollen. Er wünschte den Teil-

nehmern alles Gute für den weiteren Verlauf der Tagung.

Herr Heese nahm Stellung zu dem Erholungsheim Nieblum und legte hierfür die eingezeichneten Pläne vor. Er erörterte die verschiedenen Gründe, aus denen zunächst noch eine Ablehnung der Ämter zum Bau dieses Vorhabens zu verzeichnen sei. Herr Heese sprach von der Einreichung des Flächennutzungsplanes und ist der Meinung, daß man dieses Vorhaben nicht auf einmal bauen sollte, sondern in Stufen. Der Erholungsort soll nicht nur für die heutige Generation, sondern auch für zukünftige Werksangehörige Entspannung und Erholung bringen.

Die Pläne zeigen eine schöne Einstufung in das Landschaftsgefüge. Wenn diese verwirklicht werden könnten, wäre für die Knorr-Gruppe ein stolzes Ergebnis zu verzeichnen. Herr Vielmetter erwähnte, daß die Pläne ge-

nehmigt werden müßten, weil durch dieses Bauvorhaben die Umwelt ja nicht verschmutzt, sondern eine schöne Umgebung für Gäste und Bewohner im Entstehen sei. Es sollte ein Grundsatzplan erstellt und sukzessive gebaut werden, um für die Zukunft ein Erholungsgebiet für kommende Generationen unserer Mitarbeiter zu schaffen.

Die Tagung wurde am letzten Tage mit einer Berlin-Rundfahrt abgeschlossen. Der Termin für das nächste Treffen wurde auf den 18. bis 22. September 1972 in München festgelegt.

Friedauer, Schriftführer

NS: Die geschilderten Abschwächungen haben sich in jüngster Zeit nicht fortgesetzt, sondern sie haben sich zum Teil in einen Beschäftigungszuwachs verwandelt.
KB-KG

UNSERE JUBILARE

Unsere Südbremse - Hintergrund für Fernsehstory

... demnächst im ZDF

Für 13 Folgen einer Unterhaltungsserie, die im Auftrag des ZDF gedreht wurde und im Spätherbst dieses Jahres um 19.10 Uhr — der Wochentag steht noch nicht fest — gesendet werden soll, lieferte die Südbremse die erwünschte echte Industriekulisse. Der Vorstand der SB ermöglichte mit der Dreh-erlaubnis innerhalb des Werkes der „Elan-Film“, München, seine Stars in lärmgefüllten

sich die Story hauptsächlich — eine Story, die begrifflicherweise das allergrößte Interesse der Werkschriftleiterin fand, fällt sie doch in das ureigenste Metier der Redakteurin.

In 13 Folgen wird Freud' und Leid dieses Berufsstandes geschildert, was für Eingeweihte eines gewissen Humors nicht entbehrt: PR-Dame Ingeborg Schöner, bei der fiktiven

Nach dem ersten privaten Rendezvous mit der schönen Ingeborg kommt er dann notgedrungen zur Erkenntnis: „Nur die Liebe läßt uns leben“.

Doch in diesem Betrieb bahnen sich nicht nur zarte Bande an, nein, es kommt sogar zu einem Arbeitsunfall (bei dem allerdings das junge Paar keinen weiteren Schaden nimmt). In dieser Szene hatte „Milan“ seinen großen Auftritt, und das nahm sich vor der Kamera etwa so aus: Blick durch die Halle. Im Scheinwerferlicht die PR-Dame in einem dunkelblauen Kostümchen, weißer Bluse, rotem Schlips und roten Kirschen am Aufschlag, neben ihr Schriftleiter und einige mittlere Führungskräfte, die sich von der Kamera entfernen. Sie weichen zur Seite, als „Milan“, ein zum Gastarbeiter umfunktionierter Statist, humpele und zwischen zwei Kollegen hängend, zum Sanitärer geschleift wird. Der Pechvogel Milan erlitt seinen Unfall aufgrund der Tatsache, daß ein Elektrokarren schneller war als sein Reaktionsvermögen auf die deutschen Warnrufe der Arbeitskameraden ... Diese Szene wurde mehrmals geprobt, wobei der schwerverletzte Milan stets aufs Neue sehr munter an den Ausgangspunkt seines Leidensweges zurückeilte. Zwischendurch



Links (v. l. n. r.):
H. Schlüter
als Betriebsrat,
H. Stadtmüller
als Jubilar,
Th. Reiner als
Mitglied
der Geschäftsführung,
H. Engelmann
als Generaldirektor,
R. Bahr
als Journalist



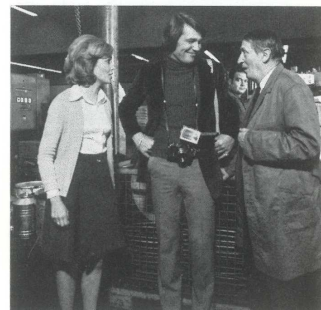
Maschinensälen und auf Werkstraßen agieren zu lassen.

So fiel an einigen Tagen im Mai in die nüchterne Welt der Arbeit etwas vom bunten Leben der Welt des Showbusiness. Zahlreiche Abteilungen und einige Südbremsler bildeten den Hintergrund der „Peter-Hansen-Story“ (Arbeitstitel): Aggregatbau, Halle A, Abteilung 70 (Dreherei), Meistergang, Halle X, Streckplaniererei, Lichthof, Verbindungsgang vom Altbau zum Neubau, Kantine, Sanitätsraum, Motorenbau. Ein 25köpfiges Dreh-team nahm in dem Schulungsraum der Lehrwerkstatt Quartier. 5 Gerätewagen und 8 Pkws bildeten den stattlichen Fuhrpark. Und wo sonst die Lehrlingsausbilder ihren Schülern die Grundbegriffe der Metallbearbeitung mit mehr oder weniger großem Erfolg beizubringen versuchen, bereiteten sich Maskenbildnerin und Garderobiere aus, wimmelte es von „Filmschaffenden“ wie Regisseur und Assistent, Kameramann und Assistenten, Tonmeister und Assistent, Aufnahmeleiter und Assistent, Requisiteure, Oberbeleuchter und 5 Mann von Bühne und Beleuchtung.

Im Schatten eines Baumes ruhten auf mitgebrachten Klappstühlen bei hochsommerlichen Temperaturen in untadeligem Dress 5 Statisten, „Geschäftsfreunde“ aus Zentralafrika, die laut Drehbuch an einer Werksführung teilzunehmen hatten. Star der Schauspieler aber war die Filmschöne Ingeborg Schöner und ein junger Mann namens Rüdiger Bahr, im Film Peter Hansen. Um die beiden dreht



DELAG als Kundenbetreuerin und Verbindungsdame zur örtlichen Presse fest angestellt, lernt zwei junge Journalisten kennen, die mit der lobenswerten Absicht und dem Segen der Geschäftsleitung im Werk aufkreuzen, eine Werkzeitschrift für diese Firma herausbringen. Aber ach, welch schwieriges Unterfangen! Peter Hansen, einer der beiden jungen Leute und ohne Zweifel vom Fach her qualifiziert für den Schriftleiterjob, scheint unter dem falschen Tierkreiszeichen geboren worden zu sein (wahrscheinlich „Löwe“). Wie sonst ist es zu erklären, daß er sich reihum mit allen wichtigen Leuten anlegt? Der Direktor ist böse auf ihn, der Betriebsrat beschwert sich über ihn, und nur die Schöner mag ihn.



überprüfte „die Maske“ noch einmal Make-up und Frisuren der Werk tätigen, denen von der Hatz des Berufsalltages nicht allzuviel anzumerken war.

Ingeborg Schöner und ihr Peter Hansen blickten erschüttert dem so arg Ladierten nach. Wie mag es weitergehen? Milan gesundet schnell wieder — aber der gutaussehende Peter Hansen, wird er es schaffen mit seiner Werkzeitschrift? Wird er sich das diplomatische Geschick, das zu dem Handwerkszeug eines Werkschriftleiters gehört, doch noch aneignen? Wird die Zuneigung zu seiner hübschen Kollegin von Dauer sein? Wir geraten es nicht. Sehen Sie es selbst — demnächst in diesem Theater.