

# 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

Druck:  
Hils & A. Maier  
312 Dingolfing, Bruckstraße 9  
Telefon: 0 87 31 / 23 07

rtikel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

122  
AUGUST  
1973

GB und MWM in Budapest	3
MWM auf der „FAB '73“ in Hannover	4
Jmgestaltung unserer Gummifertigung in Berlin	4
Vor-Shipping in Oslo	5
Qualitätssicherung bei der Süddeutschen Bremsen AG	5
ertragsabschluß auf den Philippinen	6
Schiffsalvorsorg — zeitgemäßer Schiffstyp	7
olmarsteiner Auszubildende in Berlin	7
Vo und wieviel doch so weggefutert wird	9
Deutsche Mark 25 Jahre alt	9
Preisstop — kein Patentrezept zur Stabilisierung	10
Die leidige Unterhaltspflicht	11
Jnsere Hobby: Philatelie	12
... denn bei der Post geht's nicht so schnell!	13
öchon zuviele Gasterbeiter?	13
Jnsere Jubilare	14
Vorte zum Feierabend	16

**D**er schönste, schnellste und teuerste Zug der Bundesbahn ist der Intercity. Ein Zug auf der Höhe unserer Zeit, der Zug der Zeit schlechthin. Deshalb kann man auch etwas über den Zeitgeist aussagen, wenn man das Verhalten seiner Passagiere studiert. Und das geschieht am besten zur Reisezeit, wenn — so denkt man — alle in freudlichster Laune, heiter und entspannt, zu ihrem Urlaubsziel streben oder erholt wiederkehren. Indessen, die Reisezeit wird von vielen Menschen leider auch als »Leidenszeit« erlebt, denn der Mensch ist das, was seine Gedanken aus ihm machen ...

Es geschah in der ersten Zeit des Fluglotsen-Streiks. Zahlreiche innerdeutsche Flüge fielen aus. Gewissermaßen über Nacht stieg man auf den schnellen Intercity um. Der bislang stets vornehm-leere Zug war plötzlich so überfüllt wie nie zuvor. Es gab keine Sitzplätze mehr, obwohl der Nobelzug nur die Erste Klasse führt und einen standesgemäßen Zuschlag kostet. Viele Fahrgäste schimpften, obwohl schon bald wieder — nach der nächsten Station — freie Plätze winkten. Nur ein mittelalterlicher Herr nahm still seinen Koffer, stellte ihn an die Wand, setzte sich darauf und las gleichmütig seine Zeitung. »Erinnern Sie sich doch nur mal«, sagte er dann zu seinen unmutig stehenden und starrenden Nachbarn, »an die Kriegs- und Nachkriegszeit! In Güterzügen und auf Bergen von Kohlen sind wir gefahren, in Wagen mit zerbrochenen Scheiben und ohne Heizung, aber wir waren froh, daß die Räder überhaupt rollten. Der Mensch vergißt zu schnell zuviel ... und die Gelassenheit ist wohl kein Zug der heutigen Zeit.« Als er dann ausstieg, sah man betroffene Gesichter, denn der Mann, der so schöne Gelassenheit bewiesen hatte, hinkte an einer schweren Verletzung. Gerade er hätte Grund gehabt, sich lautstark einen Sitzplatz zu wünschen.

Ein wenig weiter saß ein dicker Jüngling in den weichen Polstern des »Großraumwagens« und rauchte. Nun ist ja dort das Rauchen gestattet, aber es gibt unter den Fahrgästen des besonders bequemen Großraumwagens auch viele Nichtraucher. Nicht weit von dem Jungen saß denn auch eine weißhaarige Oma mit ihrer kleinen Enkelin. Für sie war der Raucher, der nicht nur ein kleines Zigarettchen rauchte, sondern aus einer Tabakspfeife von München bis Frankfurt dicke Wolken übelriechenden Tabakqualms ausstieß, fürwahr keine Quelle der Erbauung. Der Raucher war zwar im Recht, aber in unserem Falle hätte er auch ruhig einmal zugunsten anderer Menschen auf sein Recht — wenigstens zeitweise — verzichten können ... Er war vielleicht gar nicht einmal bewußt roh und rücksichtslos; er dachte nur halt mit gar keinem Gedanken an andere, an seine Mitmenschen. Gedankenlosigkeit, die Böses produziert, ist wohl auch ein Zug unserer Zeit ...

Während einer langen Reise geht man auch einmal in den Speisewagen. An diesem Hochsommerstag herrschten trotz Klimaanlage dort beachtliche Temperaturen. Er war überfüllt, das Personal eilte von Tisch zu Tisch. Die Kellner und Kellnerinnen gaben ihr Bestes, aber sie konnten nicht verhindern, daß ein Gast etwas lautstark reklamierte. Eine kleine zarte Dame mischte sich überraschend resolut ein: »Ich möchte in der Affenhitze hier nicht im Dauerlauf bedienen müssen!« »Dafür werden die ja bezahlt!« »Aber sehen Sie denn nicht«, belehrte sie den Meckerer, »daß die Bedienung, obwohl ihr der Schweiß auf der Stirn steht, freundlich lächelt und höflich serviert? Die tut wirklich mehr als ihre Pflicht.« Der netten Dame flogen in diesem Augenblicke viele Herzen zu, weil sie ihres auf dem rechten Fleck trug. Sie hatte die Fähigkeit, sich in die Lage jener zu versetzen, die sie gerade unter schwierigen Bedingungen bedienen, und sie ergriff sofort lautstark und furchtlos die Partei der Schwächeren, die sich nicht selber verteidigen konnten oder wollten.

Dem Zug der Zeit wollten wir im Verhalten der Fahrgäste eines Eisenbahnzuges nachspüren — aber es gibt ihn nicht, den Zug der Zeit. Die Menschen sind verschieden, und sie reagieren höchst unterschiedlich. Im großen Zug, der durch die Zeit fährt, sitzen böse und gute, schwache und starke, buntgemischt durcheinander. Gottlob, möchte man sagen, denn nur diese kluge Mischung macht uns die lange Fahrt erträglich ...

# KB und MWM Nachbarn in Budapest auf der Internationalen Messe '73

„Freundliche“ Atmosphäre in Budapest: die Ausstellungsräume der MWM und der Knorr-Bremse GmbH lagen nachbarlich nebeneinander, eine erfreuliche Zufälligkeit, für Besucher eine Dokumentation der Unternehmensverbundenheit. Beide Schwesterfirmen pflegen seit Jahren angenehme Geschäftsbeziehungen zu Ungarn, das seinerseits ein Ziel darin sieht, auf großen Messen den Querschnitt ausländischen Leistungsvermögens neben der eigenen volkswirtschaftlichen Entwicklung zu zeigen. Die Hauptstadt Budapest, auf internationalen Verkehrswegen ein Tor zum europäischen Südosten,

ist dafür der gegebene Platz. Im Welthandel sind internationale Messen zudem nach wie vor wichtige Treffen; sie spielen sowohl in der weltweiten Entwicklung des technischen Niveaus, als auch für Aufbau und Festigung von Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Völkern eine nicht zu entbehrende Rolle. 1750 Firmen aus 32 Ländern und 1223 ungarische Unternehmen zeigten ihre Spitzenprodukte. Naturgemäß stellten die Ostblockstaaten etwa zwei Drittel des Kontingents, unter den übrigen war die Bundesrepublik Deutschland der größte Aussteller. Der fruchtbare Kontakt Ungarns mit der BRD hat im Vorjahr zu einer



Steigerung des bilateralen Warenverkehrs um 25% geführt. Auch jetzt stellte HUNGEXPO, das Messe- und Werbebüro des ungarischen Außenhandels, befriedigt fest, daß die ausländischen, vornehmlich die bundesdeutschen Aussteller, bei der Zusammenstellung ihres Ausstellungs-materials fördernd dem Zentralen Entwicklungsprogramm Ungarns Rechnung getragen haben. Ansätze auch für die angestrebte „Produktions-Kooperations-Partnerschaft“ (neben der reinen Handelspartnerschaft) seien erkennbar gewesen

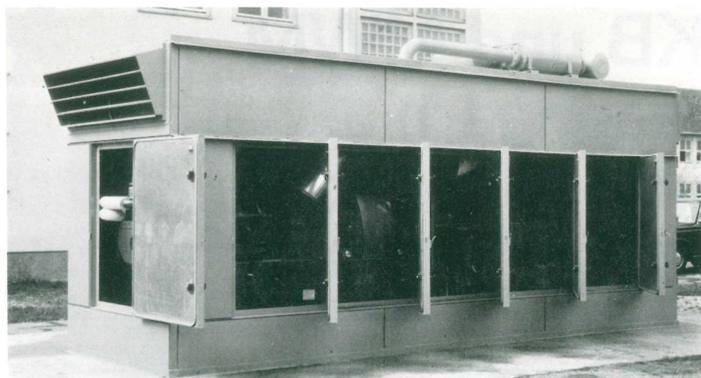
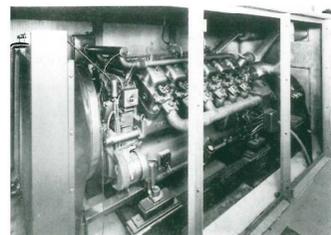
**Messegelände — um 20% erweitert**  
Das traditionelle „Stadtwäldchen“ ist als Messepark zu klein geworden; hier fanden nur noch die nationalen „Pavillons“ — unter ihnen auch der „BRD-Pavillon“ — Raum, während die Mehrzahl der Einzelaussteller in der neuen Messestadt Kőbánya — künftig zentrales Messe-gelände — ihre Stände aufbaute. Später ist eine Trennung von Investitions- und Konsumgüter-messe vorgesehen.  
Als Novum hat diese Messe „Tage für Fachleute“ eingerichtet, eine gezielte Zweckplanung; an fünf Tagen war der Vormittag ausschließlich den Fachleuten vorbehalten; für die „Schleute“ des breiten Publikums öffneten sich erst am Nachmittag die Tore. Die diesjährige Zweiteilung der Messe mag räumliche und technische Probleme gestellt haben; der Ablauf jedenfalls hat eine vorzügliche Organisation bewiesen.

**Die Knorr-Bremse GmbH**  
zeigte Beispiele aus dem Lieferprogramm für Schienenfahrzeuge:  
Apparate der lastabhängigen Bremse, eine Scheibenbremse mit Bremsbügel und Klotzbremseneinheit, einen Schienenbremsmagnet mit Gliedern in Wechsellageranordnung, einen Wirbelstrombremsmagnet und eine Führer-bremsventilanlage.  
... für Straßenfahrzeuge:  
Ein Modell der elektronischen Bremskraftregelung und eine Scheibenbremse für Omnibusse und Lkw. Auf dem Stand des Knorr-Lizenznehmers SZIM und seines Partners Kismotor-és Gépgyár sind außerdem moderne Luftpresser und Knorr-Bremsapparate für Kraftfahrzeuge zu sehen. Im Rahmen eines Gemeinschaftsstandes „Schienenfahrzeuge“ ungarischer Hersteller zeigt Knorr zusammen mit SZIM Bremsapparate für Güter- und Personenzüge sowie für Triebwagenzüge. Auf dem Repräsentationsstand der Bundesrepublik Deutschland standen das Modell eines Güterwagens mit K-Bremse sowie ein Eisenbahnrad mit aufgeschraubter Knorr-Rad-brems Scheibe.

**Die Motoren-Werke Mannheim AG**  
zeigte im BRD-Pavillon im „Stadtwäldchen“:  
im Modell 1 : 10  
einen mittelschnell laufenden Dieselmotor aus der Baureihe D 440/441 vom Typ TD 440-8 mit 1230 PS Leistung bei 1000 U/min.  
Schiffsmodelle: Passagierschiff „Wolga“ mit Hauptantriebsmotoren 2xTBD 440-8, je 900 PS bei 750 U/min. und als Bordaggregate 3 x TBD 440-6 mit je 600 PS bei 750 U/min., sowie Schubschiff „Kiew“ mit Antrieb durch zwei MWM-Schiffsdieselmotoren TD 484-9 (je 1065 PS bei 390 U/min.).  
ferner ein Schnittmodell des luftgekühlten Dieselmotors D 327-4. Alle diese Modelle im Maßstab 1 : 10 waren von gewerblich Auszubildenden in der MWM-Lehrwerkstatt angefertigt worden und haben gebührende Beachtung gefunden.

In Kőbánya waren einbaufertige MWM-Dieselmotoren ausgestellt:  
Ein TBD 601-6 mit indirekter Kühlung (480 PS bei 1800 U/min.), aus der Baureihe D 232 ein wassergekühlter aufgeladener TD 222-V 6 mit Ventilator Kühlung in Aggregats- und Fahrzeugausführung 220 PS/2500 U/min., ein luftgekühlter D 327-4 (74 PS bei 2800 U/min.), — wie auch bei den folgenden Dieselmotoren in Aggregats- und Fahrzeugausführung: ein TD 226-6 mit 125 PS bei 2800 U/min., ein D 302-2 mit 27 PS bei 3000 U/min., ein D 302-1 mit 13,5 PS bei 3000 U/min.  
Die Standbetreuung lag wiederum in den bewährten Händen der landes-, branche- und fachkundigen Herren Dipl.-Ing. H. J. Uckley und Wolfgang Libbach aus Mannheim. JHB

M-Dieselmotor-Notstromaggregat  
 1 Pflegeheim (Laatzen/Hannover);  
 zu rechts: Eine ähnliche Anlage in vollgekapselter  
 führung für die Schnellbereitschaft



## Jmweltfreundliche Notstromaggregate für Krankenhäuser

IWM auf der FAB '73 in Hannover

Wo sonst wohl mehr gilt das Gebot der Umweltschonung motorischer Anlagen, als für eine Umgebung leidender, ruhebedürftiger Menschen in Krankenhäusern. Seit Jahren liefern die IWM daher lauruhige, schallgedämpfte und hallgekapselte Erzeugnisse an viele Krankenhäuser. Eine Demonstration hierfür hat auf dem Messegelände Hannover — kurz „FAB '73“ — stattgefunden. An rund 2000 größere Krankenhäuser wurde sich IWM zuvor mit einer Einladung und Fachinformation gewandt. Der fachkundige Verkaufskreis kam in großer Anzahl und ließ sich über das Bauprogramm unterrichten. Im Vordergrund des Interesses stand natur- und erwartungsgemäß das IWM-Angebot an Schnell- und

Sofortbereitschafts-Aggregaten, von denen bereits der Sonderprospekt berichtet hatte, entlehnt an die Referenz bewährten Einsatzes, zum Beispiel

- ein schallgekapseltes 120-kVA-Sofortbereitschaftsaggregat mit Achtzylinder-V-Dieselmotor D 232 V 8 in schall- und wettergeschützter Ausführung,
- ein 850-kVA-Notstromaggregat mit 16-Zylinder-V-Dieselmotor TBD 802-V 16, wie es im Krankenhaus Schwabing/München arbeitet,
- ein 295-kVA-Notstromaggregat mit 12-Zylinder-V-Dieselmotor RHS 518-V 12, das im Evangel. Krankenhaus Düsseldorf eingesetzt ist,
- ein schallgedämpftes 300-kVA-Notstromaggregat mit 8-Zylinder-Dieselmotor TRHS 518 A (Referenz: Krankenhaus Gifhorn),
- ein schallgekapseltes 250-kVA-Notstromaggregat mit 12-Zylinder-Dieselmotor TD 232-V 12, es wirkt im Pflegeheim Hannover-Laatzen und konnte von Interessenten während der Ausstellung am Einsatzort besichtigt werden.

Im Zeitalter der arbeitsteiligen Wirtschaft ist es im besonderen für Mittelbetriebe notwendig, sich im Fertigungsprogramm zu spezialisieren, um im starken Konkurrenzkampf bestehen zu können.

Aus diesem Grunde wurden von der Geschäftsleitung in München und unserer Gummifabrikation in Berlin Überlegungen hinsichtlich einer Straffung des Programmes und der Rationalisierung der Fertigung angestellt. Bisher wurden in Berlin neben den technischen Präzisionsartikeln auch Handschuhe, Bremsschläuche und Freihandartikel gefertigt. Nach einer Untersuchung der Wirtschaftlichkeit und der Rationalisierungsmöglichkeiten der einzelnen Bereiche wurde entschieden, eine Artikelbereinigung vorzunehmen. In Zukunft sollen in Berlin nur noch technische Präzisionsartikel aus Gummi gefertigt werden.

Wegen der räumlichen Gegebenheiten im alten Werk Rudow wurde ein Teil der Fertigung in den modernen Fabrikbau der J. H. R. Vielmetter KG im Industriegebiet Berlin-Marienfelde verlegt. Dort werden nach Durchführung von

Unsere Fotos vom erst- und letztgenannten dieser Aggregate vermitteln eine Vorstellung von der äußeren (Aufstellungs-)Vorsorge für Umweltfreundlichkeit. Schon von der Konstruktion her sind Generator und der Dieselantriebsmotor auf die Erfüllung von modernen Anforderungen an Geräusch- und Ausstoßgasarmut abgestellt.

Notstromanlagen werden überall dort eingesetzt, wo plötzlicher Ausfall des Netzstroms Leben oder Sicherheit bedrohen würde. Jeder kann sich vorstellen, daß Operationssäle und Krankenbetreuung auf ununterbrochene Versorgung mit elektrischem Strom lebensnotwendig angewiesen sind. Notstromaggregate sichern sie zuverlässig bei Netzstromausfall. *JHB*

Investitionen in Zukunft unter Anwendung moderner Prozeßtechnologien und rationaler Fertigungsmethoden technische Gummiartikel mit engen Toleranzen für industrielle Zwecke — unter anderem auch für die Knorr-Gruppe — gefertigt.

Die Handschuhfertigung wurde von einem namhaften deutschen Unternehmen, das auf die Herstellung von medizinischen, Industrie- und Haushaltshandschuhen spezialisiert ist, übernommen. Die Produktion der Handschuhe wird von dieser Firma in Berlin weitergeführt, so daß den Mitarbeitern dieses Bereiches der Arbeitsplatz erhalten bleibt.

Die Arbeitnehmer aus den übrigen Bereichen fanden bis auf ganz wenige Ausnahmen neue Arbeitsplätze bei den Firmen Carl Hasse & Wrede GmbH und J. H. R. Vielmetter KG.

In enger Zusammenarbeit zwischen Knorr-Bremse KG und Geschäftsleitung und dem Betriebsrat wurde ein Sozialplan ausgearbeitet, der den Belangen der betroffenen Mitarbeiter Rechnung trägt.

## Nor-Shipping in Oslo

Treffpunkt  
 für Schiffbauer  
 und Schiffsausrüster



Das verhältnismäßig kleine Land Norwegen hat immer zu den Führenden in der Seefahrt gehört. In seiner Hauptstadt Oslo traf sich Mitte Mai der internationale Wettbewerb von Werftzulieferern und Schiffsausrüstern zur "NOR-SHIPPIING '73". Bisher alle drei Jahre, wird der Norwegian Trade Fair nunmehr zweijährlich diese Fachmesse von Weltruf durchführen. Im Zuge der Bestrebungen, auf dem Weltmarkt die Zahl der Schiffbauarbeiten einzuschränken, offenbar eine Herausforderung der Norweger, insbesondere an die harte Konkurrenz der britischen Marinemesse "IMEX '73", die der skandinavischen Handelsschiffahrtsmesse nur einen Monat später in London folgt. „Diese Osloer Messe wird mit ihrer Qualität darüber entscheiden, ob eine Schiffbauausstellung überhaupt überleben kann“, erklärte Messechef Odd Grann bei der Eröffnung der Messe durch Handels- und Schiffsverkehrsminister Hallvard Eika in Gegenwart von König Olav V. und Kronprinz Harald.

Was auf diesem einschlägigen Fachgebiet Namen und Rang hat, war unter den 679 Ausstellern aus 25 Ländern dabei. 131 schiffbauorientierte Firmen aus dem Ausstellertland führten die Reihe an, Großbritannien mit 123, die USA mit 85 und die Bundesrepublik Deutschland mit 70 Messeständen folgten vor Schweden, Dänemark, Spanien, Japan, den Niederlanden und Frankreich. Daß die Motoren-Werke Mannheim AG angesichts ihrer jahrzehntelangen guten Wirtschaftsbeziehungen zur norwegischen Werftindustrie und Schiffbau in Oslo vertreten war, versteht sich. Ihre norwegische Vertreterfirma *Maskin Teknisk* betreute den frequentierten Messestand, und MWM-Verkaufsdelegierter *Mette*, landes- und fachkundig, informierte die versierte Besucherschaft über die MWM-Erzeugnisse.

In Schiffsausführung wurden gezeigt: Ein wassergekühlter aufgeladener Zwölfzylinder-V-Dieselmotor aus der Baureihe D 232, ebenfalls mit indirekter Kühlung ein aufgeladener Sechszylinder TBD 440-6, ferner ein Diesel-Drehstrom-Bordaggregat mit 166 kVA elektrischer Leistung, angetrieben von einem wassergekühlten MWM-Dieselmotor vom Typ RHS 518 A.

Offenbar ist in Oslo der Wettbewerb noch härter geworden, der in diesem Weltwirtschaftssektor nur der anreizvollsten Qualität Chancen beläßt, in der Vielfalt und Güte des Angebots mithalten. MWM hat auch hier wieder den Beweis dafür angetreten.

*MWM-Abt. Verkaufsförderung*

# Wo Frauen ihren Mann stehen

Qualitätssicherung  
 bei der Süddeutschen Bremsen AG

*Die Möglichkeiten und Chancen für berufstätige Frauen sind heutzutage so groß wie nie zuvor. Längst wurde aus dem Heimchen am Herd eine moderne, (fast) gleichberechtigte Frau, der im Berufsleben die verschiedensten Beschäftigungsmöglichkeiten offenstehen — zumal in Zeiten der Hochkonjunktur, in denen die Zahl der offenen Stellen immer neue Rekorde erreicht und immer mehr ausländische Arbeitskräfte eingestellt werden müssen. — Der nachstehende Artikel befaßt sich mit einer Tätigkeit, die noch vor kurzer Zeit ein Privileg der Männer war:*

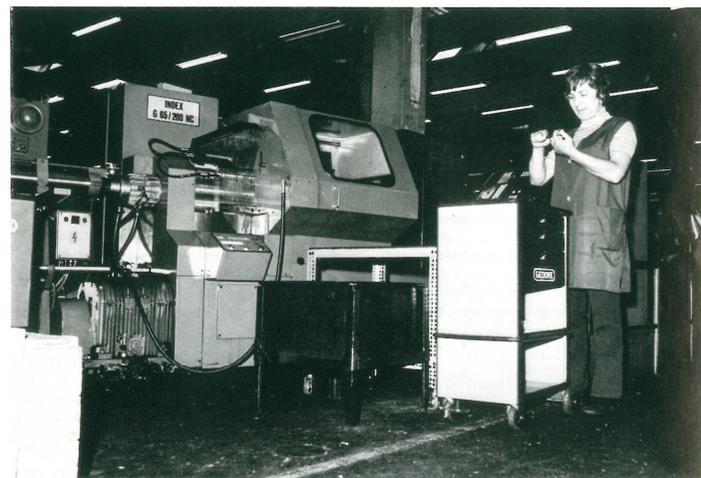
### Die Maschinen-Kontrollleurin

Regelmäßiges Messen und Prüfen ist eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Verbesserung der Fertigungsqualität. Fehler sollten möglichst direkt beim Entstehen erkannt werden, damit den Lägern nur gute Teile zugeführt werden. Dieser Forderung konnte in der Vergangenheit nicht immer in zufriedenstellender Weise entsprochen werden, und nur zu oft mußte die Endkontrolle erhebliche Mengen an Ausschuß feststellen — zum Ärger der Betriebsleitung und

Produktion überwacht wird und so mit großer Sicherheit Fehler in der Fertigung sofort entdeckt und behoben werden können. Eine Qualitätssicherung dieser Art erforderte naturgemäß eine weitgehende Umorganisation der bisherigen Kontrollabteilungen; sie erschloß den Frauen ein neues, interessantes Betätigungsfeld innerhalb der Welt der Männer: die Position der Maschinen-Kontrollleurin. Sie übernahm die Stelle des Mannes in der Laufkontrolle bzw. in der „fliegenden Kontrolle“.

### Arbeitsplan — Zeichnung — Kontrollplan — Stammkarte

Sie sind die Säulen einer 100%ig einwandfreien Maschinenfertigung. Hierbei entwickelt sich eines aus dem anderen: Die Arbeitsvorbereitung liefert für jedes zu fertigende Teil nach einer Zeichnung den Arbeitsplan. In ihm sind die verschiedenen Arbeitsfolgen festgelegt. Anhand dieses Arbeitsplanes nebst Zeichnung nun legt die Kontrolltechnikerin fest, auf was es bei dem entsprechenden Stück ankommt, was im einzelnen und im besonderen geprüft werden muß;



zum Nachteil des einzelnen Mannes an der Maschine. Seit etwa einem Jahr nun aber bemüht man sich bei der Südbremse, die Ausschußquote zu senken. Man bedient sich in verstärktem Maß der

### statistischen Qualitätskontrolle in Verbindung mit der Maschinenkontrolle.

Das bedeutet, daß während der Arbeitszeit in kurzen, regelmäßigen Abständen die Maschi-

nie erstellt als Arbeitsunterlage die Stammkarte für die Maschinen-Kontrollleurin. — Auf einem Rundgang im Betrieb begleiteten wir Frau M. und sahen ihr bei ihrer Arbeit über die Schulter.

### Die Kontrolle liegt in Frauenhänden

Frau M. ist eine der 35 Frauen, die bis jetzt für diese Tätigkeit bei der Südbremse ausgebildet worden sind und denen diese selbständige und verantwortungsvolle Arbeit Spaß macht. Sie

## Umgestaltung unserer Gummifabrikation in Berlin

gehört einer Abteilung an, die in den letzten Jahren besonders gefördert wurde und die schließlich auf etwa 50—60 Mitarbeiterinnen wachsen soll. Hier sind mit Ausnahme weniger Facharbeiter für die Kontrolle an komplizierten oder großen, schweren Stücken die Frauen unter sich. Frau M. hat normalerweise 12 Maschinen zu betreuen, und da die Kontrollen stündlich erfolgen sollen, bleibt für jede Maschine etwa fünf Minuten Zeit. Sie steht also nicht unter Zeitdruck, sondern kann gewissenhaft vorgehen.

Frau M. blickt auf die Kontrollkarte, ergreift ein gerade gefertigtes Teil und beginnt mit ihrem Kontrollwerkzeug das Gewinde zu prüfen, den Innendurchmesser, die Tiefe, die Phase und die Gesamtlänge... Kein Fehler! Ein Vermerk auf der Kontrollkarte — und weiter zur nächsten Maschine. Frau M. hat Glück — sie hat in ihrem Bereich nur moderne, neue Maschinen; Kontrollen an den älteren verlaufen oft nicht so glatt. Da schleicht sich schon leichter ein Fehler ein, und der muß gemeldet werden. Beim Meister, der bei dem Einsteller, der die Maschine dann nachrichtet und wieder zeichnungsgerecht weiterarbeiten läßt. Frau M. genießt die volle Unterstützung der Meister und Einsteller, denn beide haben längst den Vorteil der Maschinenkontrolle erkannt. Wer möchte auch schon ständig seinem Chef Ausschuß melden müssen?

#### Mehr Selbständigkeit — mehr Verantwortung

Frau M. macht die Arbeit, wie gesagt, Spaß. Sie ist schließlich keine Fließbandarbeit. Man ist war viel auf den Beinen, macht sich auch schon die Finger etwas schmutzig — aber man kommt mit vielen Menschen zusammen und hat seinen eigenen Arbeitsbereich, in den einem keiner hineinredet. Frau M. arbeitet selbständig, denn sie weiß, was sie zu tun hat. Sie wurde ja auch acht Wochen ausgebildet und mit den Grundegrißen vertraut gemacht. Sie lernte, mit den Meßinstrumenten umzugehen und sie abzulesen. Natürlich erfordert diese Tätigkeit eine wache Intelligenz, und auf ein ordentliches Schulzeugnis mit Hauptschulabschluß wird Wert gelegt — aber dafür wird Frau M. auch gut bezahlt: Im Schnitt sind es 6,70 DM, man kann aber auch auf 7,35 DM kommen, und das ist ein guter Stundenlohn.

Frau M. hat ihre Arbeit getan. Feierabend. Die Tagesproduktion geht zusammen mit den Kontrollkarten in die Endkontrolle. Hier blickt der Meister auf die Karte und ist zufrieden; es gibt keine Beanstandungen — keinen Ausschuß. Für ihn bleibt nur noch eine letzte Stichprobenkontrolle. — Die Frauen haben ihre Sache gut gemacht.

# Exotisches

## Vertragsabschluß auf den Philippinen



Bei der Vertragsunterzeichnung ...

V. l. n. r.: G. P. Liesendahl, BICOL-Präsident A. M. Sison, MMEC-Vizepräsident A. T. Batingbatal und sein BICOL-Kollege J. Herandez; stehend die Herren F. G. Lusoc, B. T. Torres und F. T. Castaneda



... und vor dem Festbankett

Sind die Verkaufsdelegierten großer deutscher Industriefirmen zu beneiden, weil sie in aller Welt herumkommen, viel sehen und erleben oder hat man auch an die Strapazen zu denken, die mit diesen kontinentweiten Einsätzen und außergewöhnlichen klimatischen Anforderungen verbunden sind? Betrachtet man diese drei Fotos, so gewinnt man den Eindruck, daß sich MWM-Verkaufsdelegierter G. P. Liesendahl in der Umwelt des asiatisch-malaisischen Archipels ganz wohl und wie zu Hause fühlt. Schließlich ist dort jeder kaufmännische Geschäftsabschluß noch ein festlicher Anlaß, an dem — nach der Vertragsunterzeichnung — auch die Damen der Verantwortlichen gern teilnehmen. Und zu feiern versteht man anscheinend. Beachtenswert die Geste höflicher Achtung in der Kleidung: Die Asiaten tragen Festtagsgala europäischen Stils, und der Deutsche G. P. Liesendahl möchte seine Geschäftsfreunde durch kleidsamen „Manila-Look“ ehren.

Anlaß war die Bestellung von zwei MWM-Diesel-Generator-Anlagen mit Motoren vom Typ TBD 501-8 für die Erweiterung einer Kraftstation. Als Besteller trat die BICOL Electric Company

auf, als Vermittler die MANTRADE Machinery & Equipment Comp, Makati.

Zufrieden „nach getaner Arbeit“ strahlen die Gesichter und zeugen von allgemeiner geschäftsfreundlicher Befriedigung, während die Mienen der Damen — vor der Suppe beim Festbankett — anzuzeigen scheinen, sich des Ernstes eines asiatisch-europäischen „Familienfotos“ bewußt zu sein.

MWM hat schon an vielen Entwicklungsaufgaben der regsamen Inselrepublik mitgewirkt und erfreut sich auf den Inseln (rd. 7000, davon 2440 bewohnt) sehr guten Rufs. Die Inselgruppe umfaßt 299 681 qkm und hat 30,5 Millionen Einwohner, „Filipinos“ genannt. Zahlreiche, teils noch tätige Vulkane, gefährliche Taifune und tropisches Klima kennzeichnen die geographische Lage. Das Land ist reich an Boden- und tropischen Anbauschätzen, Städte und Straßennetz sind modern ausgestattet. Die zivilisatorische Entwicklung in Angleichung an den neuzeitlichen Weltstandard verläuft rasch, nicht zuletzt durch breite Wirtschaftsbeziehungen zu Europa, in die hier die MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG wie fast überall auf der Erde integriert ist. JHB

## Bohrinselversorger - zeitgemäßer Schiffstyp

### 7 Versorger von Hitzler für VTG und DDG Hansa

Das Geschäft mit Erdöl und Erdgas aus dem Meer läuft. Bei der Hitzlerwerft in Lauenburg (Elbe) ist jetzt mit MS „Pinastor“ das letzte einer sieben Einheiten umfassenden Spezialserie in Dienst gestellt worden. Die zur Versorgung von Bohrinseln und Seebaustellen bestimmten „Versorger“ wurden sämtlich auf Tore und Türme getauft, wie „Mühlentor“, „Ferdinandtor“, „Pinastor“, „Jakobiturm“, „Johannesturm“, „Markus-turm“ und „Arsterturm“. Alle sind MWM-ausgerüstet. Das Typschiff „Mühlentor“ wurde bei 52,85 m Länge, 11 m Breite und 3,95 m Seitenhöhe mit 499 BRT vermessen und trägt auf 3,45 m Tiefgang 826 t. Sein Hauptantrieb erfolgt durch 2 MWM-Dieselmotoren vom Typ TBD 440-8 mit je 950 PS bei 800 U/min für 12,5 Knoten Geschwindigkeit. Der auch eisverstärkte Heckträger verfügt über 3 Zementsilos mit 123 cbm sowie Tanks für 428 cbm Brennstoffe, 334 cbm Bohrwasser und 123 cbm Trinkwasser. Auf dem Hinterschiff können außerdem große und sperrige Lasten oder Bau- und Ersatzteile gelagert werden. Zur nautischen Ausrüstung gehört u. a. ein Kreiselkompaß mit Selbststeuer. Die Radar- und Funkeinrichtung ist umfangreich. Besondere Bauweise und der Verzicht auf schwere Spezialausrüstung kommen der Tragfähigkeit zugute. Auch die drei Hilfsaggregate mit je 175 PS/140 kVA werden von MWM-Motoren angetrieben

G. M. Mannheim



Hecktrawler „Bermeotarak“

### Für Spanien

# Thunfisch-Fang-u.Kühlschiff MWM ausgerüstet

Die spanische Reederei Pesquera Bermeana de Tunidos, Bermeo, hat einen ganz modernen Hecktrawler, das MS „Bermeotarak“, von der Bauwerft Maritima de Axpe in Bilbao aus in Dienst gestellt. MWM lieferte dafür als Hauptantrieb einen hochaufgeladenen Dieselmotor des bewährten Typs TBRHS 345 S, der bei 500 U/min eine Motorleistung von 1800 PS erbringt. Das speziell für den Thunfischfang bestimmte, 51,65 m lange und 11,30 m breite Schiff (unser Bild)

besitzt 12 Tiefkühlräume für 750 cbm Thunfisch in Zinkbottichen. — „Wieder ein MWM“, werden die motorkundigen spanischen Fischer sagen, deren Fangflotte in der Küsten- und teils auch in der Hochseefahrt zu einem bemerkenswerten Anteil mit MWM-Dieselmotoren ausgerüstet ist. Der weißblaue Wimpel der Motorenhersteller aus Mannheim am Bug von Fischereibooten und -schiffen bedarf dort keiner besonderen Erläuterung. G. M. / VF Mannheim

## Volmarsteiner Auszubildende auf Studienfahrt

# BERLIN

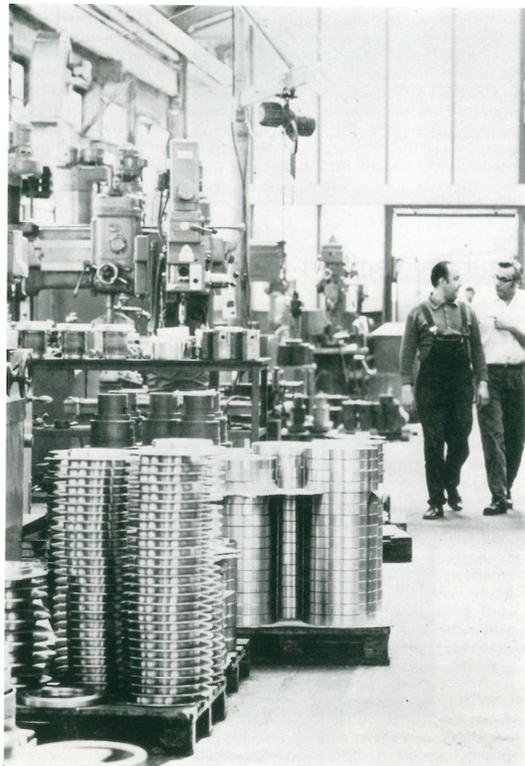
Diese Stadt war unser Ziel. Für sie opferten wir gerne ein paar Stunden Schlaf, denn auf 5.00 Uhr morgens war die Abfahrt angesetzt. Strahlender Sonnenschein.

Am Blauen See, der wirklich blau war, machten wir um halb neun unsere erste längere Pause. Die Grenze erreichten wir um 11.00 Uhr. In der Zwischenzeit sollten wir auch noch kurz das heutige Verkehrsproblem, das sogenannte Schlangenfahren kennenlernen. Aber wir befanden uns ja auch auf einer Studienfahrt; so konnte uns so etwas nicht die gute Laune verderben. Dann die Grenze — sie machte uns nachdenklich. Doch schon waren wir auf der Autobahn durch die DDR Richtung Berlin. Gute „DDR-Milch“ wurde uns frei Haus geliefert: von einem leckeren Tankwagen, der vor uns fuhr.





Carl Hasse & Wrede GmbH.  
Den jungen Besuchern imponieren  
das moderne Verwaltungsgebäude  
und die lichten, sauberen Werkhallen



Um viertel vor zwei verließen wir die DDR wieder und wurden schon an der Grenze von netten Berliner Kollegen in Empfang genommen. Sie leiteten uns zu unserer Unterkunft in Hermsdorf. Bald schon bemerkten wir, wie wertvoll diese Begleitung war. Berlin ist eine wahre Großstadt und eine Stadt, in der Vergangenheit und Zukunft dicht beieinander liegen. Da, das sowjetische Denkmal, verkörpert durch einen Panzer. Kurz danach der Berliner Funkturm, der SFB-Sender, der riesige Siemens-Stadttell. Dann wieder ein S-Bahnhof, der von dem Ost-Sektor verwaltet wird, der Aussichtsturm in Ost-Berlin... Auf gut ausgebauten Straßen flogen nur so die ersten Eindrücke von Berlin an uns vorbei.

Um halb drei waren wir in der Jugendherberge in Hermsdorf. Wir überbrückten die ersten Ermüdungserscheinungen und machten uns „stadtfein“. Abendessen in der Jugendherberge. Dann ging es mit frischer Kraft zum Tanzen in die bekannte „Cheetha“. Durch zwei Edelstahlrohre gelangten wir in den 850 qm großen und 13 m hohen Innenraum. Etwa 2000 Personen können darin Platz finden. Selbst für Diskotheken-Kenner war wohl die „Cheetha“ ein Erlebnis.

Am nächsten Morgen besuchten wir dann unsere Kollegen an ihrem Arbeitsplatz bei Hasse & Wrede. Eine herzlichere Aufnahme konnten wir uns wohl nicht denken. Nachdem wir nett bewirtet wurden, besichtigten wir unter verständlichen Erklärungen das Werk. Diese Besichtigung war für jeden interessant. Schritt für Schritt konnten wir die Herstellung beispielsweise von Schwingungsdämpfern beobachten. Ebenso sahen wir die vielen modernen Maschinen, z. B. den Digitomatic-Wanderer. Am meisten Bewunderung fanden aber bei uns die Sauberkeit und Ordnung in diesem Betrieb. Beneidenswert das schöne neue Verwaltungsgebäude mit der herrlichen Sonnenterrasse, von welcher man einen eindrucksvollen Blick über das grüne Berlin hat. Um 13.00 Uhr aßen wir in der Werkskantine zu Mittag.

Dann ging es auf zu einer herrlichen Fahrt quer über den Wannsee, die Havel entlang nach Spandau, durch die Julisturm-Schiffschleuse bis nach Tegel. „Moby-Dick“, unser Schiff, war ein wahrhaft prächtiges „Tier“, denn es bot uns durch seinen mächtigen Schwanz und seine Flossen so viel Schutz, daß sogar nicht seefeste Teilnehmer die Berliner Luft genießen konnten. Um halb sechs kamen wir in Tegel an. Gleich stürzten wir uns wieder in das Berliner Leben. Nun entdeckte jeder Berlin so, wie es ihm am besten gefiel. Morgens um halb zehn verließen wir dann unsere Jugendherberge, in der wir in der kurzen Zeit schon Gelegenheit hatten, die Sitten uns völlig fremder Völker kennenzulernen, z. B. von Koreanern, Amerikanern und Engländern.

Eine Stadtrundfahrt sollte uns einen Eindruck vermitteln. Die Berliner, wie sie leben und arbeiten, das alte und neue Berlin, die Industriestadt und die Theatermetropole, die Kunstwerke, die lebendige City und die Weltstadt im Grünen, — das alles sollten wir sehen und erleben. Da

wechseln Arbeiterviertel, wie in der Sorauer Straße oder Kreuzbergstraße mit riesigen Bauten wie die Kongreßhalle, im Volksmund „Schwangers Auster“ genannt. Die alte Dorfschmiede in Neukölln oder die uralte Pumpe und die erste Litfaß-Säule und die zahlreichen alten Berliner Häuser mit ihren vielen dunklen Hinterhöfen — das ist Alt-Berlin mit seinem Charme und Witz. Daneben das Märkische Viertel, das mit seiner Farbenpracht und seinen riesigen Häusern wie ein Alptraum aus Zukunftsromanen wirkt. Alt- und Neu-Berlin.

Berlins Geschichte und Gegenwart stoßen an der Mauer aufeinander. In der Breslauer Straße, am Brandenburger Tor, an zahlreichen Stellen, immer wieder die Mauer. Schicksale vieler Menschen werden auch heute noch jedem Besucher nur zu deutlich gemacht.

Die Eindrücke waren sehr zahlreich. So nahmen wir die Stärkung auf den Wannsee-Terrassen nur zu gerne an. Dort verabschiedeten wir uns dann auch ein wenig wehmütig von unseren Berliner Kollegen, die uns viele Organisationsfragen abgenommen hatten.

Um halb sieben gelangten wir dann an unser zweites Ziel, Braunschweig. Die so verkehrsgünstig gelegene Stadt erreichten wir über einen Ackerweg, da die Autobahn ein Stück gesperrt war. Braunschweig, die Stadt Heinrichs des Löwen, hieß es dann am Abend kennenzulernen. Noch ganz beeindruckt von Berlins Größe, kam uns Braunschweig erst recht ländlich und klein vor. Doch auch diese Stadt offenbarte uns ihre Reize. Da waren der St.-Blasius-Dom, die Martinikirche, das anmutige Gewandhaus und der hübsche Marien-Brunnen am Altstadtmarkt, die abends eine ganz besonders romantische Atmosphäre boten. Doch Jugend gehört zur Jugend, auch in Braunschweig gibt es nette Tanzlokale.

So war wieder einmal jeder auf seine Kosten gekommen. Romantik, Geschichte, Gemütlichkeit, Tanz und Begegnung mit anderen Jugendlichen — für jeden etwas.

Vollgestopft mit Eindrücken und Gedanken verließen wir nach dem Frühstück Braunschweig und fuhren Richtung Heimat. Zwischendurch stärkten wir uns noch durch ein vorzügliches Mittagessen. Um halb drei erreichten wir alle 22, inbegriffen Busfahrer und 4 Begleitpersonen, 7 männliche und 10 weibliche Auszubildende, die Knorr-Bremse Volmarstein. Noch lange wird uns diese wirklich interessante Studienfahrt in Erinnerung bleiben.

Für die Ermöglichung dieser Reise danken wir ganz besonders der Werksleitung, die sich sehr großzügig zeigte und unseren uns wohl allen in den wenigen Tagen ans Herz gewachsenen Berliner Kollegen, die uns so fürsorglich unter ihre Fittiche genommen haben. Ja, Berlin ist eine Reise wert.

Renate Sippel, Volmarstein

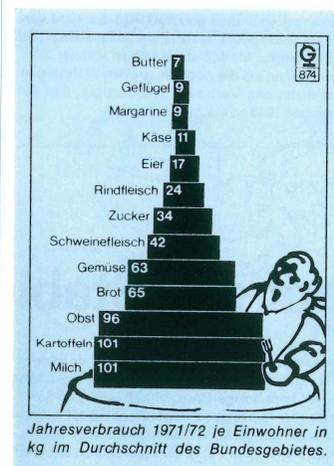
## Was und wieviel doch so weggefuttert wird

Spätzle im Süden - Kartoffeln im Westen

Was doch alles so weggefressen... — sagen wir höflicherweise „weggegessen“ — wird. Unser Globusschaubild gibt einen Begriff davon. Die Statistik könnte noch mehr aussagen, wenn sie die regionalen Unterschiede berücksichtigt würde. Die Verbrauchsgewohnheiten, gerade bei Nahrungsmitteln, weisen nämlich beträchtliche Unterschiede auf. Der Süden bevorzugt Teigwaren (in der Graphik bei „Brot“ mitefäßt), was auf die Vorliebe der Schwaben für „Spätzle“ eindeutig zurückzuführen ist, während die Westdeutschen mehr Kartoffeln kaufen und einkellern.

Bei einer „Einkommens- und Verbrauchsstichprobe“ ist ähnliche regionale Unterschiedlichkeit auch bei Fleisch und Fleischwaren festgestellt worden: Nordrhein-Westfalen konsumiert besonders Rind-, Schweine- und Hackfleisch, Speck

fristigere Vergleiche, z. B. mit 1937, zeigen die fast unveränderten Verbrauchsgewohnheiten. Erstaunlich, wenn man dabei an die gewaltigen Bevölkerungswanderungen und -umschichtungen denkt. Beim Verbraucherverhalten handelt es sich offenbar um fest verwurzelte Gewohnheiten mit ungewöhnlichem Beharrungsvermögen.



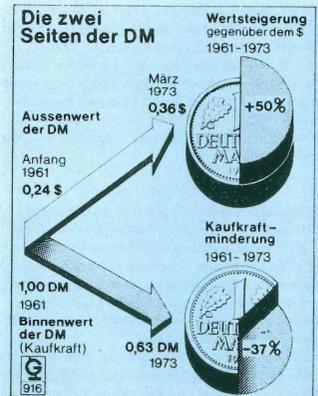
## Deutsche Mark 25 Jahre alt



Am 20. Juni 1948 haben der Alliierte Kontrollrat und das deutsche Bestreben, einen Schlußstrich unter die Währungszerstückung zu ziehen, ein Kind aus der Taufe gehoben, das — nach Kinderkrankheiten in wechselhaften Zeitläufen — nun kraftvoll herangewachsen ist: die „Deutsche Mark.“ Zwar hatte die „Reichsmark“ als gesetzliches Zahlungsmittel den Zusammenbruch überlebt, aber sie war nicht mehr allgemeiner Werbemaßstab, das anerkannte Tauschmittel und

und Schinken, während die süddeutschen Hausfrauen auf Kalbfleisch, Wurst und Wurstwaren größeren Wert legen.

Auch beim Verzehr von Frischgemüse und Obst ändert sich im räumlichen Vergleich die Beliebtheit. Bevorzugen die Nord- und Westdeutschen den Kohl, so ißt man im Süden lieber Salat, fast ein Drittel mehr als im Westen. An Obst ist in Baden-Württemberg und Bayern der Konsum von Äpfeln vorrangig, während man im Westen lieber Zitrusfrüchte kauft. Interessant sind die Geschmacksunterschiede bei den Genussmitteln. Mit Bohnenkaffee und Tabakwaren bleibt Süddeutschland beträchtlich hinter den Käufen in Nordrhein-Westfalen zurück. Dafür wird im Süden fast doppelt soviel Wein (Baden-Württemberg) und erheblich mehr Bier (natürlich in Bayern) getrunken als im Westen. Hochprozentige Alkoholika finden sich in den „Schnaps-ecken“ der westdeutschen Haushalte zu umfangreicherem Flaschenreichtum zueinander als in den süddeutschen Regionen. — Sogar länger-



Die praktisch gültige Recheneinheit. Blühende Schwarzmärkte, Preissteigerungen ins Astronomische und Flucht in die Sachwerte gingen, im wertlos gewordenen Geldüberhang vorbei, ihre eigenen Wege. Geld- und Kapitalmärkte gab es nicht mehr.

Das Umstellungsverhältnis bei der Währungsreform ist uneinheitlich gewesen. Es wurde als ungerecht empfunden, daß der Sachwertbesitz gegenüber Geldwertforderungen begünstigt worden ist, was für die Vermögensbildung und Verteilung ungünstige Startmöglichkeiten bedeutet hat, wenn auch krasseste Härten nachträglich gemildert worden sind:

Altgeldguthaben	100:6,5
Reichsmarkverbindlichkeiten	10:1
Löhne, Gehälter, Mieten, Renten, Pensionen	1:1
Private Lebensversicherungen	10:1
Guthaben der öffentlichen Hand	100:0
Pfandbriefe u. ä.	10:1
Aktien: unterschiedl. Umstellung; vielfach	1:1

#### Startschuß zum neuen Aufbau

Jedenfalls war die Währungsreform der Auftakt zum Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft. Zwei besondere Ereignisse führten von der „Trümmerperiode“ ins „Wirtschaftswunder“: Der Marshallplan, der eine Steigerung der Produktivität und des Lebensstandards ermöglichte und der Entschluß Ludwig Erhards, von der Bezugschein- zur freien Marktwirtschaft überzugehen. Über Nacht waren wieder Waren da. Wer sie gehortet hatte, gab sie für DM gern her.

#### Unterschiedliche Außen- und Binnenwert-Entwicklung

Es dauerte nicht lang, bis die D-Mark eine der „harten“ Währungen der Welt geworden war. Das Wertverhältnis zur „Leitwährung US-Dollar“ verbesserte sich um rund 50%. Andere bedeutende Währungen fielen spürbar ab. Von 1950 bis 1973 in DM:

1 Pfund Sterling	von 11,76 auf 7,03
1 französischer Franc	von 0,83 auf 0,63
1 Schweizer Franken	von 0,96 auf 0,88.

Anders steht es mit dem „Binnenwert“, der Kaufkraft. Mißt man sie am „Index der Lebenshaltungskosten“, so ist die DM von 1948 heute nur noch 50 Pfennig wert. Die Preise haben sich mithin verdoppelt. Das Tempo der Preissteigerungen ist in unterschiedlichen Intervallen verlaufen. Die Raten betragen

von 1948 bis 1953	17,3%
von 1953 bis 1958	9,1%
von 1958 bis 1963	14,0%
von 1963 bis 1968	9,6%
von 1968 bis 1973	25,0%.

Die jüngste Entwicklung gibt natürlich Anlaß zu begrifflicher Besorgnis. Im Wettlauf von Wirtschaftskraft und Kaufkraft könnten beide auf der Strecke bleiben, wenn dem Preisauftrieb nicht wirkungsvoll Einhalt geboten wird. Es wäre dann ein nutzloser Trost, trotz allem festzustellen, daß die Deutsche Mark bislang immer stabiler gewesen ist als die anderen großen Währungen und damit das Vertrauen rechtfertigte, das ihre Erzeuger 1948 in sie gesetzt hatten.

# Preisstop kein Patentrezept zur Stabilisierung

Der Bundesbürger hat sich an das ständige Gleitern von Preisen inzwischen gewöhnt. Eine schlechte Angewohnheit. Von heute auf morgen kostet der Kopf Salat so einfach 20 Pfennig mehr, das Pfund Äpfel sogar 30 Pfennig und das Preisetikett der Apotheke auf dem Medikament innerhalb eines knappen Vierteljahres merkt einen Aufschwung von 26,20 auf 27,40 DM. Dabei heißt es auf den Preisauszeichnungen neben den Schaufenstern und Katalogen immer: Nur 9,90, nur 99 Mark, nur 999 Mark! Nirgendwo ist ein „Abgewöhnen“ in Sicht; das würde natürlich allgemeine Einsicht und Vernunft bedeuten. Diese Voraussetzung fehlt. Keiner kann — wie der Volksmund sich drastisch ausdrückt — „den Hals voll“ bekommen.

Um das große öffentliche Ärgernis und Unbehagen der Preissteigerungen zu beseitigen, befürworten — nach einer Umfrage — 62% der Bundesbürger staatlich verordnete Preisstopps und Preiskontrollen. Aber ein hoheitlich vorgenommener Dirigismus der Preise und ebenso der Löhne wäre eine untaugliche Methode, inflationärer Entwicklungen Herr zu werden. Auf jeden Fall kein Patentrezept.

Um das zu beweisen, braucht man nicht bis in die Zeiten einer zwangswirtschaftlichen Verwaltung von Handel und Wandel zurückzublicken. Neueste Erfahrungen lehren genauso gut, daß

Preisstopps das Übel nicht beseitigen, es allenfalls verschleiern und meistens sogar vergrößern.

Der hartnäckige Preisauftrieb während der letzten Jahre hat zwölf westeuropäische Länder und auch die USA veranlaßt, Preisstopps und -kontrollen einzuführen. Zumeist zeitlich befristet, sind sie mittlerweile stark gelockert oder ganz aufgehoben worden. Der Fehlschlag bewies, daß Teuerungsraten in diesen Versuchsländern nicht geringer als in Staaten ohne solche Experimente waren, sondern durchweg auch höher als in den Zeiten zuvor. Nach Aufhebung der Stopps kam das dicke Ende: der „Nachholbedarf“ brach sich in einem großen Preisschub gewaltsam Bahn.

#### Flexibler Preis — unentbehrlicher Steuerungsmechanismus

Die Gründe für das Versagen der staatlichen Eingriffe in das Spiel der Marktkräfte sind in elementaren Gesetzmäßigkeiten des Wirtschaftslebens zu finden. Die Entwicklung der Preise für Güter und Dienstleistungen sind Signale, nach denen sich das Angebot richtet. Steigt ein bestimmter Preis, dann vermehren die Produzenten das Angebot der betreffenden Ware, weil sie mehr Verdienst verheißt; das ruft auch neue Anbieter auf den Plan. Steigt allerdings ein Preis — in den Augen der Verbraucher — zu sehr, dann halten sie mit der Nachfrage zurück oder weichen auf konkurrierende Angebote aus. So schleust

der am Markt gebildete Preis die volkswirtschaftlichen Produktivkräfte jeweils dahin, wo sie am besten die vom Verbraucher gewünschte Verwendung finden und am rentabelsten arbeiten. Wo Preise durch staatliche Vorschriften marktwidrig gedrückt wurden, waren immer chronische Mangelerscheinungen die Folge.

#### Zwangmaßnahmen brächten nur Schwarze Märkte

Preisdirigismus kann an den Ursachen und Triebkräften inflationärer Entwicklungen nichts ändern. Er kann die Wurzel des Preisauftriebs, nämlich das Ungleichgewicht zwischen einer zu großen, geldmäßig wirksamen gesamtwirtschaftlichen Nachfrage einerseits und einem zu geringen Güterangebot andererseits nicht ausrotten.

Statt Preisstabilität zu bringen, würde ein Preisstop nur Schwarze Märkte gebären. Im Gefolge gäbe es Qualitätsminderung bei gleichbleibenden Preisen, was gleichbedeutend mit verkappten Preiserhöhungen wäre, so wie z. B. die Zigarren nicht teurer wurden, sondern nur kleiner und papierhaltiger. Millionen von Einzelpreisen sind praktisch nicht kontrollierbar. Ein staatlicher, sehr kostspieliger Kontroll- und Dirigierapparat würde, ja müßte weitgehend leerlaufen, von dem Unbehagen der Bürger über Eingriffe in ihre wirtschaftliche Freiheit ganz zu schweigen.

# Die leidige Unterhaltungspflicht

Die Lohnabteilungen und die Personalabteilungen vieler Firmen können ein garstig Lied von ihrer Beanspruchung für die Erfüllung vollstreckbarer Titel der Unterhaltungspflicht singen. Unsere Gesellschaftsordnung muß die sozial und wirtschaftlich Schwächeren vor Beschränkungen ihrer Lebensmöglichkeiten schützen, wenn diese vorsätzlich oder leichtfertig von den dafür gesetzlich Verantwortlichen verursacht worden sind. Jedermann muß für das, was er als freier Staatsbürger tut, auch einstehen, wenn es einen anderen gesetzwidrig beeinträchtigt. Geht es aber ans Zahlen, möchte man sich gern von den Folgen seines Tuns „drücken“.

Ordnungsmäßig wird natürlich von Staatswegen meist in Gerichtsurteilen Klarheit geschaffen, üblich an die Höhe vom Einkommen bzw. Verdienst des Unterhaltspflichtigen angeglichen. Und da wird dann das Manipulieren versucht. Mag es diesem zwar weh tun und seinen Lebensstandard einengen, — mancher tut dann im Hinblick auf das, was er an den Unterhaltsberechtigten abzuforschen hat, gerade soviel, daß er an die Minimal-Bemessungsgrenze herankommt. Lange Zeit dauert das sowieso nicht, aber es bringt für den Berechtigten (meist ist es „die“ Berechtigte, eine geschiedene Frau mit Kindern) Sorgen und Scherereien.

Was kann der Unterhaltsberechtigte tun, wenn sich der Pflichtige durch Minderung seiner Einkünfte seiner Zahlungspflicht zu entziehen versucht?

Wer die Arbeitskraft nicht in zumutbarer Weise einsetzt, entzieht sich der Unterhaltungspflicht und macht sich strafbar, wenn man ihm Gleichgültigkeit nachweisen kann. Drohung mit An-

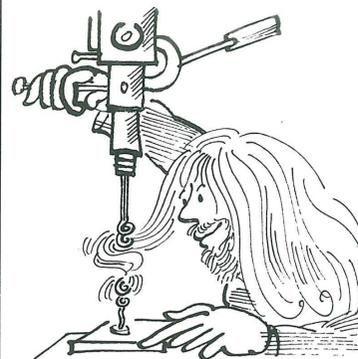
#### Für jeden etwas

Wenn Sie einen Druckfehler finden, bitte bedenken Sie, daß er beabsichtigt war. Unsere Zeitschrift bringt für jeden etwas, und es gibt immer Leute, die nach Fehlern suchen.

zeige wirkt oft. Was „zumutbar“ ist, kann nicht der Beteiligte bestimmen, es wird aus der Sicht des Unbeteiligten beurteilt. Die Gerichte bewerten auffallend geringen Verdienst oft als Sichtentziehen und fordern unter Umständen sogar einen Berufs- oder Stellungswechsel. Der Berechtigte kann bei Gericht einen Vollstreckungstitel beantragen und daraufhin die eidesstattliche „Vermögensoffenbarung“ (sogenannte Offenbarungseid) erwirken. Davor scheuen die „Drückeberger“ erfahrungsgemäß doch zurück, weil das ihre persönliche Lebenshaltungsfreiheit zu einschneidend beschränkt.

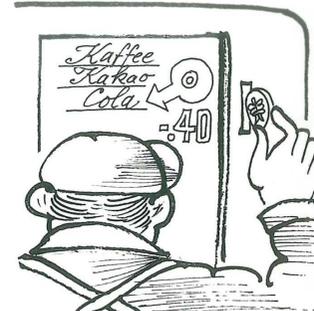
# Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Müller



Experimentierfreude

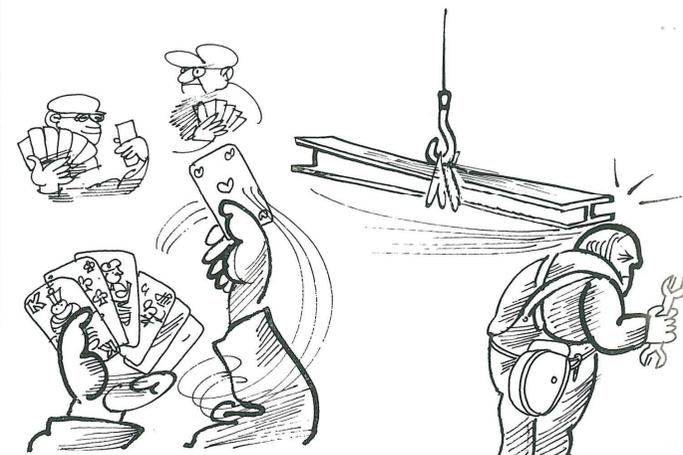
(„Jugend forscht“)



Betriebsausgaben



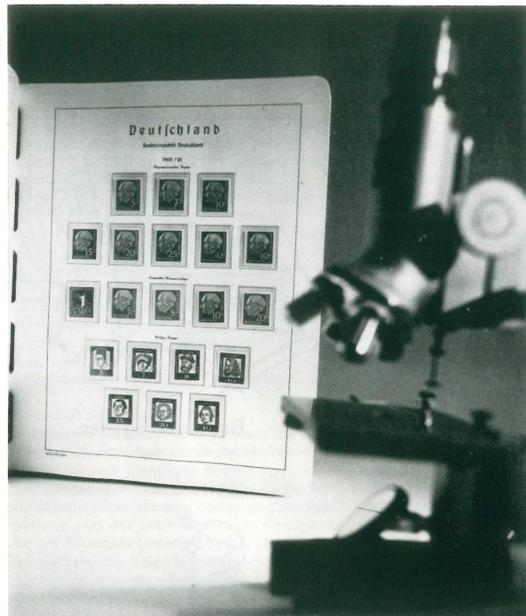
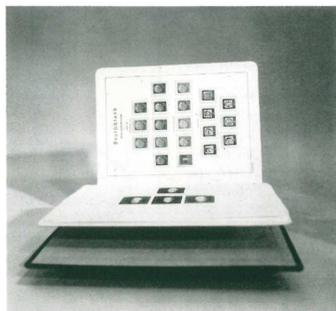
Gleitende Arbeitszeit



Teamwork

Eckklohn

# Ein Hobby oder Steckenpferd gibt erst der freien Zeit den Wert



Die Philatelie ist eines der verbreitetsten Hobbys, für das niemand zu alt ist und dem auf der ganzen Welt mit gleicher Leidenschaft Könige und schlichte Lohnempfänger, Schüler und Rentner, nachgehen; es ist ein Hobby, das praktisch keiner finanziellen Opfer bedarf, andererseits aber Geld einbringen kann, und das zu den beschaulichsten und doch lehrreichsten gehört, die es gibt. ... Herr Koch von der Werbeabteilung in München ist ein begeisterter Sammler und hat uns darüber viel Interessantes erzählt.

Zumeist beginnt es so, daß sich im Laufe der Jahre in irgendeinem Kuvert oder Schuhkarton Briefmarken angesammelt haben, die irgendwann einmal mit der Post ins Haus flatterten und dem Empfänger durch ihre Besonderheit auffielen. Er riß sie heraus und legte sie in ein Schubfach ... und da liegen sie nun seit Jahren. Bis er, zumeist erst mit seiner Pensionierung, oft aber auch schon früher beginnt, die angehäuften „Schätze“ zu sichten und festzustellen, daß sich die kleinen bunten Bilder in ein gewisses Schema einordnen lassen — und spätestens dann wird dieser Mensch zum Sammler. Und er beschließt, die Marken statt in einem Schubfach, in einem Album aufzubewahren.

Er wird in einer kleinen Schüssel mit lauwarmem Wasser die Marken von dem Umschlagpapier trennen und sie zwischen Löschpapier trocknen, wobei er sich am besten einer Pinzette bedient. Und nun fragt er sich:

## Was soll ich sammeln?

Länder oder Motive? Bundesrepublik oder Tiere? Österreich oder Blumen? Sicher wohl die Bundesrepublik mit Berlin oder aber Österreich, denn die Marken unseres Nachbarlandes sind vom Motiv, von der Qualität und vom Druck her mit die schönsten Marken überhaupt. Hoch im Kurs stehen auch die farbenprächtigen japani-

schen Marken; sie anzuschauen und zu besitzen ist für jeden Sammler eine besondere Freude. — Am besten jedoch sammelt man erst einmal alles.

Später stellt man vielleicht fest, daß man zu dem einen oder anderen Land persönliche Beziehungen hat oder sich als Motivsammler zu diesem und jenem Gebiet besonders hingezogen fühlt: Sport, Gemälde, Bauwerke oder ähnliches. Was es auch sei — oberstes Ziel sollte eine komplette Sammlung sein! Ein Album ist preiswert zu erwerben und mit etwas Geschick auch selbst anzufertigen. Außer Akuratesse braucht man noch eine Lupe, um so das Markenbild vergrößert betrachten zu können und um eventuelle Fehler der Marke festzustellen, und später vielleicht eine Prüfmarke, mit der man Fälschungen erkennen kann (Ihr Preis bewegt sich zwischen DM 6,— für eine einfache Taschenlampe mit Filter und DM 150,—).

## Alle Marken sind katalogisiert,

beispielsweise im „Michel-Briefmarkenkatalog“, der übrigens seit 1910 erscheint. Aus ihm ersieht man die Reihenfolge der Marken, ihr Erscheinungsjahr, die Zahl der Werte in einer Serie und auch eine Erläuterung des Markenbildes. Neue Marken werden außer in Tageszeitungen natürlich ausführlich in den Briefmarkenzeitschriften angekündigt. Auch die Deutsche Bundespost gibt ein Mitteilungsblatt heraus, in dem sie die Neuerscheinungen bekanntigt.

## Das große Problem: postfrisch oder gestempelt?

Was ist wertvoller? Das läßt sich auf Anhieb nie beantworten. Der Wert richtet sich nach Angebot und Nachfrage und der Auflage. Manche Bayern-Marken, z. B. solche, die schon 70 Jahre und mehr alt sind, kosten heute wesentlich weniger als damals. Warum? die Auflage war zu groß; es gibt zuviele von ihnen — daher der geringe Preis. Zum Unterschied davon ist

jedoch eine Bayern-Marke dann wertvoller, wenn es sich um eines jener gestempelten Exemplare handelt, auf deren Mühradstempel bestimmte Nummern erkennbar sind. Damals stand ja diese Nummer für einen Ort, und je kleiner der Ort war, desto weniger Briefe wurden verschickt und desto höher ist verständlicherweise heute ihr Wert! — Zu der Frage „gestempelt oder ungestempelt“ läßt sich aber generell sagen, daß komplette Sätze nur entweder mit Stempel oder „postfrisch“ gesammelt werden sollten. —

## Auf die Qualität kommt es an!

Auch bei der Briefmarke richtet sich der Wert nach ihrer Beschaffenheit. Das beginnt bei dem sauberen Poststempel. Eine schlecht gestempelte Marke gehört nicht in eine Sammlung, Marken mit fehlenden Zähnen, Rissen oder dünnen Stellen auf der Rückseite gehören in den Papierkorb. Deshalb also stets mit Pinzette arbeiten — man bewahrt die Marke auch vor Fett- oder Schmutzflecken!

## Verdienen durch Spekulation

Kann man natürlich auch, wenn man die richtige Nasse dafür hat! Wer beispielsweise vor einem Jahr den sogenannten „Posthörnchen-Satz“ (erschienen 1950 für DM 5,45) erworben hat, der bekommt heute bereits beim Händler dafür DM 1 100,—! Eine kaum vorstellbare und seltene Gewinnspanne. Dieser so hoch dotierte Satz Briefmarken allerdings gilt nur für postfrische Marken — den gestempelten dagegen kann man schon für 8,— oder 9,— DM erwerben. Die Erklärung: 1950 waren die DM knapp, man hatte kurz nach Erhalt des „Kopfgeldes“ anderes anzuschaffen als Briefmarken, die man nicht einmal zum Fränkieren verwenden wollte.

## 300 Briefmarken für 6,— DM

können Sie in jedem Briefmarkengeschäft kaufen, und wenn Sie einem Jungen ein solches

Päckchen schenken, wird er selig sein ... aber es ist im Grunde genommen so wertlos, wie jene Briefmarken, die man vor einiger Zeit als Zugabe an Tankstellen erhielt. Obgleich es durchweg echte Marken sind, bleiben sie für den ernsthaften Sammler ohne Interesse: Es gibt zumeist zu viele von ihnen! Oftmals sind sie auch in Ländern erschienen, die niemals zu den klassischen Briefmarken-Ländern gehören werden. Und auch noch niemals fand sich zwischen ihnen eine Marke aus reinem Gold, wie sie von Scheichtürnen ausgegeben (und natürlich zu entsprechendem Preis gehandelt) werden. Natürlich ist es möglich, zwischen 2000 drei oder vier Marken zu finden, die in die eigene Sammlung passen — aber diese drei kann man ebenso gut beim Händler erwerben; das kostet dann 50 Pfennig und keine 6,— DM und ist weniger zeitraubend.

## Jeder Sammler möchte tauschen,

denn er möchte ja seine „Doubletten“ an den Mann (oder die Frau) bringen. Diese Möglichkeit bietet sich ihm durch den Briefmarken-Club, dessen Mitglieder sich zumeist in einem ganz bestimmten Tag in einem geräumigen Lokal treffen. Dort geht es lebhaft zu, denn 50–80 Sammler und Sammlerinnen erscheinen allemal. Darüber hinaus vermitteln die Fachzeitschriften Briefpartner aus Ländern, für die der Einzelne Interesse hat. Wie auf allen Sammlergebieten muß man sich auch hier

vor Fälschungen hüten!

Ein bekanntes Beispiel hierfür sind die Berlin-Marken aus den Jahren 1948 bis 1949. Damals erhielten Marken-Restbestände von den vier Besatzungsmächten den gemeinsamen Aufdruck „BERLIN“ — und zwar schräg über der Marke in roten Buchstaben. Da ein solcher Briefmarkensatz heute (postfrisch!) einen Wert von ca. 600–700 DM hat, der rote Überdruck BERLIN aber praktisch ohne Schwierigkeiten vorgenommen werden kann, bietet sich hier eine bequeme Möglichkeit für handfeste Fälschungen. Man wird also solche Marken tunlichst vor dem Erwerb von einem seriösen Briefmarken-Prüfer auf ihre Echtheit hin untersuchen lassen!

## Das „Wertpapier des kleinen Mannes“

wie die Briefmarke auch genannt wird, kann seinem Besitzer schließlich am meisten dann einbringen, wenn er die „Drei L“ beachtet: Lange liegen lassen! Wenn auch nicht alle Marken, wie wir an dem Beispiel der alten Bayern-Marken bereits sahen, im Laufe der Jahre an Wert gewinnen, so steigen doch im allgemeinen die Gewinnchancen, je älter eine Marke ist. Deshalb sollte man seine Sammlung nicht eines Tages überlegt verkaufen, nur weil sich die Leidenschaft für die Philatelie gelegt hat oder einem ein paar Hunderter für das neue Auto fehlen! Schließlich stecken in ihr sehr viel Arbeit und Mühe — wenn auch sicher Erinnerungen an behagliche, stille Stunden überwiegen werden.



# » ... denn bei der Post geht's nicht so schnell«

Die Operettenchristel von der Post meinte das Tempo der Briefzustellung. Das ist auch bei der Deutschen Bundespost nicht schneller, eher viel langsamer geworden. Christel kannte die BP nicht; sonst hätte sie trotzdem gesungen: ... denn bei der Post geht es *sehr* schnell“ und dann natürlich an die rasanten Siebenmeilenschritte bei den Gebührenerhöhungen gedacht.

Monopole sind meist unausgewogen in Verlangen und Leistung. Dies aber einfach als „naturgegeben“ duldsam hinzunehmen, paßt nicht in unsere Zeit. Für guten Service wollen wir gern bezahlen. Aber für die ganz offenbar gewordene Schlamperie immer noch mehr und mehr zahlen zu sollen, da sträubt sich auch das beste Gemeinschaftsbewußtsein. Der Verband der Postbenutzer e. V. hat ein „Schwarzbuch über die Deutsche Bundespost“ herausgegeben und nennt darin die Post „zu langsam, unzuverlässig und zu teuer!“

Wir möchten uns in unserer Werkszeitschrift nicht dem polemisch-ironischen Ton der massiven Vorwürfe des Verbands anschließen, glauben aber, daß es der Post schwer sein wird, den sachlichen Inhalt des 180 Seiten umfassenden Sündenkatalogs zu entkräften. Da wird von Einschreibebriefen berichtet, die 4 Wochen bis zum Empfänger in nur 40 km Entfernung brauchten oder 10 Tage von einem Stadtteil zum anderen.

„Eilbriefe“ sprechen ihrem Zweck und ihrer Gebühr Hohn, wenn sie auf Postämtern tagelang liegenbleiben. Die „Telefonmisere“ mit endlosem Warten auf einen Anschluß und dem Zusammenbrechen des Selbstwählverkehrs in Großstädten wird breit behandelt, auch die technischen Unzulänglichkeiten im Münzwählverkehr und die bekannten Mängel im Abrechnungswesen durch den „Herrn Computer“.

Wie gesagt: Post und Postbenutzerverband mögen sich über die Befähigung des Postmanagements, über unwirtschaftliche Funktionen streiten. In diesem „Hornberger Schießen“ der „Organisierten“ können wir getrost aus der Schußlinie bleiben. Wahr aber ist, daß auch wir kein Verständnis aufzubringen vermögen für den lahmen Verteil-, Beförderungs- und Zustellverkehr. Die Bezieher dieser Werkszeitschrift klagen seit ein paar Jahren darüber, daß — nachweislich laut Aufgabestempel — die Zustellung der Zeitungen im Streifband zwischen 6 und 14 Tagen — je nach Zustellentfernung — liegt. Der Verband der Presseverleger hat vergeblich daran erinnert, daß die Post im Wettbewerb der Informationsträger schlecht abschneidet, weil „nichts so alt sei wie eine Zeitung von gestern“. Post, Elektrizität und Trinkwasser sind Massenkonsummittel. Sie müssen billig bleiben und in der Versorgung schneller werden. Ein Problem im hochtechnisierten Zeitalter?

# Schon zuviele Gastarbeiter



Die Zahl der Gastarbeiter in Deutschland hat ständig zugenommen und mit 2,35 Millionen im vergangenen Jahr alle Rekorde gebrochen. Einschließlich der Familienangehörigen leben 3,4 Millionen Ausländer bei uns. Jeder 18. Einwohner der BRD hat also einen ausländischen Paß in der Tasche; jeder neunte Arbeitnehmer bei uns ist „Gastarbeiter“. Hinzuzurechnen sind noch mindestens 100 000 illegal eingereiste Gastarbeiter.

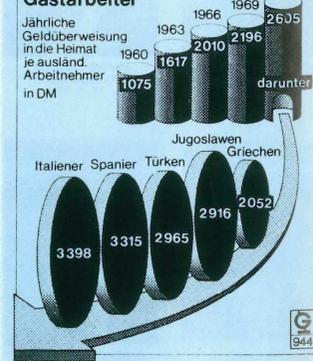
## Die „Gäste“ werden zum Problem

Nach Herkunftsländern gegliedert, stellen die Türken mit fast 22% das stärkste Potential, gefolgt von den Jugoslawen (20%), Italienern (18%), Griechen, Spaniern, Portugiesen, Marokkanern und Tunesiern. Mehr als die Hälfte (56%) sind Männer, 28% Frauen und 16% Kinder. Steht uns vor allem eine

## Gastarbeiter in Europa 1971 bzw. 1972

Länder	Anzahl in 1000	Anteil an den Arbeitnehmern in %
BR Deutschland	2 350	10,8
Frankreich	1 520	9,7
England	1 200	5,1
Schweiz	693	25,7
Schweden	221	5,7
Belgien	220	7,6
Österreich	208	8,1
Niederlande	190	5,0

## Sparsame Gastarbeiter



Türken-Invasion  
 bevor? Heute leben bereits mehr als eine halbe  
 Million Türken in der BRD. Wenn die im Assozi-  
 erungsabkommen der EWG mit der Türkei vor-  
 gesehene Freizügigkeit ab 1976 verwirklicht ist,  
 wird mit einem Ansturm von mehr als einer  
 Million Türken auf den deutschen Arbeitsmarkt  
 zu rechnen sein. Daß die Gastarbeiter, wirt-  
 schaftlich gesehen, einen Gewinn für die Bundes-  
 republik darstellen, wird nicht übersehen. Viele  
 Bereiche unserer Wirtschaft wären ohne sie  
 nicht existenzfähig. Aber

soziale und wirtschaftliche Konflikte  
 — nicht zuletzt devisenbezüglich — sind mit dem

Gastarbeitereinsatz unbedingt auch zu beachten.  
 Dazu wird die Tendenz erkennbar, länger in  
 Deutschland zu bleiben. Dafür aber fehlen aus-  
 reichende wohnwürdige Unterkunftsräume, eben-  
 so Kräfte für die Betreuung der Gastarbeiter-  
 kinder berufstätiger Eltern. Die Belastung des  
 deutschen Verkehrs- und Bildungswesens, über-  
 haupt des gesamten gesellschaftlichen Lebens,  
 ruft den Staat auf den Plan, Maßnahmen gegen  
 eine Überfremdung rechtzeitig einzuleiten. Die  
 Diskussion, eine weitere Zuwanderung zu be-  
 grenzen, hat bisher ebensowenig zu einem  
 brauchbaren Ergebnis geführt, wie die Konzep-  
 tionen, Arbeitsplätze zu exportieren statt Arbeits-  
 kraft zu importieren.

# UNSERE JUBILÄRE

## 40 DIENSTJAHRE

Süddeutsche Bremsen AG



**FRITZ ERMANSLITER**  
Meister  
8. 7. 73

**JOSEF WOLF**  
Schreiner  
19. 7. 73

## 25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH  
München



**LUDWIG BRÄUNIG**  
Patentsachbearbeiter  
5. 7. 73

**JOSEF WEGMANN**  
Garagenmeister  
2. 8. 73

**LEONHARD HOIBL**  
Werbeleiter  
6. 8. 73



**JOHANNES STIEGELBAUER**  
Abteilungsleiter  
12. 8. 73

**FRANZ AIGNER**  
Konstrukteur  
17. 8. 73



**HANS WEINMANN**  
Bevollm. Direktor  
1. 7. 73

Als Direktor Weinmann vor 25 Jahren seine Tätigkeit als junger Debitoren-Buchhalter bei den WMW antrat, ahnte er wohl nicht, welch beachtlicher Aufstieg ihm innerhalb der Firmengruppe beschieden sein würde. . . . Seine profunden Kenntnisse auf finanziellem und wirtschaftlichem Gebiet konnte der Dipl.-Kaufmann und Volkswirt in den fünf Jahren seines Aufenthaltes in Brasilien in die Praxis umsetzen, als er die finanzielle Verantwortung für die neu gegründete Tochter WWM Motores Diesel S/A als Direktor übernahm. 1961 aus Sao Paulo zurückgekehrt, berief ihn die Geschäftsleitung der Knorr-Bremse KG als Prokurist nach München. 1970 erfolgte die Ernennung zum Abteilungs- direktor für Finanzen und vor einem Jahr schließlich die zum Bevollmächtigten Direktor.

Mögen Direktor Weinmann auch weiterhin Glück und Erfolg zur Seite stehen!

Knorr-Bremse GmbH  
Volmarstein



**HEINZ SCHUMACHER**  
Wächter  
5. 7. 73

**ERICH MÜLLER**  
Kranführer  
9. 7. 73

**WILLI CZOMMER**  
Maschinenformer  
13. 7. 73

**ERNST COHNEN**  
Gußputzer  
19. 7. 73

**HERMANN KESSMEYER**  
Bohrer  
20. 7. 73



**FRIEDHELM BERKER**  
Kranführer  
21. 7. 73

**OTTO ULOTT**  
Kernmacher  
22. 7. 73

**GÜNTER THOME**  
Werkstattschreiber  
26. 7. 73

**ALBERT SCHORZMANN**  
Maschinenformer  
29. 7. 73

**FRITZ CHOJNOWSKI**  
Schleifer  
30. 7. 73

**BRUNO WENZEL**  
Versandarbeiter  
12. 8. 73



**OTTO BAUMANN**  
Maschinenformer  
16. 8. 73

**FRITZ DICKERTMANN**  
Auftragssachbearbeiter  
31. 8. 73

Motorenwerke  
Mannheim AG



**FRANZ KNEIS**  
Schleifer  
13. 7. 73

**WALTER KRAUS**  
Kontrollleur  
19. 7. 73

**PETER LAMMER**  
Dreher  
19. 7. 73



**ARTUR MANDEL**  
Schlosser  
19. 7. 73

**ANNEMARIE BÜCHLER**  
Abt.-Leiter-Sekretärin  
1. 8. 73

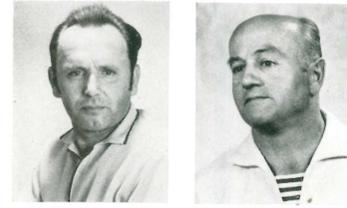


**WILHELM FILSINGER**  
techn.-Sachbearbeiter  
2. 8. 73

**EDELTRAUD METZGER**  
Küchenhilfe  
9. 8. 73



**ELMAR LUIGE**  
Gruppenleiter  
12. 8. 73



**ERICH LUDWIG**  
Bohrer  
16. 8. 73

**RUDOLF HEIM**  
Schleifer  
31. 8. 73

Süddeutsche  
Bremsen AG



**PHILIPP LEITWEIN**  
Kalkulator  
6. 7. 73

**ERWIN FUCHS**  
Schlosser  
12. 7. 73

**ELFRIEDE SCHLUNK**  
Disponentin  
16. 7. 73



**MAX HEFNER**  
Meister  
16. 8. 73

**JOSEF KALTEIS**  
Meister  
16. 8. 73



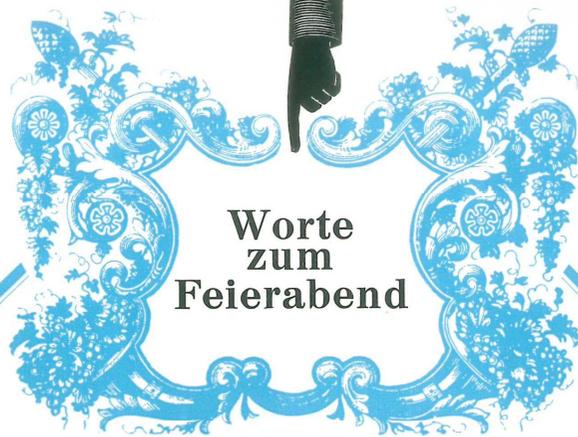
**JOSEF MULTERER**  
Dreher  
16. 8. 73



**ALBAN KUGLER**  
Schleifer  
16. 8. 73

**JOHANN MAGES**  
Bohrer  
16. 8. 73

**ALOIS BOGNER**  
Dreher  
18. 8. 73



## Worte zum Feierabend

Jeder fege vor seiner eigenen Tür, dann wird die ganze Straße sauber.  
(Östliche Weisheit)

○

Lob ist die sanfteste aller Peitschen.  
(Bulgarisches Sprichwort)

○

Solange es dir schwerfällt, deine Freunde zu kritisieren, kannst du es  
getrost tun. Aber wenn es dir das geringste Vergnügen bereitet,  
dann schweig' lieber.

○

Niemand kommt darum herum in diesem Leben,  
jemandem oder irgendetwas zu dienen.

○

Worte sind wie Brillen. Was sie nicht deutlicher machen,  
lassen sie verschwimmen.

○

Das Problematische an unserer Welt ist nicht, daß sie unvernünftig  
wäre, sondern daß sie beinahe vernünftig ist, aber nicht ganz.

○

Die Vernunft spricht leise, deshalb wird sie so oft nicht gehört.

○

In einem hohlen Kopf finden die Gedanken anderer Leute  
besonders leicht ein Echo.

○

Wer keine Puste hat, soll nicht Posaune blasen; wer nur eine kleine  
Pfanne hat, sollte keine großen Fische zu braten versuchen.

○

Der Mensch vergißt niemals eine gute Tat, —  
wenn er sie selbst getan hat.

○

Viele Menschen würden gern ihre Pflicht erfüllen, wenn sie eine hätten.

○

Wissen allein ist noch nicht Weisheit.  
Weisheit ist Wissen, gepaart mit eigenem Urteil.

○

Die Gewalt besitzt nicht halb soviel Macht wie die Milde.

○

Wer nicht vergeben kann, beweist eine Strenge,  
wie sie nicht einmal die Theologen dem Herrgott zuschreiben.

○

Gepriesen seien alle Zeitgenossen, die nichts zu sagen haben  
und es dabei bewenden lassen.

○

Es ist eine Tücke des Lebens, daß immer dann, wenn bei uns der Groschen  
fällt, ein anderer ihn aufhebt.

○