

WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTLEITUNG:
Renate Stäpf
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 Namentangabe: Stäpf, München

116 AUGUST 1972

Mit unserem Titelbild wandeln wir auf den Spuren der Arbeit unserer Südbremsers: Aus dem Jahre 1927 stammen der Traktor mit SB-Motor, das F.-N.-Motorrad mit Orkan-Vergaser und die Hauenhohlwelle.

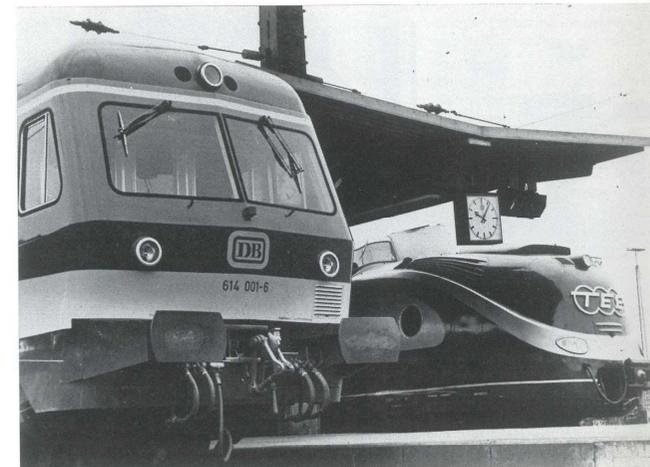
Neue Dieseltriebzüge mit Knorr-Bremsen	3
MWM auf der EXPOMAT '72	3
Das Führungssystem der Süddeutschen Bremsen AG	4
Unsere „Südbremse“ wurde 50!	6
Seebäderschiff „Westerland“ im Sommerverkehr	8
Indonesische Diplomaten bei MWM	8
Wassertürme — Wahrzeichen?	9
Neue Problematik im Berufsbildungswesen	9
Zertifikate für die berufliche Fortbildung	10
Auszubildende besuchen die Südbremse	11
Die Fußballer der MWM-Versuchsabteilung	13
Für Unfallverhütung kann gar nicht genug getan werden	14
Unsere Jubilare	14
Rhetorische Modetorheiten unserer Tage	16
Wenn man einen Ausländer heiratet . . .	16

Ist das nicht vielen von uns schon so ergangen . . . Wir stehen am romantischen Ufer der Isar, irgendwo zwischen Grünwald und dem Kloster Schäftlarn, und plötzlich treibt ein großes Floß, vollbeladen mit fröhlichen Menschen, schnell verwehend wie ein himmelblauer Sommerferientraum, an uns vorüber? Der Neid nagt an uns mit scharfem Zahn, wenn wir sehen und hören, wie wohl es sich die dort auf ihrem luftigen und lustigen Floß inmitten des kühlen Flusses sein lassen, während wir in der Hitze schmoren. Die Maßkrüge kreisen, und das Bier in ihnen schäumt um die Wette mit der Isar. Eine zünftige Band spielt. Man tanzt, trinkt, ißt etwas, springt ins Wasser, taucht erfrischt wieder auf, jodelt, tanzt, trinkt, ißt etwas usw. usf.

Die Leute scheinen sich pudelwohl bzw. mopsfidel zu fühlen. Der Zuschauer am Ufer kommt sich bei der Mordsgaudi wie ein rechter norddeutscher Trauerkloß oder wie Ignaz, der letzte Einödnbauer, vor. So eine Floßfahrt, ja, die ist lustig — die müßte man auch einmal mitmachen! Doch gemacht, gemacht. Mit diesem Erlebnis ist es wie mit vielen Dingen, nach denen man sich sehnt. Sie schauen vom festen Ufer aus der Ferne weitaus lustiger und begehrenswerter aus, als sie es dann in Wirklichkeit sind. Ja, es gibt Dinge, die sollte man überhaupt nur sinnend betrachten und nicht direkt genießen. Weil der Geschmack auf Garantie enttäuscht. Man denke nur an sehr schöne Männer oder Mädchen. Auch bei ihnen muß man sagen: Sehen macht seliger denn nehmen.

Doch bleiben wir getrost bei der Floßfahrt. Wie bei jeder Schiffsreise, hockt man auch dort auf allerengstem Raum zusammen und kann sich nicht entgehen. Nicht dem Bieratem des Nachbarn. Nicht dem hysterischen Kreischen der keineswegs ganz jungen Dame gegenüber. Nicht der unsympathischen Physiognomie ihres Begleiters. Da man auf einer wackeligen Bank in Tuch- bzw. Hautföhlung sitzt, muß man einfach an der allgemeinen Munterkeit teilhaben. Ein nettes Gespräch oder eine ruhige Naturbetrachtung sind ohnedies nicht möglich, denn dem ohrenbetäubenden Lärm der Musike ist man auf dem kleinen Floß ohnmächtig ausgeliefert. Auch wird einem fortwährend Bier angeboten — wahrscheinlich, weil man das Faß bis zur Landung leertrinken muß — auch wenn man schon den Magen literweise unter Wasser gesetzt hat. Die laute Fröhlichkeit ist — ähnlich wie beim Fasching oder Karneval — oberstes Gebot. Besonders, wenn das lustige Floß an Brücken und Ufern mit Zuschauern vorübergleitet, dann packt, wie auf ein geheimes Kommando, die meisten Floßfahrer eine hektische Betriebsamkeitsfröhlichkeit. Der Spaßmacher vom Dienst tanzt dann mit hochehobenem Maßkrug ein Solo und springt in voller Kleidung und jodelnd in das viel zu kalte Wasser. Morgen hat er totsicher einen Schnupfen. Die kessen Paare legen einen besonders gliederverrenkenden Beat auf das leicht schlüpfrige Parkett. Wobei vermerkt werden muß, daß Tanzen in der Badehose, also halbnackt und schwitzend, keineswegs nach jedermanns Geschmack ist. Aber mitgeföhßt heißt mitgelöst. Dieser Zwang zur Lauthaltheiterkeit ist's, der manche elegisch stimmt. Aufgepaßt, alle bergeschaut. So fröhlich sind wir Floßleute. Und die Zuschauer am grünen Strand der Isar werden gelb vor Neid. Ach, das schöne bunte Bild! Aber wir wissen besser, daß Bilder halt nur zum Betrachten da sind . . .

Zwei markante »Gesichter« -



zwei Repräsentanten moderner Technik. Der Nahverkehrs-Dieseltriebzug VT 614 (vorn) soll jetzt serienmäßig gebaut und im Nahverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden. Er erreicht 140 km/h und kann Kurven mit Hilfe der von Knorr entwickelten „Gleisbogenabhängigen Wagenkasten-Steuerung“ schneller als normale Züge durchfahren. Dahinter der TEE-Dieseltriebzug VT 602, ausgerüstet mit der KE-Bremse von Knorr. Kürzlich stellte auch die Deutsche Bundesbahn zwei „Schnellzugwagen der Zukunft“ vor: sie sind für 200 km/h ausgelegt und verfügen über unsere Scheibenbremsen, kombiniert mit Magnetschienenbremsen. Die elektronische Gleitschutzanlage, die das Blockieren der Räder verhindert, ist ebenfalls von Knorr.

MWM auf der EXPOMAT '72

Internationale Baumaschinen-Fachmesse in Paris

Als einzige Ausstellung ihrer Art stand die EXPOMAT unter der Ägide des Europäischen Komitees für Baumaschinen (CECE). Paris veranstaltete zum achtenmale diese internationale Fachmesse für Bau- und Baustoffmaschinen, in diesem Jahr auf dem Gelände des Flughafens Le Bourget. Gezeigt wurden alle Maschinen und Geräte, die im Hoch- und Tiefbau unserer Zeit verwendet werden und den hohen Stand der technischen Mechanisierung des Baumaschinenwesens dokumentieren. Mehr als 1000 Aussteller aus 18 Staaten waren auf 300 000 qm Ausstellungsfläche vertreten, vorrangig aus westlichen Ländern, aber auch aus dem Wettbewerb der Ostblockstaaten und Japans. Die MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG, bekannt und bewährt als Lieferer für Antriebsmotoren für die vielseitigen Arbeitsfunktionen dieser speziellen Baumaschinen, z. T. wahrer roboterhafter Giganten, fehlte natürlich nicht in dieser Bekundung des Fortschritts technischer Erkenntnisse auf einem Markt, der in unserer Generation zu den bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren zählt. Die Neu- und Weiterentwicklungen aus Mann-

heim auf dem Stand 519c in Halle A haben sich guter Aufmerksamkeit eines fachverständigen Publikums erfreuen dürfen. Es wurden gezeigt: Luftgekühlte Ein- und Zweizylinder-Dieselmotoren aus der Baureihe D 302, die neue Serie D 327, die — ebenfalls mit Luftkühlung — in Zwei-, Drei-, Vier- und Sechszylinderausführung auf dem Markt ist; ferner ein Zwölfzylinder-Dieselmotor in V-Form für die Motorenanordnung aus der auch auf dem Baumaschinensektor einbaubewährten Baureihe D 232. Hier sollte er überdies von der vielseitigen Verwendung für den Antrieb von Fahrzeugen der französischen Küsten- und Binnenschifffahrt, von Borddiensteinrichtungen und von Diesel-Stromerzeugungsanlagen Zeugnis ablegen. Der ausgestellte TD 226-6 gehört zur neuen Baureihe D 226, die mit 2, 3, 4 und 6 Zylindern in herkömmlicher Bauart oder als „TD“ aufgeladen geliefert wird. Ein Notstrom-Sofortbereitschaftsaggregat, hier mit einem D 325-6 ausgerüstet, fand besondere Beachtung durch die Hinweise auf den vielfältigsten Spezialereinsatz in Bereichen unseres Lebens, bei denen die Sicherung ununterbrochener Versorgung mit elektrischem



Strom daseinswichtig ist, u. a. in Krankenhäusern, im Flug- und Meßwesen, in der Elektronik oder sonstwelchen Gebieten, auf denen das dielektrische Notstromaggregat beim Ausfall des öffentlichen Stromnetzes unterbrechungslos die weitere Stromversorgung übernimmt. Der Bausektor, dem die EXPOMAT gewidmet ist, wird durch rauh-harte Arbeit gekennzeichnet. Auf ihm haben die robusten, fast wartungsfreien Dieselmotoren der MWM ihren richtigen Platz. Günstige Einbaumaße in Baumaschinen und die konstruktiv bedachte Be-

ienungseinfachheit haben die Vorzüge der MWM-Dieselmotoren auf der großen internationalen Fachmesse in Paris wieder einmal offenkundig gemacht. Nicht zuletzt sei in diesem Zusammenhang ein Begriff erwähnt, der in aller Welt an Bedeutung wächst, der Umweltschutz. Der verbrennungsintensive, abgasarme Dieselmotor aus dem Hause MWM, bei dem die Forschungserkenntnisse verstärkt ihren Niederschlag in den Schutzvorkehrungen vor Abgas und Lärm finden, hat vor der Fachwelt der Baumaschinengestaltung seine Umweltfreundlichkeit demonstriert.

Der Ausstellungsstand ist ein Gemeinschaftswerk des MWM-Stammhauses Mannheim und der MWM-Diesel-France in Conflans. Unsere französischen Kollegen haben — mentalitäts-, sprach- und fachkundig — die Hauptlast in den Tagen von Ende Mai bis Anfang Juni zu tragen gehabt. Es sei ihnen Dank dafür gesagt, denn bei dem starken Besuch ist der Service oft zur Strapaze geworden. Die angezeigte besondere Anteilnahme des Stammhauses haben Vertriebsdirektor Pötschke und Prokurist W. Körner in Paris gezeigt.

MWM-Abt. Verkaufsförderung VF

Das Führungssystem der Süddeutschen Bremsen AG

1. FOLGE

Im Herbst 1970 fanden Sie in diesem Heft erste Hinweise darauf, daß die Süddeutsche Bremsen AG. ernsthaft eine Änderung ihres Führungsstiles anstrebt. Es wurde beschlossen, daß ein zeitgerechter Stil zur Führung von Mitarbeitern praktiziert werden soll. Da solcher Führungsstil jedoch nicht nur Führungskräfte, sondern auch alle übrigen Mitarbeiter berührt und betrifft, muß konsequenterweise von einem „Führungssystem“ gesprochen werden. In einem solchen System werden alle Richtlinien und Maßnahmen der Zusammenarbeit und der Personalorganisation zusammengefaßt. Die ersten beiden Schritte auf diesem langen Weg wurden mittlerweile abgeschlossen. Im Dezember 1971 verabschiedete der Vorstand die *Allgemeine Führungsanweisung der Südd. Bremsen-AG*, deren wesentlichen Inhalt Sie in den folgenden Nummern hier interpretiert finden werden.

Juli 72 konnte die Grundinformation der Führungskräfte — vom Meister bis zum Vorstand — erfolgreich abgeschlossen werden. Die dritte Phase, die Darstellung der jetzigen und zukünftigen Organisation durch die Stellenbeschreibung, begann im April dieses Jahres. Den oberen Führungskräften unseres Hauses wurden mittlerweile die Stellenbeschreibungen durch den Vorstand überreicht. Die Ist-Aufnahme für die Stellenbeschreibung der Abteilungsleiter konnte bereits weitgehend abgeschlossen werden; bis Jahresende soll auch sie an diese Führungskräfte übergeben sein. Die mittelfristige Planung für die Stellenbeschreibungen der Gruppenleiter und Meister sieht eine Fertigstellung bis August 1973 vor. Die weiterführende Schulung der Führungskräfte der Südd. Bremsen-AG wird nach den Olympia-Betriebsferien beginnen. In Ge-

sprächskreisen werden die Führungsregeln, die Führungshilfen und das Zusammenspiel an Hand von Fallbeispielen und praktischen Fällen unseres Betriebes dargestellt und erläutert. Diese spezielle Art der Führungskräfte-schulung wird eingebettet in die allgemeine Personalentwicklung und die damit verbundene Ausbildungsplanung des Personalchefs. Das gesamte Führungssystem der Südd. Bremsen-AG besteht aus drei Hauptteilen:

1. der auf das Unternehmen zugeschnittenen Form des Harzburger Modells (mit den in der Skizze dargestellten Hauptgruppen „Führungsanweisung“ und „Stellenbeschreibung“),
2. der Personalorganisation,
3. allgemein organisatorischen Maßnahmen. Während die Allgemeine Führungsanweisung das „Zusammenspiel“ zwischen den ver-

schiedenen Stellen des Unternehmens regelt (vergleichbar den Spielregeln, die bei einem Fußballspiel gelten), ermöglicht die Stellenbeschreibung eine große Transparenz der Führungsstruktur. In der Stellenbeschreibung finden wir drei wichtige Elemente, die systemkonform aufeinander abgestimmt sind:

Organisatorischer Teil

Hier wird die genaue Bezeichnung der Stelle festgelegt und bestimmt, wer der Vorgesetzte und wer die Mitarbeiter des Stelleninhabers sind. In der gesamten Stellenbeschreibung tritt kein Eigenname auf, d. h. die Stellenbeschreibung darf immer nur auf die Sache zugeschnitten sein, nicht jedoch auf die Person. Den Abschluß des organisatorischen Teils bildet die Festlegung der Stellvertretung, d. h. wer wen in welcher Weise (mit welchen Befugnissen) vertritt. Gerade in der jetzigen Urlaubszeit ist dies ein nicht zu unterschätzendes Organisationsproblem für jeden einzelnen Vorgesetzten.

Die Führung durch Zielsetzung

Hier wird dem Stelleninhaber ein langfristig zu erreichendes Gesamtziel vorgegeben, das mit den Zielen seines Vorgesetzten, seiner Kollegen und seiner Mitarbeiter abgestimmt sein muß. Durch diese Zielsetzung wird Verantwortung delegiert, die den Gesamtrahmen



Kooperativer Stil im Zusammenspiel mit Führungshilfen

Führungsmodells — dabei selbständig arbeiten soll, muß er auch die zum Erreichen seines Zieles nötigen Befugnisse erhalten. Der Grundsatz unseres Systems, der allerdings

zu vermeiden, monatlich geändert werden. Wir erfassen unter diesem Punkt die *Entscheidungsfunktionen*, die *Beratungs- und Kontrollfunktionen* und, falls nötig, die *Ausführungsfunktionen*, die der Stelleninhaber selbst wahrzunehmen hat. Diese Aufgaben kann er nicht auf andere Mitarbeiter übertragen. (Es ist hier also auch keine Gesamtzuständigkeit oder Gesamtverantwortung der Abteilung oder des Bereiches unmittelbar abzulesen).

Die *Personalorganisation* überträgt die Transparenz der Führungsstruktur auf die Stellen, die keine Führungsfunktionen wahrzunehmen haben. Hier wird sich im Laufe der Zeit der sog. Personalstellenplan finden, der neben dem „Anforderungsprofil“ für die Stelle (mit Festlegung der Tätigkeitsbezeichnung, der erforderlichen Berufsausbildung und -erfahrung) auch deren Eingruppierung darstellt.

Gewissermaßen als *flankierende Maßnahmen* sind allgemeingültige Regeln festzulegen, die ebenso wie die Allgemeine Führungsanweisung für alle Mitarbeiter gelten. Einen Großteil dieser Richtlinien könnte man auch in den einzelnen Stellenbeschreibungen als Befugnis festhalten. Aus Gründen der Vereinfachung und der Übersicht empfiehlt es sich jedoch, diese Richtlinien-Regelung gesondert darzustellen. Hier werden allgemeine Kompetenzen wie z. B. Unterschriftenregelung bei Korrespondenz, die Genehmigung von Ur-



für die Aktivitäten des Stelleninhabers darstellt. Das in der letzten Zeit so sehr forcierte „Management by objectives“ geht teilweise in diese Richtung, bedeutet aber primär das Setzen von kurzfristigen Einzelzielen, die z. B. jährlich festgelegt werden.

Zuordnung der Kompetenzen

Wenn ein Ziel erreicht werden soll, und der Mitarbeiter — das ist der Grundsatz unseres

auch wieder weit über das in letzter Zeit häufig zitierte „Management by delegation“ hinausgeht, ist die Übereinstimmung von Aufgabe = Kompetenzen = Verantwortung. Aus der eben genannten Zuordnung von Zielen und Kompetenzen ist jedoch kein Aufgabenkatalog abzuleiten, der nun etwa in Form einer „Checklist“ alle Aktivitäten des Stelleninhabers umfaßt. Solche Einzelaktivitäten ändern sich erfahrungsgemäß sehr schnell und müßten, um eine Bürokratisierung

laub, Passierscheinen, Betreten und Verlassen des Werkes während der Dienstzeit etc. zu finden sein. Jeder Mitarbeiter, der zu diesem oder einem der vorgenannten Punkte Anregungen hat, sollte sich direkt an die Stabsstelle HM der Südd. Bremsen-AG wenden. Im nächsten Heft werden Sie an gleicher Stelle die oben angekündigten Erläuterungen zur „Allgemeinen Führungsanweisung der Südd. Bremsen-AG“ finden.

HM, München

Das Werksgelände
Anfang der zwanziger
Jahre



SÜDDEUTSCHE BREMSEN-AKTIEGESELLSCHAFT
MÜNCHEN 40

Geburtstag unterm Olympiaturm:

Unsere »Südbremse« wurde 50



Ohne Pauken und Trompeten blickte am 5. Juli 1972 die Südbremse auf ihr 50jähriges Bestehen zurück. Es war kein Anlaß zum Jubeln, wie es ansonsten bei einer Geburtstagsfeier üblich ist. Wirtschaftliche Gründe zwangen das Geburtstagskind, beim Geldausgeben etwas stärker als sonst zu bremsen. Trotzdem bereitete die Werksleitung den Mitarbeitern eine Freude. Der Inhalt einer Extra-Tüte machte es möglich, das Jubiläum auf eigene Weise zu feiern. Die alten Bremsler, denen schon mancher Wind um die Ohren pfliff, haben auch dieses kleine Geschenk zu würdigen gewußt.

Wie war das noch vor 50 Jahren? Die Chronik berichtet, daß aus der damaligen Rapp-Motoren GmbH noch während des ersten Weltkrieges die Bayerische-Motoren-Werke, kurz BMW genannt, hervorging. Die Werksanlagen der damaligen BMW waren nach dem 1. Weltkrieg mit der Herstellung von Motorrad-, Lastkraftwagen- und Bootsmotoren nicht ausgelastet, und es bot sich der zur Verfügung stehende Raum und ein Teil der Einrichtungen zur Aufnahme eines Arbeitszweiges, wie ihn die Herstellung von Druckluftbremsausrüstungen darstellt, an. Denn nach Einführung der Knorr-Knorr-Güterzugbremse im Jahre 1916 verlangten sehr begriffliche wirtschaftspolitische bayerische Belange, daß die Bremsen des bayerischen Eisenbahndirektionsbezirken angehörenden Wagenparkes in Bayern hergestellt werden mußten. 1920 konnte der Vorstand der Knorr-Bremsen AG alle Aktien der Bayerischen Motorenwerke AG in München, Moosacher Straße 80 erwerben. Im BMW-Geschäftsbericht desselben Jahres erwähnte man zum ersten Male die Herstellung von Knorr-Bremsen. Das Werk war für eine Weile namenlos. Die BMW entstand neu in der Lerchenauerstraße, nur einen Kilometer vom

alten Standort entfernt, wo sie heute noch ist. Als Süddeutsche Bremsen AG wurde das Werk neu im Jahre 1923 ins Handelsregister eingetragen. Der Knorr-Bremse war eine Tochter geboren. Man war nun Herr im Haus und konnte sich von da an zunächst ausschließlich und besonders gründlich der Bremsenherstellung, für die schließlich das Werk gekauft worden

war, widmen. Von da ab gings bergauf. Ab 1924 baute die Südbremse nun außer Bremsausrüstungen auch noch Dieselmotoren. Hier seien noch die Motoren-Typen wie Colo, BR, KD 18, SS 115, SS 17, GS 17 usw. erwähnt, die, nachdem 1926 der Vorstand der Südbremse mit der MWM (Motoren-Werke Mannheim) einen Arbeitsteilungsvertrag abschloß, wonach die SB die Herstellung von MWM-Dieselmotoren bestimmter Typen übernahm, abgelöst wurden von der RH-Serie (die mit großem Erfolg bis in die Gegenwart als gutes Geschäft bezeichnet werden kann). In diesen Nachkriegsjahren mußten die Südbremsler noch Reparationsaufträge ausführen, und zwar waren Bremsausrüstungen zu liefern — nicht nach Knorr-Knorr, sondern nach System Westinghouse. Aber gerade diese Aufträge hielten das Werk kurz vor der größten Wirtschaftskrise aller Zeiten über Wasser. Der Wechsel des Systems bereitete keine Schwierigkeiten.

Eine dem Kundigen am meisten auffallende Eigenschaft der Südbremse ist ja die Behendigkeit, mit der sich der Betrieb neuen Verhältnissen anzupassen versteht und neuen Beschäftigungen angepaßt werden kann. Den durch das Hitler-Regime heraufbeschworenen Erscheinungen stand die Südbremse, soweit es den Vorstand angeht, mit äußerster Zurückhaltung gegenüber. Es war nicht zu vermeiden, daß die „Gefolgschaft“ und die Mitglieder der Geschäftsführung von der neuen Gewalt und ihren Organisationen ebenso „erfaßt“ und behandelt wurden wie andere Betriebe. Und wieder zeigte sich, wie schnell sich das Unternehmen veränderten Verhältnissen anzupassen verstand: In den der „Machtergreifung“ folgenden Jahren übernahm die Südbremse neben dem Bau von Dieselmotoren noch die Fertigung von Haupt-



Frauenarbeit dazumal
(Disenzeichnung)

und Nebenpleueln für BMW und Argus-Flugmotoren, die höchste Ansprüche an Präzision stellte. Auch das wurde gemeistert. Selbst diese Zeit, in der es sich in der Erinnerung nicht gut verweilen läßt, ging vorüber, wie eben alles im Leben vorübergeht. Als nach dem totalen Zusammenbruch und der bedingungslosen Kapitulation das Stammwerk der Knorr-Bremse in Berlin-Lichtenberg nicht mehr zugänglich war, mußte die Südbremse die Hauptproduktionsarbeit an Bremsausrüstungen übernehmen. Die Hildebrand-Knorr-Bremse wurde inzwischen eingeführt. Anfang der 50er Jahre entstanden in der SB noch ca. 7000 Ford-Hercules Motoren für Lastkraftwagen. (Wie man sieht, diente der

Motorenbau dem Unternehmen als kräftige Stütze, und man darf darauf hinweisen, daß die Südbremse während ihres Bestehens noch zu keiner Zeit nur auf einem Bein stand!) Es gab Stürme und Flauten, heiße und kühle Tage. Inzwischen wurde das KE-Ventil konstruiert und gefertigt, die Motoren RHS 618, 401, 404, D 601, 604 und TBD 601-6, 602, V 8, V 16 entwickelt und erprobt. Auf dem Gebiet der Druckluftsteuerung wurden neue Wege mit Erfolg beschritten. So berichtet es die Chronik, so zeigt es die Gegenwart. Was aber wäre das Werk in all den Jahrzehnten gewesen ohne den Menschen? Er war es ja, der dem Ganzen Leben und Impulse gab.

Nur wenige Bremsler aus den Gründerjahren der SB sind noch heute in „ihrem“ Werk, der Südbremse, tätig. Sie können als die wahren Pioniere bezeichnet werden . . . Wir erinnern uns der Vorstandsmitglieder der ersten Jahrzehnte wie Franz-Josef Popp, Wilhelm Strauß, Herbert Waldschmidt, Wilhelm Holzhauser und Julius Memmler und der 1922 von BMW übernommenen Mitarbeiter Max Goth, Jakob Kolb, Erich Weiß, Emil Matz, Adalbert Käser und Heinrich Kruta. Von den 1922 als Lehrlinge eingetretenen Südbremslern sind heute noch bei uns Georg Huber, Josef Mayerle, Adolf Fürg und Wilhelm Zimmermann tätig.

Badum, München



Colo-Diesel, einer der
ersten Dieselmotoren,
die in der Südbremse
gebaut wurden

Seebäderschiff »Westerland« rechtzeitig zum Sommerverkehr



Das Bordnetz wird von zwei Aggregaten versorgt, die von MWM-Dieselmotoren Typ RHS A mit je 232 PS bei 1500 U/min angetrieben werden. Außerdem befindet sich auf dem Schiff noch ein Pumpenaggregat mit einem MWM-Dieselmotor Typ D 325-4, der 35 PS bei 1500 U/min leistet.

Täglich bis zu 800 Fahrgäste befördert das schicke Schiff im Linienverkehr Hörnung-Heigoland. Mancher Urlauber auch aus einem der Werke unseres Konzerns mag daran den-

ken, wenn er die seeromantische Insel in der Deutschen Bucht besucht und das beruhigende Tuckern kraftvoller Dieselmotoren unter sich spürt, daß hier MWM-Erzeugnisse — wie in vielen anderen Küstenpassagierschiffen — tätig sind.

Mit Taufe und Indienstellung der „Westerland“ hat die HADAG ihr drei Einheiten umfassendes Neubauprogramm 1971/72 verwirklicht. Das neue Schiff ist auf der Cuxhavener Mützelfeldwerft gebaut worden. Interessant

ist die Tatsache, daß die Vorderhälfte des Rumpfes im Unterauftrag auf einer holländischen Werft entstanden ist. Erfahrungen und technischer Fortschritt wurden berücksichtigt. Dazu gehört — äußerlich besonders auffallend — das zugebaute vordere Promenadendeck.

Die „Westerland“ wurde konstruktiv bei 68,6 m Länge, 10 m Breite, 3,4 (5,75) m Seitenhöhe und 2,3 m Tiefgang mit 897,51 BRT vermesen. Zwei MWM-Antriebsdieselmotoren vom Typ TBD 441 V 16 mit je 1900 PS bei 800 U/min, ergeben über 2 Verstellpropeller eine Geschwindigkeit von 18,5 Knoten. Dazu kommt ein 235-PS-Bugstrahlruder. Flossenstabilisatoren dämpfen die Seegangsbewegung und sichern den Verbleib guter Mahlzeiten im Magen. Guter Service wird dem Fahrgast geboten. Die einschließlich des Wirtschaftspersonals 32 Mann zählende Besatzung ist auf dem Tankdeck und in der Brücke untergebracht.

Im Seebetrieb ist das mit Wulstbug konstruierte Schiff für 799 Fahrgäste zugelassen. Ausreichend Sitzplätze stehen in den Aufenthaltsräumen, dem Decksalon auf dem Promenadendeck, in der Laube mit dem Kiosk und im Foyer, im vorderen Salon auf dem Hauptdeck und im Speisesalon zur Verfügung. Alle Räume sind klimatisiert. Außerhalb der sommerlichen Haupt- und Linienfahrtsaison ist der Einsatz des Schiffes auch in der Ostsee vorgesehen. Auch Charterfahrten können eingeplant werden.

MWM-Abt. Verkaufsförderung

Indonesische Diplomaten bei MWM

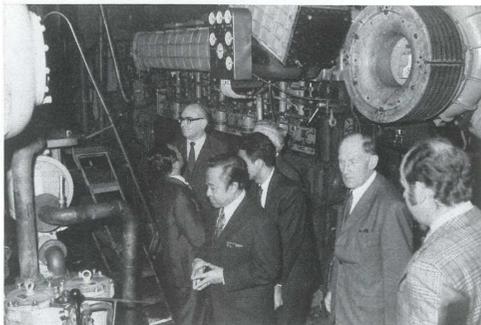
Das Fernostgeschäft ist für die MOTORENWERKE MANNHEIM AG ein wichtiger Sektor. Indonesien stellt einen der Hauptmärkte im Südostasienbereich dar. Seit 1936 besteht dort eine MWM-Vertretung, seit Anfang der Sechzigerjahre haben sich die Beziehungen, nicht zuletzt durch den Einsatz eines eigenen Verkaufsdelegierten, intensiviert. In den letzten Jahren wurde das Umsatzvolumen insbesondere durch einen Großauftrag im Rahmen der Kapitalhilfe der Bundesrepublik Deutschland belebt. Er umfaßt 7 Elektrodieselaggregate mit einer Gesamtleistung von 6 750 kVA;

diese Großanlagen sind für die Elektrifizierung der Städte Tjepu, Tegal, Madjenang und Tuban in Ost- und Mitteljava bestimmt. Der Auftraggeber, die staatlichen Elektrizitätswerke PLN, Djakarta, entsandte eine Delegation zur Abnahme der ersten beiden Sechszylinder-MWM-Dieselmotoren des Typs TBD 500-6 nach Mannheim.

Die Vorstandsdirektoren Peter J. Giesers und Max Koenigs freuten sich über den Besuch des Gesandten der Indonesischen Botschaft in Bonn, Ilen Surianegara, des Wirtschaftsreferenten der Botschaft, Suripto und des

Technischen Direktors und Abnahmebeamten der Staatlichen Elektrizitätsorganisation Indonesiens, Djoko. Die Gäste besichtigten das Werk und insbesondere auf dem Prüfstand die zwei Antriebsmotoren für die Aggregate, die in der Stadt Tjepu/Mittel-Java eingesetzt werden sollen. Das Gesamtprojekt umfaßt die Erneuerung vorhandener Anlagen und die Schaffung eines Verbundnetzes von Stromerzeugungseinrichtungen in Indonesien. Es stellt das größte Projekt Indonesiens in dieser Branche dar.

MWM-Abt. Verkaufsförderung



WASSERTÜRME - WAHRZEICHEN?

Der Mannheimer Wasserturm, im Herzen der Stadt gelegen, galt und gilt als ein „Wahrzeichen“ der lebendigen Stadt, in der auch die MWM beheimatet ist. Obwohl sich höhere Bauten längst über das historisch bekannte „Wahrzeichen“ hinausgehoben haben, zeichnet der Wasserturm am Friedrichsplatz immer noch die unverkennbare Silhouette unseres Stadtbildes. Der „Mannheimer Morgen“ hat in einer interessanten Betrachtung in Wort und Bild die vielen weiteren Wassertürme im Stadtbereich aufgeführt und dabei auch den Wasserturm der MWM erwähnt.

Der Wasserturm — das Wahrzeichen Mannheims



Die meisten Wasserhochbehälter sind für die moderne Wasserversorgung durch das technisch hochwertige Wassernetz kaum noch von der ursprünglich vorgesehenen Bedeutung. Daß sie gar von landschaftlich besonderem Reiz wären, könnte auch niemand behaupten. Für die meisten sind die Tage wohl gezählt. Anders für die Wassertürme innerhalb industrieller Werke. Dort — und so ist es auch für den MWM-Wasserturm — erfüllen sie nicht nur die „für den Fall eines Falles“ beruhigenden Reservefunktionen. In den Motoren-Werken ist der Wasserturm noch voll in Tätigkeit

als 27 m hoher, 100 Kubikmeter fassender und für den Betriebsbedarf wirksamer Wasserdruckhochspeicher.

Inmitten früher niedriger Werkshallen war auch der 1938 errichtete, aus dem Baujahr 1911 stammende und von Dortmund nach Mannheim „umgezogene“ MWM-Wasserturm ein gewisses Wahrzeichen in der Neckarstadt. Inzwischen schauen das hohe Verwaltungsgebäude und neuzeitliche Werkhallen auf unseren Wasserturm hinab. Immerhin: zwar ein Veteran, doch ein bewährter, den wir noch nicht pensionieren möchten.

G. Möller, Mannheim

Der Wasserturm auf dem Werksgelände der MWM



Neue Problematik im Berufsbildungswesen

Dualsystem
Berufsschule/Betriebspraxis
oder nur noch
überbetriebliche
Einrichtungen in
Berufsschulzentren?

Es fehlt — weiß Gott — nicht an Schulmodellen und Konzeptionen für neue Wege zur Berufsbildung. Die Wirtschaft ist dafür aufgeschlossen, weil gerade sie weiß, daß nur im Fortschritt, manchmal sogar durch völlige Abkehr von bisher begangenen Wegen, ein Mehr an Berufsgrundwissen und — darauf aufbauend — höhere Leistung erwartet werden kann. Ein Vorstoß des Bundesverbandes der Lehrer an berufsbildenden Schulen scheint allerdings den Vorstellungen der Praxis nicht gerecht zu werden. Diese problematische Konzeption nötigt das betriebspraktisch bezogene Ausbildungswesen zum sehr vorsichtigen Abwägen.

Duales darf nicht zum Duell werden

Anzuerkennen ist die Aussage, während der Berufsausbildung auch die Allgemeinbildung anzuheben. Im Lehrplan der Berufsschulen sind durchaus Möglichkeiten hierfür offen. Die Vermittlung des theoretischen Berufswissens aber muß Hauptaufgabe bleiben. Angelehnt an den jeweiligen Wissensfortschritt, schafft die Wirtschaft unmittelbar am Arbeitsplatz die Voraussetzungen für die praktische Berufsbefähigung. Das ist die Harmonie des „dualen Systems“. Einseitige Vorherrschaft der Theorie ist undenkbar. Lehrerverbände an Berufsschulen sollten aus Dualem kein Duell zu machen versuchen! Die Begründung, Praxis sei zweitrangig, ist noch weniger begründet: Der praktische Ausbildungsteil umfasse lediglich „reine Emotionen, wie z. B. das Arbeits- und Betriebserlebnis“. — So wird es nicht gehen, in der Grundstufe den Berufsanfänger aus dem eigentlichen Arbeitsleben völlig herauszuhalten und nur theoretischen — beruflichen und allgemeinen — Wissensstoff in ihn hineinzustopfen. Betriebspraxis ist viel mehr. Sie ist das Hineinwachsen in die realen Aufgaben,

direkt und sogar manchmal teilverantwortlich (z. B. für den breiten Fächer der Kaufmannsberufe) praktisch tätig zu werden. Und auch für die vom Handwerk hergeleiteten Berufe kann die grundsätzliche Theorie nicht ausreichen. Das praktische Handanlegen macht erst das theoretische Aufgespeicherte begründlich.

Schulkonzeption überhaupt realisierbar?

Für den Ausbildungspraktiker wirft sich drängende Besorgnis auf, wenn er vernimmt: Die Lehrerkonzeption plant am Realen vorbei. Zunächst sind die Milliardenbeträge an Investitionskosten überhaupt nicht vorhanden. Für das gesamte Schulausbildungsmodell sowie nicht, aber auch nicht einmal für ein Grundschuljahr an Zentralschulen, was auf die Berufsausbildungszeit dann voll angerechnet werden soll. Das wesentliche aber wird sozusagen als unwesentlicher abgetan, nämlich das Erfordernis, neben der Lösung des ungelösten Schulraumproblems auch noch den jetzt bereits unzureichenden Lehrkörper heranzuzüchten. Ganz abgesehen davon, daß auch solche rein theoretische Fachpädagogik

Stückwerk bleiben müßte, weil es universelle Berufslehrkräfte im breiten Fächer der vielen Hundert Berufsrichtungen nun einmal gar nicht geben kann! Utopie darf und wird keine Basis für wirklichkeitsfremde Berufsausbildung sein! Ebenso abwegig ist die Einstellung des Lehrverbandes, die

Verbindung zwischen Berufsschule und Betriebspraxis

sei „nicht institutionell, sondern mehr persönlicher Art“. Wo dies zuträfe, liegt sicherlich das verantwortliche Berufsausbilden im argen. Persönlicher Kontakt ist unabdingbare Voraussetzung, aber nicht alles: Das duale System ist mehr, nämlich die gleichwertige Aufteilung von Aufgaben zum gleichen Ziel. Einseitig einer dieser beiden Tragesäulen „die alleinige Aufsicht über die Auszubildenden“ einzuräumen, wäre ein sachschädigender Kompetenzstreit, in dem als Leidtragender der Auszubildende auf der Strecke bliebe.

Die Wirtschaft bejaht ein allgemeingültiges Grundschuljahr, wenn z. B. — vorhandene oder noch zu schaffende — überbetriebliche Einrichtungen, d. h. Zentralschulen mit angeschlossenen Werkstätten oder kaufmännischen Übungsfirmen, für das ganze Berufsfeld den Grundstock an Berufswissen und -können in einen ersten Abschnitt legen. Die Wirtschaft wäre sogar dankbar dafür, von betriebseigenen hohen Aufwendungen für Lehrwerkstätten und Übungseinrichtungen entlastet zu werden. Betriebe haben immer schon auf dem gesunden Standpunkt gestanden, daß Unternehmungen keine Schulen sind, sondern vordringlich andere volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Aufgaben zu erfüllen haben. Alles das, was „draußen“ durch berufsgrundschulend geeignetere Fachinstitutionen besser und auch kostenwirtschaftlicher getan werden kann, soll dort auch gemacht werden. Die nach der „Grundschule für die Berufseinführung“ in-

dessen unverzichtbare betriebspraktische Ausbildung muß bei bewährten Ausbildern in der Praxis selbst verbleiben! Sicherlich werden nicht nur die Unternehmervverbände, sondern auch die Gewerkschaften ihr

Veto gegen unausgegorene Konzeptionen

einlegen. Nur „schulbezogene“ Vorstellungen für die Heranbildung von Arbeitspraktikern können nicht anders beurteilt werden, als sie „bislang nicht ausreichende irrealen Erwägungen“ zu nennen. Der Gegenpart, das bewährte Engagement der Wirtschaftspraxis, kommt dabei einfach zu kurz. Es muß an die Auszubildenden gedacht werden, die umfassend auf den gewählten Beruf vorbereitet werden und in ihn hineinwachsen wollen. Das allein wird für Schule und Wirtschaft das Kriterium bleiben müssen.

Hugo Cornelius, Zentrales Ausbildungswesen der MWM.

Man möchte es auch nachweisen können

Zertifikate für die berufliche Fortbildung

Wer sich nach der Berufsgrundausbildung und meist nach noch einigen Erfahrungsjahren in der Arbeitspraxis nochmals auf die Schulbank setzt, um sein Wissen und Können durch Fortbildungsmaßnahmen aufzustocken, möchte — und das ist ganz natürlich — diese Bemühungen auch schriftlich nachweisen können. Immer wieder werden Weiterbildungs-

berater gefragt: „Welchen Wert mißt die Firma den so verschiedenartigen Zertifikaten bei?“ Werden auch nichtstaatliche Zeugnisse oder die damit erreichten besonderen Berufsbezeichnungen, z. B. „Betriebswirt“ mit dem üblichen Klammerzusatz „(ZFL)“ oder auch anderen Abkürzungen für Weiterbildungsinstitute privaten Charakters genauso aner-

kannt wie der amtliche „Betriebswirt (grad.)“? Nun, es liegt in der Natur der Sache, daß die Absolvierung eines staatlich anerkannten Studiums mit einem „graduierenden“ Abschluß anders zu sehen ist als die Teilnahme an geschlossenen Lehrgängen in einem Abend- oder Fernlehreinstitut eines freien Wirtschaftsunternehmens. Wenngleich Qualitätsunterschiede bezüglich der Intensität der Lehrbemühungen, der fast gleichen Lehrpläne und im Umfang des vermittelten Lehrstoffs kaum bestehen, stellt die staatlich ausgesprochene Graduierung ein amtliches Dokument dar. Demgegenüber bedeutet das Zertifikat des privaten Fortbildungsinstituts mehr oder weniger nur eine Bescheinigung, daß der Befreffende an einer Weiterbildungsmaßnahme — jedoch ohne staatliche Abschlußprüfung — teilgenommen hat.

Die meisten Firmen werten auch solche Bescheinigungen durchaus positiv bei der Beurteilung des erwiesenen Bildungswillens und sogar auch für ein gewiß anzunehmendes Mehr an Leistungsbefähigung. Ein Zeugnis, das von einer staatlichen Prüfungskommission, zumeist einzel- oder gesamtbenotet, ausgefertigt wurde, stellt mehr dar. Jedenfalls nach den bis jetzt geltenden Ublichkeiten, die zudem noch, von der in den verschiedenen Bundesländern bestehenden „Kulturhoheit“, unterschiedlich ausgelegt werden. Erfreulicherweise sind verstärkt auftretende Bestrebungen im Gange, die so vielartigen Zeugnisse und Bescheinigungen zu vereinheitlichen, ihnen größere und eindeutigerer Aussagekraft zu geben und Mindestanforderungen an sie dafür zu stellen. Man spricht bei diesen Belegen vereinfachend von „Zertifikaten“, d. h. von Leistungsnachweisen über den Erwerb von Kenntnissen und Fertigkeiten zur beruflichen Fortbildung. Die Zielsetzung wird darin gesehen, zumindest

für solche Weiterbildungsmaßnahmen, die zu einem neuen (höheren oder andersartigen) „Berufstatus“ führen, auch die Studiengänge anerkannter Fortbildungsinstitutionen von Rang zur Befähigung für die Teilnahme an einer staatlichen Abschlußprüfung zu erklären. Die Lehrgänge hätten dann wenigstens den klar erkennbaren Charakter behördlich anerkannter „Vorbereitung“, dem die „Bezeichnung“ folgt, den Leistungsnachweis vor einer behördlichen Prüfungskommission zu bekunden, ähnlich, wie es bereits unter bestimmten Voraussetzungen für Autodidakten der Fall ist, die „extern“ ihr Abitur, ihre „Mittlere Reife“ oder ihre „Kaufmannsgehilfenprüfung“ im sogenannten „Zweiten Bildungsweg“ anstreben. Voraussetzung für die Erteilung von Zertifikaten ist das Vorhandensein eines Stoffplans und einer Prüfungsordnung. In diesem Sinne bewegen sich z. B. die Empfehlungen der Arbeitskreise und -gruppen für Berufsbildung in Baden-Württemberg. Sie beschäftigen sich also nicht mit Zertifikaten, die durch Bundes- oder Landesvorschrift geregelt sind, sondern mit Zeugnissen oder Teilnahmebescheinigungen an Lehrgängen und Kursen, nachdem derartige Nachweise bzw. Bestätigungen, über die Tatsache der Beteiligung hinaus, meist keine Auskunft geben über die bewältigten Lehrstoffe und die speziellen Leistungen. Formulierungen wie „mit gutem Erfolg teilgenommen“, sind zu ungenau. Für derartige Bescheinigungen, die zwar als Nachweis der Bildungsbemühungen durch aus ihren Wert haben, sollte die Bezeichnung „Zertifikat“ nicht in Anspruch genommen werden. Schon die vorgeschlagene Form dieser Zertifikate läßt erkennen, daß Mindestanforderungen an die Aussage gestellt werden. U. a. sollten die folgenden Angaben auf jeden Fall

enthalten sein: der Träger der Veranstaltung, Familienname, Vorname, Geburtsdatum und Geburtsort des Kandidaten, — die genaue sachliche Bezeichnung der abgelegten Prüfung, — das Prüfungsergebnis und Prüfungsnoten in den Einzelfächern; soweit keine einzelnen Fachnoten ermittelt wurden, müssen die behandelten Fächer auf jeden Fall angegeben werden, — die Angabe des Benotungsschlüssels entsprechend den im Schulwesen gebräuchlichen Noten, — kurze Beschreibung des Prüfungsgegenstands, falls dies nicht aus der Angabe der Fächer ersichtlich wird. Soll das Zertifikat als Nachweis für einen besuchten Lehrgang dienen, wären noch folgende Angaben aufzunehmen: die Bezeichnung des Lehrgangs, Beginn und Ende, die Zahl der Unterrichtsstunden mit dem Vermerk, ob Teil- oder Vollzeitunterricht stattfand und schließlich das Datum der Prüfung. Jedes Zertifikat muß die Unterschriften des Trägers der Prüfung und des Vorsitzers der Prüfungskommission tragen. Bei Behörden und öffentlich-rechtlichen Trägern ist ein Dienstsiegel zu verwenden, das dem Zertifikat amtlich-urkundlichen Charakter gibt. Bei der unübersehbaren Vielzahl unterschiedlicher Bescheinigungen wäre es wünschenswert, wenn die vielartigen Fortbildungsinstitutionen nichtamtlichen Anerkennnisses bald den guten Empfehlungen für die Vereinheitlichung ihrer Zertifikate folgen würden und durch deren genaue Aussagefähigkeit zur besseren Nutzbarkeit für die Praxis kämen. Wie gesagt, der Bildungswillige möchte seine beruflichen Bildungsmühen auch nachweisen können. Schließlich unterzieht er sich solchen wahren geistigen Strapazen, oft sogar in körperlichem Streß „berufsbegleitend“ außerhalb der Arbeitszeit, um sie in Zahlen auf seinem Gehalts- oder Lohnstreifen ausgedrückt zu finden.

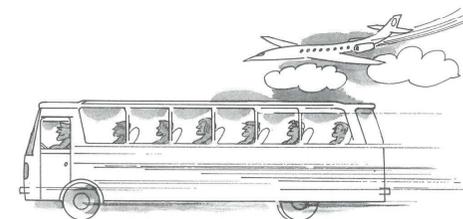
<h3>Zeugnis</h3>	
Name _____	
geb. am _____	in _____
hat die Prüfung _____	
abgelegt. Die Leistungen in den Einzelfächern waren:	
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Gesamtnote _____	
Stempel oder Dienstsiegel _____	, den _____
Unterschrift des Trägers der Prüfung _____	
Unterschrift des Vorsitzenden der Prüfungskommission _____	

<h3>Teilnahmebescheinigung</h3>	
Name _____	
geb. am _____	in _____
hat in der Zeit vom _____ bis _____	
an dem Lehrgang _____	
Inhalt: _____	

in _____ regelmäßig teilgenommen.	
Der Lehrgang/Kurs dauerte _____ Unterrichtsstunden (45 Minuten)	
davon _____ Std. Teilzeitunterricht	_____ Std. Vollzeitunterricht
Stempel oder Dienstsiegel _____	, den _____
Unterschrift des Trägers der Veranstaltung _____	

Sie trafen sich in München:

Auszubildende besuchten das Schwesterwerk



Die Südbremse begrüßte Gäste aus Berlin

Nach langen Bemühungen des Betriebsrates und des Jugendvertreters gab unsere Geschäftsleitung grünes Licht für eine Studienfahrt nach München. Wir besprachen ein Programm und vereinbarten, in der Woche vom 19. 6.—23. 6. 1972 nach München zu fliegen.

Mit großer Freude saßen wir am Montagmorgen um 7.00 Uhr im Flugzeug und landeten nach einem ruhigen Flug um 8.10 Uhr in München-Riem, wo wir vom Ausbildungsleiter der Südbremse, Herrn Schmid, abgeholt wurden. Vom Flughafen führen wir zu unserem Quartier, das in der Nähe der Südbremse lag und unternahmen gleich darauf frisch und munter eine ausgedehnte SB-Betriebsbesichtigung. Herr Schmid und Herr Stampfl, unsere späteren ständigen treuen Begleiter, führten uns durch die Abteilungen der Südbremse. Be-

sonderes Interesse fand die Fertigung der KE-Ventile mit anschließender Prüfung. Der große Bremsenprüfstand, die Versuchsabteilungen für die neue Eisenbahnkupplung einschließlich der Motorprüfstände machten wohl auf jeden besonderen Eindruck. Auch ein Besuch in der Computerzentrale mit ausführlichen Berichten über die Aufgaben des Operators sowie die Arbeitsweise von allen Computereinheiten sollte nicht fehlen. Der Firmengang endete in der Kantine, wo wir mit einem schmackhaften Abendessen verwöhnt

wurden. Von dort aus führen wir nach Schwabing zu einem Stadtbummel. Den ersten eindrucksvollen Tag beendeten wir in fröhlicher Runde in einem Münchener Weinkeller. Gegen 23.00 Uhr fanden wir uns vom vielen Laufen ermüdet in unserem Quartier ein.

Der nächste Tag bescherte uns einen freien Vormittag. Die moderne Münchener U-Bahn brachte uns schnell ins Stadtzentrum. Jeder von uns nutzte die Stunden, um zu Fuß die schönsten Eindrücke von München zu gewinnen. Bei strahlender Sonne versammelten wir uns um 12.15 Uhr vor dem schönen Rathaus am Marienplatz, um wieder zur Südbremse zu fahren, wo wir an dem so nett gedeckten Mittagstisch Platz nahmen.

Das umfangreiche Wochenprogramm sah anschließend einen Besuch des Olympiageländes vor. Zuerst ein Tonfilm über die Bauzeit der Olympia-Stadien mit allen technischen Einzelheiten: davon schon beeindruckt, begannen wir unseren Rundgang. In harmonisch gestalteter Landschaft bestaunten wir die technisch ausgefeilten Sportstätten, die unserer Zeit sicher schon voraus sind. Die gigantischen Bauwerke ließen uns nachdenklich werden... Ein Blick vom Fernsehturm sollte uns nicht gelingen, denn der Andrang von Touristengruppen war so groß, daß wir am Fuße dieses Riesen schließlich eine echte Münchener Maß bestellten und diese kühle Freude ebenso genossen.

Nach dem Abendessen in der Südbremse nutzte jeder den schönen Sommerabend für sich, denn der nächste Tag sollte uns ein großes Programm servieren:

Wecken um 5 Uhr. Reiseziel: die Zugspitze. Die Bahn brachte uns bis Garmisch, und nach einer Besichtigung dieses hübschen Ortes zuckelte kurz nach 11.00 Uhr die Zugspitz-

bahn mit uns in Richtung Gipfel, wo wir eine Stunde später nach einer sehr eindrucksvollen Fahrt am Schneefernerhaus ankamen. Alles stürzte auf die für uns viel zu kleine Plattform, um den ersten Rundblick zu genießen. Vom Schneefernerhaus schwebten wir dann mit der Seilbahn zum Münchener Haus und Zugspitzgipfel. Wortlos genossen wir den überwältigenden Rundblick auf das Alpenpanorama. Heimlich zogen wir doch Vergleiche zum Vortage — dort die kühnen gewagten Konstruktionen der Architekten im Olympiastadion und hier, beständig für alle Zeiten, die Natur mit ihrer eindrucksvollen Schönheit. Schließlich schwebten wir mit der Seilbahn langsam zum Eibsee. Ausgehungert von der Höhenluft trieb es uns in das nächstliegende Restaurant. Nachdem wir uns gesättigt hatten, brachte uns ein Bus zu den Sprungschanzen nach Garmisch-Partenkirchen. Von dort aus ging es auf Schusters Rappen zur Partnachklamm.

In der Klamm, eine enge, langgezogene Schlucht, durch die ein reißender Wildbach hindurchfließt, mußten wir uns auf glatten schmalen Wegen vorwärtstasten. Hinter der Klamm zog sich der Weg wieder bergauf, und die meisten von uns „Flachland-Tirolern“ machten schlapp, doch die Aussicht auf eine Gaststätte trieb uns wieder an. Nachdem wir uns erfrischt hatten, brachte uns eine Seilbahn ins Tal, und von dort aus schaukelten wir mit Pferdedroschken zu den Sprungschanzen. Wir bestiegen den Bus, der uns rechtzeitig zum Zug brachte, mit dem wir um 20.30 Uhr in München ankamen. Verspätet trafen wir um 21.00 Uhr in der Südbremse zum Abendessen ein, und die Köchin mußte das warme Bett verlassen, um uns zu bewirten: eine echte Kostprobe Münchner Gastfreundschaft! Beeindruckt von dem Erlebten

und auch reichschaffend müde verbrachten wir den Abend in unserem Quartier.

Der Donnerstag stand zur freien Verfügung: einige fuhren auf den Fernsehturm. Nachmittags spazierte man an der Isar entlang zum Englischen Garten. In einem Restaurant am Chinesischen Turm servierte man uns eine Litermaß und eine echte bayerische Brotzeit mit Rettich und Butterbrot — es wurde eine rechte Gaudi.

Der Abend war wieder ein Höhepunkt unserer Studienfahrt. Herr Direktor Hinkel von der Südbremse hatte uns, die Auszubildenden von Hasse & Wrede und von der Knorr-Bremse/Volmarstein, zum Abendessen ins „Platzl“ mit Kabarett und Bauertheater eingeladen. Das echt bayerische Programm bestand aus Liedern, Volkstänzen und zwei kleinen Theaterstücken, wobei es uns Preußen recht schwerfiel, die bayerische Mundart der Darsteller zu verstehen. Nachdem wir einige „Fächchen“ Bier auf ein baldiges Wiedersehen mit den Auszubildenden aus Volmarstein geleert hatten, war es auch schon 24.00 Uhr, und wir verabschiedeten uns herzlich von unseren neuen Freunden.

Freitag, unser letzter Tag in München, sah uns vormittags im Deutschen Museum und mittags zum letztenmal in der SB-Kantine. Nach dem Abschied von der Heimleitung begleitete uns unser netter Fremdenführer, Herr Stampfl, zum Flughafen. Noch eine letzte kühle Münchener Blonde — dann hob das Flugzeug in Riem ab. Nach einem ruhigen Flug setzte die Maschine kurz nach 20.00 Uhr in Berlin-Tempelhof auf.

Mit einem herzlichen „Dankeschön“ an die Geschäftsführung der Hasse & Wrede GmbH und die Südd. Bremsen AG für diese schöne, interessante Fahrt möchten wir diesen Bericht schließen. Bernd Gundlach, Berlin

... und aus Volmarstein



Was lange währt, wird endlich gut. Nach mehreren Fehlschlägen wagten wir nicht mehr daran zu glauben, daß wir in München noch eine Unterkunft bekommen würden. Doch Dank der Initiative der Werksleitung fand sich vom 21. 6. bis 24. 6. 1972 im CVJM-Gästehaus der Olympiastadt noch ein Quartier.

Wenn Engel reisen, lacht der Himmel. So war es auch am 21. 6., als wir mit dem Bus der Firma Killer um 7.15 Uhr in Richtung

München starteten. Wir — das sind 13 Auszubildende und 5 Begleitpersonen. Unsere Reise führte uns über die Sauerlandlinie zum Frankfurter Kreuz und weiter in Richtung Nürnberg—München. Gegen 18 Uhr erreichten wir unser Ziel, nachdem wir längere Pausen in Steigerwald und Hollerud eingelegt hatten. Den ersten Abend verbrachten wir damit, München, die Weltstadt mit Herz, kennenzulernen.

Unser Programm wurde gleich am Donnerstag durch eine Einladung des Schwesterwerkes Süddeutsche Bremsen-AG, bereichert. Hier hatten wir Gelegenheit, die von uns gelieferten Gußteile auf den Prüfständen oder in der Montage zu betrachten. Besonders interessant war für uns eine Funktionsprobe des Unicuplers. Nachdem wir uns durch ein Mittagessen gestärkt hatten, fuhren wir zum Olympiagelände. Unvergeßlich der Besuch auf dem Fernsehturm: aus 290 m Höhe hat man eine herrliche Aussicht und den besten Überblick auf die gigantischen Anlagen des Olympiageländes und München. Am Abend folgten wir einer Einladung der Werksleitung der Süddeutschen Bremse AG ins Volkstheater „Platzl“ am Hofbräuhaus. Hier erlebten

wir frohe Stunden zusammen mit den Auszubildenden der Firma Hasse & Wrede aus Berlin.

Am dritten Tag unternahmen wir eine Besichtigung der KZ-Gedenkstätte in Dachau. Wieviel bzw. wie wenig ein Menschenleben in der NS-Zeit wert war, wurde hier deutlich. Von diesem Erlebnis noch tief beeindruckt, gestalteten wir den Rest des Tages frei. Wir nutzten die Zeit zu einem gemeinsamen Besuch im Englischen Garten mit anschließendem Stadtbummel. Stachus, Frauenkirche, Oktoberwiese, das Rathaus und Schwabing — nichts blieb unbesichtigt. Auch der Abend war hiermit noch voll ausgefüllt.

Wir konnten es kaum begreifen, daß die schönen Tage in München schon beendet sein sollten; aber die alte Regel bewahrheitete sich wieder: „Wenn es am schönsten ist, soll man gehen“. So traten wir am 24. 6. die leider unvermeidliche Heimreise an.

Lange noch werden wir uns dieser schönen Tage erinnern. In diesem Sinne möchten wir im Namen aller Beteiligten der Werksleitung für ihre Mühen danken, in der Hoffnung, daß dieser gute Brauch sich noch oft wiederholen möge. R. Sippel und W. Hirland, Volmarstein

Prototyp kollegialer Kameradschaft

Fußballelf der MWM-Versuchsabteilung: Wird's mit dem Pokal wieder klappen?

Die MWM-Unternehmensleitung steht seit Jahren auf dem zweifellos gesunden Standpunkt, daß Sport und Leibesübungen dort ihren Platz haben sollen, wozu sie gehören: in den organisatorisch dafür vorgezeichneten Bereich gesellschaftspolitischen Miteinanders, also in den Sportvereinen. Doch immer hat MWM das Bestreben gefördert, hobbygemäße Körpererächtigung auch für Gruppen von Betriebsangehörigen dann zu unterstützen, wenn die „Trimm-dich-fit-Bemühungen“ zum Ausgleich einseitiger Arbeitsanspannung aus der Kameradschaftlichkeit erwachsen sind. Die Geschäftsleitung hat in dieser Hinsicht schon viel im Verlauf von fast zwei Jahrzehnten getan: Pokale gestiftet, Jugend- und Abteilungsturniere gefördert.

Unter allen den Abteilungsteams, die von vielen in einer Fußballkameradschaft beisammen geblieben sind — nun schon über länger als ein Jahrzehnt hinweg — seien die Fußballfreunde der MWM-Versuchsabteilung genannt. Wer unsere Konzern-Zeitschrift „WIR...“ aufbewahrt hat, kann nachlesen, daß sie schon vor einem Dutzend Jahre dabei war, doch seit 1967 hat sich das Team mit 11 Stamm- und 3 Reservespielern strukturiert und das nach und nach im Sechzigerjahrzehnt etwas eingeschlafene Organisationsgefüge im „Firmenfußball“ wieder mit Freundschafts- und mit Pokalspielen gegen andere Mannheimer Firmenmannschaften belebt.

1968 wurde der MWM-„Versuch“ unter 8 Firmenmannschaften (im Endspiel 3:2 n. V.) Gewinner des INDUSTRIEPOKALS, den der VDO (Verein Deutscher Ölfabriken) gestiftet hatte. 1969 drang diese MWM-Fußballvertretung wieder ins Endspiel vor; nach einem 5:2 durch Elfmeterschießen gegen die Stadtparkasse wurde wiederum das MWM-Emblem auf den Pokal graviert. 1970 reichte es leider nur zum dritten Platz, und 1971 konnte sich die Elf trotz prächtiger Kameradschaft nicht qualifizieren. Nun — 1972 — eröffnet das 3:3 im 1. Spiel gegen die Hommelwerke wieder Aussichten und berechtigte Hoffnungen. Doch im tiefsten Grund geht es wohl gar nicht um die rein „optische“ Erfolgsbekundung. Wer die prächtig gewachsenen, auch im täglichen Beruf fest zupackenden „Trimm-dich-Sportgestalten“ auf unserem Foto betrachtet, glaubt ihnen, daß es ihnen um die Lust und Freude am sportlichen Spiel geht, gesundheitsebnend zum Ausgleich beruflichen Gleichmaßes.

Darüber hinaus jedoch hat dieses Team mehr im sportlichen Zueinanderfinden erkannt als lediglich ein bißchen Ballkickerei: Man ist sich menschlich nähergekommen, hat eine kollegiale Gemeinschaft inzwischen geschaffen. Mit Frauen und Freunden gehören schon 45 dazu. Man macht Omnibusausflugsfahrten, bestreitet durch Umlagen (Spenden natürlich auch willkommen!) viel abendliche gesellige Zusammenkünfte mit Musik, frohem Beisam-



Fußballelf „MWM-Versuchsabteilung“; oben, v. l. n. r.: T. Thomasberger, W. Prager, L. Lorge, P. Zawierucha, G. Bauer, M. Sieg, W. Nüssgen, G. Hoock, M. Scheerer; unten, v. l. n. r.: K. Seitz, F. Zeller, H. Treffinger, B. Trittenbach

mensein und Tanz, mehrmals im Jahr. Zuschauer bei den Fußballspielen gesellen sich dazu, auch mit ihren Frauen. Schließlich ist ein Kreis gleichgesinnter Freunde entstanden, ohne jedwede vereingemäße papierene Bindung, nur getragen von echter Kollegialität. Das macht diese Gemeinschaft aus, die ihre äußerliche Legalität höchstens aus der ge-

meinsamen alltäglichen menschlichen Nähe herleiten kann, doch mehr als das heute geworden ist: ein „Haufen“, der sich zusammengehörig fühlt und sich überall auch menschlich näher kommt, als dies gemeinhin im Arbeitsleben so etwa üblich zu sein scheint. Betriebsfußball „freundschaftsverbindend“! Das ist wohl wirklich etwas! JHB

Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb am 9. August 1972 im Alter von 80 Jahren das Mitglied unseres Aufsichtsrates, der langjährige Generalbevollmächtigte der Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft

Herr Direktor Hellmuth Goerz

Er gehörte der Knorr-Bremse von 1934 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1967 an. 1940 erfolgte die Berufung in den Vorstand der Knorr-Bremse AG Berlin. Nach dem Kriege baute er die Zentralverwaltung der Firmengruppe auf. In ihrem Rahmen wurde die Koordinierung aller der Knorr-Bremse angeschlossenen Werke die große und bestimmende Aufgabe für ihn.

Herr Goerz hat unserer Gesellschaft hervorragende Dienste geleistet; seinen Partnern war er ein kluger Ratgeber, der mit Energie, Geschick und hohem Verantwortungsbewußtsein die Belange des Unternehmens wahrte — seine Mitarbeiter schätzten ihn als großzügigen und toleranten Vorgesetzten, und die dankbare Zuneigung und Verbundenheit war vielleicht die schönste Ehrung, die ihm während seiner glänzenden Berufslaufbahn zuteil wurde.

Wir werden seiner in Verehrung und Dankbarkeit gedenken.

KNORR-BREMSE
Kommanditgesellschaft

Unser Arbeitsalltag ist kein Abenteuer

Für Unfallverhütung kann gar nicht genug getan werden

Um Neues zu entdecken, Unbekanntes zu erforschen und die Grenzen menschlichen Wissens zu erweitern, haben Menschen zu allen Zeiten Großes gewagt. Das gilt für Kolumbus, als er aufbrach, eine neue Welt zu entdecken, nicht anders als für die Mondfahrer unserer Tage, deren Unternehmen manchen wie Vermessenheit anmutet.

Trotz aller Sicherheitsvorkehrungen, trotz allen Planens und sorgfältigster Vorbereitung bleibt ein großer Rest unwägbarer Gefahren. Unbekannte Fahrnisse, die kaum zu ahnen, geschweige denn vorauszuberechnen sind, bedrohen auch das gesamte technische Geschehen unseres Zeitalters. Mancher ist nicht nur Held, sondern wird auch zum Opfer des Fortschritts.

Immerhin sind wir Alltagsmenschen auf der Erde nicht gezwungen, Abenteuer zu bestehen. Vor allem in unserem täglichen Arbeitseinsatz ist unsere Sicherheit nicht von unbedingt unvorherzusehendem Unwägbarern bedroht. Darum haben wir auch nicht die Aufgabe, den Helden zu spielen. Aber wir wissen gut, daß auch uns Gefahren drohen können. Diese indessen sind uns nicht unbekannt. Wir dürfen die jahrzehntealten Erfahrungen zur Unfallvorsorge anderer nutzen. Wir müssen es sogar tun.

Als Sicherheitsregeln sind uns diese Verhaltensregeln geschenkt worden. Ein Tor, wer sie nicht nutzt, ein Kurzsichtiger, wer in den Wind schlägt, was sie zum sicheren Arbeiten anraten.

„Jederzeit Sicherheit“

Unter diesem Leitwort stehen auch alle Maßnahmen, wie wir sie in unserem MWM-Werk durchführen: die ständigen Schulungszusammenkünfte der Sicherheitsbeauftragten aller Betriebsabteilungen, die Überwachung der Betriebs- und Wegeunfälle mit dem Ziel, sie durch unablässige Gefahrenbelegungen zu mindern, die Unfallschutz-Aussprachen der Betriebsingenieure und Meister mit dem Sicherheitsausschuß, die vielen Betriebsbegehungen, die Vorkehrungen an Maschinen und Gerätschaften zur Unfallvermeidung, vor allem die *geplante Vorsorge* für alle Eventualfälle. So z. B. die Ausgabe von Plastikflaschen mit Augenspülmitteln an Abteilungen, die mit Säuren und Laugen arbeiten. Immer ist Vorsorgliches von dem eindringlichen Hinweis begleitet, daß die Werksärztin Frau Dr. Schönwald, die sanitäre Versorgung „fürs erste“ im werksärztlichen Dienst aufgesucht werden müssen, weil es mit der vorgesehenen Unmittelbarkeitshilfe nie getan sein darf.

Vorkehrungen auch für etwaigen „Katastrophenschutz“ sind seit langem durch einen Einsatzplan für Tätigwerden von Menschen und Unfallschutzmitteln getroffen. Trotz allem jedoch, was und wo immer zum Schutze des arbeitenden Menschen getan werden kann und getan wird, gilt der Hauptgrundsatz, die „Selbsterziehung zu einer sicheren Verhaltensweise“. Die anscheinend unausrottbaren Äußerungen, es werde immer Unfälle geben, vermögen labile Mitarbeiter nicht aus ihrem Fatalismus herauszuführen. Man muß von der Notwendigkeit, ein Ziel setzen zu müssen und von dem Bewußtsein, es auch zu erreichen, überzeugt sein.

Und — unsere Kollegen hiervon zu überzeugen, nachdem wir selbst von der Aufgabe durchdrungen sind, bleibt Aufgabe unseres Unfallschutzdienstes bei MWM. Man muß und wird schließlich einsehen, daß sicheres Arbeiten ein lebenswerteres Leben bedeutet und es besser ist, sich vorzusehen, als hinterher zum Arzt zu gehen. Denn unser Arbeitsalltag ist kein Abenteuer. Er ist nur so gefährlich, wie wir ihn selbst durch unser Tun oder durch unser Unterlassen gefährlich machen.

P. Schreibweis, MWM-Sicherheits-Ingenieur und Werkschutzleiter

Süddeutsche Bremsen AG



MARGARETE STACHL
Lochsaatleiterin
19. 8. 72



KARL TRIEB
Schlosser
23. 8. 72



OSWALD STODOLA
Kundendienst-Sachbearb.
29. 8. 72

Carl Hasse & Wrede GmbH



GÜNTER BRANDT
Elektro-Monteur
14. 7. 72



GÜNTER STIMPEL
Masch.-Schlosser
6. 8. 72

KURT
SALZMANN
Schleifer
11. 7. 72

Motoren-Werke Mannheim AG



FRANZ KANNIAK
Bürohilfe
14. 7. 72



MANFRED VEITH
Kontrollleur
16. 7. 72

UNSERE JUBILARE



EMIL LUSCHNITZ
Werkzeugschlosser
21. 7. 72



INGE WANGER
Sachbearbeiterin
21. 7. 72



HERMANN BERBNER
Schlosser
28. 7. 72



EMIL HOCK
Monteur
28. 7. 72



EMMA KILIAN
Lagerarbeiterin
28. 7. 72



BERNHARD KLOSA
Bohrer
29. 7. 72

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



WILHELM HEDTKAMP
Friseur
8. 7. 72



CARL VISARIUS
Handlungsbevollm.
15. 7. 72



WILLI KRÜNER
Handlungsbevollm.
18. 7. 72

Motoren-Werke Mannheim AG



THEODOR HUIZINGA
Rep.-Schlosser
9. 8. 72



WILHELM ZWIBAUMER
Rep.-Schlosser
13. 8. 72



FRITZ HOFFART
Monteur
19. 7. 72

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH München

HELLMUTH
MACH

Ing./Gruppenleiter Verk.

28. 8. 72

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



KARL KURZ
Hilfsarbeiter
21. 9. 72

Süddeutsche Bremsen AG



BERTA WEINSTEINIGER
Sekretärin
1. 7. 72



FRIEDA GENSBERGER
Kontoristin
28. 7. 72



GÜNTER ARMBRUSTER
Dreher
1. 8. 72



ALBERT BRENNER
Dreher
1. 8. 72



WALTER ERLEWEIN
Konstrukteur
1. 8. 72



HEINZ KIRCHHART
Sachbearbeiter
1. 8. 72



KURT KNAPP
Konstrukteur
1. 8. 72



WERNER LUTZ
Vorarbeiter
1. 8. 72



GÜNTER MÜLLER
Dreher
1. 8. 72



ERICH SOINE
Sachbearbeiter
1. 8. 72



WOLFGANG SPEER
Gruppenleiter
1. 8. 72



GERHARD WITTEMAIER
Kontrollleur
1. 8. 72



HERTA STERN
Lichtpauserin
11. 8. 72



KARL HARTMANN
Bohrer
18. 8. 72

Es wird wahrhaft viel geredet auf der Welt. International mögen wir uns damit trösten, daß man sich nicht mit Waffen streitet, so lange man noch miteinander spricht. Im bundesdeutschen Lebensbereich geht der Hickhack der vielen Reden hart an die Grenzen des Zumutbaren. Am Fernsehschirm häufen sich in Debatten auf der Bundes-, Länder- und Kommunalebene die Verliebtheitspiele mit Worten. Im wachsenden Umfang der Interviews kommt der Befragte, der uns doch Informationen liefern soll, weit weniger zu Wort als der Mann mit dem schwenkenden Mikrofon, der sich so gern reden hört.

Es wird geredet und geredet. Auf die Sachkenntnis kommt es nicht vordringlich an. Nur darauf, daß man so treffende Worte findet, auf der Klaviatur der Dialektik insbesondere meisterhaft zu spielen versteht. Die Fernreden des Fernsehens sind Widersinn in sich. Man erwartet und sucht die bildliche Handlung statt der endlosen Monologe von wissenschaftlichen „Eierköpfen“ oder sportinformierenden Glatzköpfen, an denen man sich doch nicht sattsehen kann. Wo das lebendigbewegte Bild schon alles sagt, da steht dann irgendein „Kommentator“ oder „Moderator“ im Neben- oder Hintergrund und überglieft uns mit seinem überflüssigen und durchaus unerwünschtem Sermon. Als ob wir z. B. bei Sportübertragungen auf dem Fußballplatz immer einen „Kommentator“ neben uns stehen hätten, der uns *seine* unmaßgebliche Meinung aufdrängt und uns — als sowieso Fachkennern — mit unangezeigten sportstatistischen Daten überschüttet. Man merkt anscheinend nicht, daß die immer unterbrechende Stimme hier so überflüssig wie ein Kropf ist und kaum einer das Niveau eines

Es wird zuviel geredet

Rhetorische Modetorheiten in unseren Tagen



Heribert Meisel zu erreichen vermag. Gottseidank, daß es am Gerät den Abstellknopf für den Ton gibt, wengleich man den „guten Ton“ für das, was man eben nicht alles sehen kann, nicht gern missen möchte. Humor kommt sowieso zu kurz, er ist ein seltener Artikel dort geworden, wo er gerade angezeigt ist, z. B. beim „Spiel ohne Grenzen“, wo wir — was das Kommentieren anbelangt — schon bessere „Camillos“ im Film von früher gesehen haben. Es muß nicht jede Schauseite mit einem Redeschwall ausgefüllt werden. Dann gerade wird der Augenschmaus zur Stursachlichkeit.

Und dann die Musikberieseelei. Sie kommt der geistlosen Wortkommentierung gleich. Als ob wir keine Augen hätten und eine Handlung nicht — auch ohne untermalende Töne — mitempfinden könnten. Man erinnert sich fast an die Stummfilmzeit, trotz allen Verständnisses dafür, daß Filmkomponisten auch leben wollen. Sie sollen es, doch wozu brauchen wir bei der Lottoausspielung emotionelle Musik? Wozu die geredeten Wiederholungen optisch übersichtlicher Programmtafeln durch

ebenso überflüssige „Ansagerinnen“, die sogar durch Inhalterläuterungen dem folgenden Krimi die Spannung nehmen? Wo das Sehen genügt, strapaziert zusätzliches Gerede nur unsere Nerven. Blinde können ja nicht schauen, so daß man sich das Ansagen mit dem Viele-Minuten-Stehlen einfach sparen kann. Mit den rhetorischen Modetorheiten unserer Zeit ist damit indessen noch weitaus nicht genug getan. Man achte einmal auf den Käse, an dem die zu pflegende deutsche Sprache wie an einem läufigen Camembert gerinnt. Modewortprägungen kommen von ministerieller Ebene; man vergleicht sie vielleicht kurz mit der Sprachkunst eines Klassikers aus Marbach. Damit hat es sich. Die „Eskalation“, die wir alltäglich als parlamentarisch schwer deutbare Kost vorgesetzt bekamen, ist inzwischen ausgestorben. Dafür hören wir dann die schmäbliche Abnutzung des Zeitworts „dürfen“. Ich „darf“ Sie willkommen heißen, ich „darf“ glauben, ich „möchte“ meinen, ich „möchte sagen“, ich „würde sagen“.

Das alles ist Unsinn. Weshalb fragt der Redner, ob er „darf“, „tun würde“, „meinen möchte“ und dergleichen, wenn er das schon ausspricht, um dessen Genehmigung, es tun zu dürfen, er bittet.

Bis in Verbände, Gemeinderäte und den kleinsten Verein ist dieser Denkfaulheitsprozeß vorgedrungen. Es ist geradezu eine Dokumentation der Halbbildung. Und wenn wir als Neuestes nun die Redewendung immer wieder hören „Ich gehe davon aus“, dann „würde ich meinen“, „möchte sagen“ und würde mich freuen „dürfen“, daß die Sprachschänder hoffentlich bald mit ihren rhetorischen Modetorheiten „eingehen“! JHB

Hunderttausende Gastarbeiter sind bereits zu Dauergästen in Deutschland geworden. Als zweite Generation schicken sich schon ihre Kinder an, hier in das Arbeitsleben einzutreten. Auch in unseren Werken der KNORR-BREMSE haben wir schon ausländische Jugend in Lehr- und Ausbildungsverhältnissen. Sicherlich ist damit zu rechnen, daß viele ausländische Familien sich akklimatisieren, sogar überhaupt hier bleiben. Übernationale familiäre Bindungen durch Heirat werden immer zahlreicher. Spanier nahmen ein deutsches Mädchen zur Frau, Nachwuchs wächst schon zweisprachig auf; auch viele deutsche Männer geben Verlobung oder Vermählung mit Mädchen bekannt, deren Name nicht in deutschen Taufbüchern gestanden hat. Nicht immer sind sich die Beteiligten über die staatsbürgerrechtlichen Folgerungen klar. Ist einer der Partner aus einem exotischen Heimatland, dann können sogar schwerwiegende Probleme entstehen. Den ganzen Katalog der übernationalen Möglichkeiten können und möchten wir hier nicht durchgehen; für den Einzelfall geben die deutschen Standesämter verbindliche und erschöpfende Auskunft. Einige Beispiele mögen die Problematik lediglich erhellen.

Wenn ein deutsches Mädchen mit einem Ausländer die Ehe eingeht, was geschieht dann

Wenn man einen Ausländer heiratet...

Staatsbürgerschaftsprobleme



mit ihrer Staatsangehörigkeit? — Nicht selten herrscht die Meinung vor, die junge Frau erhalte durch die Heirat ganz automatisch die Staatsangehörigkeit des Ehemanns. Das ist aber nicht immer der Fall. Fast jedes Land hat da seine eigenen Bestimmungen.

Zuallererst muß man wissen, daß ein deutsches Mädchen nach der Heirat mit einem Ausländer seine deutsche Staatsangehörigkeit behält, wenn es sie nicht aufgeben will. Bei sieben europäischen Ländern erhält die Frau durch die Heirat mit einem Bürger dieser Länder automatisch dessen Staatsangehörigkeit, nämlich bei *Österreichern, Schweizern, Niederländern, Italienern, Belgiern, Spaniern und Portugiesen*.

Frankreich hingegen hat schon andere Be-

stimmungen. Die Frau muß nach der Heirat mit einem Franzosen einen französischen Paß *beantragen*. Sie erhält ihn auch rasch, doch hat er nur sechs Monate Erstgültigkeit. Innerhalb dieser sechs Monate kann der französische Staat die Erteilung der französischen Staatsbürgerschaft widerrufen, wenn Ungünstiges über die junge Frau bekannt wird. Auch *England* verlangt einen schriftlichen Antrag auf Einbürgerung, den das Home Office bearbeitet. *Schweden* erteilt seine Staatsangehörigkeit erst dann, wenn die junge Frau zwei Jahre in Schweden gewohnt hat. *Dänemark* gibt sich in der Regel mit 18 Monaten Wartezeit zufrieden, verlangt nicht unbedingt einen Wohnsitz in Dänemark, doch kann der Antrag auf Einbürgerung erst nach einund-einhalbjährigem Bestehen der Ehe gestellt werden.

Besonders schwierige Bestimmungen haben *die USA*. Die ausländische Frau eines Amerikaners muß fünf Jahre lang in den USA gelebt haben, bevor sie — nach Ablegung einer kleinen staatsbürgerkundlichen Prüfung — eingebürgert werden kann. Sie braucht, um mit ihrem Ehemann in die USA einzureisen, sogar ein Einwanderungsvisum. Allerdings hat sie dabei gegenüber sonstigen Emigranten den Vorteil, daß sie außerhalb der feststehenden Einwanderungsquote einreisen darf.