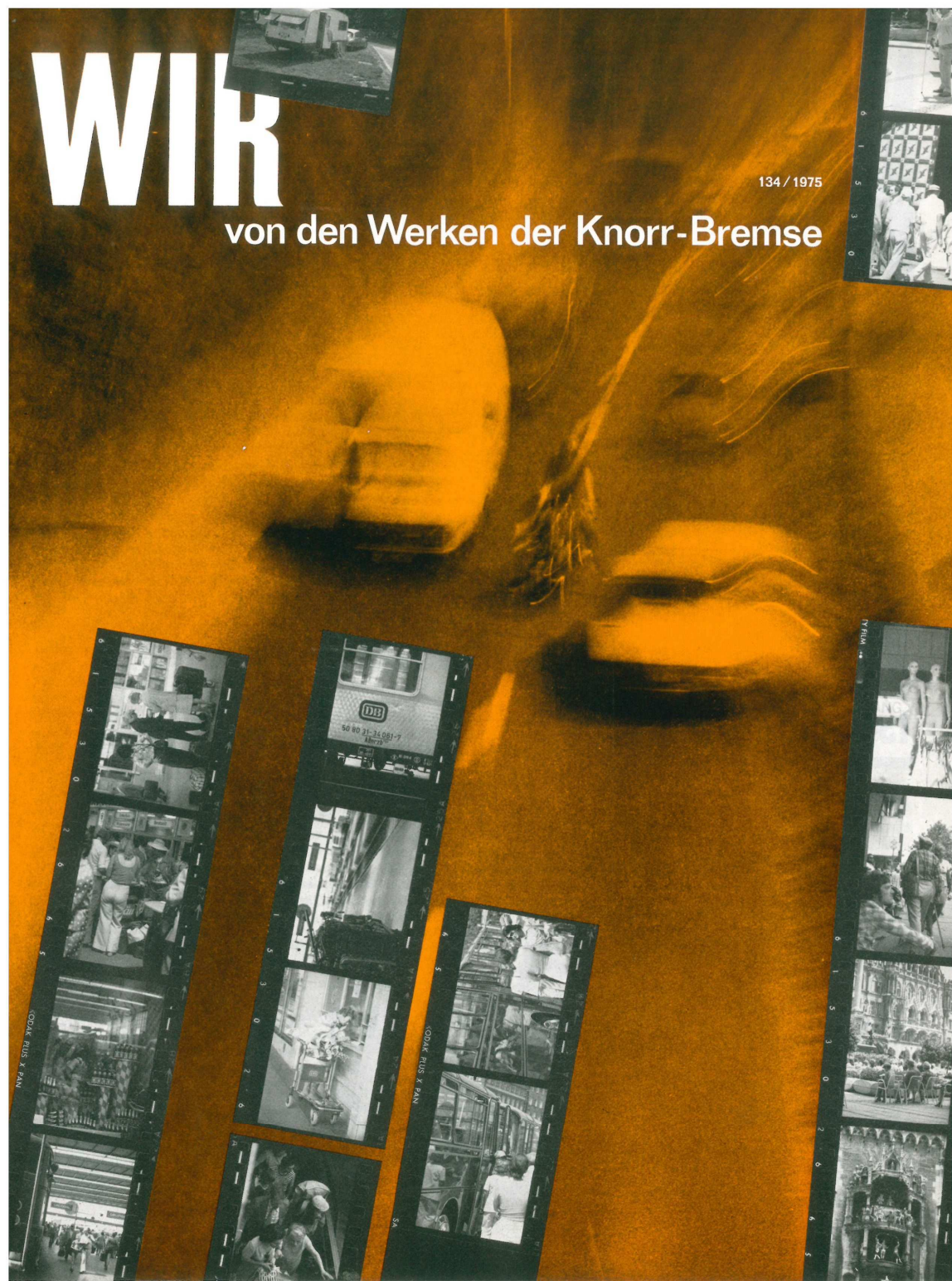


# WIR

134 / 1975

von den Werken der Knorr-Bremse





# 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

Grafik:  
Müller-Woelk, München

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

Artikel ohne Namenangabe: Renate Stapf, München

134 AUGUST 1975

Knorr auf der Internationalen Technischen Messe in Posen	3
Empfindsamer als eine Mimose	3
Vielzweckschiff im Dienst der Tiefsee-Olsuche	4
Für den Notstrom sorgt MWM	4
Wer hätte das gedacht?	5
Ankerzieh-Schiff, ein ganz neuer Typ	5
Auf eigenem Kiel über den Atlantik	6
Warum Abschlüge bei vorgezogener Altersrente?	6
Kurz gebremst in Spiegelau	7
Nach Peru der Bremsen wegen	8
Modernes Meßschiff für betagten Holzschoner	10
Segeln — ein Sport nur für wenige?	11
Tagung der Betriebsratsvorsitzer in Mannheim	12
Unsere Jubilare	14
Zum „Jahr der Frau“	16
Einiges über das geliebte Auto	16

**J**etzt sitzt man also wieder in der Kantine. Vor einem so wohlvertrauten Gericht wie Milzwurst, abgebräunt, mit dem lockeren Kartoffelpüree von Pfanni, umgeben von einigen grünen Salatblättern. Ein artiges Essen, mit dem man Magen und Portemonnaie gewiß nicht überfordert und das in der uns zustehenden Pausenzeit gut zu schaffen ist! Trotzdem — lecker waren sie doch, unsere gemütlichen und üppigen Mahlzeiten während der Ferienzeit . . .

Ich schmecke die grünen hausgemachten Nudeln in der köstlichen Bratensoße und sehe das flackernde Feuer, in dem sich der Bratspieß mit dem Kapäunchen dreht. Das war im lieblichen Asolo. »Zu den drei Mohren« hieß die alte Schloßherberge, die von außen wie eine Räuberhöhle aussah. Indessen, die Höhlung des knusperig braunen Kapäunchens war gefüllt mit aromatischen Kräutern von den grünen Hügeln Asolos . . . Auch wenn ich an die »Ausgebreitete Reistafel« in Amsterdams »Tai-Tong« denke, läuft mir das Wasser im Munde zusammen. Der Tisch war übersät von niedlichen Porzellannäpfchen, gefüllt mit süßsauren Köstlichkeiten vom Fisch, vom Schwein und vom Huhn. Dazu Bambussprossensalat und gebakene Banane. Der Reis war so leicht und locker, daß man ihn hätte übers Tisch Tuch blasen können.

Auch an das Dutzend Weinbergschnecken in dem malerischen Fachwerkstädtchen Obernai im Elsaß denke ich mit innigem Behagen zurück. Ebenfalls an das krösche französische Stangenbrot und den aromatischen Gewürztraminer. Allerdings roch die ganze schneckenschmausende Familie noch tagelang nach dem Knoblauch, mit dem die Kriechtiere dort in so reichlichem Maße geimpft werden. Auch an das Picknick vor der Hütte in den Bergen von Gerlos erinnere ich mich. Über uns die angenehme wärmende Ostersonne, vor uns die beschneiten Gipfel und auf einem Brettertisch Schinken mit Schwarzbrot und Obstler, den der Bauer Kammerlander selber gebrannt hatte. Das war vielleicht eine beschwingte Abfahrt nach diesem Obstler-Frühstück!

Oder jenes andere Picknick auf dem Berg über der jugoslawischen Adria. Es war bald nach dem Kriege und es gab noch fast keine Hotels dort und auch nur wenig an Eß- und Trinkwaren zu kaufen. Man mußte das nehmen, was die Landschaft bot: mal Ziegenkäse, mal Dosenfleisch. Und so tafelten wir auf einem Teppich von blauen Maiblumen und aßen die beste Aprikosenmarmelade unseres Lebens mit Eßlöffeln aus einem großen Blecheimer. Kleinere Gebinde waren in der Genossenschaft nicht vorrätig gewesen . . .

Denkwürdig war auch das Riesenfrühstück in dem klitzekleinen Hotel in Lapp-land, irgendwo zwischen Schweden und Norwegen. Ein viele Meter langes Frühstücksbüfett mit Kannen voller Milch, Obstsaft, Kaffee und Tee. Mit Töpfen voller eingelegter Fischspezialitäten, Platten mit Wurst, Rentierschinken und Käse. In Skandinavien hat die Morgenstunde wirklich Gold im Munde! Übrigens auch in England. Es ist mein Frühstückes-Traumland. Porridge mit Milch und Obstkompott, dann Eier mit knusperigem Schinken oder gegrillten Nierchen, und danach goldgelber Toast mit Orangenmarmelade. Dazu nicht nur die kontinentalen Liliputkännchen, die zwei schale Täfchen enthalten, sondern eine bauchige Kanne mit Tee, der den Namen verdient.

Aber auch an ganz kleine und bescheidene Ferienleckerbissen erinnere ich mich gern. Nach einer langen und heißen Autofahrt landeten wir am späten Abend in Rom, ausgedörrt und lechzend nach einer Erfrischung. Auf einem Platz in der Vorstadt fanden wir einen Stand mit Melonen. Sie lagen auf Eisblöcken. Das rote Fruchtfleisch lockte. Wir feierten an diesem Abend eine Orgie in Wassermelonen! Und wenn ich an Rom denke, so schmecke ich zuerst einmal die herbe Frische von kühlen Melonen und erst dann denke ich an die Engelsburg und die anderen Sehenswürdigkeiten.

Doch ich schaue auf die Armbanduhr und muß feststellen, daß die Mittagspause längst um und die Kantine leer ist. Vor mir liegt noch ein Stückchen Milzwurst, abgebräunt, und endgültig hinter mir liegen all die großen und kleinen Mahlzeiten der Ferienzeit. Indessen, ein nicht zu umfangreiches, nicht zu delikates und nicht zu stark gewürztes Kantinenessen ist ja auch viel besser für die Linie, denke ich und begebe mich leichtfüßig an meinen Arbeitsplatz.

## Knorr auf der Internationalen Technischen Messe in Posen



Auf dieser Messe, die alljährlich im Sommer abgehalten wird, war die Knorr-Bremse erstmals mit einem Stand vertreten. Gezeigt wurden Produkte aus den drei Fertigungsbereichen Eisenbahngeräte mit Unicupler, Kfz-Bremse und Industriesteuerungen.

Der Messe voraus ging ein Symposium in Warschau. Hierzu lud die Knorr-Bremse neben Vertretern der polnischen Staatsbahn (PKP) und der Eisenbahnindustrie auch jene Experten der Universität Krakau ein, die zuvor ausgedehnte Bremsversuche für die PKP durchgeführt hatten. Auf diesem Zusammentreffen von Fachleuten referierten von der Knorr-Bremse die Herren Kubath und Pöllinger über die Themen „Steuerventile der Baureihe KE und automatische Lastabbremmung“ und „Bremsausrüstung eines modernen Reisezugwagens, hierzu insbesondere Scheibenbremsen und Magnet-schielenbremsen.“



Links: Dr. Kubath bei seinem Vortrag in Warschau; Foto oben: Zuhörer; o. r.: Messestand der Knorr-Bremse in Posen

## EDV braucht funktionssicherndes Sofortbereitschaftsaggregat Empfindsamer als eine Mimose

Das wirtschaftliche, wissenschaftliche Leben und sehr viele Funktionen unseres gesellschaftlichen Daseins sind ohne die EDV, die elektronische Datenverarbeitung, kaum noch denkbar. Der Computer beherrscht uns heute, und wir glauben seinem Tun, weil unbestechliche technische Genauigkeit ein Hauptteil seines Wesens darstellt.

Diese komplizierte Maschinerie indessen kann nur allzuleicht anfällig werden; dann nämlich, wenn sie nicht mit ganz gleichmäßig rinnender Elektrizität aus dem Stromnetz gespeist wird. Dann wird der „Herr Computer“ nicht nur empfindsamer als eine Mimose, sondern sagt einfach seinen weiteren Dienst auf.

Störungen im Netz gefährden stets die Funktionsfähigkeit einer EDV-Anlage. Solche Störungen brauchen nicht einmal ihre Ursache im vollkommenen Stromausfall zu haben. Spannungsverzerrungen in der Phase gegen Null setzen bereits eine EDV-Anlage aus.

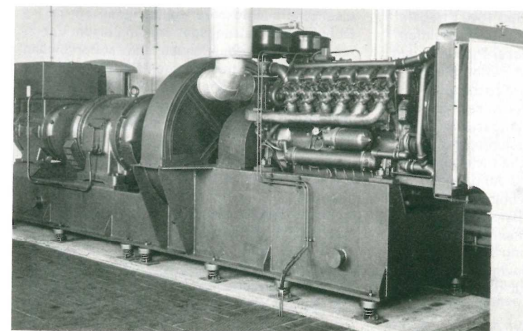
Um die absolute Funktionsfähigkeit zu sichern, muß zwischen dem Netz und der EDV-Anlage eine vom Netz unabhängige Stromversorgungsanlage eingeschaltet werden. Die Motoren-Werke Mannheim AG haben sich solchen Aufgaben seit vielen Jahren gewidmet und sind mit ihrem

Aggregate-Bauprogramm führend in Europa. Nicht zuletzt in den für jede EDV-Anlage individuell technisch ausgelegten Sofortbereitschaftsanlagen, wie unser Bild sie zeigt.

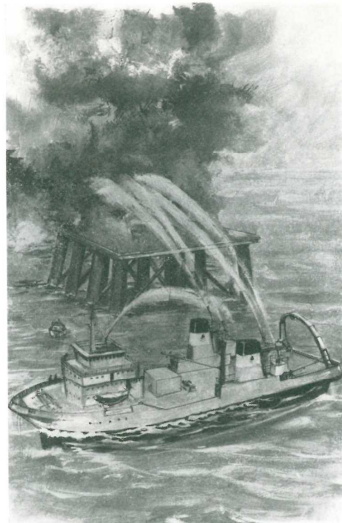
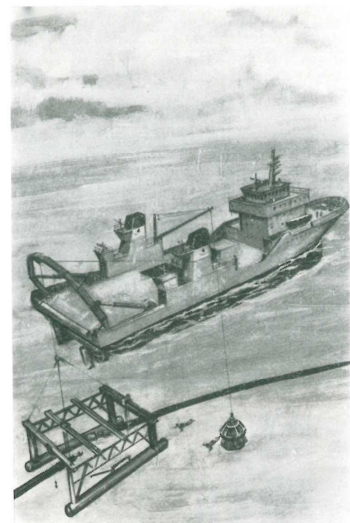
Jeder wird schon von der bekannten Sternwarte Bochum gehört haben, wo auch das gesamte Satelliten-Geschehen wie Erdumläufe, Mondlandungen und ähnliche außeratmosphä-

rische Vorgänge registriert worden ist. Auch in Bochum traten im Laufe der Zeit mehrere Netzausfälle ein. Sie hatten aber keinen Einfluß auf die EDV-Anlage, Meß- und Registriergeräte, weil ein MWM-Sofortbereitschaftsaggregat in jedem Falle die unerläßliche Stromversorgung zum unterbrechungslosen Ablauf der empfindlichen EDV-Anlage sicherte.

JHB







# Vielzweckschiff im Dienst der Tiefsee-Ölsuche

Spezialschiff »Seaway Falcon« MWM-ausgerüstet

Technik strebt aus ihrem Wesen nach optimaler Nutzung. Auch oder vielleicht gerade in der Schiffbautechnik, weil ihre Objekte zwar ortsbeweglich, aber im Grunde doch stationär in ihrem besonderen Element auf sich gestellt sind. Auf außergewöhnliche Spezialleistungen und vielseitigen Zweck haben viele Werften ihr Programm abgestellt. So die Werft Martin Jansen im nordfriesländischen Leer. Sie baut für die norwegische Firma K/S Seaway Supply and Support Ships A/S & Co. Haugesund, eine der Offshore-Gesellschaften der Stolt-Nielsen-Gruppe, zur Zeit das Tiefseetauch- und Forschungsschiff "Seaway Falcon". Der kürzlich zu Wasser gelassene und im Spätsommer in Dienst gehende Neubau wird bei 80,65 m Länge, 16 m Breite und (bis zum Hauptdeck) 7,10 m Seitenhöhe 4000 t Wasserverdrängung haben und 1800 t tragen.

Das Mehrzweckschiff ist für die Inspektion und Reparatur von Unterwasser-Pipelines und -bauten, auch für Tauch- und Beobachtungsoperationen in Wassertiefen zwischen 300 m und 500 m und alle Arten von Unterwasser-Engineering vorgesehen. Ein Schwergutgeschirr am Heck kann 100 t heben. Zur Ausrüstung gehören elektronische Anlagen und Unterwasserfernsehkameras. Die in Leistung und Aufgabenerfüllung einzigartige Feuerlöschschiene umfasst vier ferngesteuerte Monitore, die pro Minute 35.000 Gallonen Seewasser mit einem Druck von 150 PS über 100 m Entfernung "schießen" können. Auch eine Satelliten-Navigationsanlage ist installiert; eine Echolote auf dem Meeresgrund dient dafür als Fixpunkt.

Um seine Aufgabenstellung erfüllen zu können,

ist das Schiff mit einem System für dynamische Positionierung ausgerüstet, das zwei Hauptpropeller und vier Seitenstrahlruder steuert. Das Antriebssystem muß drei Hauptbetriebsbedingungen erfüllen: Freifahrt mit voller Geschwindigkeit zum Einsatzort; dynamisches Positionsverhalten auch unter schweren Wetterbedingungen im Einsatz und ein Höchstmaß an Manövrierfähigkeit.

## Höchstanforderungen an den MWM-Antrieb

Die Wahl, für verschiedenartigste Dienste eine sehr flexible und stark unterteilte Antriebsanlage zu erhalten, fiel auf eine Doppeltwinanlage aus zwei Paar Dieselmotoren der Motoren-Werke Mannheim AG vom Typ TBD 440-6 K mit je 1050 PS bei 900 U/min, wobei jedes Paar über elastische ausrückbare Kupplungen und ein Doppel-Untersetzungsgetriebe mit einem Verstellpropeller verbunden ist. Ganz außergewöhnliche moderne Anforderungen sind der MWM gestellt worden; sie sind unseren spezialtechnisch versierten Lesern nicht verständlich. Einiges läßt aber doch eine gewisse Vorstellung gewinnen:

Alle navigatorischen Vorgänge werden vom Computer gesteuert. Hierbei empfängt die Steuerungseinheit Funksignale von einer Echolote auf dem Meeresgrund. Die Abweichungen des Schiffs von diesem Fixpunkt werden gemessen, erfaßt werden zugleich die Wetter- und Wasserströmungsbedingungen. Ein Rechner wandelt alle Werte in Fernsteuerungsimpulse um; die Daten werden an die Seitenstrahlruder und an die Verstellpropellereinheiten weitergegeben.

Beide Navigationsmittel können von der Brücke aus fernbedient werden.

Im Leitstand des Maschinenraums können die gewünschten Maschinen-Betriebsbedingungen vorgewählt werden; eine Fernsteuerungseinheit hält diese Programmierung genau ein. Dies besorgt ein von MWM entwickelter Schaltschrank mit elektropneumatischen und pneumatischen Elementen. Beim dynamischen Einhalten der Schiffsposition beeinflusst der Rechner direkt das Fernsteuerungssystem der Maschinenanlage. Das ganze komplizierte Steuerungssystem ist mit den erforderlichen Sicherheits- und Verblockungseinrichtungen versehen; in der Bedienung ist es aber so einfach, daß das Maschinenpersonal keine spezialtechnischen Fähigkeiten zu haben braucht.

Auch die Stromversorgung an Bord besorgt MWM. Der allgemeine Strombedarf des Schiffs wird von drei 250-kVA-Aggregaten gedeckt; jeder Generator wird von einem MWM-Dieselmotor TD 232 V 12 angetrieben.

Dieser Schiffsneubau bedeutet eine weitere Referenz für die Leistungsbefähigung der Motoren-Werke Mannheim AG zur bewährten Bewältigung auch der nicht alltäglichen Spezialanforderungen, nicht zuletzt für ihren Weltruf auf dem Gebiet der Antriebs- und der Diesel-Aggregate-Technik. MWM-Abt. VF



Wenn und wo es um Menschenleben geht:

## Für den Notstrom sorgt MWM

Es gibt im Miteinanderleben der Menschen sicherlich nur wenig vergleichbare Situationen, in denen das Leben unmittelbar von der ungestörten Zufuhr elektrischen Stroms abhängt, wie in einem Operationssaal. Unvorstellbar die Folgen, wenn jemand "unter dem Messer liegt", daß Beleuchtung, Narkoseüberwachungsgeräte und sonstige medizinische Steuerungsvorrichtungen plötzlich ausfallen. Unsere hochtechnisierte Zeit besitzt die Mittel, solchen Gefährdungen zu begegnen: das Notstromaggregat, das beim

Ausfall des Netzstroms sofort und unmerklich die Stromversorgung übernimmt.

Als einer der bedeutendsten Hersteller von Notstromaggregaten in Europa ist die Motoren-Werke Mannheim AG seit Jahrzehnten auch Lieferant für Krankenhäuser und Sanatorien in der ganzen Welt. Sie gewährleistet die unterbrechungslose Stromversorgung ganzer Krankenanstalten bis ins kleinste Eckchen hinein, in dem elektrische Energie funktional vonnöten ist.

## „Für den Notstrom sorgt MWM!“

Unter diesem Slogan beteiligte sich die MWM an der Internationalen Krankenausstellung in Düsseldorf vom 10. bis zum 13. Juni 1975. Sie ist die größte Messe für das Krankenhauswesen und verbindet sie mit dem (diesmal 8.) Deutschen Krankentag. Das Leitthema lautete für INTERHOSPITAL '75 „Aufgabe, Rolle und Leistungen des Krankenhauses im Rahmen der Gesundheitssicherung“. Die Welt nahm Anteil an dieser speziellen Fachmesse. Europäische, außereuropäische Staaten und überseeische Länder (USA und Australien) besichtigten sie. Unter den 743 Ausstellern waren die MWM selbstverständlich vertreten. Ihr Ausstellungsstand war jederzeit gut besucht. Ihr Angebot und ihre Informationsbereitschaft fanden Beachtung. Vor allem die Vertrauen findende Zusicherung: „Bei Ausfall des Netzstroms übernehmen MWM-Aggregate die gesamte oder teilweise Stromversorgung!“

Fachlich versierte Besucher informierten sich über das Leistungsprogramm und nicht zuletzt über bewährte Referenzanlagen: MWM baut und liefert vollautomatische Notstromversorgungs- und Sofortbereitschaftsanlagen; diese für die absolut unterbrechungslose Stromversorgung besonders wichtiger Stromabnehmer wie Krankenhausanlagen mit OP-Räumen und feinstempfindliche Computergeräte. Aus dem großen Angebot stationärer Anlagen im Leistungsbereich von 5 bis zu 2870 kVA zeigten die MWM auf der Interhospital '75 in Düsseldorf:

ein MWM-Diesel-Drehstrom-Aggregat mit dem Antriebsmotor D 226-4 (Leistung 40 kVA bei 3000 U/min) und ein MWM-Diesel-Drehstromaggregat mit dem Antriebsmotor TBD 601-6 K (Leistung 400 kVA bei 1500 U/min), um den Rahmen für die bisher gängigste Größenordnung nach technischem Erfahrungsbedarf und Investitionsaufwand zu umreißen. Krankenhauserwartungen, Architekten und beratende Ingenieure machten vom Anerbieten der Standleitung gern Gebrauch, von erfahrenen MWM-Spezialisten auf diesem Sondergebiet in Fragen oder Problemen der Projektion und Ausführungsplanung beraten zu werden. JHB

## Wer hätte das gedacht?



### Arbeit ist schön

Die Deutschen finden Arbeit schön. Dies ist das Ergebnis einer Umfrage der Wickert-Institute, Tübingen. Die Meinungsforscher fragten: „Glauben Sie, Ihr Leben wäre schöner, wenn Sie bei gleichem Einkommen wie jetzt nicht mehr arbeiten müßten?“ Sie fanden heraus, daß 70 Prozent der Männer und 73 Prozent der Frauen ein Leben ohne Arbeit nicht schöner finden. Nur 17 Prozent der Männer und 14 Prozent der Frauen würden nach Angaben lieber nicht arbeiten. Wie die Wickert-Umfrage weiter ergab, finden 80 Prozent der Bürger den Arbeitsanfang nach vielen Feiertagen, wie es sie im Mai gab, schwerer, zehn Prozent wie sonst auch und weitere zehn Prozent waren sogar der Ansicht, nach einem Feiertag gehe es leichter weiter.

## Ankerzieh-Schiff - ein ganz neuer Typ

Nicht erst die Ölkrise hatte mit ihrem Schock dazu aufgemuntert, nachdrücklich nach Energiequellen zu suchen. Der nicht zu bremsende Bedarf nützt alle gangbaren Wege, nicht zuletzt den Zugang zur Erschließung der Schätze im Meeresboden. Hierfür ist der neue Begriff „Offshore-Bereich“ entstanden. Wenn die Werften — bis jetzt jedenfalls noch — einen verhältnismäßig gut beschäftigten Wirtschaftszweig darstellen, dann ist dies nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß immer wieder neue und andersartige Spezialschiffe als Offshore-Fahrzeuge benötigt werden. Ganze Bohrsinseln — auf Stahlbeinen stehende „Jack-up's“ und „Halbtaucher“ entstanden; Bohrschiffe mit Versorgern, Leichter-Schiffe, Pipeline-Verleger und Röhrentransporter wurden gebaut (diese Werkszeitschrift hat darüber berichtet).

Ausgewogene technische Konzeptionen haben das Offshore-Wesen jetzt um einen weiteren Typ bereichert: das Ankerzieh-Schiff. Als erstes Spezialschiff der Welt versteht das MS "Oxenturm" solchen Dienst. Die Erfahrungen im ersten Halbjahr 1975 bestätigen die Erwartungen. Das unter der Flagge der Bremer DDG „Hansa“

„Deutsche arbeiten am besten“

In einer Umfrage bei 80 amerikanischen Spitzenmanagern, die in 18 Unternehmen in aller Welt ausländische Arbeitskräfte beschäftigen, haben deutsche Arbeiter im internationalen Vergleich die besten „Zensuren“ bekommen. Die Befragten gaben den von ihnen beschäftigten deutschen Industriearbeitern im Durchschnitt die höchsten Noten und zwar im Hinblick auf „allgemeine Leistung“, Produktivität, sowie Arbeitsfrieden und Stabilität. Jedoch sei die deutsche Arbeitskraft im internationalen Vergleich zu teuer. Am schlechtesten bewertet wurden bei dieser „Umfrage“ die britischen Arbeiter.

### Mit der Hochzeit endet die Arbeit

Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden hat in einer Untersuchung über den Zusammenhang von Heirat und Erwerbstätigkeit der Frauen festgestellt, daß rund drei Viertel der Frauen zum Zeitpunkt der Eheschließung im Berufsleben stehen. Knapp die Hälfte von ihnen hört mit der Heirat auf zu arbeiten, während die andere Hälfte weiterarbeitet.

Von den Frauen mit qualifizierter Ausbildung ist ein größerer Anteil zum Zeitpunkt der Eheschließung und auch über die Heirat hinaus erwerbstätig. Außerdem beeinflusst die bis zur Eheschließung erreichte berufliche Stellung die weitere Erwerbstätigkeitsdauer. Arbeiterinnen brechen mit der Eheschließung am häufigsten ihre Erwerbstätigkeit ab, während Selbständige und mithelfende Familienangehörige am häufigsten weiterarbeiten.

In früheren Zeiten waren Frauen seltener erwerbstätig als heute und brachen auch viel häufiger bei der Heirat ihre Erwerbstätigkeit ab. Frauen, die früher nach der Eheschließung noch arbeiteten, taten dies jedoch über einen längeren Zeitraum hinweg als heute.

fahrende Schiff wurde in Millingen am Rhein auf der holländischen Scheepswerven vorheen H. H. Bodewes gebaut. Es wurde bei 44 m Länge, 11 m Breite, 3,96 m Seitenhöhe und 5,25 m Tiefgang mit 499 BRT vermessen.

Das Ankerzieh- oder auch Ankerverlegeschiff, in dem vom Englischen geprägten Fachjargon „anker handling vessel“ genannt, wurde als Begleitschiff zu Rohrlege- und Kranschiffen entwickelt; es wird während der Arbeiten des Hauptschiffs an 10 Anker gelegt, an denen es sich dann laufend weiter verholt und damit den Ablauf der Arbeitsgänge ständig sistiert. Diese Anker nach der Streckenbewältigung für den nächsten Abschnitt aufzunehmen und wieder auszubringen, ist Hauptaufgabe dieses kurzen, wendigen, aber schlepperartig kraftvollen „Ankerziehers“. Hauptantrieb sind zwei MWM-Dieselmotoren mit je 2800 PS. 70 t Pfahlzug werden von der geballten Kraft dieses „oxen“. Zur Erhöhung der wichtigen Manövrierfähigkeit besitzt er ein 5-t-Bugstrahlruder. Zur nautischen Ausstattung gehört u. a. ein Kreisellkompaß mit Selbststeueranlage. Neun Mann Besatzung bedienen sich modernen Wohnkomforts. JHB



# Auf eigenem Kiel über den Atlantik



Wenn diese Werkszeitschrift im August scheint, dann wird der Schlepper „Ultramar III“ in siebenwöchige Reise über 15 000 km hinter sich gebracht haben. Irgendwie muß der Name, h. „Weit übers Meer hinaus“, wohl befähigt werden, denn dieser dritte Schlepper von der Isenwerfer, Emden, für die Ultramar Agencia, Santiago de Chile gebaut, bewältigt auf eigenem Kiel den Atlantischen Ozean, den Panamakanal und die Küstenstrecke des Pazifiks bis nach Valparaiso. Respektable Leistung für diesen nur rd. 10 m langen und 4,6 m breiten gedrungeneren Schlepper, kaum mehr als eine „Nußschale“ im Vergleich zu den Ozeanriesen unserer Tage. Die beiden Vorgänger (U. I 1965) und (U. II 1968) wurden von Frachtern als Decksladung nach Chile gebracht worden.

MWM steuerte die Antriebskraft für diese Schiffeleistung bei. Der 205-BRT-Schlepper ist mit einem MWM-Dieselmotor vom Typ TBD 500-6 (1300 PS bei 500 U/min) ausgerüstet. Er bringt über ein Wende-Untersetzungsgetriebe und den in einer Ruderdüse laufenden Festpropeller 12 Knoten Fahrtsgeschwindigkeit und eine Arbeitskraft von 22 t Pfahlzug.

Das Motorschiff hat nur sechs Mann Besatzung, bedient sich natürlich aller modernen Nautik- und Kommunikationsmittel. So sind Radargerät und Echolot installiert. So sind spezielle Telefon-Überleiteneinrichtung steht das Schiff in ständiger Verbindung zu seinem Reedereibüro in Santiago und ist — direkt aus dem Telefonnetz — über seine UKW-Funksprechanlage jederzeit erreichbar. Alle neuzeitlichen Borleinrichtungen sind vorhanden: Beistopper- und Bugankerwinde, eine Feuerlöschkanone auf dem Bootsdeck, ferner eine kombinierte Wasser- und Schaumlöschanlage, um nur einiges für die vielseitige Verwendbarkeit zu nennen. Da die Leerräume als Trinkwasser-, z. T. als Brennstofftanks hergerichtet worden sind, läßt sich „Ultramar III“ auch als Bunkerboot von 160 t Tragfähigkeit einsetzen. — Unter der blau-weiß-roten Flagge Chiles mit dem weißen Stern zeugt der MWM-Wimpel am Bug vom Dabeisein der Dieselmotoren aus Mannheim, auch hier wieder — in der südamerikanischen Welt.

JHB

ren in Pension geht, reicht dieser Betrag nicht aus, weil ja die Rente für zwei Jahre länger als geplant gezahlt werden muß. Grob gesagt wären das in unserem Fall DM 4800,—, die man mehr sparen müßte. Daraus ergibt sich, daß die längere Zahlungsdauer einer Rente nur dadurch ausgeglichen werden kann, daß der Rentenbetrag um einen versicherungsmathematisch errechneten Abschlag gekürzt wird. Bei 63 Jahren sind dies 15%, bei 64 Jahren 8%. Zu erwähnen ist, daß der Steigerungsbetrag von 0,4% nur für die aktiven Jahre angesetzt werden kann. Der Wegfall des Steigerungsbetrages bei vorzeitigem Ausscheiden für 1 oder 2 Jahre ist also kein Abschlag!

Würde man keine Kürzung vornehmen, müßte für den vorzeitig ausscheidenden Mitarbeiter mehr gespart werden; das würde aber gleichzeitig bedeuten, daß man ihn besser behandelt als den Mitarbeiter, der mit 65 Jahren ausscheidet.

Diese unterschiedliche Handhabung könnte unter Umständen dazu führen, daß viele Mitarbeiter vorzeitig ausscheiden, weil sie ja praktisch mehr Rente erhalten. Dies würde, unabhängig davon, daß man auch die älteren Mitarbeiter braucht, eine kostenmäßig wesentlich höhere Belastung für uns ergeben, die im Moment nicht zu verfahren wäre. Wie Sie wissen, kommt durch das neue Gesetz zur Altersversorgung, vor allem durch Unverfallbarkeit und Insolvenzversicherung, ein erheblicher Mehraufwand auf uns zu.

Daß bei den staatlichen Renten keine Abschläge gemacht werden, ist nur deshalb möglich, weil die Mehrbelastung von der Allgemeinheit, der arbeitenden Bevölkerung getragen wird. Dagegen müssen die zusätzlichen Kosten in der Firma von einem relativ kleinen Kreis erwirtschaftet werden.

Wir haben uns über die Frage der Abschläge sehr viele Gedanken gemacht und diese auch mit den Betriebsräten unserer Werke besprochen. Unseres Erachtens dürften wir, unter anderem aus Gründen der Gerechtigkeit, keine andere Entscheidung fällen, als die Abschläge zu machen.

Hinzuzufügen wäre, daß jeder Mitarbeiter die Versorgungsordnung und deren Bestimmungen kennt und sich frei entscheiden kann, ob er bis 65 arbeitet und die ihm zustehende Rente voll erhält oder ob er schon mit 63 Jahren aufhört und eine niedrigere, dafür aber eine länger

tische Abschläge in Höhe von 15% beim Ausscheiden mit 63 Jahren bzw. 8% beim Ausscheiden mit 64% gekürzt wird.

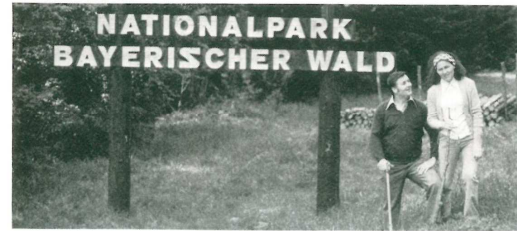
Der Personalchef der Knorr-Bremse, Herr Prokurist **Schloßbauer**, hat dazu in einem Schreiben an den Berliner Mitarbeiter wie folgt Stellung genommen:

... . Damit der Betrieb die Altersrenten pünktlich und regelmäßig bezahlen kann, muß er vorher die notwendigen Mittel sparen, das heißt, er bildet Rückstellungen während der Zeit, die der Mitarbeiter im Betrieb verbringt. Wieviel man zurücklegen muß, um die Rente später für 10, 20 oder mehr Jahre zahlen zu können, wird von dem Versicherungsmathematiker errechnet. Dieser geht dabei von einer mittleren Lebenserwartung und von einem Rentenbeginn von 65 Jahren aus. Wenn zum Beispiel ein nach der Versorgungsordnung errechneter Rentenbetrag im Monat DM 200,— beträgt, muß sich die Firma vorsorglich darauf einstellen, daß sie beim Ausscheiden des Mitarbeiters diesen Betrag für mindestens 10 Jahre verfügbar hat, das würden in unserem Fall rund DM 24 000,— sein. (Die Rechnung des Versicherungsmathematikers ist natürlich etwas komplizierter.)

Wenn nun der Mitarbeiter bereits mit 63 Jah-



laufende Rente erhält. Bei einer betrieblichen Altersversorgung handelt es sich natürlich stets um eine zusätzliche Versorgung, das heißt, die Grundversorgung erfolgt über die an den Staat abgeführten Versicherungsbeiträge, die aber ebenfalls zur Hälfte durch den Arbeitgeber aufgebracht werden.“



# Kurz gebremst in Spiegelau

## Wo müde Knorr-Bremser wieder munter werden



„Bitte recht freundlich!“ Dieser Aufforderung des Fotografen konnte man auf der gemütlichen Terrasse, weit ab vom Lärm der Straßen, ohne Mühe nachkommen!



Es gibt zwar keinen Tegernsee in Spiegelau, dafür jedoch ein neu-erbautes Hallenbad in der Pension „Waldfrieden“, das sich nicht nur an Regentagen großer Beliebtheit erfreut!

Das neue Jahr fing für Franz Mock, Betriebsratsvorsitzender der Knorr-Bremse, gut an: Die Geschäftsleitung setzte ihr Ja und Amen unter ein Gesuch, demzufolge auch streßgeplagten Münchner Knorr-Bremsern ein kostenloser Erholungsurlaub ermöglicht werden soll. So können also seit Mai dieses Jahres bis Ende September im 14-Tage-Rhythmus jeweils vier Paare (das sind im Halbjahr 72 Personen) gratis in die Ferien reisen. Wer sich unter den 700 Mitarbeitern für erholungsreif hält und eine entsprechende Bescheinigung vom Hausarzt beibringt, dem ist ein solcher Kurzurlaub so gut wie sicher. Und damit die Erholung möglichst total gerät, ist auch der Ehepartner herzlich willkommen: er erhält, soweit er nicht berufstätig ist und selbst verdient, von der KB einen Zuschuß von 50% zum Pensionsgeld, d. h. zwei Wochen Ferien zum halben Preis — alles in allem eine jener sozialen Einrichtungen, die sich wirklich sehen lassen können! Und die Bahnfahrten nach Spiegelau im Bayerischen Wald wird auch noch bezahlt. Dort fand nämlich Franz Mock nach langem Suchen den optimalen Erholungsort: eine ruhige, gepflegte Pension in ebensolcher Umgebung.

Die ersten Knorr-Bremser, die gebräunt und ausgeruht wieder an ihren Arbeitsplätzen erschienen, haben wir nach ihren Erlebnissen und Erfahrungen befragt, und was sie berichteten, kann sich hören lassen: mit Anerkennung wurde nicht gespart! Demzufolge beginnt die Erholung sozusagen mit dem Eintreffen in Spiegelau: die ozonhaltige Luft macht munter und beschwingt wie Sekt. Man betritt die Pension „Waldfrieden“, inspiziert sein Zimmer und stellt fest: ein gutgeführtes, gutbürgerliches Haus mit gemütlichen Gasträumen, das sich in ruhiger Lage am Ortsrand befindet. Der Wald beginnt unmittelbar hinter dem Haus. Es ist der „Nationalpark Bayerischer Wald“ mit gut markierten Wanderwegen, die zu Bergseen, Urwaldpartien, dem Rachel und dem Lusen führen, wo sich tatsächlich Fuchs und Luchs Gutenacht sagen und Wisent und Fischotter noch anzutreffen sind. Dieses riesige Waldgebiet ist die Attraktion von Spiegelau und wird entsprechend frequentiert — nicht zuletzt deshalb, um sich den Speck wieder abzurennen, den man wohl oder übel als Pensionsgast im „Waldfrieden“ ansetzt. Die Versuchung ist halt zu groß beim „Speisen à la carte“. Mittags Rehbraten und kalbs Forelle? Oder Tiroler Leber? Und morgen Kalbsaxe mit Knödel. Oder lieber Pfeffersteak? Alles geht — Frau Wirtin ist rührig. Und sollte man sich wirklich zu einer Tagestour aufraffen, per Bus nach Prag oder per Schiff ein Stückchen Donau rauf und runter, werden dem Gast vier Mark fürs entgangene Mittagessen gutgeschrieben!

Es ist auch kein Unglück, wenn es wirklich einmal regnet. Dann tut man etwas für die Bildung: Spiegelau ist ein alter Glasmacherort mit Glashütte, Glasmuseum (dort den Film über die Glasfabrikation unbedingt anschauen!) und einem Fachgeschäft für Glaswaren, das angefangen von Trinkgläsern jeder Art über Kristall-Aschenbecher bis zur Stehlampe mit Onyx-Fuß zu erstaunlich günstigen Preisen alles das anzubieten hat, was ein Fremder gern als Andenken mit heimnimmt. Und das Geschäft blüht. Oder haben Sie schon einmal einen Ferienort, der Ihnen die gerhusamsten Tage seit Jahren bescherte, ohne Souvenir verlassen? Na also!

Der Leser fragt - »WIR« gibt die Antwort:

# Warum Abschläge bei vorgezogener Altersrente?

Bereits im Jahre 1953 hat die Knorr-Gruppe betriebliche Altersversorgung für ihre Mitarbeiter eingeführt. Sie soll — eine Ergänzung staatlichen Rentenversicherung — dem nach der Berufstätigkeit in den Ruhestand tendenden einen sorgenfreien Lebensabend verhelfen.

Die genauen Leistungen und Bestimmungen dieser Altersversorgungs-Ordnung sind in einer Broschüre festgehalten, die jedem Mitarbeiter seinem Eintritt in eines der Werke der Knorr-Bremse überreicht wird.

Nun haben sich in den letzten Jahren verschiedene Neuerungen durch den Gesetzgeber erlassen, vor allem die Regelung der vorgezogenen Altersrente, der Unverfallbarkeit und Absicherung der Rentenansprüche. — Um Problem von allgemeinem Interesse handelt es sich, wie wir glauben, bei der Anfrage eines jährigen Berliner Mitarbeiters. Es geht um Bezüge bei einer „vorgezogenen“ Altersversorgungs-Rente. Er fragt an, warum beim Ausscheiden etwa mit 63 bzw. 64 Jahren Abschläge von der Altersrente gemacht werden. Die Werke der Knorr-Gruppe gilt die Regelung, daß der gemäß Versorgungsordnung errechnete Betrag um versicherungsmathema-





Links: „Messestand“ einer Töpferin auf einer landwirtschaftlichen Ausstellung in Lima; die junge Frau formt die Gefäße ohne Töpferscheibe frei aus der Hand; unten: Zuckerrohrverkäufer auf einem der Märkte Limas

nicht verwischen können. Da es in Lima praktisch niemals regnet, müssen die paar Palmen und Sträucher in der Stadt täglich bewässert werden. Die Indios allerdings profitieren von dieser trockenen Tatsache: sie können beim Bau ihrer Hütten auf das Dach verzichten! Selbst die bedeutendsten Baudenkmäler, Kirchen und Paläste, die Lima innerhalb seiner Mauern vorweisen kann und die während der etwa 300jährigen spanischen Herrschaft (von 1520 - 1820) entstanden — allen voran die Kirche La Merced und der Palacio Torre Tagle — machen aus der Stadt immer noch keine beeindruckende Metropole. Was allein beeindruckt, ist das Leben und Treiben auf fast allen Straßen und Gassen.

Drei Wochen Lima »inclusive«

# Nach Peru der Bremsen wegen



Als Herr Froschhammer am Abend des 15. Mai auf dem Flugplatz in Lima landete, war er zwar genau 20 Stunden unterwegs gewesen, war zwischengelandet in New York und Guayaquil, Ecuadors größter Stadt — doch er kam trotzdem aufgrund der sechsstündigen Zeitverschiebung noch rechtzeitig zum großen Abendessen zu recht, das man für ihn und seinen ungarischen Begleiter, den Herrn Körmendy, arrangiert hatte. Zu dessen Empfang waren schließlich auch die acht Landsleute erschienen, denn es galt, ihren Chef gebührend zu empfangen.

Ungarn in Peru? Nun ja — sie alle hatten ein gemeinsames Thema: die Omnibusse der städtischen Verkehrsbetriebe. Die ungarische Firma Ikarus ist gut im Geschäft mit Peru; 50 der insgesamt 350 Busse Limas stammen bereits aus Budapest, und es sollen noch mehr werden. Und ihre Bremsen sind Knorr-Bremsen, die teils im Lizenzwerk Szekesfehervar am Plattensee, teils in München produziert wurden. Und da gute Geschäftsleute alles tun, um bereits bestehende Verbindungen zu festigen und nach Möglichkeit weiter auszubauen, halten sich eine Anzahl qualifizierter ungarischer Techniker bereits seit 1 1/2 Jahren mit ihren Familien in Lima auf. Und nun kam „der Chef“ direkt aus Budapest und brachte als Bremsenspezialisten Herrn Froschhammer aus München mit!

Großer Bahnhof. Dann erst mal ins Hotel. Der

zwölfstöckige Bau unterschied sich in nichts von ähnlichen internationalen Beherbergungstätten auf allen Kontinenten — bis auf deutlich sichtbare Risse in den Wänden. Sie mahnen an das letzte Erdbeben, von dem Lima heimgesucht wurde. Wenn es auch an Schwere längst nicht mit jenem im Jahre 1950 zu vergleichen ist, sind dennoch die Schäden von damals noch nicht behoben . . . Der Indiojunge aus Peru, der Herrn Froschhammer am späten Abend, am Ende eines langen Tages, auf sein Zimmer geleitete und ihm auf spanisch eine gute Nacht wünschte, kann sich an das Erdbeben im Oktober letzten Jahres noch gut erinnern; es zerstörte in den Randbezirken zahlreiche primitive Behausungen aus Lehm und Backsteinen . . . Aber sonst kann man sagen:

## Das Klima in Lima ist prima

Dies stellte auch Herr Froschhammer im Laufe des nächsten Tages fest, an dem es erste Eindrücke von Perus 150 m hoch gelegenen Hauptstadt zu sammeln galt. Die jahreszeitlichen Temperaturschwankungen sind sehr gering: sie liegen zwischen 22<sup>o</sup> und max. 28<sup>o</sup>. Zudem ist der Mai für das Küstengebiet die ideale Reisezeit. Die 2-Millionen-Stadt freilich, die inmitten einer trostlosen, wüstenähnlichen Landschaft liegt, erscheint dem Touristen als eine graue bzw. braune, staubige Steinwüste — ein Eindruck, den auch die wenigen Grünanlagen

## Ganz Lima ist ein einziger Markt

Jeder handelt mit allem, und offenbar gibt es nichts, wofür ein Verkäufer nicht einen Käufer sucht und wohl auch findet: Kugelschreiber werden hier von einem Indio angeboten; daneben hat ein Mestizo ein Fahrrad ausgeschlachtet und versucht, die einzelnen Teile günstig an den Mann zu bringen. Braucht jemand ein preiswertes Bettgestell? Hier ist es: gut erhalten, von alt auf neu gemacht. Ledergürtel mit Messingschließen, Kleidung, Töpfe, dazwischen Lebensmittelstände — alles bunt gemischt.

Wie wärs mit einer Knabberlei? Wem danach gelüftet, der kauft sich eine Kokosnuß oder ein Stückchen davon. Oder soll es etwas Süßes sein? Bitte sehr: Ein Stückchen Zuckerrohr! Und wie lang? 20 cm, 30 cm — der eifertige Verkäufer zerleinert das 2 m lange und besenstielfdicke Zuckerrohr nach Wunsch. Das klebrige Innere ist eine preiswerte Leckerei. Raffinierter noch für den Europäer scheint da das gefüllte Waffeltütchen, das eine kleine Indiofrau in farbenfrohem Poncho anbietet: aus einem Glasgehäuse mit Waben, in dem es vor Bienen nur so schwirrt, schöpft sie mit einem Löffel vorsichtig etwas Dickflüssiges in ein Tütchen: das Vorprodukt des edlen Bienenhonigs offenbar, das hier halb getrunken, halb aufgeschleckt wird. Dabei kann man ein paar Meter weiter dem Indio zuschauen, der eine Schlange zu dünnen Flötenröhren tanzen läßt, was auch

hier recht orientalisch anmutet, und dem Alten nach der Vorführung eine Münze in den Hut werfen.

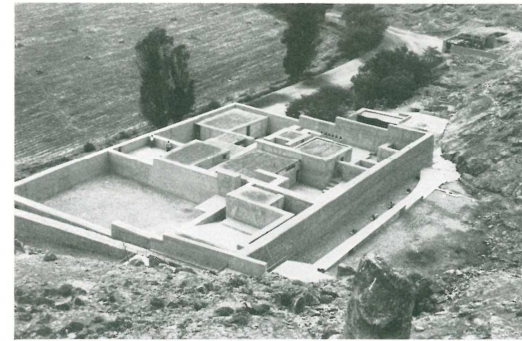
Rätselhaft blieb Herrn Froschhammer eine andere Art von Schaustellung: von einem vorwiegend männlichen Publikum umgeben, trug ein Mann etwas vor. War es eine Geschichte? Ein Märchen? Oder ein abenteuerlicher Erlebnisbericht? Mit einem Stock malte er Figuren und Krängel in die Erde, weinte plötzlich heftig, gestikulerte wild mit den Armen und umarmte einen der Zuhörer. Hatte er ein Drama geschildert oder die glückliche Rettung aus höchster Not? Mit Beifall wurde am Ende der „Vorstellung“ nicht gespart, und die Geschichte war jedem in der Runde ein paar Centavos wert!

den Straßenverkehr unsicher machen. An diesem fehlt das Nummernschild, dort ein Kotflügel, bei dem anderen die Windschutzscheibe. Nicht selten wird nachts ohne Licht gefahren, weil die Scheinwerfer längst defekt sind . . . Was Wunder, daß sich jeder Indio, bevor er sein Heim verläßt und die Straße betritt, bekreuzigt! Am solidesten — neben den städtischen Omnibussen, an deren Fahrfähigkeit selbstverständlich nicht zu zweifeln ist und deren Bremsicherheit ja Herr Froschmann an Ort und Stelle garantierte! — erscheinen noch die „Sammeltaxis“, die einen wichtigen Anteil an der Personenbeförderung Limas haben. In der Praxis sieht das so aus: die ungefähre Richtung, die das Taxi nehmen wird, zeigt ein kleines

Schild an. Wer mitfahren will, gibt ein Handgehalt, und das Taxi stoppt. Das Fahrgeld wird sofort auf dem Trittbrett kassiert. Und jeder Fahrgast kommt — wenn auch auf Umwegen — irgendwann ungefähr an sein Ziel. Die Limanesen jedenfalls, von denen nur wenige ein Fahrrad besitzen, sind auf ihre Sammeltaxis angewiesen und frequentieren sie entsprechend stark.

## Am höchsten Eisenbahnpunkt der Welt

Der VVW-Bus natürlich, in dem Herr Froschhammer zusammen mit seinen ungarischen Kollegen zu einigen Ausflügen ausrückte, hätte den deutschen TÜV mit Auszeichnung hinter sich gebracht, denn schließlich fühlten sich die

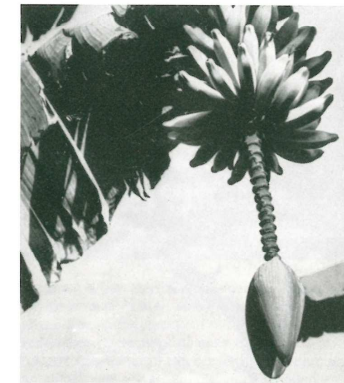


Verständlicher für neugierige Touristen blieb eine andere Art von Geschäft: in einer Reihe unter Sonnenschirmen hatten zehn, zwölf junge Schreibkundige fliegende Büros eröffnet und warteten, aufgereiht wie Taxis, auf Kundenschaft: zwei Obstkisten aufeinander dienten als Tisch, eine Kiste dahinter als Sitzmöbel. Hin und wieder näherte sich ein schlichter Mann dem „Schreibbüro“ mit der Bitte um Hilfe im Schriftverkehr. Dann trat die alte Schreibmaschine, nicht selten eine alte „Adler“, in Aktion und gemeinsam wurde das Schriftstück aufgesetzt, im Einfingersystem zu Papier gebracht und versandfertig hergerichtet — ein Geschäft, das in einem Land, in dem die Bevölkerung zu rund 40% aus Analphabeten besteht, vorläufig krisenfest bleiben wird!

Ja, es gab viel zu sehen bei diesen Stadtbegehungen, und Herr Froschhammer wunderte sich schließlich über gar nichts mehr. Nicht über die Kleinkinder, die — ebenso niedlich wie verschmüzt — entweder seelenruhig in einer Obstkiste inmitten des Marktgetümmels schliefen, während ihre Mütter irgendwelche Waren feilboten, oder die mit den Abfällen spielten und sie auf ihre Eßbarkeit hin überprüften.

## Das hat der TÜV noch nicht erlebt!

Und schon gar nicht wunderte er sich über die Autos, unter denen wahrlich schrottreife Vehikel



O. I.: Blick auf die Festung Puruchuco bei Lima; sie stammt aus dem 12. Jahrhundert und wurde erfolgreich gegen feindliche Inkastämme verteidigt; o. r.: in der Nähe des höchsten Eisenbahnpunktes der Welt in den Anden (4818 m); unten: Bananenstaude an der Straße Panamericana

Europäer alles andere als lebensmüde. Man hatte sich eines schönen Sonntags ein ganz besonderes Ziel gesetzt: Besichtigung des höchsten Eisenbahnpunktes der Welt! Für Herrn Froschhammer als echten Knorr-Bremser war dies natürlich eine Attraktion. Andererseits forderte solch eine Fahrt in die Anden Mensch und Auto gleichermaßen viel ab. Dieser Punkt liegt in Peru in einer Höhe von 4818 m, auf der Strecke der peruanischen Zentralbahn Lima — La Oroya. Fast parallel dazu führt in das peruanische Hochland die Straße Carretera Central.

Bei herrlichem Sonnenschein machten sich die sechs Männer mit ihrem Bus auf den Weg. In drei Stunden kletterte der Wagen auf der alten, schmalen Inkastraße von 150 m (Lima) auf 4843 m, wo ein Erinnerungsfoto entstand. Die pausenlose Serpentinenkurvenreihe und der gravierende Höhenunterschied trugen Schuld daran, daß die Freunde für den Fotografen nur mit großer Mühe ein freundliches Lächeln zustande brachten: die Höhenkrankheit machte jedem zu schaffen! Niemand hatte auf den Rat der Einheimischen gehört und Arzneimittel in der Picknicktasche verstaut. So litt man unter Übelkeit, verbunden mit Kopfweh; es drückte auf Augen und Ohren. Beim Aussteigen konnte man sich kaum auf den Beinen halten, und es war niemand unter ihnen, der nicht über Gleichgewichtsstörungen geklagt hätte. Ein purer Zufall war es, daß der Fotograf im Augenblick



ir Aufnahme den Apparat gerade gehalten  
 teil  
 Herr Froschhammer, gebürtiger Oberbayer,  
 irdsteiger und Schifahrer und somit gebirgs-  
 fahren, machte eine neue Erfahrung: Bei der  
 erwindung von 4 500 m Höhenunterschied  
 innerhalb von drei Stunden streikt der normale  
 menschliche Organismus . . . Glücklicherweise  
 ar der Kamerad am Steuer in besserer Ver-  
 sorgung; er brachte es fertig, den Bus mitsamt  
 in Insassen unbeschadet am Abend dieser  
 inkwürdigen Tour vor dem Hotel zu parken!

**if den Spuren der Inkas**  
 Ein anderer Ausflug führte zu den Ausgra-  
 mungsstätten der alten Kulturen in der Nähe von  
 ma. Dort befinden sich gleich drei;  
 ajamarquilla, 12 km von Lima entfernt und  
 hr abgelegen, ist die unbekannteste unter  
 nen. Herrn Froschhammer aber erschien dieser  
 rt als der eindrucksvollste. Lag es daran,  
 ß hier die kleine Touristengruppe allein war,  
 ne jeden Rummel? Oder daran, daß man

Erinnerung an den Besuch im Reich der Inkas,  
 deren Kultur stets Rätselhaftes und Geheimnis-  
 volles anhaften wird.

**Malerisch und stimmungsvoll: die Inka-Märkte**  
 Die Nachkommen der Inkas, der Urbevölke-  
 rung Perus, sitzen heute auf den malerischen  
 Inka-Märkten, die sich — im Gegensatz zu den  
 wilden Marktständen an den Straßen — auf  
 geschlossenen Plätzen befinden, und bieten ihre  
 Handarbeiten, Krüge, Decken und Schmuck an;  
 Waren also, die sie selbst herstellen. Hier  
 kaufen Touristen ihre Mitbringsel: vielleicht  
 eine Kette aus Tierzähnen oder Kürbiskernen,  
 einen farbigen Poncho, wie ihn die Indiofrau zum  
 langen Rock trägt oder einen Panama-Hut.  
 Oder — sehr beliebt! — eine Decke oder einen  
 Teppich aus Lamahaar. Beides wird in allen  
 Größen und verschiedenen Farben mit zumeist  
 denselben Motiven angeboten: Hirt mit Lama  
 — jenem Tier, das der Indio seit der Inka-Zeit  
 als Haustier kennt.  
 Herr Froschhammer erwarb für sich eine

Figur aus dunklem Holz, die einen Inkagott dar-  
 stellt. Als er sie zwischen vielen anderen  
 Schnitzereien entdeckte, war sie unansehnlich  
 und verschmutzt. Vielleicht ist es eine echte  
 Antiquität, vielleicht aber auch nur eine Schnit-  
 zerei aus unseren Tagen, die „auf alt“ gemacht  
 wurde. Sei's drum — der Wert vieler Andenken  
 liegt ja in den Erinnerungen, die sich um sie  
 ranken. Und diese werden immer, wenn der  
 Blick unseres Peru-Reisenden auf den kleinen  
 Inka fällt, der nun auf einer Kommode in  
 München gleichsam als guter Hausgott thront —  
 in jenes Land der goldenen Götter zurück-  
 wandern.

Foto links: Ausflug in eine Oase;  
 links im Bild:  
 Herr Froschhammer;  
 rechts: Indiofrau vor ihrem  
 Bienenstand



nehmen durfte, daß wirklich alles echt und alt  
 an, keine Mauer nachgebaut wurde wie an  
 an anderen Plätzen? Es herrschte eine große  
 ille, als sich die Männer zwischen den Über-  
 rsten der alten Inkastadt, die wohl im 8. Jahr-  
 hundert n. Chr. entstanden war und deren Verfall  
 wahrscheinlich nach der Eroberung des Landes  
 urch die Spanier begann, aufhielten. Ein  
 eer von Steinblöcken, dazwischen 7 m oder 8 m  
 he Hausmauern, läßt die Ausdehnung der  
 tadt genau erkennen. Man kann die Straßen-  
 eige ausmachen, die Fundamente der Häuser,  
 inn die tausendjährigen Gänge abschreiten.  
 s blieb vieles erhalten, obgleich sich doch  
 s Gestein teilweise mit dem Fuß zerbröckeln  
 bt . . . Baumaterial waren ungebrannte  
 hmziegel oder auch Stampferde, ein Gemisch  
 s Lehm und Stroh. Dieses Material konnte  
 r deshalb verwandt werden, weil es in der  
 istenwüste so gut wie niemals regnet (ein  
 nzig kräftiger Regenguß kann solches  
 auerwerk zum Einsturz bringen). Das weiche  
 aumaterial bot die Möglichkeit, die Wände  
 it Reliefs zu schmücken. Sie wurden in den  
 uchten Lehm geschnitten und zeigen geo-  
 etrische Ornamente, teils stilisierte Tiere,  
 lanzen und Menschen. Diese Reliefs waren  
 im Teil bemalt. Herr Froschhammer gelangte  
 nuz zufällig in den Besitz eines Souvenirs: er  
 nd die Scherbe eines Tonkrugs, versehen mit  
 nem kleinen Ornament — eine bleibende



## Modernes Meßschiff für betagten Holzschoner

Der Schiffbau zählt nach wie vor zu einem der  
 hauptsächlichsten Zulieferungsbereiche für  
 MWM-Dieselmotoren. Aus der Fülle von Bedarf  
 und Einbaufällen wählt die Werkszeitschrift die  
 mehr für den einfachen Leser als für den tech-  
 nisch Geschulten interessanten Fälle aus. —  
 Auch Schiffe kommen ins Pensionsalter. Viele  
 Jahre hat der nun altgewordene Holzschoner  
 „Norderney“ seinen Dienst auf täglichen Watten-  
 fahrten versehen. Ein junger Nachfolger gleichen  
 Namens hat jetzt das Ruder übernommen. Das  
 Wasser- und Schiffsahrtsamt Norden hat das  
 auf der Wilhelmshavener Jadewerft gebaute neu-  
 zeitliche Meßschiff in Dienst gestellt. Rund 3 Mio.  
 DM hat das nach Entwürfen der Zentrale für  
 Schiffs- und Maschinentechnik, Hamburg, ent-



standene Schiff in der GL-Klasse „für die kleine  
 Küstenfahrt“ gekostet. Es ist 31,25 m lang, 7,5 m  
 breit, 2,4 m seitenhoch, geht nur 1,1 m tief und  
 wurde mit 158 BRT vermessen.  
 Es wird von zwei MWM-Dieselmotoren vom  
 Typ RHS 518 V 12 mit je 300 PS über 2 Propeller  
 — für 11,5 kn Fahrgeschwindigkeit — haupt-  
 angetrieben. Dazu kommen für Borddienste  
 2 MWM-Aggregate mit Dieselmotoren D 226-3  
 von je 33 PS Leistung. Haupt- und Hilfsmotoren  
 erhielten Außenhautkühlung.  
 Die „Norderney“ ist ein ausgesprochenes  
 Zweckschiff des vermessungstechnischen Dien-  
 stes. Im Haupteinsatzgebiet zwischen Osterems

und Harle im See- und Wattenmeer der Ost-  
 friesischen Inseln ergeben sich vielfältige Arbei-  
 ten: u. a. Fahrwasser- und Profilmessungen, Peil-  
 bakensetzen, Suche und Lokalisierung von Schiff-  
 fahrtshindernissen, aber auch von Muschel-  
 kulturen. Auf dem Hinterschiff wird dafür zusätz-  
 lich ein starkes Vermessungsmotorboot mitge-  
 führt. Ein der spezialtechnischen Ausrüstung  
 seinen genannt: ein Kreiselkompaß, Echo-  
 und Vermessungslot, ein Decca-Navigator, Hi-Fix  
 und ein Computer zur Datenerfassung. Allzeit  
 glückliche Fahrt im nutzvollen Dienst an der  
 Küstenschiffahrt. „junges“ Meßschiff „Norder-  
 ney“!  
 JHB

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

# Segeln - ein Sport nur für wenige?

Boote der Soling-Klasse bei einer Regatta auf der Kieler Förde



Wer an schönen Wochenenden im Sommer an  
 unsere bayerischen Seen fährt, sieht nur „weiß“,  
 weiß von Segelbooten! Mit den größten — etwa  
 dem Zweimaster „Albatros“ am Ammersee (das  
 ehemalige Flaggschiff Zar Nikolaus I.) — bis hin  
 zu den kleinsten, den „Optimisten“, segelbaren  
 Schuchschachteln für die Jüngsten: alles versucht  
 sich in der Kunst des Segelns.

Und Segeln ist eine Kunst. Man muß den  
 Wind „sehen“, die Böen geschickt ausnützen,  
 die Stärke des Windes auf Steuer- oder Back-  
 bordbug „voraussehen“, man muß wissen, was  
 Anluven und Fieren, was Luv und Lee und Liek  
 ist, was Kausch und Schoten sind — man muß  
 sich neben der Praxis auch ein ganz bestimmtes  
 Vokabular aneignen und die vielen Ausdrücke  
 für die Bedienung des Bootes beherrschen.  
 Unerläßlich ist selbstredend der feste Wille zu  
 lernen und am Anfang eine große Portion Geduld.  
 Und vor allem Glück muß man haben — beson-  
 ders bei Flauten-Regatten. Doch die wenigsten  
 segeln Regatten (so wie es ja unter den vielen  
 Autofahrern auch nur wenige Rennfahrer gibt).  
 Ihnen geht es nicht um Preise, sondern um die  
 Freude am Sport.

### Wie aber lernt man segeln?

Es gibt drei Möglichkeiten, die Grundbegriffe  
 zu erlernen: Entweder man tritt einem Segel-  
 Club bei, was nicht billig und nicht immer möglich  
 ist, und nimmt an den jährlichen Segelkursen  
 teil: Theorie im Winter, Praxis im Sommer. Oder  
 man belegt einen Kurs über mehrere Wochen-  
 enden bei einer Segelschule an einem See. Oder  
 — dritte Möglichkeit — man kann es im Urlaub  
 erlernen in sogenannten Segelferien, die man  
 über jedes Reiseunternehmen in Deutschland  
 oder im Ausland buchen kann. Am Ende aller  
 dieser Möglichkeiten hat man alles über Boots-  
 klassen, Schiffskörper und Takelage, über Trim-  
 men, An- und Ablegen, Segelsetzen, Schall-  
 signale, Lichterführung, Ausweichregeln, Wind,  
 Wellen und Navigation gelernt. Man legt eine  
 Prüfung ab, die sich aus einem theoretischen und  
 einem praktischen Teil zusammensetzt. Bei

Bestehen erhält man den sogenannten A-Schein,  
 der einen zum Führen eines Bootes auf Binnen-  
 gewässern, in Deutschland mit Ausnahme des  
 Bodensees, berechtigt. Dieser Schein soll in  
 Zukunft zumindest in Bayern Pflicht werden, und  
 ihn sollten alle erwerben, die segeln wollen,  
 unabhängig davon, ob es Pflicht ist oder wird.

man sich gegenüber anderen Segel- oder Motor-  
 booten? Die richtige Antwort darauf erfährt man  
 in den Kursen. Nicht wenigen gekenterten Booten  
 kommen jeden Sommer Wasserwerker oder  
 Segelclubs mit ihren Motorbooten zu Hilfe, und  
 alle Jahre wieder liest man von ungeübten  
 Seglern, die ertranken . . .

### Segeln ist schön, aber nicht ungefährlich!

Selbst bei herrlichstem Sonnenschein kann  
 plötzlich eine Bö einfallen. Jetzt noch etwas  
 Nachtsamkeit, und das Boot kentert. Wie stellt  
 man es wieder auf? Und wenn die Mannschaft  
 „baden geht“: Soll man beim Boot bleiben oder  
 versuchen, ans Ufer zu schwimmen? Wie verhält

Hat man nun das Segeln erlernt, so wird man  
 sich fragen, ob man allein oder mit jemand  
 anderem, also auf einem fremden oder auf einem  
 eigenen Boot segeln soll. Will man nur hin und  
 wieder an einem Wochenende oder im Urlaub  
 auf dem Wasser sein, so sollte man sich ein Boot  
 leihen. Es ist das Bequemste und Billigste.  
 Zum Beispiel findet man in fast allen Orten an  
 den bayerischen Seen Bootsverleiher. Für den





**Kleines BETRIEBSLEXIKON**

kräfte. Die Südbremse hat eine Belegschaft von 2.339 Mitarbeitern, davon 1.654 gewerblich Tätige und 685 Angestellte.

**Über die Hasse & Wrede GmbH, Berlin, sprach Fred Kleinert**  
 Der Umsatz 1974 war „zufriedenstellend bis gut“ zu nennen. Für 1975 wird das gleiche Volumen erwartet. Der Auftragsbestand hat sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres im ersten Quartal 1975 kaum verändert und läßt bei ebenso konstanten Auftragsengängen auf die üblichen sechs Monate Beschäftigungssicherung schließen. Erstmals war H&W auf der Leipziger Messe vertreten. Man verzichtete zwar rege Nachfrage, jedoch noch keine Festabschlüsse. Unter den Erzeugnissen gehen Viskositäts-Schwingungsdämpfer, vor allem die kleinen Dämpfer, gut auf dem Markt. Zur Leistungsfähigkeit tragen die angeschafften NC-gesteuerten Maschinen wesentlich bei. Am 1. Februar 1975 ist im Verwaltungsbereich die „gleitende Arbeitszeit“ eingeführt worden und hat sich bewährt.

**Die wirtschaftliche Situation in der Knorr-Bremse-Gruppe**  
 Direktor Joachim Vielmetter konnte diese Tagung leider nicht besuchen. Prokurist Erich Schloßbauer trug Grüße auf und gab dann einen kurzen Informationsbericht über die Gesamtsituation der KB-Gruppe. Die Umsatzsteigerung sei erfreulich, und mit den gestiegenen Umsätzen konnte in einigen Geschäftsbereichen auch ein verbessertes Ergebnis erzielt werden. Die Ertragsentwicklung würde jedoch dadurch beeinflusst, daß die erheblichen Kostensteigerungen nicht in voller Höhe durch die Anhebung der Verkaufspreise auszugleichen seien. Maßgeblich für die Ausweitung des Absatzes sind viele Faktoren gewesen: gute Auftragsentwicklung, verstärkter Einsatz aller Mitarbeiter, verbesserte Maschinenausstattung. Das Exportgeschäft ist ein bestimmend wichtiger Faktor für die Beschäftigungslage geblieben. Auftragsengänge Auftragsbestand sind — auf die ganze Gruppe bezogen — ansteigend. Im Konzern wurden (Stand Jahresende 1974) 7486 Mitarbeiter beschäftigt, 144 mehr als im Jahr zuvor.

**Über das KB-Kinderheim in St. Blasien berichtete Franz Strobl**  
 Die Kinderverschickung zum Erholungsaufenthalt in St. Blasien hat unverändert die gleichen Schwierigkeiten. Außerhalb von Schulferien bleiben viele Plätze unbesetzt, aber während der Ferienzeiten möchten viele Eltern ihre Kinder in St. Blasien betreuen lassen. Natürlich scheuen viele auch den Ausfall von Schul- und Lernzeiten für ihre Kinder bei Verschiebungen während der Schuldauer. Die Befürchtungen seien aber grundlos: Ärztliche Untersuchungen und Urteile von Lehrkräften haben bestätigt, daß die Leistungen der Kinder nach einer solchen „Zwischenferien“-Erholung besser werden. Man verzeichne überwiegend eher positive Erkenntnisse als Nachteile. Die Eltern sollten diese Dinge den Schulleitern und Klassenlehrern vortragen, um den Kindern diese Erholungszeit in der gesunden Schwarzwaldluft auf keinen Fall vorzuenthalten.

Edgar Friedauer (als Schriftführer)

gute Ausrüstung anschafft. Bei schönem Wetter genügen derbe Hosen und Hemd, vielleicht ein leichter Pullover; für schlechtes Wetter aber sind gutes Ölzeug und Stiefel erforderlich. Desgleichen sind gute Schwimmwesten notwendig, die bei Ohnmacht den Kopf aus dem Wasser herausheben. Diese Anschaffungen sind nicht billig, jedoch sollte man dabei nicht übersehen, daß sie der Freizeit dienen. Und jedes Steckenpferd kostet sein Geld.  
 Was dagegen kein Geld kostet, jedoch von jedem Segler an Bord mitgebracht werden muß, ist sportliches und rücksichtsvolles Benehmen, Hilfsbereitschaft und Kameradschaft. Hintanstellung der persönlichen Wünsche hinter die der mitsegelnden Kameraden ist oberstes Gebot, und Beherrschung dann, wenn die Situation einmal brenzlich werden sollte! Denn hier erst erfährt der Satz seine tiefste Bedeutung: „Wir sitzen alle im selben Boot!“ I. Sch., München



ub stehen Charterboote unter erfahrener jng am Mittelmeer sowie an Nord- und Ost- jedem zur Verfügung.  
 ie andere Möglichkeit ist sportlich, d. h. atten zu segeln, sich mit anderen im Kampf zu messen. In diesem Fall schließt man sich besten einem Segelclub an und spricht der Vorstandschaft den Typ des Schiffes, das sich kaufen will, gebraucht oder neu. Denn t jedes Schiff wird in jedem Club akzeptiert nicht überall sind die Liegeplätze unbekannt! Dabei sollte man auch überlegen, ob nur an einem See segeln oder auch auf ernen Revieren fahren will. Dann benötigt man n genügend starken Pkw sowie Hänger zum isport des Bootes.  
 Ind wo lasse ich das Boot im Winter? Auch über muß man sich rechtzeitig Klarheit veraffen.  
 ür alle Segelfreunde gilt, daß man sich eine

**Tagung der Betriebsratsvorsitzer und ihrer Stellvertreter in den Werken der Knorr-Gruppe**

Tagung vom 5. bis 9. Mai 1975 fand in der oren-Werke Mannheim AG statt. Daran men teil:  
 on KB GmbH München Franz Mock und artin Franz  
 on KB GmbH Volmarstein Franz Gablowski n Berthold Marzinzik  
 on MWM Mannheim Werner Nagel und dgar Friedauer  
 on SB München Georg Hartl und Anton ieiger  
 on Hasse & Wrede Berlin Fred Kleinert und th Wischniewski  
 ür Kindererholungsheim St. Blasien Franz trobl, München  
 /M-Vorstandsmitglied Peter Giesers entbot Tagungsteilnehmern ein herzliches Willkom- 1, wobei er das gute werksgeschwisterliche hhältnis der Firmen in der Knorr-Gruppe be- te. Es finde auch in wirtschaftlicher Zu- menarbeit, vor allem in beträchtlichen Zulie- ungen für die Erzeugnisproduktion seinen rdruck. Im Zusammenwirken der Beleg- aftsvertretungen sehe er die gleiche Linie r Verbundenheit. Teamwork sei auch im zelunternehmen unerläßliche Voraussetzung gedeihlichen Fortschritt, sogar über die as „antiquierten“ Begriffe „Rationalisieren“, „billiger zu produzieren“ hinaus. Dies spiele a besondere Rolle in der unaufhörlichen iterentwicklung von Motoren. Der Prototyp : neuen Großdieselmotors D 510 ist soweit geschritten, daß er auch als Reihenmotor re Prüfstandsäufe bestanden hat. Er wird weiteres Glied im Angebotsprogramm der VM auf dem Weltmarkt sein. Nach wie vor lt das Aggregategeschäft einen Schwerpunkt . Das besondere Know-how auf diesem rtor — schließlich ist die MWM in Europa die na mit dem größten Aggregatebau — hat einem erfreulich guten Export von diesell- rischen Aggregaten geführt; dabei dürfe „arabische Welt“ als Großabnehmer erwähnt den.  
 Verner Nagel als Vorsitzter des Dreier-Aus- usses begrüßte die Kollegin und die Be-

etriebsratskollegen aus Berlin, München und Volmarstein. Im Anschluß an die Erörterung des Protokolls über die letzte Zusammenkunft erfolgte die Berichterstattung über die Situation in den einzelnen Unternehmungen.  
**Über die KB GmbH, München, berichtete Franz Mock**  
 Der Umsatz steigerte sich gegenüber 1973 um 31,5%. Der Export hatte daran den Hauptanteil. Der Absatz von Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbremsen nahm zu, während das Geschäft in Druckluftsteuerungen konjunkturabhängig stagnierte. Man verkenne — wie auch in den anderen Werken — natürlich nicht, daß die Umsatzausweitung infolge der gestiegenen Preise mehr „nominaler Natur“ sei; dahinter bleibe der Ertrag weit zurück. Der Auftragsbestand in fast allen Erzeugnisparten läßt die gesicherte Beschäftigung für dieses Jahr erwarten. Belegschaftsstand: 654 am Jahresende 1974 gegenüber 588 Mitarbeiter im Jahr zuvor.

**Die Lage bei KB GmbH Volmarstein erläuterte Franz Gablowski**  
 Unveränderte Gesamtbeurteilung insofern, als die Erlösdecke trotz guter Absatz- und Auftragslage zu dünn ist. Für das sehr materialintensive Stahlwerk pendeln sich die Kosten für das preisüberhöhte Fertigungsmaterial zu langsam auf ein wirtschaftliches Normalmaß ein. „Gedämpfter Optimismus“ lasse darauf hoffen, bald wieder günstiger einzukaufen, um das Betriebsergebnis zu stabilisieren. Einem beachtlich angestiegenen Umsatz stehe ein etwa gleicher Prozentsatz auf der Kostenseite gegenüber. Die einzigen, auf dem Markt durchzubringenden Preiserhöhungen habe man diese „wirtschaftliche Pattsituation“ bewältigen können. Der Auftragsengang war 1974 gut und stieg im 1. Quartal 1975 noch um 14%. Der Auftragsbestand liegt 40% über dem des Jahres 1974 und sichert die Beschäftigung auf mindestens 6 Monate. Als Investition wird der Grau- und Sphärogußbetrieb zügig modernisiert; die Produktion wird dort im Herbst anlaufen. Beleg-

schaftsstand: 1003 Mitarbeiter, davon 378 ausländische Arbeitskräfte (diese sämtlich in gewerblicher Tätigkeit). Der Belegschaftsrückgang um 40 Arbeiter entspricht der normalen Fluktuation.  
**Für MWM, Mannheim, gab Edgar Friedauer den Situationsbericht**  
 Im großen und ganzen ist die Situation gegenüber der letzten Tagung wenig verändert. Die Fertigung im Motoren- und Aggregatebau ist ausgelastet. Schwierigkeiten bereiten zeitweilig: Facharbeitermangel, spürbare Lieferverzögerungen seitens der Lieferanten und die starke Auslastung der Maschinenkapazität. Der Auftragsbestand gewährleistet die Sicherung der Beschäftigung für das Jahr 1975, evtl. sogar bis ins erste Quartal 1976 hinein, falls keine wirtschaftlichen oder weltpolitischen Unwägbarkeiten eintreten. Dies gilt vor allem für das Exportgeschäft, das mit rund 60% den gegenüber dem Vorjahr etwa gleichgebliebenen Umsatz bestreitet. Größte Investition ist der Bau einer neuen Halle für Versand von Großaggregate. Belegschaftsstand: 3087, davon 1977 gewerbliche Arbeitnehmer und 1.110 Angestellte, was einem Verhältnis von 1,78 : 1 entspricht. Die Fluktuation ist normal.

**Von der Südbremse, München, berichtet Georg Hartl**  
 Der Umsatz steigerte sich 1974 gegenüber dem Vorjahr; großenteils allerdings durch starken Kostenaufschwung ohne Einfluß auf den Ertrag. SB rechnet für 1975 mit etwa dem gleichen Jahresumsatz, aber auch mit derselben unbefriedigenden Ertragsituation. Der Auftragsbestand lag Ende 1974 um ein Viertel höher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, ist aber bisher in 1975 leicht rückläufig. Eine Voraussage für die Beschäftigungslage zum Jahresende ist der SB unmöglich, weil die Situation heute noch nicht übersehen werden kann. Belegschaft: Die Beschäftigtenzahl ist geringer geworden, nicht zuletzt durch Abgang ausländischer Arbeits-



Süddeutsche Bremsen AG

Motorenwerke Mannheim AG

Carl Hasse & Wrede GmbH



RICHARD DITTERICH  
Motorenschlosser  
5. 7. 75

KURT SCHMITT  
Dreher  
5. 7. 75

WERNER STRUPAT  
Montagemeister  
1. 7. 75



Motorenwerke Mannheim AG



HANS SIEBEN  
Vertriebs-Beauftragter  
1. 7. 75

KARL RAUCK  
Schleifer  
3. 7. 75

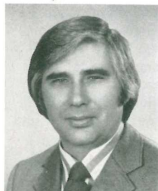
ALFRED FABIAN  
Bohrer  
3. 7. 75

EUGEN BERLINGHOF  
Gruppenführer  
4. 7. 75

40 DIENSTJAHRE  
25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH München

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



XAVER SALLER  
Techniker  
16. 8. 75

KARL-HEINZ KLEINEIDAM  
Werkstattschreiber  
3. 7. 75

WILMAR PLITH  
Schmelzer  
17. 7. 75

AUGUST WYSNIAUSKAS  
Auspacker  
17. 7. 75



ERNST KÖHLER  
Dreher  
7. 7. 75

ERIKA HEUFT  
Sachbearbeiterin  
12. 7. 75

FRANZ SCHNEIDER  
Sachbearbeiter  
13. 7. 75

THEO HEIERLING  
Dreher  
18. 7. 75

JOHANN RECKERT  
Werkmeister  
20. 7. 75

WERNER ABELE  
Schlosser  
21. 7. 75



ALBERTAS ZNOTAS  
Maschinen-Formen  
17. 7. 75

HEINZ GAYDA  
Brenner  
26. 7. 75

WERNER GOLL  
Maschinen-Formen  
7. 8. 75

F. HILDEBRANDT  
Vorarbeiter  
7. 8. 75

KARL BÖNIG  
Bohrer  
8. 8. 75

ROBERT BRAUN  
Vorarbeiter  
12. 8. 75



WILLI KELLER  
Pfortner  
2. 8. 75

FRITZ VOSS  
Vorarbeiter  
4. 8. 75

KURT LARGE  
Schleifer  
7. 8. 75

HERBERT BRUNNLE  
techn. Sachbearbeiter  
14. 8. 75

ROLF SCHMIEDER  
Schlosser  
14. 8. 75

RUDOLF SCHRODER  
Gruppenführer  
14. 8. 75

Süddeutsche Bremsen AG



HERMANN SCHIULZ  
Kornputzer  
21. 8. 75

HANS SCHMIDT  
Dreher  
30. 8. 75

CHRISTA HARTMANN  
Kontoristin  
24. 7. 75

ANNEMARIE ROTHMAIER  
Einkaufssachbearb.  
1. 8. 75

KARL ROTHMAIER  
Fertigungsplaner  
16. 8. 75

ANTON FRISCH  
Meister  
16. 8. 75



RUDOLF WEYRAUCH  
Gruppenführer  
14. 8. 75

HERBERT BINNEWIES  
Rechnungsprüfer  
15. 8. 75

KARL HANNEWALD  
Dreher  
15. 8. 75

RUDOLF TOWARYSCH  
Versuchs-Ingenieur  
15. 8. 75

ERNST WEBER  
Hauptkartenprüfer  
15. 8. 75

PAUL GULDE  
Vorarbeiter  
21. 8. 75

Carl Hasse & Wrede GmbH



EDITH ROCHLITZER  
Vorstandsekretärin  
16. 8. 75

MANFRED AMERELLER  
Motorenschlosser  
16. 8. 75

JOHANN BAUMANN  
Gruppenführer  
16. 8. 75

CHR. SCHUHBAUER  
Gruppenführer  
22. 8. 75

GERHARD MENGE  
Betriebsleiter  
1. 8. 75



KARL SEITZ  
Schlosser  
21. 8. 75

RUDOLF STAMM  
Abstecher  
21. 8. 75

RUDOLF ZIMMERMANN  
Vorarbeiter  
21. 8. 75

HERBERT MESSNER  
Bohrwerksdreher  
22. 8. 75

FRIEDRICH VOLK  
Revolverdreher  
22. 8. 75

EDGAR PLATZ  
Schlosser  
28. 8. 75



Zum »Jahr der Frau«

## Der dressierte Mann - oder alle Macht den Frauen

Esther Vilar, die Avantgardistin für die totale Gleichberechtigung der Geschlechter, machte wieder einmal großen Wind in den Massenmedien: Jetzt sollen auch Frauen Wehrdienst leisten. Ob dann die Kinder mit in die Kasernen genommen werden? — Alles, was die messerscharf denkende Esther schreibt, mag von logischer Folgerichtigkeit sein, aber ... an den Wirklichkeiten des tatsächlichen Lebens geht doch so etwas weit vorbei.

Der Streit um die Vorherrschaft der Geschlechter ist so alt wie die von Natur aus „zweigeteilte“ Welt. Es bedurfte nicht erst des aufrüttelnden Bestsellers einer Esther Vilar „Der dressierte Mann“ oder des seit zwanzig Jahren in Männerkreisen wilde Wellen schlagenden Romans „Alle Macht den Frauen“ von Paul Fechter, um das Kriegsbeil wieder zu schleifen. Im Zeitalter der Gleichberechtigung gelten vielfach andere Grundsätze als in den meisten „Männergesellschaften“ dieser Erde, vor allem in den bürgerlichen Rechtsbeziehungen.

Der physische Vorsprung, der den Mann zum Führungsanspruch anscheinend bestimmte, ist durch Jahrhunderte, gar Jahrtausende nicht so ohne weiteres von den Frauen akzeptiert worden. Die Amazonen im „klassischen Altertum“ haben es im Wettstreit körperlicher Kräfte versucht, das „stärkere Geschlecht“ zum schwächeren zu machen, selbstverständlich — wie könnte das anders sein — mit den sogenannten „naturgegebenen“ Waffen der weiblichen Psyche. Die „Emanzipation“ im jetzigen Jahrhundert berief sich — trotz des immer wieder behaupteten Mehrgewichts des männlichen Hirns — auf die gleichberechtigt geistige Befähigung. Im Bürgerrecht holten die Frauen gewaltig auf: aktives und

passives Wahlrecht überstieg schließlich sogar die Alpengipfel der Schweiz, das Recht zur Führung von Fahrzeugen, überhaupt zur gleichberechtigten Ausübung fast aller Berufe ist sozusagen zur Selbstverständlichkeit geworden, obwohl ich bislang noch keinen „Hebammerich“ oder einen weiblichen Eintänzer-Gigolo erlebt habe.

In Norwegen tut sich etwas besonderes für die Gleichberechtigung von Mann und Frau: junge



Ehepaare erhalten die Möglichkeit, sich am Arbeitsplatz abzuwechseln. Der Partner, der zuhause bleibt, macht den Haushalt und versorgt die Kinder. Bei leitenden Berufen soll die Auswechselbarkeit allerdings Schwierigkeit machen.

Und damit sind wir schon am „wunden Punkt“, nämlich der Frage: Müssen die Ehemänner Hausarbeit verrichten? — Eine Ehefrau, die es ganz genau wissen wollte, bemühte sogar das Bundes-

sozialgericht. Nach anstrengendem Achtstundentag war die Ehefrau zu müde, um allein an den Abwasch heranzugehen und ihr Mann meinte, er habe aus gleichem Grunde keine Lust, sich von seinem „häuslichen Arbeitgeber“ noch einspannen zu lassen. Nun ist die Mitarbeitspflicht des Ehemannes im Haushalt unbestritten. Im Urteil (Az 12/11 RA 40/70) heißt es: Der Ehemann muß genau wie die Ehefrau Hausarbeiten leisten. Die Arbeit des Mannes gehöre sogar zu dem Beitrag des Mannes zum Familienunterhalt. Sei es wie es sei, eine Umfrage der Londoner Zeitung „Daily Mail“ hat ergeben, daß Englands Ehemänner jedenfalls Mustergatten sein müssen. Nur etwa zehn Prozent der Männer in Haushalten, in denen auch die Frau berufstätig ist, helfen ihren Frauen nicht bei der häuslichen Arbeit. „Seiner Herrlichkeit“ fällt auch kein Zacken aus der Krone, wenn er die Schürze umbindet, mit abwäscht oder sogar die Schuhe putzt.

Und bei uns in Deutschland? Wir stehen den „Gentlemen“ nicht viel nach. Auch bei uns hat es sich durchgesetzt, gemeinsam möglichst schnell die Hausarbeit hinter sich zu bringen, um dann wieder Zeit füreinander zu haben. Ja, dieses Füreinanderstehen wird immer mehr zum Gradmesser einer glücklichen Ehe. Es ist ohnehin im unterschiedlichen, von der Natur vorbestimmten Wesen der Geschlechter gegeben, daß sich Männer daheim — von Ausnahmen abgesehen — nicht „dressieren“ lassen, Frauen sich mit Recht gegen unzumutbare Behauptungen einer Esther Vilar wehren und daß dem Bestreben auch der selbstbewußtesten Frau nach einem „Alle Macht den Frauen“ diejenigen Grenzen gesetzt sind, die mit einem Wort umschrieben sind: *Achtung.*  
JHB

## Einiges über das geliebte Auto

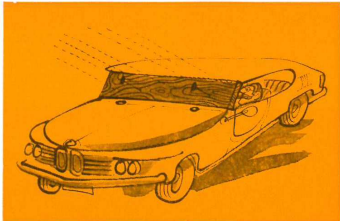
### Keine Lohnfortzahlung bei Unfall während unerlaubter Arbeitspause

Klammheimlich drückte sich der Angestellte Jürgen K. am Glaskasten des Werkspfortners vorbei: er wollte „mal schnell“ während der Arbeitszeit seinen Wagen in die Werkstatt bringen. Der vermeintliche Zeitgewinn machte sich nicht bezahlt. Jürgen baute einen Unfall und wurde erheblich verletzt. Die Firma weigerte sich, die unerlaubte Entfernung vom Arbeitsplatz auch noch mit Gehaltsweiterzahlung zu belohnen. Zu Recht, wie das Landesarbeitsgericht München feststellte. Der Arbeitgeber müsse zwar auch für solche Fälle aufkommen, die über typisches Arbeitsrisiko hinausgehen, z. B. bei unverschuldeter Krankheit ggf. auch bei einem Unfall zu Hause. Bei einem Unfall während einer pflichtwidrigen Entfernung vom Arbeitsplatz sind solche Voraussetzungen aber nicht gegeben (5 Sa 99/74).

### Bei schlechter Sicht „Tempo 50“ schon zu schnell

Regennasse dunkle Straßen schluckten das Scheinwerferlicht, feiner Nieselregen brachte noch mehr Unübersichtlichkeit in der Stadt. In

einer mäßig beleuchteten Seitenstraße kam es dann zu einem Unfall: Zusammenstoß mit einem Wagen, der aus einer Parklücke kam. Zunächst schien die Schuld eindeutig beim Parker zu liegen, der den mit 50 Stundenkilometern übli-



cher Stadtgeschwindigkeit herannahenden anderen Wagen nicht beachtet hatte. Die Richter am Kammergericht Berlin aber wurden beim Stichwort „Tempo 50“ jedoch stutzig. Für die herrschenden Sichtverhältnisse sei dies schon zuviel gewesen; denn 50 km/h sei nur dann zulässig,

wenn die Verkehrslage dies gestatte. Die Unfallursachen waren also sowohl der Unachtsamkeit des Parkenden, als auch dem zu hohen Tempo des anderen Fahrers zuzuschreiben. Beide hatten zu gleichen Teilen Schuld: der Schaden wurde geteilt (22 U 2478/72).

### Immer der Reihe nach beim Überholen

Die Autoschlange zockelte kilometerlang hinter dem Lastzug her. Endlich war die Gegenfahrbahn frei, die Pkw-Fahrer setzten zum Überholen an. Gerade scherte der dritte, ein Kleinwagen, nach links aus. Da preschte der sechste mit seinem Sportwagen heran. Sein Vordermann aber wollte — und konnte — sich nicht abdrängen lassen. Der Sportwagen bremste scharf, rutschte und rampte ein Fahrzeug der Kolonne. Vor Gericht wollte der „Drängler“ den Kleinwagen verantwortlich machen; er habe gewiß den Blick in den Rückspiegel vergessen. Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht wies jedoch die Klage auf Schadenersatz ab: Der Kläger habe klar voraussehen können, daß auch sein Vordermann überholen wollte und ihm dann den Vortritt lassen müssen (9 U 79/73).