

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

117 / 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 Namentangabe: Stapf, München

OKTOBER
117 1972

Unser Titelbild Sonntagsausflug in Nieblum. Lesen Sie dazu unseren Bericht auf Seite 12.	
50 Jahre MWM	3
MWM unter den Olympia-Aktiven	4
Kampf dem Unfall am Arbeitsplatz	5
Tankstelle an Bord	6
Dieselmotoren aus dem Hause Südbremse	6
Vater Staats Kassierer sind immer dabei	7
Entwicklungshilfe — Notwendigkeit und Aufgabe	8
Die Gehaltsschraube	9
Verwaltungsapparat braucht keine Wachstumshormone	9
Autorität — Antiautorität	10
„Elefantenhochzeiten“ unerwünscht	10
Bist du was, so hast du was	11
MWM-Lehrwerkstatt gewann zweiten Wanderpreis	11
Urlaub in Nieblum	12
Doppelverdiener	12
Die Frauen kassieren länger	14
Unsere Jubilare	14
Einiges über das geliebte Auto	16

Während der Kriegszeit, als ich noch ein halbes Kind war, hörte ich zum ersten Male das Wort „hamstern“. Da man es gewissermaßen hinter der vorgehaltenen Hand flüsterte oder verächtlich zischte, mußte es also etwas Schlimmes sein, obwohl doch das Wort selbst die Gewohnheit eines harmlosen Tierchens bezeichnete... Die Volksgenossen, die damals „gesetzwidrig“ Lebensmittel, Zigaretten oder andere Waren hamsterten und sich dabei erwischen ließen, wurden als Volksschädlinge bestraft, ihre Namen veröffentlicht.

Seitdem meine Tochter einen Goldhamster hegt und pflegt, weiß ich endlich genau über die echte Hamsterei Bescheid! Goldi, so heißt unser Untermieter, sitzt an seinen Freßnapf und stopft sich dort mit nicht zu überbietender Geschwindigkeit voll. Er läßt wahllos Karottenscheiben und kleine Körner, Nüsse und Apfelstückchen in seinen Hamsterbäckchen verschwinden. Wenn er dann das grimmige Aussehen eines fetten Miniaturlöwen angenommen hat, verdrückt er sich wieder in sein Haus. Dort hört man ihn die Hamsterware ausspucken. Wer nun nach einem Tag das Dach seines Hauses lüftet, um das Quartier zu reinigen, entdeckt folgendes: Der Hamster liegt — wie ein Geizkragen auf seinem Golde — auf einem Bett von Körnern und Karottenscheiben... Dem unmündigen Kinde kann man an diesen tierischen Beispiel klarmachen, daß klug und umsichtig handelt, wer Vorräte für dürre Zeiten zurücklegt. Natürlich braucht Goldi in unserer Gesellschaft mit ihrem Wohlstand für alle nicht zu hamstern, aber sein tief verwurzelter Vorratstrieb treibt ihn halt dazu.

Übrigens weint unsere Tochter jedesmal, wenn wir das Dach von Hamsterhaus abheben, ob unserer seelischen Grausamkeit. Denn der Hamster liegt wie ein Menschenkind schlafend auf dem Rücken — selig lächelnd wie ein satter Säugling — und zeigt sich äußerst indigniert, wenn man seine Intimsphäre stört. Auch sonst ist der Unterschied zum Zweibeiner nicht gar so groß. Goldi zieht, wenn er beabsichtigt, die angeblich so goldene Morgenstunde zu verpennen, vor seinem Hauseingang den Vorhang zu. Die glücklichen Hamster schlafen tagsüber und scheren sich um keinen Betrieb! Goldi zupft hartnäckig so lange, bis er mit Holzwole jegliches Luftloch abgedichtet hat. Auch viele Menschen ziehen sich ja die Schlafdecke über den Kopf, um wenigstens einmal nach vierzehn Stunden Hatz, Lärm und Windmacherei warm und geborgen wie in Abrahams Schoß mit sich allein zu sein...

Übrigens hat auch der Hamster seine festen Riten. Am Abend — wenn die Familie traut um die Flimmerkiste versammelt ist — taucht er aus seiner Versenkung auf. Just wenn Wibke ihr goldiges Mündchen öffnet, steckt Goldi sein feuchtes Schnäuzchen aus dem Vorhang von Holzwole, öffnet es und gähnt schamlos, wobei er vier furchtbare Zähne zeigt. Dann kriecht er, völlig unberührt von Krieg und Frieden auf der Mattscheibe, aus seinem Loch und streckt und dehnt sich, daß es eine Lust ist, daß man den Wunsch verspürt, auch ein Goldhamster im goldenen Käfig zu sein und nicht ein sogenanntes vernünftiges Lebewesen!

Darauf putzt er sich mit großem Zeitaufwand und erheblichem Geschicke, denn er läßt dabei kaum eine Körperteilchen aus! Der blanke Neid packt einen, wenn man sieht, wo er sich dank seiner Beweglichkeit und ohne menschlichen Dickbauch überall kraulen und zwicken kann... Ist die morgendliche Abendtoilette beendet, verrichtet er sein Geschäft. Aus unerfindlichen Gründen durch die Gitterstäbe hindurch auf das bereitgelegte Zeitungspapier ins Zimmer! Das kostet ihn zwar akrobatische Mühe, aber er bietet uns jedesmal dieses Schauspiel. So haben wir wenigstens trotz Fernsehen am Abend eine erheiternde Attraktion. Dann kommt die Nacht, in der der Mensch laut Schlager nicht gern allein ist, der Hamster aber sich pudelwohl fühlt. Er klettert auf sein Treträdlechen und läuft hurtig Stunde um Stunde ab, denn er braucht Bewegung. Und während man am Einschlafen ist, um neue Kraft für die tägliche Treträdlechen zu tanken, die für uns Menschen jeden Morgen aufs Neue beginnt, hört man vom Flur aus die emsige Bewegung der zierlichen Füßchen — als würde ein kleiner Hausgeist, ein Wichtelmännchen, durch die Wohnung trippeln, um sie durch seine Gegenwart vor Kummer und Sorgen zu schützen...

Zur 50. Wiederkehr des Gründungsjahres der Motoren-Werke Mannheim A. G. sei die Entwicklung des Verbrennungsmotorenbaus, insbesondere des Dieselmotorenbaus bei MWM und bei der Abteilung stationärer Motorenbau von Benz, anhand einiger charakteristischer Daten und Bilder kurz geschildert. Die Motoren-Werke Mannheim Aktiengesellschaft, vormals Benz Abteilung stationärer Motorenbau, gehen, wie der Firmenname erkennen läßt, auf Carl Benz zurück. Davon ausgehend sind nachstehend einige Marksteine der vergangenen 92 Jahre in einer Zeitfahle veranschaulicht.



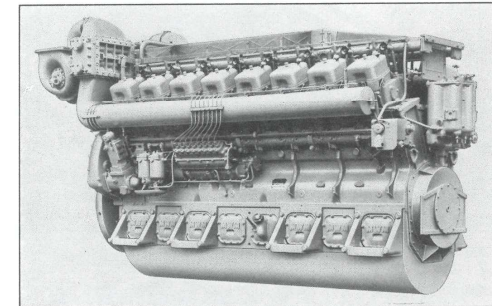
9 Jahrzehnte Verbrennungsmotoren - 50 Jahre MWM

- 1880 Carl Benz baut seinen ersten stationären Gasmotor, der nach dem Zweitaktverfahren arbeitet.
- 1883 Gründung der Firma Benz & Co, Rheinische Gasmotorenfabrik in Mannheim.
- 1885 Erstes Automobil.
- 1886 Erster Viertaktgasmotor von Benz & Co. Umzug in ein größeres Werk an der heutigen Stelle.
- 1909 Beginn der Entwicklung des Vorkammervfahrens für kompressorlose Dieselmotoren durch Prosper l'Orange.
- 1910 Beginn der Herstellung von Dieselmotoren klassischer Bauart mit Einblase-luftkompressor.
- 1919 Abschluß der Entwicklung des Vorkammervfahrens.
- 1920 Beginn der Herstellung von kompressorlosen Dieselmotoren mit Vorkammer.
- 1922 Die Abteilung stationärer Motorenbau wird laut Trennungsvertrag vom 22. 4. 1922 ein selbstständiges Unternehmen und nennt sich von da ab Motoren-Werke Mannheim AG (MWM). Laut Vertrag durfte MWM Vorkammerdieselmotoren nur mit einem Leistungsgewicht über 25 kg/PS im Bereich unter 200 PS herstellen, während sich Benz & Cie die Herstellung leichter Fahrzeugdieselmotoren mit Vorkammer vorbehielten.
- 1924 Bau und Erprobung des MWM Motorpferdes, einer schweren 18-PS-Strabenzugmaschine.
- 1926 Übernahme der Mehrheit der MWM-Aktien durch die Knorr-Bremse AG. Seit dieser Zeit Herstellung eines Teils des MWM-Motorenprogramms bei der Süddeutsche Bremsen AG, München.
- 1934 Beginn der Serienherstellung von schnelllaufenden Kleindieselmotoren.
- 1945 Von 1922 bis 1945 wurden von MWM Dieselmotoren mit insgesamt 2,7 Millionen PS hergestellt.
- 1953 Einführung der Luftkühler für Kleindieselmotoren, insbesondere für Ackerschlepper.
- 1972 Von 1922 bis Herbst 1972 wurden von MWM Dieselmotoren mit insgesamt 25 Millionen PS hergestellt.

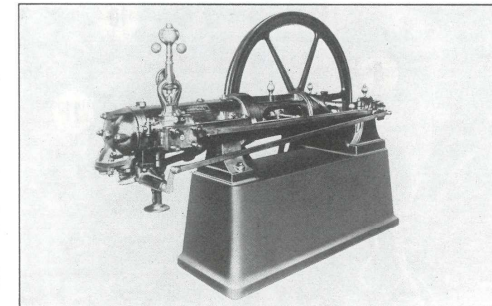
Das Leistungsgewicht von Dieselmotoren lag 1910 bei 250 kg/PS, während die hochaufgeladene 500-PS-Zwölfzylinder-Motoren der heutigen MWM-Baureihe D 232 nur 2,68 kg/PS wiegen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich die hauptsächlich verwendeten Werkstoffe Gußeisen und Stahl im Grunde wenig geändert haben. Seit dem Bestehen des Unternehmens gliederten sich die Anwendungsgebiete der MWM-Motoren in die folgenden Hauptbereiche:

1. Einbau in Fahrzeuge und fahrbare Geräte;
2. Antrieb von Stromerzeugern, Pumpen und

anderen stationären Aggregaten; 3. Schiffsmotoren für Hauptantriebs- und Hilfszwecke. Heute verfügt MWM über ein Bauprogramm von Viertakt Dieselmotoren, die mit acht Grundtypen einen Leistungsbereich von 6,5 bis 3000 PS bei Drehzahlen zwischen 3000 und 500 U/min abdecken. Neben den Entwicklungsaufgaben, die sich aus den Ansprüchen der internationalen Märkte ergeben, steht heute die Forderung des Umweltschutzes nach weniger Geräusch und verminderter Schadstoffemission an vorderster Stelle. An der Lösung dieser Probleme wird bei MWM intensiv gearbeitet.



Hochaufgeladener MWM Dieselmotor TBD 441-V 16 zum Antrieb von Schiffen. Bohrung 230 mm, Hub 270 mm, Leistung 2280 PS, Gewicht 13,3 t = 5,8 kg/PS bei 1000 U/min



Ältester noch erhaltener stationärer Benz-Gasmotor, etwa 1886 hergestellt. Der erste Motor von 1880 war ebenfalls ein Zweitakt-Kreuzkopfmotor, bei dem die Pleuellenspitze als Spilluftpumpe diente



MWM unter den Olympiaktivitäten

Bertram-Luftbild, München-Riem
Freig. Reg. v. Öbb. G 4/26901

Schon während der organisatorischen Vorplanungen zur Olympiade 1972 war MWM unter den „Aktiven“. Noch vor Beginn der eigentlichen Spiele standen MWM-Aggregate im Olympiagelände von München und im Olympia-Yachthafen Kiel-Schilksee zur aktiven Teilnahme bereit, um bei der technischen Sicherung des gesamten Ablaufs verantwortlich mitzuwirken. In München sicherten 13 MWM-Notstrom-Aggregate mit einer Gesamtleistung von 3424 kVA bei Netzausfall die Stromversorgung der Sportstätten, Wohnblöcke und des Fernsehturns. Für das neue Klärwerk in Kiel lieferten wir zwei große Klärgasmotoren vom Typ TBDG und TBG 440 — 8-Zylinder, die je Motor eine Leistung von 740 PS entwickeln. MWM-Aggregate mit Antriebsmotoren aus München und Mannheim gibt es auf der ganzen Welt und in großer Zahl. Ob auf dem Atomfrachter „Otto Hahn“, dem Unterwasserlabor „Helgoland“, in der Sternwarte Bochum — kurz, überall da, wo es auf absolute Zuverlässigkeit ankommt, dort ist auch MWM. Dennoch — bei dem sportlichen Weltereignis von 1972 in so verantwortungsvoller Weise aktiv beteiligt gewesen zu sein, ist schon etwas ganz Besonderes. Wir verdanken es nicht zuletzt unseren rührigen Mitarbeitern des MWM-Verkaufsbüros München und der Südbremse sowie allen beteiligten Ingenieuren und Technikern von Aggregatebau-Unternehmen.

Mö.-VF, Mannheim

- 1 Olympisches Dorf · Wohnhochhaus G 2
Leistung: 140 kVA · Antriebsmotor TD 232 V 8
- 2 Olympisches Dorf · Wohnhochhaus G 3
Leistung: 140 kVA · Antriebsmotor TD 232 V 8
- 3 Olympisches Dorf · Wohnhochhaus G 4
Leistung: 105 kVA · Antriebsmotor TD 232 V 6
- 4 Olympisches Dorf · Wohnarm A
Leistung: 210 kVA · Antriebsmotor TD 232 V 12
- 5 Olympisches Dorf · Wohnarm B
Leistung: 160 kVA · Antriebsmotor D 232 V 12
- 6 Olympia-Einkaufszentrum
Leistung 400 kVA · Antriebsmotor TRHS 518 V 12
- 7 Fernsehturn
- 8 Fernsehturn
Leistung: 700 kVA · Antriebsmotor TBRHS 518 V 16
Leistung 250 kVA · Antriebsmotor TBRHS 518 S
- 9 Stadion
Leistung 350 kVA · Antriebsmotor RHS 618 V 12
- 10 Sporthalle
Leistung 350 kVA · Antriebsmotor RHG 618 V 12
- 11 Schwimmstadion
- 12 Basketball-Halle
Leistung 69 kVA · Antriebsmotor D 208-6
Leistung 350 kVA · Antriebsmotor RHS 618 V 12
- 13 Radstadion
Leistung 200 kVA · Antriebsmotor RHS 618 A
- 14 Werksanlagen der Knorr-Bremse und der Süddeutschen Bremsen AG



Kampf dem Unfall am Arbeitsplatz

... durch das
»Sicherheitsprogramm«
der Süddeutschen
Bremsen AG



Im Frühjahr dieses Jahres wurde bei der Süddeutschen Bremsen AG die erste Sicherheitskonferenz abgehalten. Teilnehmer waren außer den Angehörigen des Sicherheitsausschusses und den Sicherheitsbeauftragten (nachfolgend „Sibe“ genannt) die Herren Dir. Hinkel, Meier, Hartl, Gué und Schmid. Der Einberufung einer solchen Konferenz lag die Erkenntnis zugrunde, daß sich trotz aller durch Gesetz vorgeschriebenen und durch Eigeninitiative ergriffenen Maßnahmen alljährlich in den Betrieben laut Statistik noch immer 1,9 Millionen Unfälle ereignen — davon 2.982 mit Todesfolge. Die Notwendigkeit einer umfassenden Schulung des gefährdeten Personalkreises, d. h. aller in Werkstätten und Betrieben Beschäftigten, auf dem Gebiet der Unfallverhütung wurde von die-

- durch Koordination zwischen Sicherheitsausschuß und Meistern bzw. Sibe bei Betriebsbegehungen, und schließlich
- durch Unterrichtung aller Sicherheitsbeauftragten zum Verhalten bei schweren Unfällen und Erster Hilfe.

Die Organisatorischen Maßnahmen

befaßten sich mit verbesserten Bedingungen für sicheres Arbeiten im Betrieb. Die dafür notwendigen Mittel wurden als zusätzliche Investitionen nach Veranschlagung zum größten Teil genehmigt. Für diese Kosten soll in Zukunft der von der Berufsgenossenschaft zurückerstattete Beitrag mitverwendet werden. Neu zu erstellende Anlagen und Baulichkeiten, die der Unfallverhütung dienen, sollen so rechtzeitig veranschlagt werden,

Mit dem Steigen oder Fallen der Unfallzahlen stellen sich die Institutionen des Arbeitsschutzes immer wieder die Fragen: Bewähren sich die getroffenen Regelungen? Sind sie ausreichend? Werden sie durchgeführt? Welche Mängel haften ihnen an? Wodurch kann die unfallverhütende Wirkung noch gesteigert werden? Entbehren diese Fragen auch nicht einer gewissen Vordergründigkeit, weil sie die wahren Ursachen unter Umständen im Dunkeln lassen, so ist ihre Berechtigung doch wohl nicht zu leugnen. Die Aufgabe heißt Unfallverhütung. Es liegt also immerhin nahe, sie — und die Mittel zu ihrer Durchführung — an dem zu messen, was von ihr tatsächlich unberührt bleibt: am Umfang der eingetretenen Unfälle. Die Statistiken der Mißerfolge sind es ja, die immer wieder zu kri-



sem Gremium erkannt und beschlossen, die Schwerpunkte in einem Sicherheitsprogramm erstellt. Danach wurde

eine allgemeine Schulung

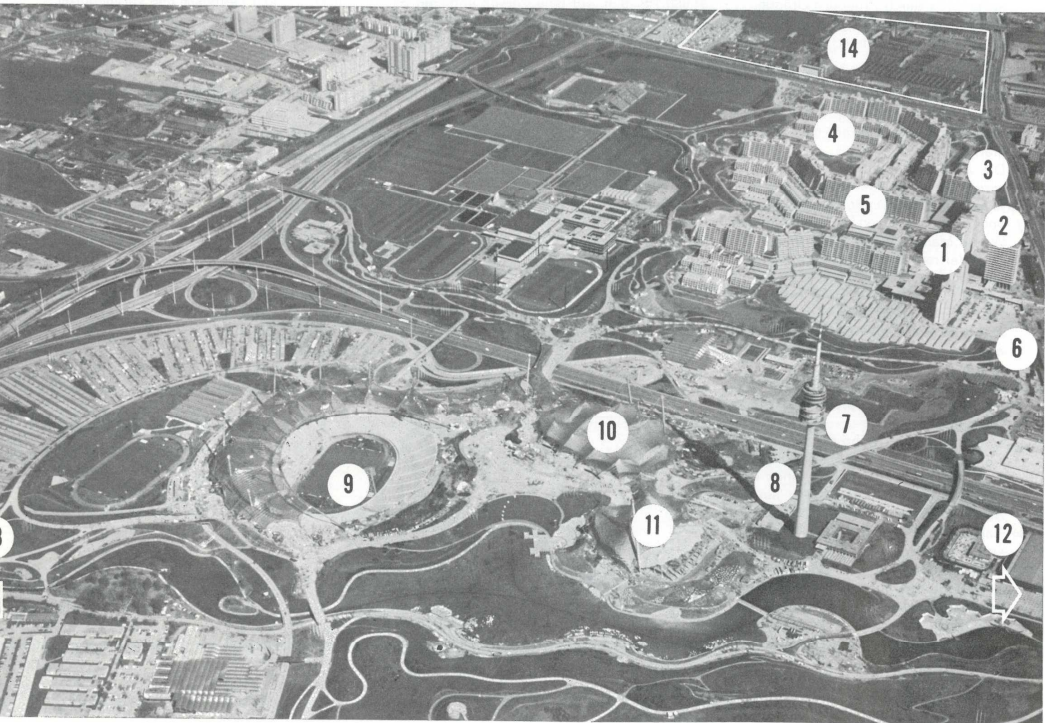
vorgesehen, und zwar

- speziell der ausländischen Arbeitnehmer durch intensivere Einweisung an Maschinen und durch Broschüren,
- durch Weiterschulung des leitenden Personals wie Betriebsingenieuren, Obermeistern und Meistern in berufsgenossenschaftlichen Schulungsheimen,
- durch sicherheitstechnische Lehrgänge der betrieblichen Sibe in der Berufsgenossenschaft,
- durch Seminare im Betrieb für leitendes Personal zum Thema „Aufgaben und Verantwortung auf dem Gebiet des Arbeits- und Gesundheitsschutzes“ unter Hinzuziehung von Gastreferenten der Berufsgenossenschaft Eisen und Stahl,
- durch vierteljährliche Unfallverhütungsschulung der Auszubildenden anhand von Filmen und Tonbildschauen,

daß die hierfür anfallenden Kosten im Investitionsplan mit aufgenommen werden können. Darüber hinaus sollen Unfallschwerpunkte im Sicherheitsprogramm aufgeführt werden. Ein solches Programm soll alljährlich neu als Grundlage erstellt werden, in Zusammenarbeit mit dem Unfallingenieur des Betriebs und dem Sicherheitsausschuß. Dieses erste Programm der Südbremse auf dem Gebiet des Arbeits- und Gesundheitsschutzes wird sicher nicht frei von Mängeln sein; das Bemühen aller Beteiligten aber sollte dem Erreichen des gesetzten Ziels gelten, damit am Ende eines jeden Jahres der Rechenschaftsbericht positiv ausfallen kann. Denn schließlich geht es um nichts weniger als um die Erhaltung von Leben und Gesundheit aller Mitarbeiter. Eine große Bedeutung fällt hier dem Sicherheitsbeauftragten (Sibe) zu. Er ist als Träger und Mittler der Unfallverhütung der wichtigste Mitarbeiter für den Unfallingenieur. Ihm obliegt es, den Gedanken der Unfallverhütung bei seinen Kollegen populär zu machen und für die Sicherheit seiner Abteilung zu sorgen.

tischen Auseinandersetzungen herausfordern. Vielleicht waren die Erwartungen, die man der Bestellung der Sibe zugemessen hatte, zu hoch, als sie der Gesetzgeber im Jahre 1963 in der Reichsversicherungsordnung verankerte und für die Betriebe zur Pflicht machte? Mehr als acht Jahre sind seitdem vergangen. Die Sibe werden längst und durchweg in der vorgeschriebenen Anzahl bestellt. Nach wie vor aber ereignen sich Unfälle. Viele Unfälle! Wer hat versagt? Wo liegt der Fehler? Solche Fragen lösen zunehmend auch gesetzgeberische Initiativen aus. Man glaubt, rechtliche Grundlagen verbessern zu müssen. In letzter Zeit haben verschiedene Gesetzentwürfe über die Einführung eines betriebsärztlichen und sicherheitstechnischen Dienstes von sich reden gemacht. Sie alle beziehen auch den Sibe mit ein und modifizieren die ihn betreffenden Vorschriften. Die Meinung darüber befindet sich sozusagen noch im Fluß und die Problematik, die der Sibe aufwirft, ist bislang noch nicht völlig ausdiskutiert worden, obwohl es gewiß an guten Beiträgen zum Thema nicht fehlt.

L. Schmid, München



Tankstelle an Bord

Verdunstende Ladung treibt die Hauptmaschine an



Erdgastanker MS „Heriot“

In Nr. 108 dieser Werkszeitschrift hatte Ing. Walter Benz, Mannheim, über Diesel-Gas-Motoren allgemeinverständlich geschrieben. Der Einsatz sei vor allem dann gegeben, wenn der Kraftstoff „Gas“ am Verwendungs-ort zur Verfügung stehe, z. B. als Abfallstoff Faulgas in Kläranlagen. Solch günstige Vorbedingung wies u. a. auch der Olympiayachthafen in Kiel-Schilksee auf, dessen Klärwerk von MWM für die Olympischen Spiele 1972 mit zwei MWM-Klärgasmotoren vom Typ TBDG 440-8 ausgerüstet worden ist. Ein idealer Einsatzbereich sind auch die Flüssigkeitstanker. Unter den ohnehin hochtechnisierten Gastankern stellen diese Transporter verflüssigter Naturgase noch spezielle Besonderheiten dar. Sie haben sozusagen

ihre Tankstelle an Bord, aus ihrer Ladung: Methan, Äthylen, Butan, Propan, Propylen, Butadien und Ammoniak. Diese Gase gehen bei ihrer starken Unterkühlung (Methan z. B. auf minus 162° Celsius) in den flüssigen Zustand über, doch — trotz der Isolierung — verdampft ein kleiner Teil wieder wegen des beträchtlichen Temperaturunterschieds zur Umgebung. In Tankanlagen an Land wird solche Verflüchtigung „abgefackelt“. Die Flüssigkeitstanker nutzen sie dadurch, daß das abdampfende Gas dem Gasmotor für den Schiffsantrieb zugeführt wird. Kürzlich ist der MT „Heriot“ (unser Bild) in Dienst gestellt worden. Er wurde von der auf solche Bauten spezialisierten Werft Heinrich Brand KG in

Oldenburg an die Gibson Gas Tankers Ltd. Leith-Edinburgh abgeliefert. Das nicht rückverflüssigbare und sonst verdunstende Methangas der Ladung von 2594 t (man nennt es fachlich „boil off“) wird in der Hauptantriebsmaschine, einem Gasmotor vom MWM-Typ TBDG 345 AU (2400 PS) verbrannt. Auf diesem Tanker sind ferner — allerdings für reinen Dieselmotorentrieb — drei Hilfsmaschinen mit MWM-Dieselmotoren als Antrieb für Aggregate mit A.-van-Kaick-Generatoren von 300 kVA, 440 V/60 Hz. eingesetzt. Ein neues Beispiel für die Vielseitigkeit von Anwendungs- und Einsatzgebieten der MWM-Motoren.

G. M., Abt. VF, Mannheim

SEIT EINEM HALBEN JAHRHUNDERT:

Dieselmotoren aus dem Hause Südbremse

Von den vielen Motoren-Typen, die im Laufe der vergangenen 48 Jahre bei der Süddeutsche Bremsen AG. entwickelt und in Serie gebaut wurden, soll hier nur die Baureihe RHS 418/518/618, die bisher erfolgreichste, besonders erwähnt werden. Der Verkauf der ersten Reihen-Motoren, die viele Jahre als 2-, 3-, 4-, 6- und 8-Zylinder gebaut wurden (heute sind nur noch die 6- und 8-Zylinder in Serie) begann im Frühjahr 1950. Ergänzt wurde dieses Programm im Jahre 1958 durch die V-Motoren V 12 und V 16. Dem allgemeinen Trend folgend, entwickelte man für diese Motoren auch ein Direkteinspritzverfahren, durch das nicht nur höhere Leistungen, sondern auch ein günstiger Kraftstoff-Verbrauch und geringere an das Kühlwasser abzuführende Wärmemengen erreicht wurden, was sich positiv auf die Kühlerauslegung auswirkte. Die Auslieferung dieser Motoren begann im Jahre 1968.

5000 Stunden und mehr bis zur General-Überholung. In einer Rangierlok der Chemischen Werke-Hüls hat ein Motor schon fast 70 000 Stunden erreicht!

Die Neuentwicklung der Südbremse

Als seinerzeit das neue MWM-Motoren-Programm verabschiedet wurde, begann man im Jahre 1966 in der Südbremse mit der Entwicklung einer neuen Baureihe (TBD). Hauptsächlicher Unterschied zur Baureihe RHS 518/618: das Hubvolumen ist um ca. 30% pro Zylinder größer. Die Hauptabmessungen betragen:

Bohrung	160 mm
Hub	165 mm
Hubvolumen	3,3 l/Zyl.

Diese Baureihe überdeckt einen Leistungsbereich von 150 PS bei 1000 U/min bis ca. 1700 PS bei 1800 U/min. Da sich der Konkurrenzkampf bevorzugt auf dem Gebiete der Hoचाufladung abspielt, mußte das Triebwerk für hohe spez. Leistungen ausgelegt werden. So wurden zwei verschiedene Zylinderköpfe entwickelt, ein 4-Ventil-Zylinderkopf für hohe Leistungen (ca. 105 PS je Zylinder bei 1800 U/min) und ein erheblich billigerer Zylinderkopf mit 2 Ventilen für den unteren Leistungsbereich bis etwa 70 PS je Zylinder bei 1800 U/min.

Die wesentlichen Merkmale dieser Konstruktion sind:

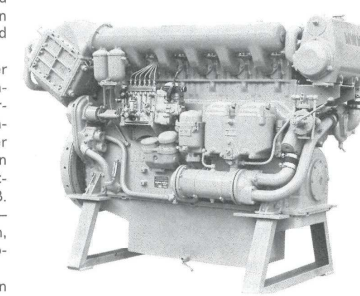
1. Hohe spez. Leistung
 2. Erhöhung der Betriebssicherheit
 3. Gute Zugänglichkeit aller Bauteile bei Wartung und Reparatur
 4. Einfache Bedienung
 5. Vertretbare Herstellkosten.
- Die guten Erfahrungen mit der Baureihe RHS 518 wurden systematisch ausgewertet und, soweit dies möglich war, auf die neue Baureihe übertragen. Als Verbrennungsverfahren wurde das bei MWM allgemein eingeführte Direkteinspritzverfahren gewählt, das sich in den letzten zehn Jahren auch bei allen anderen namhaften Motorenherstellern durchgesetzt hat. Die neue Baureihe umfaßt 6-, 8-, 12- und 16-Zylinder-Motoren, die als Saugmotoren (D...), mit Aufladung (TD...), mit Aufladung und Ladeluftkühlung (TBD...), und für die höchsten Leistungen mit 4-Ventil-Zylinderkopf und Kolbenkühlung (TBD... K) gebaut werden. Aus konstruktiven Gründen und wegen der günstigeren Einbaumaße wurde der 6-Zylinder-Motor nicht, wie die anderen Zylinderzahlen, als V-Motor, sondern als Reihenmotor ausgeführt. Damit entspricht dieser Motor in seinem Raumbedarf fast dem alten 8-Zylinder RHS 518 und ist somit später weitgehend austauschbar. (Dies kann sich z. B. bei dem künftigen Bundesbahngeschäft — Rangierlok Köf III — sehr positiv auswirken, denn erfahrungsgemäß überleben die Lokomotiven zwei oder gar drei Motoren). Die 8- bis 16-Zylinder-V-Motoren haben einen

V-Winkel von 90°, der mit Rücksicht auf die Standruhe des 8-Zylinders so gewählt wurde. Die neuen Motoren erhielten die folgenden Bezeichnungen: (TB)D 601-6 (K) für die Reihenmotoren und (TB)D 602V8 (K), (TB)D 602V12 (K), für die V-Motoren, (TB)D 602V16 (K). Alle Motoren dieser Baureihe haben Einzel-Zylinderköpfe, die gut zugänglich sind, und seitliche Luken- deckel, die ein Lösen der Pleuelschrauben und damit den einfachen Kolbenausbau ermöglichen. Die Bedienungsteile sind so placiert, daß sie bei den 6-Zylindern auf der Bedienungsseite und bei den V-Motoren an gut zugänglichen Stellen liegen. Auf innen-

liegende Rohrleitungen wurde, soweit dies überhaupt möglich war, mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit verzichtet. Die Freigabe der Motoren erfolgt schrittweise zunächst für das Inland und das europäische Ausland und erst später für alle anderen Einsatzgebiete. Die Reihenfolge, in der die Motoren entwickelt werden, wird durch den Markt bestimmt und mit der Abteilung Verkauf abgestimmt. Konstruktion und Versuch waren und sind auch weiterhin bemüht, hier eine Motoren-Baureihe zu schaffen, die sich aufgrund ihrer Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit sehr bald ihren Marktanteil erringen wird.

W. Baum, München

Der neue Reihenmotor TBD 601-6



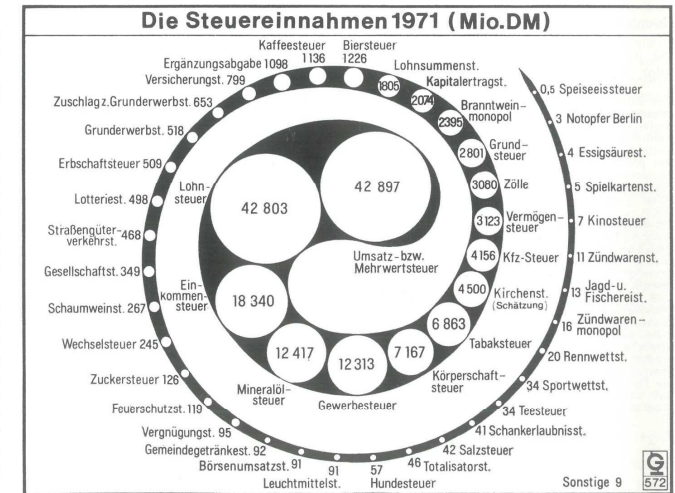
v. l. n. r. obere Reihe: die Herren Stemmer, Kriese, L. Mayer, Rieser, Huber, Bauer, Lassak, Monat. Darunter: Salzbrunn, Spindler, M. Maier, Ollero, Schubbauer

Vater Staats Kassierer sind immer dabei!

Wenn es um die Besteuerung der Bürger geht, ist der Erfindungsreichtum des Staates schier unerschöpflich. Worum immer es auch geht, der Staat kassiert; ob um das Einkommen, um erarbeitetes oder ererbtes Vermögen, um den Betrieb eines Gewerbes oder ums Autofahren, ums Wetten, Bier- und Kaffeetrinken, um Börsenumsätze, Eisessen, Kinobesuch, Feuerschutz, Fischen, Kartenspielen oder worum auch sonst. In der Gegenwart ist das „einnehmende Wesen“ des Staates noch weitaus ausgeprägter als zu den Zeiten unserer Vorfahren, die schon den heute bescheiden anmutenden „Zehnten“ als drückend empfanden. Der Grund für die immer umfassender gewordene Abgabenbelastung der Bürger liegt in der Tendenz, vom Staat immer mehr Fürsorge und Vorsorge in allen und jeden Lebenslagen zu erwarten. Wachsende Staatsausgaben können aber nur einmal nur aus den Taschen der Bürger bestritten werden. Das Aufkommen aus den verschiedenen Steuern ist sehr unterschiedlich. Allein die Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) und die Lohnsteuer bringen etwa die Hälfte, die zehn größten Steuern zusammen 88% des Gesamtaufkommens. Bei den skurrilen Miniatursteuern hingegen ist der Verwaltungsaufwand zu ihrer Erhebung oft größer als der Ertrag. Aber wenn einmal eine Steuer eingeführt worden ist, kann man sicher sein, daß sie so alt wie Methusalem wird.

Im Jahre 1971 haben Bund, Länder und Gemeinden fast 20 Mrd. DM mehr kassiert als 1970. Dennoch reichen die Einnahmen nicht zur Finanzierung aller öffentlichen Verpflich-

tungen und Pläne, wie vor allem die Klagen der Länder und Gemeinden über die von ihnen als zu kurz bezeichnete finanzielle Decke zeigen.



In der August-Ausgabe unserer Werkzeitschrift berichteten wir anlässlich des 50-jährigen Firmenjubiläums über die Rolle, die der Motorenbau von jeher in der Geschichte der Südbremse spielte; er wurde hier schlicht „die zweite Stütze“ oder „das zweite Bein“ genannt.

Der 100 000. Zylinder

dieser Baureihe wurde im Juli dieses Jahres gefertigt; eine stolze Zahl, wenn man bedenkt, daß es sich hier in den meisten Fällen um Einzel-Aufträge und nicht um Serien-Einbauten handelt. Diese in der ganzen Welt eingesetzte und bewährte Baureihe nimmt somit im Gesamt-Motoren-Programm der MWM einen breiten Raum ein. Unter harten Einsatzbedingungen laufen diese Motoren

Entwicklungshilfe- Notwendigkeit und Aufgabe

Eine Gruppe von Berufsaufstrebenden aus verschiedensten Entwicklungsländern besucht MWM. Zu ihrem Ausbildungsgang gehört die unmittelbare Anschauung in deutschen Industriebetrieben. In Mannheim wird die Zentralstelle für gewerbliche Berufsförderung von Karl Stütze geleitet. OStR Norberth Barth von der Pädagogischen Ausbildungsstelle für Entwicklungsländer in Baden-Württemberg betreute die 25 "Counterparts" zählende Besuchergruppe.

Überall wird in der Entwicklungshilfe der Charakter zentraler Lenkung erkennbar. Zu den vordringlichsten Aufgaben, die Industrie und die Wirtschaft in Entwicklungsländern zu fördern, zählt die Zentralstelle für gewerbliche Berufsförderung. Da weltweit ein zunehmender Mangel an gut ausgebildeten Facharbeitern und mittleren Führungskräften in den Betrieben besteht, die Grundlage überhaupt für jede fortschrittliche Entwicklung sind, legt die Deutsche Stiftung für Entwicklungsländer in ihrer seit zwölf Jahren wirkenden Plankonzeption jetzt das Schwergewicht auf den Sektor der technischen Bildungshilfe. In Afrika, Asien und in Lateinamerika entstanden technische Ausbildungszentren. Als wichtiges Gegenstück dazu steht der Ausbildungsweg in Deutschland. Die "Counterparts" sollen fachlich und pädagogisch so geschult werden, daß sie den Platz der deutschen Entwicklungshelfer in ihren Heimatländern nach Abschluß ihrer Fortbildung in der BRD ausfüllen können. Die zweijährigen

Counterpartprogramme für Werkstattlehrer

mit jeweils etwa 70 Teilnehmern sind, wie folgt, aufgebaut:

Das ZGB in Mannheim trägt das viermonatige **Einflussseminar**. Der Deutschunterricht durch Dozenten des Goethe-Instituts steht im Mittelpunkt. Ein fachlicher Test überprüft den Kenntnisstand, um gezielte Ausbildungspläne für die Gruppe aufzustellen. Der praktische Teil hält sich an die Richtlinien der deutschen Facharbeiterprüfung. Das erzieherische Grundseminar führt zudem in das Kennenlernen deutscher Verhältnisse ein (technisches Schulwesen, Recht, Kultur, Geographie, Wirtschaft usw.). Ein zwölfmonatiges **geleitetes Betriebspraktikum**, individuell für jeden Teilnehmer, ausgerichtet nach den Bedürfnissen der Schule, von der er kommt, folgt an unterschiedlichen Orten Deutschlands. Eine sechsmonatige Ausbildung in **Pädagogik und Unterweisungstechnik** schließt sich an.

Das einmonatige **Schlußseminar** bei der ZGB in Mannheim rundet das Ausbildungsförderungsprogramm ab. Rückschau auf die bisherige und Vorschau auf die künftige Tätigkeit bestimmen die Möglichkeiten der Einsatzziele. Fachgespräche in technischen und pädagogischen Bereich bereiten auf die spätere selbstverantwortliche Lehrtätigkeit vor. Etwa ein Fünftel der Counterparts wird zu Theorielehrern und Meistern weitergebildet und über das Grundprogramm hinaus speziell gefördert.

Enge Beziehungen zur Industrieprix

Deutsche Industriefirmen und Handwerksbetriebe stellen Ausbildungsplätze zur Verfü-

gung. Das ist auch bei MWM und den Schwesterfirmen unserer KNORR-BREMSE der Fall, zumal Unternehmungen mit guten, langjährig bewährten Lehrwerkstätten gesucht sind. Inzwischen ist das Zusammenwirken der Grundausbildung im Entwicklungsland mit der gehobenen Weiterausbildung in Deutschland so weit gediehen, daß die Facharbeiterprüfung bereits das Eingangsniveau für die Counterpartfortbildung in der BRD geworden ist und sich, darauf aufbauend, eine Techniker Ausbildung programmieren ließ.

Werkbesichtigungen

sind fester Bestandteil aller Counterpartprogramme. MWM hat den Wunsch der ZGB gern erfüllt, wieder eine Gruppe durch die Fertigungswerkstätten zu führen. Die vor dem Ausbildungsabschluß stehenden jungen Menschen, überwiegend aus „exotischen“ Ländern, waren von der Fertigungsprogramm, der technischen Ausstattung wie von



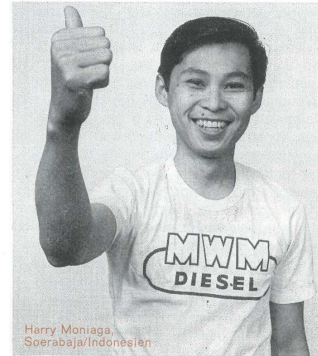
der Qualität der hergestellten Erzeugnisse beeindruckt. „MWM“ ist auch in all ihren Heimatländern ein Begriff.

„Entwicklungsländer“

Das sind die „weißen Flecken für die Technik“ in ihrer Verbreitung auf dem Erdball. Im Zuge des wirtschaftlichen Fortschritts kann es für den Weltmarkt nur eine überall durchdringende Entwicklung geben. Technisches Wissen, im Umgang mit den Erzeugnissen technische Fertigkeit und für das erforderliche Miteinander- und Zusammenarbeiten

das gegenseitige Verständnis müssen integriert werden.

Nur aus kurzblickendem Unverständnis kann die unbedingte Notwendigkeit der Entwicklungshilfe umstritten sein. Die Einsicht aber ist inzwischen gewachsen, daß es anders gar nicht geht. Ebenso, daß Entwicklungshilfe keine kurzfristige Einmaligkeit sein darf, sondern eine wachsende kontinuierliche Aufgabe für die technisch, kulturell und gesellschaftlich hochentwickelten Nationen dieser Erde. Wenn das Bundesparlament in seinen Förderungsanstrengungen nunmehr eine 32%-



ige Steigerung des Förderungsvolumens erreichen konnte, dann ist auch MWM hieran beteiligt, nicht zuletzt aus dem Erkennen der Weltmarktgegebenheiten. Die Verbreitung ihrer Erzeugnisse fußt auf den Möglichkeiten der Bezugsländer, selbst technische Entwicklungsprogramme zur Elektrifizierung, zur Verkehrs- und Baumotorisierung, zum neuzzeitlichen Aufbau ihrer Landwirtschaft aufzustellen. Der Nährboden als Voraussetzung für diese technische Integration liegt auf jeden Fall in der Heranbildung der dort ansässigen Menschen, zum Umgang mit dieser Technik befähigt zu werden. JHB

Die Gehaltsschraube

Ein bedenkliches Fluktuations-Spielchen

Die Personalchefs wissen ein garstig' Lied von den „Zugvögeln“ zu singen: Angestellte bewerben sich um meist gehobene Positionen mit Unterlagen, über die ein durch harte Arbeit an sich selbst Aufgestiegener nur den Kopf schütteln kann. Die meisten sind länger als ein Jahr oder höchstens zwei Jahre nirgendwo geblieben. Ursachen oder Anlässe für den häufigen Stellen-, sogar Berufs- oder Branchenwechsel in Beschäftigungsorte weiterhin über die Bundesrepublik verstreut, lassen sich nicht exakt ergründen. Beteuerungen, nun endlich seßhaft werden zu wollen, kann man glauben oder nicht. Nicht einmal von persönlichem Krach oder gar Nichtbewähren ist die Rede. Man wechselt einfach die Firmentapete, weil man sich davon nur in einer einzigen Richtung etwas verspricht:

Man will sich gehaltlich hochschrauben

So lange Arbeitskräfte rar sind, ein überwiegend erfolgreiches Rezept. Bislang hatte man 1200 Mark Monatsgehalt, anderswo werden 1400 verlangt und meistens auch gewährt. Anderthalb Jahre später meint der Befreffende „Weshalb sollten nicht auch 1750 Mark „drin sein“? Wenn man als angebotsgewandter Stellenbewerber den Anschein zu erwecken versteht, die ausgeschriebenen Anforderungen zu erfüllen. Die Samstagsgasgaben der großen Wirtschaftsblätter mit ihrem vielseitigen Stellenanzeiger erlebten im Kioskverkauf kaum erahnte Auflagen. Manchmal erkannte der neue „Arbeitgeber“, daß er vielleicht zu hohe Erwartungen an den Neuen gehegt hatte. Doch nicht überall, und darauf spekulieren die Jobsuchenden natürlich. Man muß sich schließlich erst einmal einarbeiten! Stellte sich allerdings heraus, daß die „Niete“ ihr Geld nicht wert war, kam bald das bekannte „Gegenseitige Einvernehmen“, in dem man das Beschäftigungsverhältnis löste. Das erwartungsfroh investierte Geld aber war futsch, abgesehen davon, daß der nicht erfüllte Leistungseffekt die Personalplanung ertragswirksam belastete. Die „Wandervögel“ tun meistens auch

für die fachliche Weiterbildung nichts

Selbst überdurchschnittlich Veranlagte lassen sich einzige Triebfeder ihrer Einstellung zum Beruf durchweg erkennen, daß es ihnen nur um das höhere Gehalt geht, nicht aber auch um eigenes Weiterbildungsstreben mit dem Ziel höherer Leistung, die ein paar Hundertmarktscheine rechtfertigen könnte. Vor lauter Drehen an der eigenen Gehaltsschraube haben sie keine Zeit gefunden, sich weiterbildend den gestiegenen Berufsansforderungen zuzuwenden. Man drillt den Arbeitsalltag ab, und damit „hat es sich“. Die Freizeit gehört dem angepeilten nächsten Lebenshaltungsniveau in der Wohlstandsära. Reichl dann das Geld für das immer anspruchsvollere Privatleben nicht mehr aus, dann muß das Bewerbungskarussell eben wieder einmal

gedreht werden und mit ihm eine weitere Windung der Gehaltsschraube.

Wer so in den Tag lebt, bedenkt nicht, daß ein böses Erwachen unvermeidlich folgen muß. Gegenpol für gutes Gehalt ist allein die dementsprechende Leistung, gestützt auf Wissen, Können und Erfahrung. Gastspielrollen erbringen höchstens Fehl- und Mangelinformation. Das Ausschlaggebende, nämlich das Vertrauen, bleibt eine ebensolche Mangelware. Ein Belegschaftsstamm bedarf der grundsolliden Haltung!

Verkaufen Sie sich teuer genug?

Dies jedoch ist die alleinige Fragestellung im Kreis der Super-Fluktuanten. Doch worauf es wirklich ankommt, wird ihnen erst dann einleuchten, wenn ihnen dadurch die Augen geöffnet werden, daß die Wirtschaftsunternehmungen kritischer geworden sind. Nicht mehr der Personalbedarf steht im Vordergrund, sondern die kalkulatorische Erwägung, sich personell „gesundzuschumpfen“. Die Tüchtigen werden zu einem Block zusammengefügt, aus dem alles Sichnichtbewährende und Überzählige auszuscheiden ist. Mit patriarchalischen Verantwortlichkeitsgefühlen hat das nichts zu tun; im überharten Wettbewerb entscheiden einzig und allein das Können und das Unternehmensdienliche.

Vor allem, wenn es um Führungskräfte geht, denn sie drehen an den für Wohlfahrt und Existenz entscheidenden Rädchen. Da ist kein Platz für Halbheiten. Verantwortliches Führen, Leiten und Entscheiden können ist kein Lehrfach in Abendkursen. Nur der Weg dazu ist mühsam und verlangt in Jahren kontinuierlichen Reifens, sich außergewöhnliches Wissen und nutzbare Facherschaft zu erarbeiten. Die „awg“ in Frankfurt drückt es unmißverständlich aus: Herausragende Männer sind selten. Sie selbst haben die Wahl, dort zu stehen, wo Sie als einer unter vielen herkömmlich Ausgebildeten die geringeren Chancen haben und ab einem bestimmten Alter damit rechnen müssen, von jüngeren Kräften überundet zu werden oder dort zu stehen, wo Sie als einer von wenigen über das moderne Management-Wissen verfügen, das heute schon und erst recht morgen den größeren persönlichen Erfolg bringt, der sich im Einkommen widerspiegelt!

Dieses anerkannte Fortbildungsinstitut für das Management hat die Zeiger gerichtet: Nur der kommt voran, der hart an sich selbst arbeitet, um sich das Rüstzeug zu schaffen, in allen Wirtschaftsstürmen unter der überlebenden Mannschaft zu bleiben. Die schlechteste Berufsauffassung spiegelt sich im Herumflattern von einer Firma zur anderen wider. Die Aufschraubungsexperimente in kurzfristigen Hundertmarktschein-Eskalationen haben keinen Dauererfolg. Die Dauerpendler sollten ihr weiteres Training aufgeben; denn die Wirtschaftssituation hat sich inzwischen ganz entscheidend verändert!



Verwaltungsapparat braucht keine Wachstumshormone

Alles wird größer, die Autos, die Wohnungen, sogar die Menschen — nach der Länge in Zentimetern. Kann da die bürokratische Verwaltung zurückstehen? Sicherlich nein, zumal sie keinerlei technischen Fortschritt braucht, keine Wachstumshormone. Allein aus der besonderen Wesensart drängt es diesen Apparat, sich in fortschreitenden Maßen ständig auszudehnen.

Ein Zeitungsausschnitt, in dem dies humorvoll treffend beschrieben wird, fiel mir dieser Tage in die Hände. Wo er erschienen ist, kann ich nicht mehr feststellen, und auch der Verfasser des zum Schmunzeln anregenden Reimchens möge verzeihen, daß sein Name beim Eingliedern in meine Glossen-Sammlung leider der Schere zum Opfer gefallen ist. Immerhin bleiben seine tief sinnigen Gedanken einer gewiß zustimmenden Welt erhalten. Die überragende Bedeutung, die dem inneren Funktionieren der Verwaltung im Vergleich zu ihrer äußeren Wirksamkeit beigegeben wird, führt zu einer Aufblähung des Verwaltungsapparates im Sinne des sogenannten Parkinsonschen Gesetzes: Sofern sich das Prestige eines Beamten proportional zu seinem Kompetenzbereich und der Zahl seiner Untergebenen erhöht, besteht die Neigung, Ämter und Personal zu vermehren und zwar ohne Rücksicht auf sachliche Notwendigkeiten und die Steigerung des bürokratischen Leerlaufes. Für Behörden mit vorübergehenden Aufträgen werden Daueraufgaben gesucht, nur um sie am Leben zu erhalten:

*Man hat ein kleines Amt errichtet,
in dem man schreibt und mahnt und
schlichtet.*

*Statistik zeigt nach einem Jahr,
daß viel zu klein das Ämchen war.
Worauf, nach Denkschrift-Vorbereitung,
es wächst an Größe und Bedeutung.
Und es ergibt sich bald die Neigung
nach einer neuen Amtsver zweigung;
so daß, was schließlich unvermeidlich,
es höher strebt und dann auch seitlich.
Und mittels Tinte und der Steuer
wird es ein Ämter-Ungeheuer.
Aus Raumnot hat es unterdessen
das Gründungsamt längst aufgefressen.*

Autorität - Antiautorität

Gehört die Welt allein der Jugend?

Die Unruhe unter der Jugend, die ihren Ausgang von den Hochschulen nahm, droht in die Betriebe einzudringen. Ist es nicht die gleiche Jugend, die eines Tages in das Berufsleben eintreten und unser Mitarbeiter sein wird?

„Autorität ist das formale Recht, von anderen eine Handlung zu verlangen.“ — „Sie ist das Recht zu dirigieren, zu koordinieren und zu entscheiden.“ So lauten nur zwei von unzähligen Begriffsbestimmungen, die sich aber alle in einem einig sind: Alle beziehen sich auf ein *Recht* des Vorgesetzten. Und dieses Recht wird von der Jugend unserer Zeit in Frage gestellt.

Ein Wort von Graf Baudissin umreißt die tatsächliche Gegebenheit: „Heutzutage wird mehr koordiniert als befohlen und mehr kooperiert als gehorcht.“ Die de facto überwundene Form von Befehlen und Gehorchen könnte überhaupt in der komplizierten Zusammenarbeit der modernen hochtechnisierten Organisationsstrukturen nicht mehr zu produktiven Ergebnissen führen.

Die auf uns zukommenden Probleme in der Wirtschaft, die junge Generation einzufügen, dürfen nicht übersehen werden. Mag sich mit dem Prozeß des Alterwerdens auch viel unbedachte Antiautorität ganz von selbst zu-rechtrücken, so muß die Jugend durch Überzeugen zur Verständnisbereitschaft geführt werden, daß die Schwarz-Weiß-Malerei von Autorität und Antiautorität den wirklichen Gegebenheiten im Miteinanderleben der Menschen nicht gerecht wird.

Wenn wir da immer wieder lesen oder hören: Opas Partei ist tot, Opas Lebensauffassung ist tot, Opas Sozialethik ist tot, dann erscheint es uns eben ein wenig zuviel an alledem, was „tot“ sein soll. Es würde bedeuten, auf Totem aufzubauen und mit dem Ballast von Totem in die Zukunft zu gehen. Jugend vergißt, daß alles Dasein aus der naturgegebenen Trilogie Vergangenheit — Gegenwart — Zukunft bewältigt wird. „Vergangenheit“ hat sie keine, für ihre „Gegenwart“ macht die Jugend keine Bestandsaufnahme. Ohne das Wissen aber um diese Lebensabschnitte läßt sich eine fortschrittliche Zukunft nicht aufbauen. Und die Wissenden müssen die Weisenden sein; denn schließlich haben diejenigen, die vor uns da waren, ihren Kopf auch nicht allein zum Hutaufsetzen gebraucht! Die Klarheit im Führen der Jugend braucht durchaus keine betonte Autorität zu sein, erwünschte Kritik indessen auch keine Antiautorität! Tatbestände, unerkannte Zusammenhänge, Komplexe und Denkvorstellungen dürfen auseinandergenommen und zergliedert werden — in Diskussionen, die diese Jugend so liebt — bis man aufs harte Gestein stößt, das als das Bewährte, das gut Bleibende zum *Fundament* für das Neue gilt. Ein guter Lehrer schlägt die Kritik und gibt ihr auch Raum. Doch niemals darf sie zersetzen, sie muß *konstruktiv* sein; denn Aufsässigkeit und Querköpfigkeit

haben der menschlichen Gesellschaft noch niemals gefehlt. Nicht alles im Verhalten der Jugend liegt in der altersgemäßen Unreife, vieles ist ein Mitlaufen in der allgemeinen Zeitströmung, die man nun einmal „antiautoritär“ zu nennen pflegt. Da spielt insbesondere das vermeintliche „Unverständnis“ im bekannten „Zweiten Trotzalter“ eine Rolle.

Gewiß, wir Älteren sind verpflichtet, uns darum zu bemühen, die Jüngeren zu verstehen. Das ist gar nicht so schwer, wenn wir unser Erinnerungsvermögen bewahrt haben, daß es uns vor zwei Jahrzehnten nicht anders ergangen ist als eben jener Jugend. Für die Jugend indessen ist es viel schwerer, die Älteren zu verstehen; sie will aber auch gar nichts mehr von dem Früher hören, für das ihr jede Vorstellung fehlen muß. Die „Älten“ — so sagen die Jungen — sind nun einmal so, wie sie geworden sind und ändern sich auch nicht. Die Welt ist ihnen davongelaufen; sie gehört jetzt allein den jungen Menschen und wird von ihnen umgebaut!

»Elefantenhochzeiten« unerwünscht

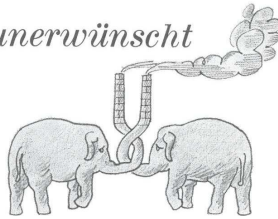
Der „Kleine Wirtschaftsspiegel“ befaßt sich mit mancherlei „Kostspieligen Irrtümern“ in unserer Volkswirtschaft und zeigt auf, daß ein *Allheilmittel* selten in kritiklosem Zueinanderfügen wirtschaftlich lebensfähiger Gebilde oder Verwaltungsräume zu „Mammutkörpern“ gesehen werden dürfte.

Die Entwicklung und Gestaltung der Volkswirtschaft ergibt sich aus einer Unsumme von Entschlüssen und Handlungen einzelner Menschen, ihrer Organisationen und des Staates. Alle Bereiche sind — wie alles von Menschen Geschaffene — Irrtümern ausgesetzt. Fehlentscheidungen Einzelner sind begrenzt. Treten Irrtümer und unrichtige Entscheidungen jedoch an zentraler Stelle auf, also vor allem in der Wirtschaftspolitik, dann treffen sie die Allgemeinheit. Maßnahmen zentraler Lenkungsstellen müssen daher mit größter Behutsamkeit getroffen werden.

Gewiß verschleißt sich niemand notwendig Großraumdenken, wenn die Zeit dafür gereift ist: u. a. der EWG, internationalen Wirtschaftsverbänden und im Bundesgebiet den Gliederungsreformen für unsere Bundesländer sowie den Verwaltungskonzentrationen in Kreisen und Gemeinden. In der Wirtschaftspolitik wäre es aber nach allen gesicherten Erkenntnissen ein schwerwiegender Fehler, die anhaltende Konzentration wirtschaftlicher Kräfte ins Überlose weitergehen zu lassen. Von den Auswirkungen werden wir als ein international relativ kleines Gefüge in der Wirtschaftskraft des KNORR-BREMSE-Konzerns unmittelbar berührt.

Stimmt das wirklich? Die Welt gehört doch allen! Keine Generation kann sie für sich allein beanspruchen. Wir alle leben in der gleichen veränderten Welt, in der es alle Generationen schwer haben, sich zurechtzufinden, in der sich Lebensstil, Wünsche und Pflichten, fast alle Anschauungen geändert haben.

Aber das war schon immer so im Fortleben der Generationen, und es wird auch immer so bleiben. Ohne Autorität wird es keinen produktiven Fortschritt geben, ebenso wie mit unangezeigter Antiautorität. Die Nachdenklichen unter den Heranwachsenden sollten — trotz des jugendgemäßen dynamischen Wandlungsdrangs — mehr Phantasie statt des Nachplärrens antiautoritärer Maximen entwickeln. Zum Heranführen junger Menschen in diese harte, existenziell immer schwieriger werdende Berufs- und Erwerbswelt gehört ein Maß von notwendiger Unbeugsamkeit, wenn das Miteinander der Menschen gefährdet zu sein scheint. So mag man verständnisvoller als bislang die „Autorität“ verstehen. Sie ist auch nichts anderes als die Sorge des Wissenden, die Jugend, die das Leben erst lernt, vor Fährnissen zu bewahren, bis sie selbst das notwendige Ausmaß an Erfahrung erworben hat, wenn sie — anders gesagt — auch selbst eine „Vergangenheit“ hat. JHB



Fusionen von Mammutunternehmen

sogenannte „Elefantenhochzeiten“, oft weltweite Kartellvereinbarungen und Firmeninteressenverbände, setzen den Wettbewerb außer Kraft. Unternehmerfreiheit ist aber nur unter den Bedingungen des Leistungswettbewerbs vertretbar. Wird die Konkurrenzmöglichkeit auf irgendeinem Markt durch Riesenkonzerne und Trusts beseitigt, dann würde statt der Leistung die Macht regieren und den Käufern würden unangemessen überhöhte Monopolpreise abgenötigt.

So ist und bleibt es, als Forderung der Gerechtigkeit wie als Vorbedingung für eine funktionsfähige Marktwirtschaft, eine Aufgabe der staatlichen Wirtschaftspolitik, den Wettbewerb in Gang zu halten. An geplante Kartelle, Fusionen und Mammutkonzerne sind schärfste Maßstäbe anzulegen. Solche Zusammenschlüsse müssen im Interesse des Gleichgewichts unter den Marktpartnern verhindert werden, wenn nicht die Leistungsverbesserung, sondern die auf Märkten angestrebte Macht als Triebfeder erkennbar wird. Größe und Leistung — im Nutzen für die Allgemeinheit gesehen — gehen durchaus nicht automatisch Hand in Hand miteinander.

Bist du was, so hast du was

„Genie“ ist nach einem wohlbekannten Satz nur „Talent plus Fleiß“. Die alten Griechen, unter denen es recht tüchtige Leute gegeben haben soll, hinterließen uns die Mahnung: Vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt!

Heutzutage hat jeder die Chance, aus sich etwas zu machen. Er braucht nur zu wollen. Die arbeitsteilige moderne Wirtschaft braucht qualifizierte Mitarbeiter. Sie und ihr Staat bieten deshalb dem Willigen tausend Möglichkeiten, sich weiterzubilden, ganz gleich, was er bisher getan hat. Der Hilfsarbeiter kann zum Facharbeiter aufsteigen, der Facharbeiter zum Meister oder Techniker, der Techniker zum Betriebsingenieur, der kaufmännische Lehrling zum Fachkaufmann, zum Marktforscher, Refa-Mann, Werbekaufmann usw., vom stellungsmaßfögen und Einkommensaufstieg im Betrieb und der Branche ganz zu schweigen.

Ohne Fleiß kein Preis. Aber Fleiß allein macht's

auch nicht. Man muß auf dies und das zunächst verzichten können. Auf Freizeit und auf manches, was heute scheinbar dazu gehört und viel Geld kostet. Auch das nennt man investieren: Verzicht ist erspartes Geld, ersparte Zeit, die man in weitere Ausbildung, in den Aufbau einer neuen oder besseren Existenz steckt.

Wem sagen Sie das? wird mancher fragen. Allerdings, es gibt erfreulich viele, vor allem jüngere Menschen, die solche Opfer bringen und mit starkem Willen an Fortbildungsmöglichkeiten herangehen. Es sind aber immer wieder dieselben und eben zu wenige. Eine viel breitere, stärkere *mittlere* Führungsschicht wird gebraucht, Menschen die sich mit soliden mathematischen, technischen und naturwissenschaftlichen Grundkenntnissen zwischen Automaten, Fließbändern, Transistorstrahlen und Schaltzentralen genau so heimisch und sicher fühlen wie ihre Väter und Großväter an Schraubstock und Amboß.

Die Zeiten haben sich nun mal geändert. Nicht jeder sieht das ein. Mancher beklagt sich über mangelndes handwerkliches Können beim jungen Arbeiter. Nun, schon in der Reparaturwerkstatt wird heute nicht mehr viel „von Hand“ hergestellt, sondern mit fertigen Ersatzteilen gearbeitet. Rationalisierung ist gestraube Leistung. Wer einen klaren Kopf und Ideen hat, ist heute der richtige Mann.

Typisch dafür sind die Lehrpläne der Industriemeister-Ausbildung. Meisterprüfungen beim Handwerk sind noch zu sehr belastet mit dem Nachweis „hand“werklichen Könnens. Beim Industriemeister kommt es vor allem darauf an, daß er Talent für Organisation und Menschenführung hat, es systematisch ausbildet und eine Menge technisches Wissen erwirbt. Dann wird er Aufträge selbständig in Einzelanweisungen für die Fach- und Hilfsarbeiter in der Produktion umzusetzen vermögen.

Aufgerufen sind nicht nur „Streber“ und eine kleine Elite, die sowieso nach vorn drängen. Leistung wird kaum noch von Einzelgängern vollzogen, sondern im Team, im Miteinander einer Abteilung, einer Werkstatt. Nur die Voraussetzungen muß sich der Einzelne erwerben, muß sein „Talent in der Stille bilden“. Er sollte auch Sprachen lernen, die äußerst wichtig geworden sind im Zeitalter der EWG und Entwicklungshilfe.

Hauptsache ist nach wie vor, sich zwischen Beruf oder Job zu entscheiden, weiter zu sehen, nicht mit dem Nachteil einer vollen Lohnstufe zufrieden zu sein und sich damit anderes zu verbauen. Zuviel glauben an das „Hast du was, bist du was“ und verspielen damit die Chance, später mehr zu haben. Die Wirklichkeit von heute und morgen heißt: „Bist du was, so hast du was“!

MWM-Lehrwerkstatt
gewann
zweiten Wanderpreis

In Berufs- und Sportertüchtigung gleich gut

Na, wer sagt's denn?! Es hat geklappt, und wir haben es geschafft: Der zweite Fußballwanderpreis im Mannheimer Gewerbeschulturnier steht jetzt — endgültig und für immer — im Unterrichtsraum der MWM-Lehrwerkstatt. Im Überschwang unserer Freude über den vorjährigen Turniersieg hatten wir den weiteren Erfolg und damit eine Erwartung vorweggenommen, deren Weg „mit Dornen“ besät war. Denn in Mannheim wird schon guter Fußball gespielt; die sportwettbewerbenden Firmen und auch einige Gewerbeschulklassen haben tüchtige Mannschaften. Wir aber „wollten's wissen“! In den drei Gruppen der „gemischten Lehrjahre“ gaben wir zunächst einer BBC-Klassen-Mannschaft mit 4 : 1 das Nachsehen. Danach gingen John Deeres Lehrlinge mit 5 : 0 unter. Nach dem Verzicht wegen Aussichtslosigkeit einer weiteren Elf unserer Gruppe waren wir Gruppensieger.

Die Werksmannschaften von BBC und von Bopp & Reuther hatten sich für die Endrunde qualifiziert. B & R. schlug die favorisierte BBC überraschend 1 : 0. Mit dem gleichen Ergebnis knöpften wir dem Vorspielsieger beide Punkte ab. Im alles entscheidenden Endspiel gegen BBC war die MWM-Lehrwerkstatt technisch und spielerisch klar überlegen. Unsere Betreuer — Ausbildungsleiter Cornelius sowie Franz Rudolph und Helmut Schoch von der BR-Jugendkommission — mögen zuvor gebangt haben: am Turnierende freuten sie sich mit uns darüber, daß bei MWM nicht nur gute Fachausbildung, sondern auch jugendverständsame Sportertüch-

Oberstudienrat Heine von der Carl-Benz-Berufsschule Mannheim, Leiter des Gewerbeschul-Fußballturniers, überreicht Spielführer Haye Hohl den Wanderpreis. — Foto rechts: Strahlende Gesichter nach dem Sieg. V. l. n. r., stehend: BR Schoch, Hirth, Eppel, Weigering, Hohl, Schmitt, Latton, Laborius, BR Rudolph; kniend: Bauder, Abele, Blechschmidt, Koob, Thometzki.

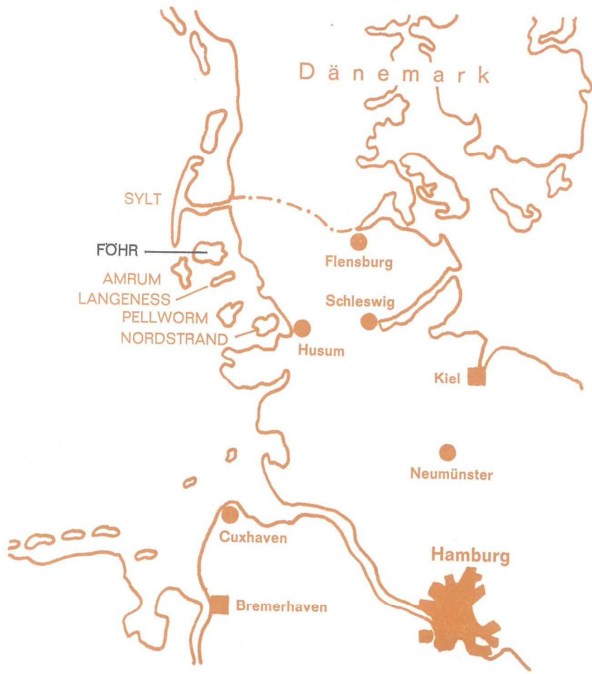


tig betrieben wird. Unser Erfolg ist auch durch ihre Verständnis- und Förderungsbereitschaft miterzielt worden.

Was bisher noch keine andere Firma erreicht hat, wir machten's möglich: Nach dreimaligem ununterbrochenem Gewinn in den Turnieren 1970, 1971 und 1972 gehört uns schon der *zweite* Wanderpreis; den ersten hatte sich das 1. Lehrjahr 1968 geholt. Auch heuer hat sich das 1. Ausbildungsjahr wacker geschlagen. Eingesetzt waren als Spieler: H. J. Alter, B. Blechschmidt, W. Franz, Klaus Henkel, E. Hilbmann, Jürgen Hirth, H.-P. Jakobel, Herbert Koob, W. Latton, H. Rosset, J. Ruckmich, H. Scheurer, C. Schmiedel, K.-L.

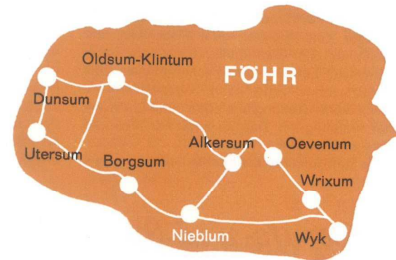
Schweickert und Rainer Sedlak. Eine Gewerbeschulklassen-Elf wurde 1 : 0 bezwungen, Bopp & Reuthers Erstjahrlehrlinge mußten gar eine 5 : 0-Niederlage hinnehmen. Im Endspiel gegen BBC dann stand uns Fortuna diesmal nicht bei: Im Elfmeterschießen war BBC mit 3 : 1 der glücklichere Partner, nachdem die reguläre Spielzeit und die Verlängerung torlos 0 : 0 geendet hatten. Trotzdem Glückwunsch den BBC-Auszubildenden. (Die WIR-Redaktion schließt sich den Gratulationen für den Wanderpreis-Gewinner und der Anerkennung auch für die tüchtige Elf des 1. Lehrjahrs an.)

Peter Lohaus, Mannheim



Urlaub in Nieblum

»Wo die Nordseewellen rauschen
an den Strand...«



Während der Inselrundfahrt — neben neugierigen Kühen



Auf Helgoland

Wir von den Werken der Knorr-Bremse, wir Frauen aus Berlin von den Firmen Hasse & Wrede, Kübler und Ursus, waren in diesem Jahr wieder einmal an der Reihe mit einem Erholungsurlaub in Nieblum auf Föhr. Und so flogen zehn von uns an einem Tag im Mai bei strahlend blauem Himmel von Berlin-Tempelhof nach Hamburg-Fuhlsbüttel. Unser Mitgefühl gehörte Herrn Kleinert, der uns fürsorglich in die Maschine gesetzt hatte und nun zurückbleiben mußte. . . .

Die Zeit in den Wolken verging — natürlich — wie im Fluge, und erst nach der Landung in Hamburg konnten wir uns in dem reservierten Zugabteil auf dem Bahnhof Altona miteinander bekanntmachen; mit Frau Müller, Frau Wächter, Frau Tatera, der griechischen Kollegin Frau Eva und den anderen Damen. Daß die Reise über Glückstadt, Itzehoe bis nach Husum, der grauen Stadt am Meer, so recht gemütlich wurde, verdankten wir u. a. der süßen Wegzehrung — einer Aufmerksamkeit des H & W-Betriebsrats. . . .

Hier, in Husum, waren wir an der Nordsee; man konnte schon die Eindeichung sehen. Nun dauerte es nicht mehr lange bis Niebüll. — Wir mußten aussteigen. Mit Koffern und Taschen, — schnell noch einige Szenen auf meinen Film gebannt! — setzte sich unsere Gruppe, Treppe runter, Treppe rauf, in Richtung Bahnhofrestaurant in Bewegung. Puuh, war das schwer, was war bloß in dem Koffer drin, soviel wollten wir doch gar nicht mitnehmen! Geschäft, nun durften wir uns stärken, denn über eine Stunde hatten wir hier Zeit. Um 15.35 Uhr brachten uns dann die Hafens-

bahn zur Mole nach Dagebüll. Die Fähre war schon da.

Interessant, wie die Bahn so dicht am Schiff vorbeifuhr, deshalb gleich wieder die Kamera gezückt und die Sache festgehalten. Ja, wir sind eben Landratten, da sieht man so etwas nicht alle Tage.

Nun hieß es umsteigen auf die Fähre, zusammen mit Autos, Maschinen und Kuh und Kälbchen dazu. Eine halbe Stunde dauerte die Überfahrt bis Wyk, wo uns Herr Clausen vom Erholungsheim der KB an der Mole erwartete. Alles rein ins Auto, und ab ging's nach Nieblum, vorbei an hübschen reetgedeckten Friesenhäusern mit schmucken Vorgärten, einem kleinen Flugplatz und einem Golfplatz. Dann eine Einbiegung nach links, durch ein Tor mit einer Hinweistafel „Knorr-Bremse, Erholungsheim“ und weiter einen dunklen Waldweg entlang. Die Sonne ließ keinen Strahl durch die dichten Bäume. Schön ist es hier, denkt man noch — und schon ist man am Ende des Weges und damit am Ziel einer langen Reise angekommen. Große Begrüßung mit der netten jungen Frau Clausen, den beiden niedlichen Töchterchen Manuela (5) und Corinna (2). Danach Zimmerbesichtigung. Jede von uns fand ein passendes Bett und im Badezimmer einen Platz für ihre Utensilien. Und schon um 17 Uhr saßen wir gemütlich am Kaffeetisch. Spaziergang in die nächste Umgebung: „Unser“ Grundstück ist ein riesiges Gelände mit Wiesen und Wald; man kann sich verstecken, ohne gefunden zu werden. Der Strand ist ganz in der Nähe. Der Blick vom Waldrand über die Nordsee ist großartig. Drüben in weiter Ferne sieht man die Halligen und ganz rechts, im Abendsonnenschein, die Insel Amrum mit Wittdün. Links der Strand nach Wyk. Hinter der Buhne kam gerade das Fährschiff nach Amrum zum Vorschein. Weit draußen, in der eigens dafür gebaggerten Fahrrinne, zieht es seine Bahn; mit seinen weißen Aufbauten, von der sinkenden Sonne angestrahlt, war es ein herrliches Bild.

Wir stiegen die Holzterrasse zum Strand hinunter und liefen am Wasser entlang. Die Nordseewellen kräuselten sich leicht im Abendwind und verließen im Sand. Muscheln und bizarr geformte Steine findet man hier. Seevögel kreischten über uns und flogen aufs Meer hinaus. . . . Drei Wochen würden wir nun hier sein. Wir fühlten uns gut aufgehoben. Jede konnte tun und lassen, was sie wollte — nur die Mahlzeiten mußten eingehalten werden: 8 Uhr Frühstück, 12 Uhr Mittagessen, 15 Uhr Kaffee, 18 Uhr Abendessen. Frau Eva aus Griechenland hatte etwas Schwierigkeiten mit dem Essen, doch kleine Extras halfen auch hier. Auch konnte sich wohl kein Gefühl der Einsamkeit in ihr bemerkbar machen, denn sie wurde von Anfang an herzlich in unserem Kreis aufgenommen. Wir unternahmen lange Spaziergänge am Strand und Wattwanderungen. Das hübsche Nieblum wurde oft von uns aufgesucht und auch das Café „Passat“. Der Inhaber, ein früherer Kapitän, hatte es mit Andenken aus aller Herren Länder ausgestattet. Ein riesiger Albatros mit ausgebreiteten Schwingen über dem Eingang eines behaglich eingerichteten Raumes hatte es mir besonders angetan. Im



V. l. n. r.:
Frau Clausen,
Frau Wächter,
Frau Kruse,
Frl. Schuppert,
Frau Sentleben,
Frau Tatera,
Frl. Schulz mit Manuela,
Frau Kurschat,
Frau Radowski,
Frau Müller mit Corinna,
Frau Christopholus



Manuela und Corinna
Clausen. Die lieben Tanten
haben die hübschen
Puppenkleidchen genäht

Zimmer nebenan eine deckenhohe Vitrine mit Buddhas aus Elfenbein, Ebenholzlefanen aus Indien, Masken, Speeren aus Afrika. In anderen Räumen andere Souvenirs aus Ägypten, Mexiko, Nordamerika. Und zur Freude aller Gäste in der Kajüten-Bar ein sprechender, trillerpfeifender asiatischer Star. An einem Sonntag lud uns Herr Clausen zu einer Inselrundfahrt ein. Er holte seine Stute Fanni von der Weide; sie wurde vor einen sechssitzigen Wagen gespannt, sieben Personen stiegen auf, und ab ging's. Fanni trabte vergnügt auf der Landstraße dahin; sie zog den Wagen mit Leichtigkeit. In Utersum fand gerade ein Fest statt. In geschmückten Kremsern und grünberankten Buldozern waren die Inselbewohner hier erschienen, um sich bei Blasmusik und Köm und Tanz ein paar frohe Stunden zu machen.

Eine Woche später ein Ausflug nach Helgoland. Um 8 Uhr legte die „Klaar Kimming“ von der Mole in Wyk ab. Es regnete leicht. Doch in Wittdün schien schon wieder die Sonne. Rückblickend erkannten wir am Süstrand von Föhr das Grundstück der Knorr-Bremse und die Holzterrasse zum Strand. Durch das Bordmikrofon machte uns der Käpt'n auf interessante Dinge aufmerksam, die in unseren Ohren allerdings oft nach Seemannsgarn klangen. . . . Das Ausbooten auf Helgoland war ein Spaß, und der Aufenthalt auf der Insel ein Erlebnis. Dann die Heimfahrt mit den nachfolgenden Möwen, die immer wieder auf das brodelnde Meer stürzten, um einen Bissen zu erhaschen.

Am nächsten Morgen Windstärke 6. Der Regen prasselte auf die Bäume, und es rauschte,

daß man meinen konnte, die Nordsee stehe vor der Haustür. . . . Aber siehe da, mit der Ebbe ebhte auch der Regen ab, und es wurde wieder schön, nur der starke Wind blieb. Er hatte leider viele junge Triebe von den Tannen geschlagen. Nun konnten wir uns auch erklären, warum die Tannen in der oberen Hälfte kahl waren. . . . Ein junges, flaumenweiches gesprenkeltes Eulenkid war aus dem Nest geschüttelt worden, und die Eulenu-mutter schrie drei Tage lang um ihr Junges; dann war es wieder ruhig, nur die Krähen zeterten nach wie vor. Man konnte immer et- was Neues entdecken, wenn man nur genau hinsah: Ein simpler Stein, doch es lohnte sich, ihn aufzuheben und zu betrachten — denn eine Muschel, eingeschlossen in einen Stein, findet man auch nicht alle Tage!

Nach dem Mittagessen lagen wir zumeist draußen in der Sonne auf einer Liege. Aber auch hier gab es einige unter uns, die immer tätig sein mußten. So hielten sie sich die nackten Puppen von Manuela und schon entstanden hübsche Kleidchen nebst Höschen! Auf diese Weise vergingen die drei Wochen, und es gab keinen Augenblick Langeweile für uns. Wir wurden verwöhnt und erholten uns prächtig. Deshalb möchte ich mich stellvertretend für meine Kolleginnen für die erlebnisreichen, harmonischen Ferientage in Nieblum an dieser Stelle nochmals bei allen denen bedanken, die uns diese Reise ermöglichten.

U. Sentleben, Berlin

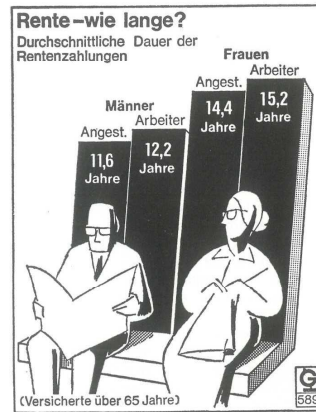


Doppelverdiener

Der Begriff hat in der Bundesrepublik Deutschland seinen eindeutigen Bezug auf berufstätige Ehepaare gefunden. Natürlich gibt es auch durch weitere mitverdienende Familienmitglieder Drei- und Mehrfachverdiener. Die Statistik des Bundesamts erfaßt diese nicht, hat aber festgestellt, daß von 13,5 Millionen Ehepaaren unter den Arbeitnehmerfamilien rund 6,7 Millionen „Doppelverdiener“ waren. Erstaunlich allerdings, daß die durchschnittlichen Monatsbezüge (brutto) der Doppelverdiener zusammen nur um 390 DM höher als bei den Alleinverdienern liegen, nämlich 1790 DM gegenüber 1400 DM. Der Grund des mäßigen Unterschieds ist die sehr häufige Teilzeitbeschäftigung von Ehefrauen, die das zu knappe Haushaltsgeld aufbessern, Abzahlungsverpflichtungen schneller bewältigen helfen wollen oder überhaupt das im Einzelfall mögliche Maß darstellen, ein gehobeneres Lebenshaltungsniveau zu erreichen.

Die Frauen kassieren länger

Etwa dreizehn Jahre lang — fast ein Viertel ihres Arbeitslebens — können bundesdeutsche Arbeitnehmer nach dem Ausscheiden aus dem Beruf (einheitlich mit 65 Jahren angenommen) ihr Leben noch genießen und monatliche Bezüge kassieren, ohne dafür einen Handschlag tun zu müssen. So lange ist nämlich die Rentenbezugsdauer im statistischen Durchschnitt. Freilich gibt's dabei Unterschiede: Arbeiter zu Angestellten, Männer zu Frauen. So kommt beispielsweise ein weiblicher Arbeiter fast vier Jahre länger in den Rentengenuß als ein männlicher Angestellter. Ist das Mannesleben nicht vielleicht doch aufreibender? Die Rentenbezugsdauer wird sich noch weiter verlängern, wenn die flexible Altersgrenze Wirklichkeit geworden ist.



50 DIENSTJAHRE

Ursus Kunststoff GmbH



WALTER FIETING
Versandleiter
1. 10. 72

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



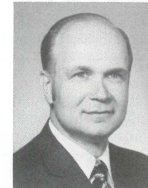
ADOLF BRÜCKEL
Ingenieur
16. 9. 72



KARL STRIEHL
Kontrollleur
25. 10. 72



JOHANN URBAN
Meister
3. 9. 72



GOTTFRIED PENTZBORN
Abteilungsleiter
8. 9. 72



PAUL BAUER
Schlosser
9. 9. 72



HANS SCHNEIDER
Systemanalytiker
9. 9. 72



ERICH KLEINFELD
Schlosser
23. 9. 72



IRMGARD EBERT
Sachbearbeiterin
1. 10. 72

25 DIENSTJAHRE

Besonders herzliche Grüße an die Adresse von Frau Wiedorfer, der engsten Mitarbeiterin von Dir. Vielmeier.

Damit verbinden wir die aufrichtigsten Wünsche zur Rekonvaleszenz. Mögen wir sie recht bald wieder unter uns haben!

Knorr-Bremse GmbH München



ELFRIEDE WIEDORFER
geb. Weiß
15. 10. 72



RICHARD POPP
Ing./Gruppenlfr. Versuch
4. 9. 72



HEINZ KERWIN
Kranführer
21. 9. 72

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein

Carl Hasse & Wrede GmbH



WERNER HOFFMANN
Maschinenschlosser
15. 9. 72

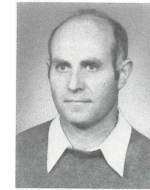


GERHARD MEYER
Maschinenschlosser
15. 9. 72

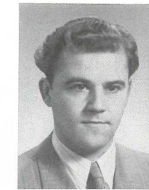


GERHARD WINKERT
techn. Angestellter
22. 9. 72

Motoren-Werke Mannheim AG



ALFONS RATZ
Dreher
8. 9. 72



FRITZ FREIMUTH
Schlosser
11. 9. 72



FRIEDRICH SCHÄFER
Gruppenleiter
15. 9. 72



MARIA SCHÜRLEIN
kfm. Angestellte
15. 9. 72



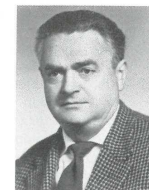
OSKAR HAUT
Dreher
22. 9. 72



HANSGÜNTER UMHANG
Sachbearbeiter
1. 10. 72



JOHANN HASELBACH
kfm. Angestellter
6. 10. 72



WILLI PLATZ
Schlosser
13. 10. 72



EWALD MEYER
Schlosser
20. 10. 72



KURT WETZEL
Fräser
18. 9. 72

Süddeutsche Bremen AG



SIEGFRIED KANTSPERGER
Fertigungsplaner
2. 9. 72



JOSEF POLZ
Meister
2. 9. 72



HEINRICH WIND
Schlosser
2. 9. 72

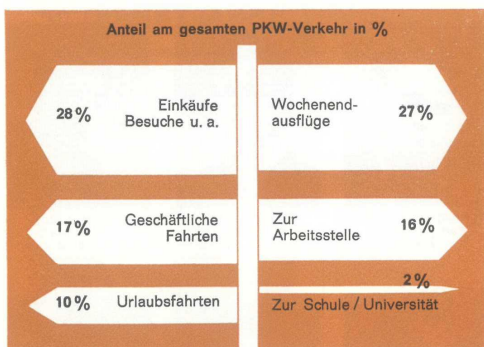
Der ADAC, sicherlich als Freund und Förderer der allgemeinen Motorisierung anzusehen, hat immerhin sachlich, doch unverhohlen festgestellt, daß „das Autofahren innerhalb der folgenden drei Jahre um etwa 45% teurer wird. Die Kosten für Fahrzeuge, Kraftstoffe, Reifen sind schon merklich gestiegen. Bei wachsenden Löhnen und Materialpreisen werden die Reparaturaufwendungen künftig noch spürbarer ins Fleisch schneiden.

Daß Autofahren nicht billig ist, merkt jeder Besitzer eines „fahrbaren Untersatzes“ schnell. Viele indessen sind sich nicht darüber klar oder wollen es vor sich selbst nicht wissen, daß dieses Attribut unserer Wohlstandsgesellschaft so teuer ist. Viele Bundesbürger zahlen jährlich für ihr Auto mehr als für ihre Wohnungsmiete. Dem Fahrer eines Wagens der 1500er-Klasse entstehen bei einer Fahrleistung von 20000 km im Jahr Kosten von 31,5 Pfennig pro km, im Jahr also die stattliche Summe von rd. 6300 DM. Wer sein Auto mit nur 10000 km im Jahr ausnützt, bringt es auf einen km-Kostenwert von 47,4 Pfennig bzw. 4740 DM im Jahr. Annehmlichkeit und Vergnügen dürfen über den finanziellen Aufwand nicht hinwegtäu-

Was solch ein Auto doch kostet

schen. Viele, die ihre Kosten aufzeichnen, vergessen die „Abschreibung“, d. h. die Nutzwertminderung des Anschaffungspreises pro Jahr. Eine Gesamtvorstellung vermittelt die Statistik mit erwiesenen Erfahrungswerten, wobei der angegebene „Stand 1. 2. 1971“ inzwischen von den davoneilenden Preisen auch schon wieder übertroffen worden ist. Der Block der sogenannten *fixen Kosten* schlägt am stärksten zu Buch. Diese Beträge entstehen immer, auch dann, wenn das Fahrzeug nicht benützt wird. Hier beziehen sich diese „feststehenden Kosten“ auf das Jahr. Die *Betriebskosten* schwanken je nach den

gefahrenen Kilometern in ihrer absoluten Höhe. Relativ liegen sie so hoch, daß sich mancher eine derartige Belastung nicht vorstellen kann. Man meint, daß sie in der Lebenshaltung „mitliefern“, wenn ein gutes Monatseinkommen dahinter steht oder beide Ehepartner berufstätig sind. In gegebenen Fällen dürfte zu überlegen sein, ob öffentliche Verkehrsmittel nicht doch vorzuziehen wären. Wer den „dicken“ Betrag bei den Reparaturkosten liest, sollte sich eigentlich im Kfz.-Schlosserberuf weiterbilden; denn eventuell werden sich schon bald nur diejenigen ein Auto noch leisten können, die zumindest kleinere Reparaturen selbst ausführen können. — Sonst aber kommt es eben darauf an, zu welchem Zweck man sich den Luxus eines Autos leisten will und kann. Die Bundesstatistik ist solchen Erwägungen auch nachgegangen und kam zu den hierneben aufzeichneten Feststellungen. Das Auto zählt zu denjenigen Dingen in unserer Lebensführung, für die wir jetzt — mehr noch als bislang — mit Mark und Pfennig zu rechnen haben. Viel schneller als die Kosten für unsere allgemeine Lebenshaltung sind die Autohaltungsaufwendungen bereits angestiegen.



Feststehende Kosten (DM)*	Kosten verschiedener Wagenklassen		
	1000 ccm	1500 ccm	2000 ccm
Grundabschreibung	916,—	993,—	1945,—
Verzinsung	385,—	417,—	812,—
Kfz.-Steuer	146,—	237,—	297,—
Haftpflichtversicherung	415,—	367,—	827,—
Teilkaskoversicherung	32,—	41,—	79,—
Garagenmiete	480,—	540,—	540,—
Waschen und Pflege	250,—	300,—	300,—
Nebenausgaben	250,—	250,—	250,—
Insgesamt	2876,—	3345,—	5050,—
Betriebskosten pro 100 km (DM)			
Kraftstoff	5,75	6,31	8,35
Öl	0,58	0,63	0,84
Reparaturen	4,90	5,—	6,10
Wertminderung	1,53	1,66	3,24
Bereifung	0,82	0,87	1,29
Insgesamt	13,58	14,47	19,82

* Auf volle DM-Beträge auf- bzw. abgerundet; Stand 1. 2. 1971

Versicherungsschutz gefährdet, wenn Verkehrsstrafverfahren verschwiegen wird

Nach einem Unfall muß der Kraftfahrer seiner Versicherungsgesellschaft Aufschluß über alle Fragen geben, die zur Bearbeitung des Falles erforderlich sind; er hat die an ihn gerichteten Fragen wahrheitsgemäß zu beantworten. Läßt er sie unbeantwortet, macht er sich einer Obliegenheitsverletzung schuldig und kann damit rechnen, daß ihm der Versicherungsschutz entzogen wird. Der Bundesgerichtshof hat zu diesem Thema entschieden (IV ZR 645/68), der Kraftfahrer müsse auf Verlangen seiner Versicherungsgesellschaft auch Auskünfte über den Ausgang eines gegen ihn eingeleiteten Strafverfahrens geben. Verlauf und Ausgang eines Strafverfahrens pflegten nämlich dem Versicherer wichtige Anhaltspunkte für die Abwicklung der zivilrechtlichen Ansprüche zu vermitteln. Die Regulierung könne hierdurch im Interesse des Geschädigten — beschleunigt werden.

...Auto, Auto, Auto...

Polizei kassiert oft zu Unrecht

Ein „AntiBußkatalog“ informiert

„Gebt dem Kaiser, was des Kaisers ist!“ Sonst aber braucht man kein Bußgeld auszugeben. Üblich nehmen Autofahrer einen „Bußgeldbescheid“ zwar zähneknirschend, doch als etwas leider „Naturgegebenes“ hin. Man bezahlt Bußgeld, obwohl man gebühren-

frei bleiben könnte, weil viele polizeiliche Bußgeldforderungen nach den dafür genau umrissenen Bestimmungen nicht haltbar sind. Ein „Anti-Bußgeldkatalog“ (König-Verlag, München 43) klärt die Autofahrer auf und kann sie vor unberechtigt verlangten Bußgeldern bewahren, vielleicht sogar vor unzulässigen Fahrverboten und dem schematisierten „Punktsystem“ bei der Führerscheinstelle. Die Aufklärungshilfe, verfaßt von dem Verkehrsjuristen Dr. Heinz Simon und RA H. J. Wohlfahrt, kann empfohlen werden.

Was kostet ein Autounfall?

Jeder Unfall schlug 1971 mit durchschnittlich 1743 DM zu Buch, eine gewiß beträchtliche Belastung unseres Volksvermögens. Davon entfielen auf Mietwagen 90 DM, auf Arzt- und Anwaltskosten 110 DM. Personenschäden machten 419 DM, Werkstattkosten (sehr verteuert!) 977 DM und sonstige Aufwendungen 147 DM aus.