



# WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



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

SCHRIFTFÜHRUNG:  
Renate Stapf  
München 40, Moosacher Straße 80  
Telefon: 3 90 51

GRAPHIK:  
Müller-Woelk, München

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

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

DEZEMBER  
118 1972

Weihnachten 1972	3
An unsere Mitarbeiter aus dem Ausland	4
Die Geschäftslage unserer Werke zum Jahresende 1972	5
Von Schleppern, Ro-Ro-Trailern und Kanalfähren	6
Erstes Führungseminar der KB in Starnberg	7
"Management by Champignon"	7
Selbstfahrendes oder gezogenes Notstromaggregat?	8
Ein schwimmendes Kieswerk	8
Neue Aufgaben statt barmherziger Almosen!	9
Höflichkeit im Betrieb?	10
6000 gingen durch die „Offene (MWM-) Tür“	10
SB-Auszubildende in „Haus Hohebuchen“	11
Mannheim im Novembernebel	12
Silbermedaille für MWM-Werksküche	12
KNORR auf der Internationalen Messe in Brunn	13
O & K Lübeck stellt reinen Schiffsneubau ein	13
Tagung der Betriebsratsvorsitzenden in München	14
Unsere Jubilare	15
„Wir hatten nie Kummer mit MWM-Motoren“	16

Selbst dem routiniertesten Christbaumschmücker passiert das immer wieder: der grüne Baum steht rank und schlank in der guten Stube und duftet nach Winterwald. Die Silberfäden des Lamettas umfließen ihn wie eine schimmernde Rüstung. Die bunten Glaskugeln baumeln von den Zweigen und funkeln wie übergroße Tautropfen. Die Kerzen ragen überall gleich Blütendolden empor... Der Vater ist zufrieden mit sich und der Welt. Er tritt einen Schritt zurück, nimmt vielleicht einen guten Schluck und betrachtet sinnend das Werk seiner Hände. Da fällt ihm auf, daß doch noch etwas fehlt, gewissermaßen der Punkt auf dem i. Natürlich — der Weihnachtsstern! Und wie alle Jahre wieder erhält nun der Baum seine glitzernde Krone, den majestätischen Stern.

Der Stern, der die drei Weisen aus dem Morgenland nach Bethlehem führte, ist wohl das erste und schönste Symbol der Heiligen Nacht. Deshalb sehen wir ihn in der Weihnachtszeit auf vielen Straßen als Lichtzeichen. Aber der Stern als solcher ist nicht nur ein christliches Zeichen, sondern ein überall in der Welt bekanntes Symbol. Er begegnet uns als sechseckiger Davidsstern und als fünfeckiges Pentagramm, auch Drudenfuß genannt. Die Amerikaner schätzen ihn so, daß er gleich 50mal in ihrer Flagge vorkommt, denn im Sternenbanner hat jeder Staat der USA seinen Stern. China zeigt in seiner Flagge einen großen und vier kleinere Sterne. Ja, von 60 der wichtigsten Staaten in der Welt führen sage und schreibe 23 einen oder mehrere Sterne in ihrer Fahne. Auch den Russen hat es der Stern angetan — sie haben ihren Sowjet-Stern. Bei ihnen wie auch bei anderen Völkern gilt der Ordensstern als höchste Auszeichnung. In der Bundesrepublik wird für besondere Verdienste das große Bundesverdienstkreuz mit Schulterband und Stern verliehen. In den USA steht der silberne Sheriff-Stern für Recht und Gesetz. Auf den Achselklappen der meisten Offiziere finden wir den Stern als Rangabzeichen. Der älteste und beste Cognac trägt ebenfalls mehrere Sterne, und Micheline verleiht den feinsten Feinschmeckerlokalen der Welt seinen gastronomischen Stern... So ließe sich die Beliebtheit des Sternzeichens noch durch viele Beispiele belegen.

Die Sterne, das steht fest, üben auf uns Menschen eine magische Anziehungskraft aus. Vielleicht, weil die Sterne so unendlich hoch über uns am Himmel stehen und nur sichtbar, aber — von den Astronauten abgesehen — nie greifbar sind. Sie sind wie das Gute, nach dem wir Menschen auf der bewegten Erde zwar streben und das wir leider so selten erreichen. Trotzdem brauchen wir diesen Blick zu den Sternen wie das tägliche Brot. Denn sie sind in so mancher Nacht die einzigen, unverrückbar festen Leuchtsignale, die es gibt. Haltepunkte, Orientierungspunkte, Zeichen einer höheren und größeren Ordnung...

Aber von all den Milliarden ferner Sterne am Firmament ist und bleibt doch der von Bethlehem über dem Stall mit der Krippe und dem Kind der einzige, der uns wirklich nahesteht, den wir begreifen können, der menschlichste Stern. Wenn wir ihn in Gestalt des Weihnachtssterns auf dem Tannenbaum über uns sehen, dann wissen wir, daß jene größere Liebe, die vor nahezu zweitausend Jahren in einer Sternstunde der Menschheit geboren wurde, noch immer lebendig ist. Und wir hören die Botschaft, daß diese Liebe auf Erden wirksam sein kann — wenn wir es wirklich wollen.

# WEIHNACHTEN



1972

Das Jahr 1972 hat uns alle tüchtig in Atem gehalten! Nach den politischen Meinungsverschiedenheiten und den heftigen Auseinandersetzungen sollte nun wieder friedliche Zusammenarbeit aller — unabhängig von der politischen Einstellung — im Mittelpunkt stehen. Es gibt ja genug dringende Aufgaben von allgemeinem Interesse wie z.B. die Sicherheit der Arbeitsplätze und die schleichende Geldentwertung, an deren Lösung 1973 mit ganzer Kraft gearbeitet werden muß.

Was die Weltpolitik angeht, von der wir ebenfalls alle — ob wir es wollen oder nicht — berührt werden, so kann man nur hoffen, daß es gelingt, die militärischen Auseinandersetzungen in der Welt zu beenden und den Menschen den Frieden zu bringen. Auch in unserem eigenen Vaterland wünschen wir uns ein Leben in Frieden und Sicherheit — ohne Gewalttaten und Terrorakte!

Das wären so einige große Wünsche an das Jahr 1973. Selbstverständlich möchte ich hier auch noch meine ganz persönlichen Wünsche sagen: Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr. Auf gute Zusammenarbeit auch weiterhin!

Ihr

*Archie Kibretts*

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!

1972 war für uns alle ein sehr bewegtes Jahr. Unsere Unternehmen haben sich, dank dem Fleiß ihrer Mitarbeiter, in einem schwierigen Wettbewerbskonzert behauptet. Gemeinsam waren wir bemüht, Stabilität und Arbeitsplatzsicherung zu gewährleisten und die Voraussetzungen zu schaffen, auch morgen und übermorgen bestehen zu können. Heute sind wir mehr denn je eingebettet in eine große Leistungsgemeinschaft, welche neben der Bereitschaft, seinen eigenen Beitrag zu leisten, die Kooperation erfordert. Uns allen dürfen wir wünschen, daß es trotz einiger Unbequemlichkeiten durch gemeinsame Anstrengung gelingt, im nächsten Jahr einen Schritt nach vorn zu kommen. Mir ist es ein Herzensbedürfnis als Vorsitzender des Dreierausschusses, allen Belegschaftsmitgliedern und deren Familienangehörigen ein aufrichtiges Wort des Dankes zu sagen, im besonderen den vielen gewerkschaftlichen Mitarbeitern, den Betriebsräten, den Jugendvertretern, den Schwerbeschädigten-Obleuten für ihre Mitarbeit, aber auch den Geschäftsleitungen der Unternehmen für die gute Zusammenarbeit. In diesem Sinne wünsche ich allen ein frohes und friedvolles Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr.

Im Auftrag der Betriebsräte aller Werke

*Werner Anger*



# An unsere Mitarbeiter aus dem Ausland



## Griechenland

Δέν είναι εύκολον σέ κανέναν άνθρωπον, νά κερδίη τό Ψωμί του εἰς τήν Ξενιτειάν μακρὰ ἀπό τήν Οἰκογενεῖάν του, τοῦς Συγγενεῖς καί τοῦς φίλους του καί ἰδιαιτέρως ὅταν καιεῖς προέρχεται, ὅπως ἐσεῖς, ἀπό Χώρας εἰς τῶς ὁποῖας οἱ καιρικεῖς συνθήκες εἶναι πῶς εὐχάριστες γιά τῶν ἀνθρώπων καί νά ἀναγκάζεται νά ζῇ σέ ξένη Χώρα μέ βόρρεις καιρικεῖς συνθήκες.

Παίρνετε Ὅμοιος ἔδω εἰς τήν Ξενιτειάν, βοήθειαν μέ τήν σκέψιν, ὅτι θά δημιουργήσεται ἔδω καί γιά τῶς Οἰκογενεῖς σας καί δέν θά ἐπιτρέψεται μέ ἄδεια χέρια εἰς τήν Πατρίδα σας. Ἐμεῖς οἱ ὁποῖοι συνεργάζομεθα μαζί σας, σᾶς ἐκφράζομεν τᾶς εὐχαριστίες μας διά τήν συνεργασίαν σας αὐτήν καί διά τήν συναδελφικὴν σας βοήθειαν.

Εἰς ἐκεῖνος, οἱ ὁποῖοι, κατά τήν διάρκειαν τῶν Χριστουγέννων θά ἐπιστρέψουν εἰς τήν Πατρίδα τους, τοῦς εὐχόμεθα ἔγκαρδῶς καλὸ ταξίδι καί νά ἔορτάσουν τῆς ἡμέρας αὐτῆς εὐχάριστα μέ τοῦς οἰκίους τους. Σέ ὅλους σας, ὅμως ἀνεξαρτήτως εἴτε αὐτοὶ θά ταξιδεύουν εἴτε θά μένουν ἔδω κοντά μας, σᾶς εὐχόμεθα καλῆς ἐστέρας καί εὐτυχισμένους ὁ καὶ νουργίους Χρόνος.

## Einiges über das geliebte Auto

Nach Unfallschäden gibt es immer wieder Streit, wenn der Betroffene die Rechnung für einen „Leihwagen“ vorlegt. Die Versicherungsgesellschaften erkennen im Prinzip die Berechtigung an, sich für die Dauer der Reparatur mit einem Selbstmietwagen zu behel-

## Jugoslawien

Mi mnogo mislimo na naše saradnike koji su odvojeni od svojih porodica i svoje domovine te ne mogu proslaviti Božićne praznike u krugu svoje obitelji.

Zato Vam mi čestitamo sretno Božićne praznike dobro zdravlje i dobar uspjeh u Novoj Godini.

Takoder se zahvaljujemo za dobro obavljanje posla u prošioj godini, želeći da takova sardna bude i u slijedećoj godini.

## Italien

Non è facile per nessuno guadagnarsi la vita in un paese straniero quali sempre senza famiglia, parenti e amici, specialmente quando sie viene — come Voi — da una nazione dove il clima tanto generoso favorisce una vita più libera e allegra che da noi al nord. Pero il pensiero che qui potete guadagnare qualcosa per la Vostra famiglia en non dovete ritornare nella Vostra patria a mani vuote Vi aiuterà di avere più ottimismo anche all'estero.

Noi, che lavoriamo qui assieme con Voi, vogliamo ringraziar Vi per la Vostra collaborazione e l' aiuto collegiale. A tutti quelli che vanno a casa per S. Natale, auguriamo cordialmente un buon viaggio e un tempo felice con i Vostri parenti.

A tutti quanti, che restino qui da noi oppure siano in viaggio per le feste, auguriamo un buon Natale e un felice Anno Nuovo.

## Spanien

La vida en un país extranjero no es nada facil, sobre todo estando sin familia, ni sin amigos — y especialmente cuando las condiciones climáticas de su país nativo en comparación con las del nuestro son mucho más favorables, facilitando así la vida y haciéndola más natural y alegre. Sin embargo, le ayudará el pensar que lo que están trabajando, lo hacen para sus familias y que no volverán a su país con las manos vacías. Nosotros que trabajamos con uds. queremos agradecerles su colaboración y su ayuda

fen. Sie erwarten allerdings den Nachweis dafür, daß die Notwendigkeit bestand und daß diese wirtschaftlich wahrgenommen wurde. Für wenig genützte und dafür zu teure Leihwagen will man nicht aufkommen. Das Landgericht Düsseldorf (11 S 84/69) gab einer Versicherungsgesellschaft recht, die beanstandet hatte, daß der Autofahrer, dessen Wagen ohne eigenes Verschulden von einem anderen Verkehrsteilnehmer demoliert worden waren, sich für 19 Tage Reparaturzeit einen

entre colegas — y a aquellos de Uds. que para las futuras navidades piensan trasladarse a su país, les deseamos de toda corazón tengan buen viaje y pasen bien y de forma agradable el tiempo con sus familias. Y a todos Uds., sea que vayan de viaje, sea que se queden con nosotros, les deseamos buenas fiestas y un próspero año nuevo.

## Tunesien

Il n'est pas une chose facile pour tout homme de gagner sa vie dans un pays étranger et surtout sans la présence de la famille, la parenté et les amis — en particulier quand on vient — comme vous — des pays où les conditions climatiques sont plus favorables pour l'homme et permettent une plus libre qu'ici chez nous. Mais l'idée que vous travaillez ici pour vos familles et ne rentrez pas à votre pays les mains vides vous aidera avoir le coeur joyeux même à l'étranger. En tous cas nous travaillions ensemble avec vous tenons à vous remercier de cette collaboration et de votre assistance confraternelle. Et à ceux qui rentrent à leur pays pendant les jours de Noël nous disons Bon Voyage et souhaitons des jours joyeux avec leurs parents. A tous cependant s'ils partent en voyage ou s'ils restent chez nous formons nos vœux des jours de fête agréables et une bonne nouvelle année.

## Türkei

Kolay değil; Dost, akraba ve aileden uzakta bir yabancı memekette ekmeğ parası için çalışmak. Hele bu kuzey kesimine nisbetle, havası iklimi güzel memleket orden gelenler. Burada aile efradınız için çalışmakta olduğunuz ve memleketinize eliniz boş dönmeyeceğinizi düşünmeniz, gayretlerinizin artmasına yardım edecek ve size metanet verecektir. Biz burada, sizin bizimle olan müşterek çalışma ve arkadaşça tutumunuza teşekkür ile, Noel'de anayurtlarınıza döncekler için iyehatlerle birliktelik, kendi çevreleri içinde hoş vakit geçirmelerini temenni eder; Vakitlerini gerek burada gerek kendi anayurtlarında geçirecekleri herseyden önce dindirendirici ve huzur içinde bir tatil, neş'e içinde yeni bir yıl dileriz.

Leihwagen genommen hatte, der pro Tag DM 47,— kostete, mit dem er aber im Schnitt nur 18 km täglich gefahren war. Die Richter erklärten, es gehe nicht an, der Versicherung Kosten von DM 2,60 pro km aufzubürden. Es sei zuzumuten, sich dann ein Taxi zu nehmen, das in diesem Fall eben billiger sei. Geringfügige Einschränkung der Bequemlichkeit müsse dann hingenommen werden, „wenn der volle Schadensausgleich zu einer wirtschaftlich sinnlosen Mehrausgabe führe“.

## Umsatz, Auftrageingang, Auftragsbestand

Der Auftragsrückgang des Vorjahres hat sich wie erwartet im Jahre 1972 fortgesetzt und bewirkt, daß der Jahresumsatz 1972 um etwa 6,5% niedriger ist als 1971; er dürfte in der Gesamtgruppe von 454 Millionen DM im Vorjahr auf 425 Millionen DM im Jahre 1972 zurückgegangen sein (Zahlen Dezember sind geschätzt).

Die Rückgänge sind damit erfreulicherweise in Grenzen geblieben. Bei den Motoren konnte insgesamt sogar ein kleiner Mehrumsatz erzielt werden. Neben Großmotoren — u. a. für Stromerzeugnisanlagen — haben sich hier verstärkte Ersatzteillieferungen besonders ausgewirkt. Die Beschäftigung im Kleindiesel-Sektor war dagegen etwas gehemmt und machte teilweise Kurzarbeit notwendig. Wesentlich schwächer als im Vorjahr waren die Umsätze bei den Eisenbahnbremsen insbesondere durch den Bestellerückgang bei der Deutschen Bundesbahn, zum Teil aber auch durch die schwierigere Exportsituation. — Bei den Kfz-Bremsen konnte der Umsatz des Vorjahres nicht erreicht werden, weil die großen Lkw-Hersteller aufgrund der abgeschwächten Konjunktur weniger Nutzfahrzeuge verkauft haben. — Die geringeren Investitionen bei den Industriebetrieben führten auch zu Umsatzeinbußen bei den Druckluftsteuerungen. — Die Serienfabrikation für die automatische Mittelpufferkupplung dürfte 1975/76 beginnen; die Umstellung in Europa ist für 1981 vorgesehen.

In der Gießerei in Volmarstein ist die Kapazität zur Zeit nur zwischen 60 und 80% ausgelastet, während die Beschäftigung in den mechanischen Werkstätten zufriedenstellend ist.

Die Beschäftigung in der Südbremse leidet unter den wesentlich geringeren Aufträgen für Eisenbahnbremsen, so daß auch hier in geringem Ausmaß kurzgearbeitet wird. Bei den Großmotoren konnte der Umsatz gehalten werden.

Bei Werkzeugmaschinen und Schwingungsdämpfern wird zur Zeit an dem Abbau des Auftragsüberhangs von 1971 gearbeitet. Eine zufriedenstellende Beschäftigung wird auch weiterhin erhofft.

Der Auftragsbestand des Gummiwerkes Kübler in Handschuhen und technischen Gummwaren entspricht einem Produktionswert von etwa 2—3 Monaten.

Der Exportumsatz der KNORR-Gruppe war trotz vieler Hemmnisse (DM-Abwertung, Kostensteigerungen, Konkurrenzpreise etc.) etwas höher als im Vorjahr. Die Exportquote beträgt ca. 33% (im Vorjahr 32%).

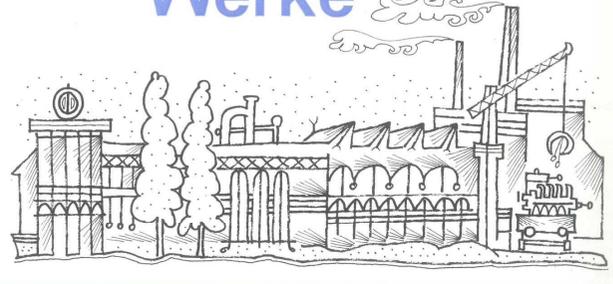
## Belegschaft, Löhne und Gehälter

Die Belegschaft hat sich von 7 586 Personen zum Ende 1971 auf rund 7 000 Personen Ende 1972 verringert. Wie im Vorjahr wurden vor allem bei MWM und SB ausgeschiedene Mitarbeiter — soweit dies möglich war — nicht ersetzt.

Trotz der steigenden Kosten wurden auch 1972 über die tariflichen Erhöhungen hinaus freiwillige Gehalts- und Lohnerhöhungen vorgenommen.

## Jahresende 1972

# Die Geschäftslage unserer Werke



## Ergebnislage

Die Ergebnisse haben sich in fast allen Bereichen weiter abgeschwächt, zum Teil müssen Verluste hingenommen werden. Die Werke sind bemüht, durch Rationalisierungsmaßnahmen den außerordentlichen und beherrschenden Kostenanstieg zu dämpfen. Gleichzeit ist man bestrebt, durch Verhandlungen mit Kunden und Lieferanten die Preise und damit die Erlöse günstiger für uns zu gestalten. Beide Unterfangen sind gleichermaßen schwierig. Die Firmenleitungen haben sich auch immer mehr damit auseinandersetzen, daß die Aufträge stärker von Sonderwünschen, Sonderterminen und geringeren Stückzahlen bestimmt sind, so daß eine kostengünstigere Produktion nicht mehr in dem bisherigen Maße gegeben ist. Die gedrückte Ertragslage und die angespannte Liquidität ermutigt aber nicht zu Investitionen, die notwendig sind, um den neuen technischen Gegebenheiten zu begegnen und im Wettbewerb mithalten zu können. Wir hoffen, daß es gelingt, hier das rechte Mittelmaß zwischen Möglichkeit und Notwendigkeit zu finden.

## Ausblick

Im Maschinenbau wie auch in der Gesamtwirtschaft sieht man mit vorsichtigem Optimismus in das Jahr 1973. Man hofft, daß doch wieder ein gewisser Aufschwung einsetzt. Die KNORR-Gruppe muß allerdings mit einer gewissen Zurückhaltung in das neue Jahr sehen;

denn die Umsatzprognosen lassen aufgrund der geringeren Auftrageingänge einen weiteren Umsatzrückgang um 10% erwarten. Möglicherweise bekommt allerdings die Bundesbahn wieder Auftrieb durch finanzielle Entlastungen und Preiserhöhungen, so daß man mit mehr Bestellungen als bisher rechnen kann; auch hoffen wir, daß sich die Unsicherheit auf dem Motorenmarkt positiv löst.

Die MWM Motoren Diesel S. A., Sao Paulo/Brasilien, erzielte im abgelaufenen Jahr mit einem Produktions- und Umsatzzuwachs von rund 50% wiederum eine bemerkenswerte Geschäftsausweitung. 13 000 fertiggestellte Motoren und ein Umsatz von 129 Mio Cruz. (66 Millionen DM) sind das stolze Ergebnis unseres brasilianischen Werkes und seiner 1 100 Mitarbeiter. Dazu haben vor allem die 3-, 4- und 6zylindrigen wassergekühlten Motoren für den Einbau in Traktoren und andere landwirtschaftliche Maschinen beigetragen. Das ungewöhnliche Wachstumstempo der brasilianischen Wirtschaft und die forcierte Motorisierung und Mechanisierung des Landes stellen das Unternehmen vor große Aufgaben. Die Fertigungskapazität ist bis zur Grenze beansprucht. Ein verbessertes Typenprogramm und weitere Investitionen werden auch für die Zukunft sicherstellen, daß die vom Markt gebotenen Chancen genutzt werden können.

ZV/Schl.

# Von Schleppern, Ro-Ro-Trailern und Kanalfähren



Hafenschlepper „Amora“

Ro-Ro-Frachter „Ador“



Hafenschlepper „Turmoil“

Die mit MWM-Dieselmotoren ausgerüstete „kleine Flotte“ auf unseren Bildern darf und soll nicht zu unrichtigen Schlüssen führen, so etwa, als habe der Schiffbau, die Werften in Deutschland, im weiteren Europa, insbesondere in Holland Hochkonjunktur. Leider ist gerade das Gegenteil der Fall: bei geringerer Nachfrage und dem durch die europäische Wirtschaftsintegration härter gewordenen Wettbewerb sind die Hellingen nur sehr schwach belegt. Wenn die MWM auch Zulieferer der Schiffbauer über fast alle Grenzen hinweg sind, so spüren wir im Auftragsvolumen doch schmerzhaft die Flaute. Bestellbearbeitung und Lieferung unserer Motoren für die hier gezeigten, sämtlich schon in Dienst gestellten Schiffe liegen durchweg um bereits ein Jahr zurück. Als gewiß interessante Geschäftsvorgänge möchten wir sie unseren Lesern zeigen, vor allem in bezug auf das weltweite Verbreitungsgebiet für MWM-Motoren.

## Hafenschlepper

werden von MWM schon seit vielen Jahren ausgerüstet, weil die kräftig-robusten, trotzdem einbaugünstig ausgelegten Dieselmotoren selbst härtesten Stoßbetrieb verkraften können. Die „Amora“ (unser Foto) ist einer

von vier Hafenschleppern der LISNAVE-Werft in Lissabon. Dieses portugiesische Unternehmen ist eine der größten Reparaturwerften in Europa mit einem Trockendock, das Schiffe bis zu einer Million Tragfähigkeit aufnehmen kann. Jeder Schlepper ist mit einem TBD 500-8-E-Hauptmotor von 2160 PS (bei 450 U/min.) ausgerüstet. Zwei RHS 518-6-Motoren dienen zum Antrieb von Feuerlöschpumpen-Aggregaten, ein weiteres Bordaggregat ist mit einem D 208-6-MWM-Dieselmotor ausgestattet. Ein hoher „statischer Pfahlzug“ ist für Hafenschlepper wichtig; hier ergab die Erprobung 37 t. Der Hafenschlepper „Turmoil“ (unser nebenstehendes Bild) ist in Adelaide (Südaustralien) bei der Adelaide Steamship Co eingesetzt. Von „Steam“ (Dampf) zeugt natürlich nur noch der geschichtliche Firmenname. Den Antrieb besorgt nämlich ein MWM-Dieselmotor TBD 501-6 E. Er erreichte bei der Probefahrt durch 2286 PS Motorleistung einen „Statischen Pfahlzug“ von 29,8 t und — mit 2310 PS — eine mittlere Freifahrt-Geschwindigkeit von 13,8 Knoten.

## Roll on-roll off-Trailerschiffe für den Einsatz im Ärmelkanal

Für deutsche Rechnung wurde auf der hollän-

dischen Werft „De Biesbosch“ als erstes von zwei Trailerschiffen das MS „Ador“ gebaut. 2000 t (Kühlanhänger) trägt das 98 m lange und 15,7 m breite Schiff. Die Zweischrauben-Antriebsanlage besteht aus zwei MWM-Dieselmotoren des Typs TBD 501-8 U, von denen jeder 2700 PS (bei 450 U/min.) entwickelt. Die elektrische Energie wird von drei Aggregaten geliefert, deren Generatoren von je einem MWM-Dieselmotor D 232-V 12 (je 230 PS bei 1800 U/min.) angetrieben werden. Bei etwaigem Ausfall der Hauptstromversorgung schaltet sich ein Hafen-Notstromaggregat ein, dessen Drehstromgenerator von einem D 325-6-MWM-Dieselmotor automatisch gestartet wird. Die Hauptaggregate versorgen nicht nur das Schiffs-Stromnetz, sondern auch die Kühl-anhänger, d. h. die Ladung. Ein Bordaggregat D 232-V 6 ist Antrieb für das Bugstrahlruder.

## „Ador“ und „Condor“

Mit diesen zwei gehackten deutschen Schiffen der Schepers-Reederei in Aschendorf Ems hat die Seagull Ferries SA, Paris, einen neuen Ro-Ro-Linienverkehr zwischen Le Havre und Southampton aufgenommen. Jeweils 50 Lastwagen und 75 Pkw können befördert werden, ebenso rollende Ladung anderer Art. *MWM/Presse und Information*

Um Abteilungsleiter und solche, die es werden sollen, fit für Führungsaufgaben zu machen, veranstaltete die Geschäftsführung der KB München kürzlich im großen Konferenzraum des „Hotel Seehof“ in Starnberg — also sozusagen in Klausur — ein zweitägiges Führungseminar. Gesprächsleiter war Dr. Rischar vom „Institut für Ausbilder der Wirtschaft“, Berchtesgaden — eine Persönlichkeit, die der Knorr-Bremse bereits von früheren Seminaren als brillanter Redner und souveräner Diskussionsleiter her bekannt ist.

Die Begrüßungsworte von Personalchef E. Schloßbauer umrissen bereits mit wenigen Worten das Thema, um das es ging: Hilfeleistung bei Führungsaufgaben. Denn die Anwesenden könnten mit Situationen konfrontiert werden, die es zu bewältigen gelte und auf die mancher nicht genügend vorbereitet sei. „Wir unterschätzen niemals“ — so sagte Herr Schloßbauer, „die Tatsache, daß Mitarbeitern die Arbeit mehr Freude macht, wenn sie einen psychologisch geschulten Vorgesetzten haben.“

Die Tagung konnte beginnen. Und nacheinander konnten sich zwei Tage lang Techniker und Kaufleute davon überzeugen, daß es sich hierbei weder um ein „Unternehmen Schlafsack“ handelte noch um eine herkömmliche Vortragsreihe. Denn hier wurde nicht doziert, sondern miteinander eine Aufgabenstellung „erarbeitet“. Die Diskussionen sollten helfen, aus dem persönlichen Erfahrungsschatz des einzelnen und seinem theoretischen Wissen ein rundes Ganzes zu machen. Dabei stand auch die Personalleitung mit ihren Kenntnissen zur Verfügung.

Immer wieder erreichen uns aus Amerika neue Management-„Weisheiten“ — zumeist glänzend verpackt und bunt etikettiert. So sprühen auch bei uns munter neue Führungssysteme, Weiterbildungsinstitute, Unternehmensberatungen usw. usf. Sie gründeten ihre großen Umsatzerwartungen meist auf ein Zauberwort des großen Bruders jenseits des großen Teiches und suggerierten Unternehmen und Führungskräften, daß es ganz einfach „in“ sei, einen Führungsstil zu haben. (So wie derjenige „out“ sei, der noch ältere EDV-Maschinen gemietet hat: die Größe der Anlage sei weniger ein Auslastungs- als ein Ausstellungsproblem.) An Führungsstilen wurden und werden denn auch eine ganze Menge angeboten; leider sind jedoch die reinen „Amerikaner“ bei uns nie angekommen. Aber dennoch: unverdrossen wird die Galerie der „Management by ...“ erweitert und fröhlich importiert:

Management by Delegation  
by Motivation  
by Objectives  
by Results  
by Exception

Um das Bild etwas zu ergänzen: Fast alle der vier erstgenannten bergen jedoch die Gefahr des „Management by Resignation“ oder des „Management by Abdication“ in

## Erstes Führungseminar in Starnberg

Knorr-Bremse wünscht sich psychologisch geschulte Vorgesetzte

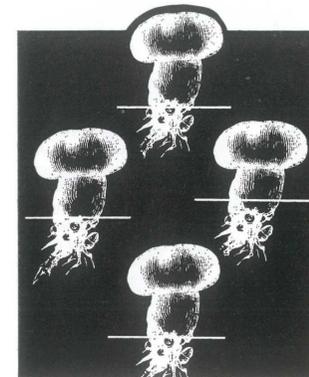
Aufgabenstellung und Lernziele hatten die Veranstalter sorgfältig geplant. Man beschäftigte sich mit der Sozialstruktur des Betriebes (die erwartungsgemäß kaum jemand exakt umreißen konnte), mit der Funktion der Personalleitung (nämlich auftretende Konflikte zu neutralisieren) und man sprach über Gruppen und Gruppenbildung, die nicht institutionell erfaßt sind, wie z. B. Technik-Verkauf, Versuch-Konstruktion, Betrieb-Verkauf u. ä. Man fragte sich: Wie kann ich diese Gruppen führen? und man beschäftigte sich mit Füh-

rungeeffizienz und Führungsstil (wobei es zu einem der Lernziele gehörte, die Teilnehmer von dem kooperativen Führungsstil als dem bestmöglichen zu überzeugen). Auch die Vermeidung und Bewältigung von Konfliktsituationen wurde erörtert. Der Vorgesetzte muß imstande sein, die Mitarbeiter-Aufgaben präzise zu umreißen und evtl. Konflikte einzudämmen. Hand in Hand mit der Eigenverantwortung der Mitarbeiter muß eine sachgemäße Beurteilung, und zwar durch den „Betroffenen“ selbst als auch durch den Vorgesetzten, erfolgen. Bei der „Beurteilung des Seminars durch die Teilnehmer“ — letzter Punkt der Tagesordnung — schließlich sprachen sich die Anwesenden anerkennend für die Abhaltung einer solchen Schulung aus, die in diesem Kreis erstmalig stattgefunden hatte. Daneben wurde aber auch bedauert, daß zu diesen „Gesprächen“ Techniker und Kaufleute in getrennten Gruppen an den grünen Konferenztisch gebeten worden waren. (Dies geschah, um die Teilnehmerzahl möglichst klein zu halten.) Die Diskussionen hätten sich vielleicht durch die unterschiedlichen Problemkreise der beiden Gruppen noch vielfältiger gestalten können.

Das Schlußwort schließlich sprach Herr Schloßbauer, und er traf den Kern der Sache mit der Feststellung: „Wer das Gefühl hatte, in diesen zwei Tagen ging es lediglich um einen Meinungsaustausch, der hat sich getäuscht — das Gespräch wurde nämlich mit System gelenkt!“ Und niemand hat's bemerkt.

Sie aber, lieber Leser, werden hoffentlich bemerken, daß der nun folgende Artikel eine Glosse ist!

## »Management by Champignon«



sich (besonders beim „Management by Exception“ verliert der Vorgesetzte sehr leicht den Boden unter den Füßen und wird zur „Abdankung“ verleitet). Manche Unternehmen versuchen ihr Heil darin, daß sie aus der Not eine Tugend machen und die EDV zum non plus ultra erheben — man nennt dies schlicht „Management by Computer“ (oder Management by IBM). Wieder andere haben die große Angst vor den Ideen aus eigenem Hause und den oftmals damit verbundenen Konsequenzen durch häufige Einschaltung von Unternehmensberatern kompensiert: hier könnte man von „Management by Consultants“ sprechen.

Wer aber aus all diesen importierten, in der Substanz jedoch mehr oder minder ernst zu nehmenden „Management by ...“ schlechte Erfahrungen gesammelt hat (denn es werden in der Regel doch kaum systemkonforme Problemlösungen angeboten), der bleibt leider allzu selten auf dem Boden des „trial and error“, sondern verfällt oft nur schnell in den von Vaters Vater überkommenen „Führungsstil“. Auf neu-hochdeutsch (man wird sonst nicht mehr ernst genommen, ist nicht mehr „in“) hieße dies „Management by Champignon“. Frei übersetzt: „Mitarbeiter im Dunkeln lassen und dauernd mit Arbeit zudecken; sobald einer den Kopf hebt: sofort zapacken.“ *N. N., München*

## Selbstfahrendes oder gezogenes Notstromaggregat?

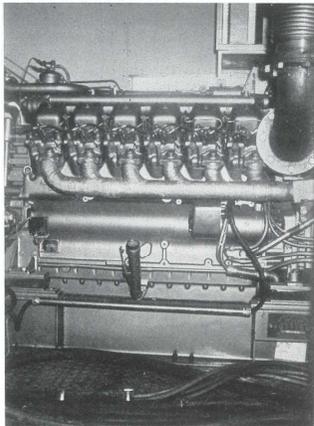
Ein praktischer Versuch und eine interessante Gegenüberstellung

Es dient dem Fortschritt und der Wirtschaftlichkeit, wenn sich Verwender von MWM-Erzeugnissen und die sie betreuende MWM-Außenvertriebsstelle gemeinsam Gedanken über Verbesserungsmöglichkeiten machen. In dem hier vorliegenden Fall taten es die Kfz-Stelle des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks in Wesel und unser VB Duisburg.

Für den unterbrechungslosen Dienst zur Stromversorgung ist das RWE auf ortsbewegliche Notstromaggregate angewiesen, zumal am Niederrhein viele Trafostationen und Freileitungen abseits von klassifizierten Straßen liegen. Seit 15 Jahren werden im Flächen- und Nahverkehrsbereich Notstromaggregate in „gezogener“ (d. h. von einem Fahrzeug gezogener) Ausführung eingesetzt.

Herr Pfeiffer vom MWM-Verkaufsbüro Duis-

Teilansicht vom Motor



burg und die Betriebspraktiker vom RWE Wesel erwogen, ob ein selbstfahrendes Notstromaggregat nicht — in der Zweckerfüllung und auf die Dauer — nützlicher und auch wirtschaftlicher sei. Der reinen Empirie gingen technische und betriebswirtschaftliche Untersuchungen voraus.

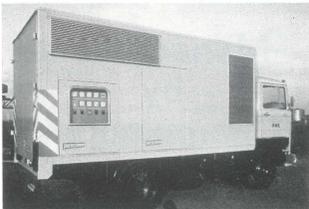
### Dann baute man einen Prototyp

Als Fahrzeug wurde ein marktüblicher Lastkraftwagen gewählt, Radstand 3,20 m. Auf ihm wurde eine Bodengruppe mit Rahmenverstärkung aufgebaut. Auf dem mit Alu-Warzenblech belegten Boden wurde der Maschinenantrieb fest montiert. Als Antrieb für den Piller-Generator (260 kVA, 50 Hz) wurde ein MWM-Viertakt-Dieselmotor vom Typ TBD 232 V 12 (321 PS Dauerleistung) verwendet.

Da die akustischen Anforderungen der Behörden in bezug auf den Umweltschutz ständig höher werden, wurde das Aggregat mit je zwei Schallschluckstreifen für die Ab- und Zufuhr nach dem Relaxionsdämpfungsprinzip schallisoliert. Es wurde im Freien ein Geräuschpegel von gleichmäßig 70 dB rundum in 5 m Abstand gemessen. Bei Entfernungsverdopplung verringert sich der Schalldruck um 2 dB, was dem Standgeräusch eines VW-Wagens etwa entspricht. Als Sonderausstattung kamen neben dem Dämpferkäfig die zweckbezogenen Parallelbetriebs- und Synchronisierungseinrichtungen hinzu. Das selbstfahrende Notstromaggregat in Einheit mit dem Fahrzeug wog schließlich 8760 kg und mißt 6 m in der Länge, 3,45 m in der Höhe und 2,40 m in der Breite.

### „Zweckvoll und formschön“

— den Eindruck gibt unser Foto sicherlich. Und im praktischen Versuchseinsatz hat es sich schon gut bewährt. Von Einzelheiten der technischen Auslegung möchten wir in diesem Zusammenhang absehen, weil der Vorschlag der Initiatoren, solche fahrbaren Einheiten serienmäßig zu bauen, technisch und wirtschaftlich im Stammwerk Mannheim noch geprüft wird. Daß in Wesel und Duisburg kostenwirtschaftliche Überlegungen mit im Vordergrund stehen, zeigt die Anregung, die



fahrbaren Aggregate, um große Kapitalbindungen zu vermeiden, in schnellen, sogenannten „Feuerwehr“-Funktionen einzusetzen. Ein selbstfahrendes Aggregat ist stets sofort startbereit und kann sich mit 80 km/h Autobahn- und 60 km/h Landstraßengeschwindigkeit fortbewegen. Auf den Wirtschaftswegen im niederrheinischen Betreuungsbereich, die vielfach nur mit leichter Asphaltdecke gedeckt sind, ist es beweglicher und schneller. Eine ausgefeilte Kostenrechnung kommt zu dem Schluß, daß das Aggregat in Selbstfahrausführung trotz der um 20% höheren Anschaffungskosten im Vergleich zum gezogenen Aggregat einsatzrichtiger und dabei unter Berücksichtigung von einfacherer Wartung und längerer Lebensdauer durchaus wirtschaftlich ist.

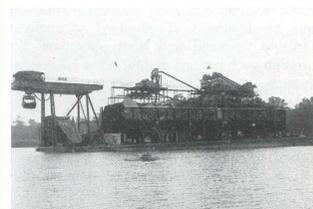
MWM, Abt. Verkaufsförderung

## Ein schwimmendes Kieswerk

Das Greifbagger- und Aufbereitungsfahrzeug „Groß-Geräu“, von der Ruthof-Schiffwerft Mainz-Kastel erbaut, kann mit seinen beeindruckenden Abmessungen schon als ein „schwimmendes Kieswerk“ angesprochen werden: der Rumpf mißt 70 m in der Länge, ist 18 m breit, hat 3,55 m Seitenhöhe, geht — unbeladen — 1,5 m tief und ragt zu 17 m Gesamthöhe auf.

Die Transport- und Baggergesellschaft Erdelen im hessischen Ried setzt es in den Altfläufen des Oberrheins ein. Ergiebige Kies- und Sandläger am Boden des alten Flußbettes werden für Straßen- und Städtebau in fast unvorstellbaren Massen benötigt. Ein Greifer von 4,5 cbm Fassungsvermögen holt das Baggergut empor und entleert sich in einen Schüttrichter, von dem aus ein Rüttelsieb beschickt wird. Auf Förderbändern durchläuft das Gut Sortier- und Wascheinrichtungen, wird von Schlamm und Lehm völlig gesäubert. Pro Stunde können 250 cbm Material aufbereitet und in handelsübliche Größen sortiert werden. 12 Speichersilos nehmen 1680 cbm dieses Baumaterials auf. Bis zu 720 cbm können stündlich in Schiffe umgeschlagen werden.

Der Baggergreifer wird von zwei 160 KW-Elektromotoren gehoben und geschlossen, die von einem Generator mit 400 kVA Dauerleistung mit Strom versorgt werden. Dieser



wiederum — mit 800 PS Nennleistung — wird von einem turboaufgeladenen MWM-Dieselmotor vom Typ D 484-6 mit 375 U/min. angetrieben. Man weiß aus Erfahrung, daß gerade diese robusten Langsamläufer den besonders harten Anforderungen im Stoßlastbetrieb gerecht werden.

Die elektrische Energie für die Pumpen, Sortier- und Wascheinrichtungen, ebenso für die Förderbänder wird von vier Elektroerzeugern (160 kVA-Reliance-Generatoren) geliefert, deren jeder von einem MWM-Dieselmotor D 232 V 12 mit der Leistung von jeweils 190 PS bei 15 U/min. angetrieben wird. Diese Dieselmotoren haben Ventilatorabkühlung, und die Kühllüfter sorgen für eine besonders gute Belüftung des 9 x 10 m Grundfläche messenden großen Maschinenraums.

MWM / Presse und Information

Rezessionen in vielen Wirtschaftszweigen, sogar Betriebsstillegungen, Kostendruck mit der Notwendigkeit, sich „gesund zu schrumpfen“, aber auch der nicht ausreichende Befähigungsstand manchen Berufsnachwuchses und schließlich die altersbedingte Leistungsminderung haben viele Betriebe dazu gezwungen, personell neu- und umzudenken. Aus dem Arbeitsprozeß wurden zunächst vor allem ältere Arbeitnehmer — Arbeiter wie Angestellte — sowie Personen mit eingeschränktem Leistungsvolumen aus den verschiedensten Berufsrichtungen und allen beruflichen Qualifikationen ausgeschieden. Es ist

### der Preis für den Fortschritt

Gewiß gehören die Treue zum Beruf und Betrieb auch heute noch zu den öffentlich gepriesenen Tugenden. Sie müssen indessen von ständiger „Mobilität“ begleitet sein, von stetiger Anpassung an die dynamischen Ver-

### Wohnen mit den Leistungsgeminderten und Minderleistungsbefähigten?

Es ist keine nur „altersgebundene“ Frage; auch die bisher in allen Altersgruppen meist einseitig Beschäftigten schaffen wegen ihres nur mangelhaften Fachausbildungsstandes die Anpassung an den „Zwang zum Mehrleistenmüssen“ nicht mehr, wenn eben weniger begabte Menschen — auch nicht durch Umschulungsmaßnahmen — an einen höheren Grad von „Mehrliebkönnen“ nicht herangeführt werden können.

Die fast tragisch anmutende Problematik muß gesamtwirtschaftlich gesehen werden; denn keine Volkswirtschaft kann es sich leisten, irgendwelche Arbeitskraft ungenutzt zu lassen, auch wenn die Arbeitskraft Einzelner der Leistungsnorm nicht genügt. Mit ethischen Geboten ist wenig getan. Mit karitativen Lösungen kann man die Leistungsgeminderten kaum beglücken. Menschen, die an den Rand

den, die aus dem Rahmen der Massenproduktion herausfallen, eröffnet sich die Möglichkeit für die Beschäftigung von Menschen, die in der leistungs- und technisch orientierten industriellen Arbeitswelt keine oder nur eine verminderte Einsatzchance haben. Der soziale Effekt liegt darin, „Übergangshilfen“ zu geben (statt dauernder „sozialer Almosen“). Erste Fachkräfte sorgen dafür, daß der Mitarbeiter den Platz erhält, auf dem er seine Leistung voll einsetzen kann. Parallel laufen die Bemühungen von Rehabilitationsinstitutionen, den fachlichen Ausbildungsstand zu verbessern. Ziel ist es, den Mitarbeiter in eine dauerhafte, leistungsbetonte Beschäftigung zu bringen.

Natürlich muß auch ein Betrieb „mit sozialer Zielsetzung“ absolut wirtschaftlich geführt werden; denn er findet einen Markt vor, der auf soziale Zielsetzungen keine Rücksicht nimmt. Gutes Management und eine eigenständige finanzielle Basis sind weitere Vor-

## Für leistungsgeminderte Mitarbeiter: Neue Aufgaben statt barmherziger Almosen

änderungen in einem menschheitlichen Entwicklungsabschnitt von nie zuvor dagewesener Intensität. Unabhängig von jeder aktuellen Wirtschaftssituation steht jede hochentwickelte Industriegesellschaft früher oder später vor der Frage, den Mitarbeiterstab so strukturell gestuft für die Aufgaben oft spezieller Art einzusetzen, daß all das Neue, das Andersartige, die viel höheren Anforderungen bewältigt und zum Fortschritt, der Überleben können bedeutet, geformt werden können. Die Gesetze einer großräumigen Wirtschaft und das erregende technische Neuland verlangen die Mobilität der Unternehmungen wie die ihrer Mitarbeiter. Anders käme man mit den sich laufend verändernden Wettbewerbsbedingungen des Marktes einfach nicht mehr mit. Immer muß überprüft werden, ob die Produktionsmethoden noch dem neuesten Erfordernis entsprechen, ob und wie das Leistungsniveau an den Arbeitsplätzen zu steigern ist. Ganz natürlich, daß durch Technisierung und Automatisierung vor allem die weniger anpassungsfähigen älteren Arbeitnehmer, aber auch die durch „verpaßte Weiterbildung“ Minderleistenden freigesetzt werden. Das in Deutschland verbreitete Leitbild, in zwei bis vier Ausbildungsjahren könne man sich für ein ganzes Berufsleben qualifizieren, rächt sich, zumal dort, wo die betriebliche Personal- und Sozialpolitik nach dem Grundsatz „beste technische Ausstattung verbunden mit einer Belegschaft von möglichst niedrigem Durchschnittsalter“ ausgerichtet ist. Dadurch aber wirft sich für Unternehmen mit breiter Altersstruktur, großem „Jubilarensstamm“ und unterschiedlichstem Berufsstatus sofort auch das Problem auf:

der Leistungsgesellschaft gerückt sind, haben aber dennoch ein Anrecht darauf, nicht mit Almosen abgespeist zu werden, sondern mit wirklicher Hilfe. Die aber kann nur der Staat geben. Seine Rehabilitationswerke haben seit Jahren schon den Weg gewiesen. Im Gespräch sind dazu neue Wege in der Form von

### technischen Sozialbetrieben

Man versteht darunter staatlich gelenkte, eng mit der Arbeitsverwaltung zusammenarbeitende Betriebe. Sie gehen davon aus, Marktlücken zu füllen. Ausgangspunkt ist die Erfahrung, daß erfolgreiche Volkswirtschaften auf Massenproduktion angewiesen sind. Wo es dem technischen Hochleistungsbetrieb unmöglich, unwirtschaftlich erscheint, auf vereinzelte individuelle Bedarfs Wünsche einzuge-

setzungen. Ohne staatliche Starthilfen geht es nicht. Blindenhilfswerke und Schwerbeschädigten-Werkstätten können als Modelle gelten. In den letzten fünf Jahren hat es an Ansätzen nicht gefehlt, doch hat sich die verbreitete Vorstellung von technischen Sozialbetrieben leider noch nicht verwirklichen lassen. Während der Hochkonjunktur, als sich für jede Hand auch eine Beschäftigungsmöglichkeit erwies, war die Problematik überhaupt eingeschlafen; die kargere Wirtschaftssituation in diesen Tagen hat sie mit hoher Dringlichkeit wiedererweckt. Lohnaufträge, die von Rehabilitationsinstituten — ohnehin auch schon früher — durchgeführt werden, können die Frage auf breiter Basis nicht lösen. Das Angebot wird zudem durch die

### steigende Zahl der Leistungsgeminderten

immer größer, während die Nachfrage zusehens gleich Null ist. Die Träger der bundesstaatlichen Arbeitsverwaltung werden sich bald etwas einfallen lassen müssen, falls nicht als erste gewichtige Hilfsmaßnahme die Verlegung der üblichen Ruhestandsgrenze von 65 Jahren auf einige Jahre früher mehrere Jahrgänge der meist altersbedingt leistungsgeminderten Arbeiter und Angestellten aus dem Arbeitsprozeß herausnimmt. Die Strafung im verbleibenden Teil der Mitarbeiter, sowieso verbunden mit größeren Anforderungen an jeden, läßt jedoch immer noch eine in der Wirtschaft spürbare Zahl „mitzuschleppender Leistungsgeminderter“ zurück, für die in unserer Sozialgesellschaft der Grundsatz gelten muß: Neue Aufgaben statt des Almosencharakters staatlicher Fürsorgehilfe.

JHB



## Höflichkeit im Betrieb?

Ein altes Sprichwort sagt: „Pünktlichkeit ist die Höflichkeit der Könige.“ Sind Könige aber wirklich höflich? Nun, das Protokoll schreibt ihnen vor, sich in der Öffentlichkeit höflich zu benehmen und daran halten sie sich, ebenso wie alle anderen Menschen, die im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen.

Wie ist es aber mit der Höflichkeit unter den Mitarbeitern innerhalb einer Firma bestellt? Sehr oft blüht da das zarte Pflänzchen „Höflichkeit“ gar nicht oder so verborgen, daß man es kaum wahrnehmen kann.

Das Handschütteln, von Ausländern als eine Untugend der Deutschen bezeichnet, ist morgens wirklich nicht nötig und nimmt auch viel zu viel Zeit in Anspruch. Aber ein freundlicher Tagesgruß, an alle bereits Anwesenden gerichtet, kann eine Atmosphäre wesentlich lockern. Viele müssen im Laufe eines Tages in verschiedenen Abteilungen verschiedene Zimmer aufsuchen, weil dort ein Sachbearbeiter sitzt, von dem sie eine Auskunft brauchen. Warum wird auch beim ersten Betreten eines fremden Zimmers nicht allgemein ein freundlicher Gruß entboten? Alle Nichtbeteiligten werden davon angenehm berührt und die Zusammenarbeit geht viel besser vonstatten. Die erhaltene Information wird dann mit einem „Danke“ quittiert und nicht wortlos, wie eine Selbstverständlichkeit, entgegengenommen.

Auch am Telefon herrscht in manchen Betrieben ein sehr „ungezogener“ Ton. Da wählt man eine Nummer, bellt in den Apparat ohne seinen Namen zu nennen und hängt nach erhaltener Unterrichtung, wieder ohne ein Wort des Dankes, ein.

Wen wundert es dann, daß viele Menschen nach jahrzehntelanger Tätigkeit mit einem mißmutigen Gesicht ihrer Arbeit nachgehen, sich jeden Tag förmlich in den Betrieb prügeln müssen und froh sind, wenn die Uhr den Feierabend anzeigt! Und dabei ist Höflichkeit doch ein Kapital, das — gut dosiert angewandt — sehr viel Zinsen trägt.

Eine höflich vorgetragene Bitte wird man kaum abschlagen; im Gegenteil, man bemüht sich, dem netten Kollegen oder der höflichen Kollegin nach besten Kräften zu helfen.

Darum glaube ich, daß wir viel weniger die Ärzte wegen irgendwelcher seelischer Leiden in Anspruch nehmen müßten, wenn wir alle das Blümlein „Höflichkeit“ mehr pflegen und so seinem Gedeihen beitragen würden.

Also sollten wir das Jahr 1973 und alle weiteren Berufsjahre doch unter das Motto „Seid höflich zueinander“ stellen, auch wenn es manchmal schwerfällt. Aber auch daran kann man sich gewöhnen. E. Weigel, München

Das Treffen der großen MWM-Familie mit Rekord-Besucherzahl

## 6000 gingen durch die »Offene Tür«

Wohlbedacht war die Spanne von vier Jahren seit dem letzten „Tag der offenen Tür“ an dem 2300 Besucher gezählt wurden. Dieses Mal hatte man viel zu bieten für rund 6000 Belegschaftsmitglieder und Werkspensonäre mit ihren Angehörigen und Freunden. Mildsonniges Herbstwetter begünstigte die Veranstaltung. Werbeleiter Gerhard Möller hatte ein vielseitiges Programm zusammengestellt, es durch Werkslagepläne und Leitschilder leicht gemacht, sich auf dem großen Werksgelände zurechtzufinden — sofern man sich nicht der Führung eines kundigen MWMlers anvertraute.

Doch auch diese mußten vielfach zugeben, daß sie nicht das ganze Werk kannten. Mancher, der jahrelang tagaus, tagein durch die Werkstore an seinen Arbeitsplatz gegangen war, entdeckte am „Tag der offenen Tür“ neues; sei es für den Büro-tätigen in der Fabrikation, sei es überhaupt in der Übersicht über Konstruktion, Herstellung und Vertrieb

diesel-Versandhalle. In der Aggregatehalle wurde an Aggregaten für vielseitigste Zwecke mit Funktionsvorführungen die Bedeutung des modernen Aggregatbaues erkennbar, attraktiv auch durch ein ferngesteuertes Aggregat auf dem Hof des Forschungs- und Versuchsgeländes.

Das „MWM-Kino“ in der Lehrwerkstatt bot — stark von den Besuchern frequentiert — einige Farbonfilme, u. a. über die Integration von MWM-Erzeugnissen im bekannten Unterwasserlabor „Helgoland“, über den Einsatz von MWM-Motoren in landwirtschaftlichen Hochleistungsmaschinen. Ebenso zog der Besucherstrom interessiert an einer Hobby-Schau vorbei, die wegen ihrer Vielseitigkeit beeindruckte. Sie zeigte, womit sich der Belegschaftsangehörige in der Freizeit beschäftigte: der Werkskoch erwies sich als Kunstmaler mit beachtlichem Kunstsinne, man bewunderte die Fertigkeit einer Kollegin im Teppichknüpfen, ein Bohrer hat sich

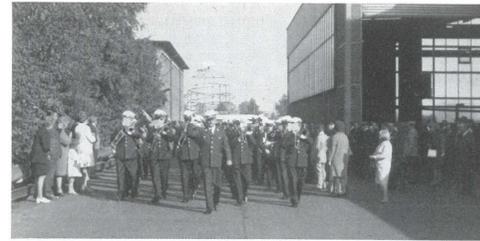


der vielen Erzeugnisse in Anschauungsobjekten, Schautafeln, Filmvorführungen und nicht zuletzt in einer Bilderfolge, die an ältesten und modernen Motoren den Weg der Motorenentwicklung durch 9 Jahrzehnte lebendig werden ließ.

### Unser Werk zwischen gestern und morgen

So heißt ein geschichtlicher Prospekt, der jedem Besucher mit der Einladung in die Hand gegeben worden war, zugleich mit einer Erinnerungsplakette mit dem Porträt von Carl Benz. Eine Dokumentation in Schrift und Bild erläuterte die Motorenschau in der Klein-

mit perfekter Beflissenheit der Herstellung edler Kupferätzungen verschrieben, ein anderer sammelt Sportwaffen; Schiffs- und Flugzeugmodelle zeugten von technischer Akribie, Sammlungen von Mineralien ließen erkennen, wie sehr der Mensch unserer Zeit den ihn ausfüllenden Hobby-Ausgleich braucht. Den technischen Hochleistungsstand demonstrierten Computervorführungen in der EDV-Zentrale. Über ein Dutzend Schlepper, Baufahrzeuge und fahrbare Geräte mit MWM-Motoren waren an zwei „Brennpunkten“ aufgestellt und begeisterten besonders die Kinder.



### Großartige Stimmung

bewegte die MWM-Werksfamilie auf ihrem Gang durch Werksstraßen, Werkstätten, Büros und Zeichensäle. Alle Türen standen dem Besucher offen. Man wollte schließlich auch sehen, wo Vati oder Muttli, der Bruder oder die Schwester „schaffen“, wo schon Opa seinen Arbeitstag in langen Jahren verbracht hatte. Raunen und frohe Unterhaltung begleitete die Besuchergruppen.

In beiden Kantinen ruhte man vom Gehen und Schauen aus; „nach Punkten“ (der Verzehrkarte) durfte man sich mit Speise und Trank stärken. Ein kleiner „Biergarten“ versammelte frohe Zecher, die sich — teils nach mehrjähriger Trennung durch den Ruhestand — wiedertrafen — viel zu erzählen hatten. Und wenn schließlich auch Musik noch mitwirkte, dann war in der wärmenden Oktobersonne die

Stimmung perfekt, da unter dem Wasserturm die Musikkapelle der Mannheimer Schutzpolizei unter der Stabführung von Polizeihauptmeister Ettlting zwei Stunden lang konzertierte.

Alle Teilnehmer waren sich einig — Gäste wie die Einladenden aus Geschichtsleitung und Betriebsrat (auch sie waren mit ihren Familien gekommen) —: Das war ein wohlgelegener „Tag der offenen Tür“. JHB



Mit Pauken und Trompeten zog die Mannheimer Schutzpolizei durchs Gelände. Den jüngsten Besuchern hatten es die Schlepper angetan.

## Jugenddorf »Haus Hohebuchen« in Berchtesgaden

Am Beginn des Weges unserer jüngsten Mitarbeiter . . .

Machen wir uns nichts vor: Wer von der Schule kommend in einen Großbetrieb der Industrie als Auszubildender eintritt, der geht unter dem Anprall des Neuen erst einmal — bildlich gesprochen — in die Knie. Der Unterschied zwischen Schule und Industrie ist nun mal ein gewaltiger, den ein sehr junger Mensch erst nach und nach verkraften kann. Und nur richtig verkraften kann, wenn ihm dabei die Älteren nicht besserwisserisch und mit erhobenem Zeigefinger, sondern kameradschaftlich beistehen. Aus diesem Grunde liegt auch ganz am Beginn des Weges, den unsere Jüngsten gehen sollen, das sozialpädagogische Jugenddorf „Haus Hohebuchen“. Es ist interessant und lehrreich, daß von unseren Lehrlingen nach dieser Einführungswoche ein durchweg positives Echo zu hören war.

„Am 25. September kamen wir — erwartungsvoll gestimmt — in Berchtesgaden an. Der Jugendleiter Herr Kauf begrüßte uns und gab eine kurze Einführung in den Kursus. Gleich danach konnten wir uns beim Mittagessen näher kennenlernen. Wir finden, daß es überhaupt eines der wichtigsten Dinge bei solchen Veranstaltungen ist, sich mit seinen künftigen gleichaltrigen Kollegen bekanntzumachen. Denn vielleicht findet man so von Anfang an schon einen Freund im Betrieb. . . Nach dem Mittagessen ließ man uns Zeit, sich umzusehen und an die neuen Räumlichkeiten zu gewöhnen. Dann folgten an diesem Tag lediglich noch zwei Stunden gemeinsamer Arbeit. Das war, so meinen wir, für den ersten Tag sehr vernünftig. Wir sprachen über das Thema „Die verschiedenen Formen des Ge-

sprächs“, denn wir sollten ja in der vor uns liegenden Woche möglichst oft und erfolgreich miteinander über die verschiedensten Themen diskutieren, und dabei mußten natürlich gewisse Formen beachtet werden.

Danach mußten wir bereits über ein selbstgewähltes Thema — in unserem Falle „Hat sich die Olympiade gelohnt?“ — eifrig diskutieren. Dabei prasselten natürlich die unterschiedlichsten Meinungen hart aufeinander! Nach dem Abendessen gab's gottlob keine „Schulaufgaben“, sondern ein erfahrener Bergsteiger berichtete uns sehr anschaulich von den Schönheiten des Berchtesgadener Landes. Wir finden, daß dieser Vortrag, der so gar nichts mit der Betriebswelt zu tun hatte, sehr wichtig war, denn schließlich sollten wir auch unsere neue Umgebung verstehen und uns ohne „Fehltritt“ in den Bergen bewegen können.

Der nächste Tag beschäftigte uns dann mit den Themen „Wodurch unterscheidet sich das Lernen in der Schule von dem Lernen im Betrieb“ und „Was erwartet uns in der Ausbildung“ und „Autorität und Freiheit — ein Gespräch über zwischenmenschliche Beziehungen“. Damit wir den dargebotenen umfangreichen Stoff auch richtig verdauen konnten, gab es danach einen unterhaltsamen Abend mit Spielen. Wie überhaupt zu sagen ist, daß man uns gottlob nicht überfütterte, sondern an allen Tagen auch Stunden der Erholung eingeschaltet wurden. So machten wir zwischendurch auch einen Ausflug zum Königssee, den viele von uns noch nicht kannten. Wir finden es sehr vernünftig, daß man auch das Land Bayern näher kennen-

lernt, in dem die Firma, also der künftige Brötchengeber, beheimatet ist.

An einem anderen Vormittag stand auf dem Programm „Aus der Vergangenheit der Firma Knorr“, „Die Produkte der Süddeutschen Bremsen AG“ und „Die Unfallverhütung im Betrieb“. Also gleich drei betriebsbezogene Themen. Doch die Diskussion über das brennende Problem: „Ist Rauschgift das neue Lebenselixier?“ machte dann selbst müde Männer wieder munter.

So vergingen die Tage eigentlich sehr rasch. Als einen Höhepunkt der Woche möchten wir das Gespräch über eine sinnvolle Freizeitgestaltung nennen. Denn gerade heute, im Zuge der zunehmenden Automation, ist es sehr ausschlaggebend, ob der arbeitende Mensch auch seine Freizeit noch sinnvoll verbringt.

Wir finden es gut, daß zum Schluß des Kurses jeder Teilnehmer seine eigene Beurteilung dieser Woche schriftlich zu Papier bringen und dabei Verbesserungsvorschläge machen konnte. Wir glauben, daß diese Zusammenkunft für das Verhältnis zwischen Auszubildenden und Auszubildenden von Vorteil gewesen ist. Spannungen, die ja immer da sind, wenn Jüngere und Ältere zusammentreffen, konnten bei diesem Zusammensein auf kameradschaftliche Weise bereinigt werden. Man sollte diese Einführungswoche auf jeden Fall beibehalten, denn sie dient dem Kennenlernen von uns Jungen untereinander sowie dem besseren Verständnis zwischen jüngeren und älteren Kollegen und der richtigen Einführung in die Welt unserer künftigen Arbeit.

Heinzinger und Heptner, München



## Mannheim im Novembernebel

SB-Auszubildende bei MWM

Endlich! Am Donnerstag, dem 2. November 1972 um 7.30 Uhr, begann unsere Studienfahrt zu den Motoren-Werken Mannheim. Um ca. 13.15 Uhr kamen wir bei MWM an und wurden von Herrn Schoch herzlich begrüßt. Nach dem Mittagessen in der betriebseigenen Kantine begleiteten uns die Herren Schoch, Keck und Cornelius zur Jugendherberge. Nachdem wir uns häuslich eingerichtet hatten, wurde uns zu unserem großen Bedauern mitgeteilt, daß die geplante Hafentourfahrt im wahrsten Sinne des Wortes wegen Nebels ins Wasser fallen mußte. Aber wenigstens konnten wir dann wie alte Wasserratten auf einem Motorschiff an der Anlegestelle Kaffee und Kuchen zu uns nehmen. Anschließend spazierten wir durch Mannheim und aben um 18.00 Uhr im „Stammhaus-Eichbaum“ zu Abend. Danach konnte man die Stadt „privat“ genießen. Das wurde auch

ausgiebig getan! Allerdings — Punkt 23.00 Uhr trafen wir uns laut Anweisung der Ausbilder wieder in der Jugendherberge. Der Freitag begann mit einer Werksbesichtigung bei MWM. Wir wurden in Gruppen von jeweils 15 Mann durch die Firma geführt und bekamen so einen großen Überblick über die Produktion bei MWM. Als erstes besichtigten wir die Lagerhalle, deren Speichergerüst mehr als 2.000, teils luftgekühlte, Motoren aufnehmen kann. Besonders beeindruckte uns das numerisch gesteuerte Bearbeitungszentrum für Zylinderköpfe. Mit einer solchen Einrichtung kann auch bei kleineren Stückzahlen ähnlicher, aber im einzelnen doch verschiedener Werkstücke eine verbesserte Wirtschaftlichkeit bei hoher und gleichmäßiger Arbeitsgüte gegenüber der üblichen Bearbeitung auf mehreren Universalmaschinen erreicht werden.

Nach dem Mittagessen in der MWM-Kantine konnten wir unseren persönlichen Interessen nachgehen, da uns der Nachmittag freigestellt wurde. Der dicke Nebel konnte an diesem Tag nur wenige zu einem Stadtbummel ermutigen. Um 18.00 Uhr trafen sich alle im Eichbaum-Stammhaus zum Abendessen. Anschließend führten wir zu dem mit Spannung erwarteten Sportpressfest in Ludwigshafen (Friedrich-Ebert-Halle).

Um 20.00 Uhr begann das reichhaltige Programm, das für jeden etwas hatte, z. B. eine Volleyball-Demonstration zweier Bundesligamannschaften, Musik, Fußball und sogar Kugelstoßen mit dem Olympiasieger Wladyslaw Komar aus Polen. Besonderen Anklang bei den Zuschauern fand der Europameister Rolf Willhöff aus Bad Oldesloe, der mit seinem Motorrad die waghalsigsten Kunststücke vorführte. Um ca. 24.00 Uhr endete das 7. Sport-Presse-Fest, und der Busfahrer fuhr uns alle wieder zur Jugendherberge zurück.

Für den letzten Tag der Studienfahrt stand die Universitätsstadt Heidelberg auf dem Programm. Um 9.00 Uhr holte uns Herr Möller von der Jugendherberge ab, und nach einer Dreiviertelstunde erreichten wir Heidelberg. Eine Stadtbesichtigung fiel leider wegen starken Nebels aus, so daß wir uns mit einer interessanten und aufschlußreichen Schloßbesichtigung begnügen mußten. Anschließend führten wir zum Mittagessen ins Restaurant „Molkenkur“. Nach dem vorzüglichen Essen ging es um 13.00 Uhr in Richtung Heimat.

Die Fahrt hat allen — trotz des unerwartet reichlich anfallenden Nebels! — sehr gut gefallen und wir hoffen, daß nächstes Jahr wieder eine so lehrreiche Studienfahrt stattfindet.

Besonders bedanken möchten wir uns im Namen aller Auszubildenden bei MWM und all denen, die zum Gelingen dieser Fahrt beigetragen haben.

Krikawa und Mooser, München

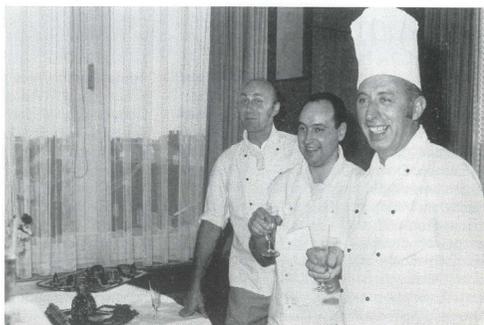
## Silbermedaille für MWM-Werksköche

Nicht nur die Liebe, auch die Arbeitsfreude geht durch den Magen

Fachkräfte jeder Leistungsrichtung werden bei MWM hochgeschätzt, nicht zuletzt die Meister der Kochkunst, die in der Werksküche arbeitstäglich schmackhafte und stärkende Gerichte für die Belegschaft auf den Kantineisch bringen. Es ist stadtbekannt,



Der Ehreuschluck auf die Kochkunst. — V. l. n. r.: Personalchef Widow, Werbeleiter Möller, Kochclubpräsident Maurus, Vertriebsdirektor Pötschke.



Die Meister der Kochkunst freuen sich über die Silbermedaille. — V. r. n. l.: Chefkoch Baron, Hubert Muser und Helmut Rößler.

daß es bei MWM ein gutes Essen gibt. Kein Wunder! Denn Fachleute sind dort am Werk! Anerkannt und bewährte Werksköche: Chefkoch Walter Baron, sachverständig assistiert von Helmut Rößler und Hubert Muser. In mehr als zwei Jahrzehnten hat auch diese Werksküche gebracht; denn es ist gewiß nicht einfach, den täglichen Magenfahrplan von mehr als zweitausend Mittagessern reibungslos, sogar zu aller Zufriedenheit, ablaufen zu lassen.

Jetzt hat sich die Öffentlichkeit dem guten Urteil der Belegschaft angeschlossen. Das bei MWM kochlöffelschwingende Dreigestirn hat sich an der 13. Frankfurter Kochkunst-Ausstellung beteiligt, um in der Sparte „Café und Werkskantine“ darzulegen, daß auch Werksköche — wenn gefordert — zu Spitzenleistungen fähig sind. Sicherlich nicht alltäglich, doch so, daß selbst dem Preisgericht das Wasser im Munde zusammenlief, produzierte das Trio sechs raffinierte „Schlemmerplatten“. Walter Baron schuf die lukullische Partitur, und die Kollegen Helmut und Hubert kochten und garnierten kunstvoll und einführend mit.

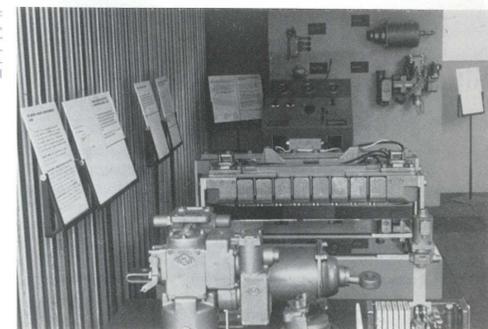
Der große Erfolg blieb nicht aus: Aus der Hand des Vorsitzers des Clubs der Köche Mannheim-Ludwigshafen, Hans Maurus, empfing Chefkoch Walter Baron im MWM-Werkskasino die Silbermedaille der Frankfurter Kochkunstausstellung 1972, zugleich mit seinen beiden Mitarbeitern die verdiente Leistungs-Ehrenurkunde.

Die Belegschaft münzt den erfreulichen Erfolg in die natürlich angezeigte Erwartung um, künftig noch anteilnehmender vom Küchenmeister-Trio gaumen- und magenbetreut zu werden. WIR von den Werken der KNORR-BREMSE schließen uns den vielen Glückwünschen an, höchstens bedauernd, an diesen Preisplatten nicht auch ein wenig mitgeschleckt zu haben.

JHB



Interessant auf dem Stand: die lastabhängige Bremse, moderne Schnellbremsmagnete und ein Vorfrästd für die S-Bahn-Bremse Kbr.XI



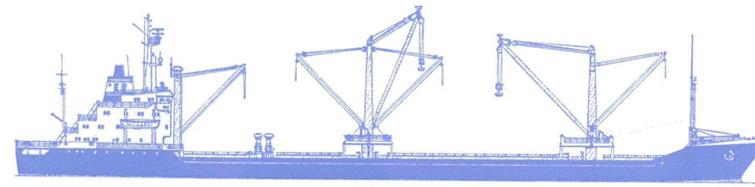
Die Erwartungen, die eine solche Ankündigung wecken, sind natürlich hochgesteckt. Doch sie wurden nicht enttäuscht: In der Tat, die Hallen dort sind in eine Parklandschaft eingebettet, die ihresgleichen sucht.

In den Genuß dieser Naturverbundenheit kam die Standbesatzung der Knorr-Bremse während der letzten Brünner Messe, auf der wir erstmalig mit einem Freigelände-Pavillon vertreten waren. Gezeigt wurden Exponate der Eisenbahn- und Schnellbahnbremse sowie der Kraftfahrzeug-Druckluftbremse. Außerdem wurden Erzeugnisse des Knorr-

## KNORR auf der Internationalen Messe in Brunn

»Das schönste Messegelände der Welt«

Werke Dr. Zelikow, Wien, in einer Vitrine zur Schau gestellt. Nicht allein durch unsere Präsenz auf dieser Messe, sondern auch durch ein Symposium, das wenige Wochen später stattfand, konnten die Kontakte der Knorr-Bremse zu den Eisenbahnfachleuten der CSR erweitert und vertieft werden. Auf diesem Symposium im Wintergarten des Hotels Alcron in Prag konnte Direktor Suess über 30 Gäste begrüßen. Die Herren Pöllinger, Sammer und Dr. Saumweber sprachen über Probleme des modernen Schnellverkehrs auf der Schiene.



## O & K, Lübeck, stellt reinen Schiffsneubau ein

Vor Umstrukturierung große Dreier-Serie - mit MWM

Drei Semicontainerfrachter setzen den Schlußpunkt. Als erster von ihnen — die Dreier-Serie stellt mit 12.400 t d w die bisher größten Neubauten von O & W dar — ist die „Edith Howaldt Russ“ (unsere Zeichnung) an die Seereederei Howaldt KG übergeben worden. Inzwischen ist aus der Serie auch die „Rheingold“ für die Cosima-Reederei München-Hamburg vom Stapel gelaufen. Der Nachbau für 1973 soll „Walküre“ heißen.

Wie von der Orenstein & Koppel-AG verlautete, soll die Lübecker Werft künftig nur noch für den Schwimmbaggerbau, sonst aber ausschließlich für Schiffsreparaturen genutzt werden. Der reine Schiffsneubau wird auslaufen. Ein Symptom für die mangelnde Ausrüstung vieler bekannter Werften.

Dieser Frachtschiffstyp wurde gemäß Marktanalyse nicht nur für Stückgutfracht entworfen, sondern auch für Schwergutladung. Das Schiff, ein sogenannter „Volldecker“, mißt 144 m in der Länge, 21,5 m in der Breite und

11 m Seitenhöhe, hat 8 m Tiefgang und trägt 12.478 t d w.

Der Hauptantrieb des mit Wulstbug ausgerüsteten Frachters erfolgt durch einen 9630-PS-Diesel vom Typ SEMT-OEW-Pielstick. Das gesamte Bordnetz wird von zwei 775-PS-Dieselmotoren der Motoren-Werke Mannheim AG versorgt, hinzu kommt noch ein 373-PS-Hafendiesel. Der Frachter ist modernst fahrtechnisch-nautisch ausgestattet. Für die 30köpfige Besatzung stehen vollklimatisierte Einzelwohnkammern zur Verfügung; ein Lukenstauraum kann sogar als Schwimmbad genutzt werden. Seemann zu werden, wird wieder attraktiv.

VF, Mannheim



## Glückwunsch für Werner Nagel

Im Bundestagswahlkreis 179 — Mannheim-Stadt — ist der Betriebsratsvorsitzende der Motoren-Werke Mannheim AG. und Sprecher des Dreierausschusses, Werner Nagel, als Nachfolger von Bundesminister a. D. und Vizepräsident des Deutschen Bundestages, Prof. Carlo Schmid, am 19. November 1972 in den Deutschen Bundestag gewählt worden.

Werner Nagel wurde als jüngstes Mitglied in den Betriebsrat von MWM gewählt, dessen Vorsitzender er seit 1963 ist. Als jüngster Kandidat wurde er 1959 in den Gemeinderat der Stadt Mannheim gewählt und 1970 zum Vorsitzenden der SPD-Gemeinderatsfraktion berufen. Prof. Carlo Schmid wünschte sich in den Deutschen Bundestag gewählt worden.

Wahlkreis 179 im Deutschen Bundestag. Damit ist zum ersten Mal ein Belegschaftsmitglied unserer Werke Bundestagsabgeordneter geworden. Wir von den Werken der Knorr-Bremse reißen uns ein in den Kreis der Gratulanten und wünschen Herrn Nagel für sein neues Amt viel Erfolg!

18. 9. bis 22. 9. 1972 in München

## Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter der Knorr-Gruppe

### Teilnehmer:

KB-München  
Franz Mock  
Edith Weigel

SB-München  
Georg Hartl  
Franz Strobl

KB-Volmarstein  
Franz Gablowski  
Berthold Marzinzik

MWM-Mannheim  
Werner Nagel  
Edgar Friedauer

Hasse & Wrede Berlin  
Fred Kleinert  
Gerhard Pinkus

Ursus-Kunststoff GmbH & Co.  
Gummiwerk KG  
Horst Schulz  
Paul Kühnast

SB-München  
Kindererholungsheim St. Blasien  
Franz Strobl

### Tagungsverlauf:

Kollege Werner Nagel eröffnete die Tagung. Herr Dir. Hinkel von SB München begrüßte

die Tagungsteilnehmer. Er unterstrich die gemeinsamen Ziele, unsere Werke und damit auch die Arbeitsplätze der Belegschaft zu erhalten. In seinen weiteren Ausführungen ging Herr Dir. Hinkel auf die schlechter gewordene Auftragslage, auf mögliche Kurzarbeit, auf soziale Probleme und Umweltschutz ein. Zum Schluß wünschte er der Tagung einen guten und erfolgreichen Verlauf.

o

Sodann berichteten:

### Kollege Edgar Friedauer über MWM:

Nachdem im ersten Halbjahr 1972 eine Umsatzzunahme bei den RH-Motoren zu verzeichnen war, brachte die in der Binnen-, Küsten- und der Hochseeschifffahrt eingetretene Flaute einen erheblichen Auftragsrückgang auf dem Gebiete der RH-Motoren mit sich. Deshalb mußte zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat ab Oktober für die Dauer von 6 Monaten Kurzarbeit beim Arbeitsamt beantragt werden. Von der Kurzarbeit betroffen sind 376 Mitarbeiter, die an jedem Freitag ein verlängertes Wochenende finden werden. Mit einer Verbesserung der Auftragslage im RH-Sektor ist voraussichtlich vor Mitte 1973 nicht zu rechnen. Um die Zahl der Kurzarbeiter möglichst gering zu halten, wurden Umsetzungen in den KD-Sektor vorgenommen. Im KD-Sektor ist die Beschäftigungslage gesichert.

### Kollege Franz Mock über KB-München

Im ersten Halbjahr 1972 konnte bei dem Umsatz der Eisenbahnbremsen im Ausland eine leichte Steigerung erreicht werden, während im Inlandgeschäft ein Umsatzrückgang festzustellen war. Bei KFZ-Bremsen und Steuerungen mußten ebenfalls Rückgänge hingenommen werden. Der Auftragsbestand insgesamt ist in demselben Zeitraum kleiner geworden. Der Personalstand hat sich von 571 auf 591 Mitarbeiter erhöht, wobei 73 Mitarbeiter aus 19 Staaten enthalten sind.

### Kollege Georg Hartl über SB-München:

Die Entwicklung im Dieselmotorengeschäft läßt eine erfreuliche Tendenz zu, wobei in den ersten Monaten des zweiten Halbjahres 1972 eine Verbesserung des Auftragsrückgangs bestätigt wird. Der Gesamtumsatz hat sich bei SB ansonsten zurückentwickelt. Die wirtschaftliche Gesamtsituation bedurfte vorausschauender Anmeldung für Kurzarbeit in einigen Abteilungen bei dem Arbeitsamt. Von März 1971 bis Juli 1972 wurde ein Personalabbau von 360 Mitarbeitern erreicht. Die normale monatliche Fluktuation beläuft sich auf 30—35 Personen.

### Kollege Franz Gablowski für KB-Volmarstein

Kollege Gablowski bemerkte, daß KB-Volmar-

stein im Vergleich zu Nachbargießereien noch recht günstig mit Aufträgen versehen ist. Die Hoffnung auf eine Steigerung der Aufträge erstreckt sich auf die zu erwartende Produktion der Uni-Cupler. Die Belegschaft hat im Zeitraum vom 1. März bis 31. August 1972 um 42 Personen zugenommen. Die Fluktuation beträgt in der Berichtszeit rd. 150 Personen. Die Umsätze waren trotz Kostenerhöhung und Preissteigerung niedriger als im Vorjahr. Die Beschäftigungssicherung beträgt ca. 4 Monate.

### Kollege Fred Kleinert über Hasse & Wrede:

Bei den Schwingungsdämpfern konnte eine Umsatzzunahme im ersten Halbjahr 1972 erzielt werden. Die Fertigung von Werkzeugmaschinen und Schwingungsdämpfern ist ungefähr ausgewogen. Die Entwicklung eines Gummidämpfers wird vorangetrieben. Der Personalstand hat rückläufige Tendenz; Reduzierung meist durch altersmäßige Austritte. Personalstand 285 Mitarbeiter.

### Kollege Horst Schulz über Ursus-Kunststoff GmbH und Gummiwerk KG:

Der Vertrieb der Produkte ist zurückgegangen. Schuld daran ist die Übersättigung des Absatzmarktes. Analog wird dadurch auch der Auftragsbestand und der Umsatz beeinflusst. Durch Preiserhöhungen für Gummihandschuhe werden wahrscheinlich Absatz-

Dir. Dr. Jens v. Bandemer (links) nach dem „Bericht zur Lage“



schwierigkeiten eintreten. Vorhandene Auftragsbestände lassen der Beschäftigungssicherung nur wenig Spielraum. Die Belegschaftszahl ist rückläufig. Herr Dr. von Bandemer begrüßte die Tagungsteilnehmer. Er gab einen Überblick über die Lage der Knorr-Gruppe. Im Vergleich zum vergangenen Jahr ist ein Umsatzrückgang zu verzeichnen. Der Auftragsbestand ist in allen Werken zurückgegangen. Die Gesamtbelegschaft hat sich verringert. Trotz der augenblicklich gespannten wirtschaftlichen Lage der Bundesbahn sieht Dr. von Bandemer zuversichtlich in die Zu-

kunft, zumal mit einem weiteren Wachsen der Verkehrswege und damit auch mit Neubauten von Waggons gerechnet werden kann. Die landwirtschaftliche Krise macht allen Dieselmotorherstellern Sorgen. Es scheint, daß die wirklichen guten Zeiten auf diesem Absatzgebiet vorbei sind. Jedoch, so führte Dr. von Bandemer aus, ist der Bedarf an Dieselmotoren noch für lange Zeit groß. Alle Versuche, andere Energiequellen zu erschließen, sind noch im Anfangsstadium; sei es das Elektro-Auto, der Dampf- oder der Stirling-Motor, an dem wir ja selbst arbeiten.  
gez. Friedauer (Schriftführer)

# UNSERE JUBILÄRE

25 DIENSTJAHRE

### Süddeutsche Bremsen AG



KARL WURSCHINGER  
Fabrik-Inspektor  
25. 11. 72



KARL VOGEL  
Dreher  
9. 12. 72

### Carl Hasse & Wrede GmbH



KURT FELKENEYER  
Dreher  
15. 12. 72



ALBERT GERSTNER  
Disponent  
3. 11. 72

### Motoren-Werke Mannheim



ERNST PFENNING  
Magazinarbeiter  
12. 11. 72



ANTON SCHMALFUSS  
Fräser  
1. 12. 72



PHILIPP RICK  
Kontrollleur  
1. 12. 72

## »Wir hatten nie Kummer mit MWM-Motoren«



Die "Skipjack" — einer der berühmten Hafenschlepper.

Es war ein Sonntag im Einsatz unseres Verkaufsdelegierten G. P. Liesendahl in Manila, als er das hier abgedruckte Anerkennungsschreiben von der Luzon Stevedoring Corporation erhielt. Im Mannheimer MWM-Stammhaus hat man sich nicht weniger über diese spontane Anerkennung von Zuverlässigkeit und Leistung der in fünf Schlepper dieser Reederei eingebauten Dieselmotoren gefreut: in die Motor-Tugboats „Ranger“, „Rover“, „Charger“, „Rustler“ und „Skipjack“ (unser Foto).

Keine Schwierigkeiten, keinerlei Kummer, das ist schon ein Wort, wenn es unbeeinflußt von einem Dauerkunden ausgesprochen wird.

Der Vizepräsident P. N. Sare von der Luzon-Schlepp- und Staureederei in Manila auf der Philippineninsel Luzon schreibt — in Übersetzung:

*„Es ist mir ein Vergnügen, Ihnen unsere Zufriedenheit mit der ausgezeichneten (technischen) Ausführung unseres direkt steuerbaren MWM-Diesel-Antriebsmotors TBD 484-6 U zu berichten, der in unseren seegängigen Schlepper "MIT SKIPJACK" eingebaut worden ist.*

*Wir haben diesen Schlepper seit 1969 in Betrieb und hatten nie irgendwelchen Kummer ("trouble" bedeutet auch „Ärger, Verdruß, Schwierigkeit, Unannehmlichkeit, Störung“, — d. Red.) mit dem Motor. Unser MWM TBD 484-6 U hat seine Widerstandskraft gegenüber ununterbrochenen rauh-derben und schwierigen Einsatzbedingungen bewiesen. Daher sprechen wir mit Stolz und Vertrauen unsere hohe Anerkennung der Qualität dieser Maschine aus.*

*Wir fühlen uns ebenso glücklich über den vorzüglichen Kundendienst, den Sie uns bei der Pflege und für den Einsatz unseres Dieselmotors kooperativ zuteil werden ließen. Zuversichtlich bleiben wir in unserer Erwartung auf unablässige weitere Zusammenarbeit zur Sicherung unserer Anforderungen im Kunden- und Ersatzteildienst.“* —

Fügen wir noch hinzu, daß MWM im asiatischen, hier südostasiatischen Verbreitungsgebiet — außer in Manila — noch in Hongkong, in Singapur, Taiwan und in Djakarta ebenso anerkannte "Service"-Stationen unterhält. Man sollte mal öfters auf den Atlas schauen, um sich der Weltweite des Rufs und der Verbreitung der Dieselerzeugnisse bewußt zu werden, für die wir in Mannheim und München arbeiten.

G. Möller, MWM-Verkaufsförderung

LUZON STEVEDORING CORPORATION  
Tacoma & 2nd Streets  
Port Area, Manila

January 17, 1972

Motoren-Werke Mannheim AG.  
Post Fach 1563, 68 Mannheim 1  
West Germany, Carl Benz Strasse 5

Thru : Mr. G.P. Liesendahl  
Manila

Subject : MWM PERFORMANCE  
1 Unit MWM TbD 484-6U (Direct Reversible)  
Engine No. 15188/027  
Installed on M/T SKIPJACK

Gentlemen :

It is a pleasure to report our satisfaction for the excellent performance of our MWM Type TbD484-6U (Direct-Reversible) marine diesel propulsion engine installed on our ocean-going tug "M/T SKIPJACK".

We have been operating our tugboat since 1969 and we never had any trouble on the engine. Our MWM TbD484-6U marine diesel engine has proven to withstand the duty under rugged and arduous conditions in continuous operation. We are, therefore, proud to say, with confidence, our high regards for the quality of the engine.

We are also happy to note of the excellent service and cooperation you have been extending to us in the maintenance and operation of our engine. We certainly hope for your continuous cooperation in providing us with our future requirement of service and spare parts.

Very truly yours,

LUZON STEVEDORING CORPORATION

  
P.N. SARE  
Vice-President