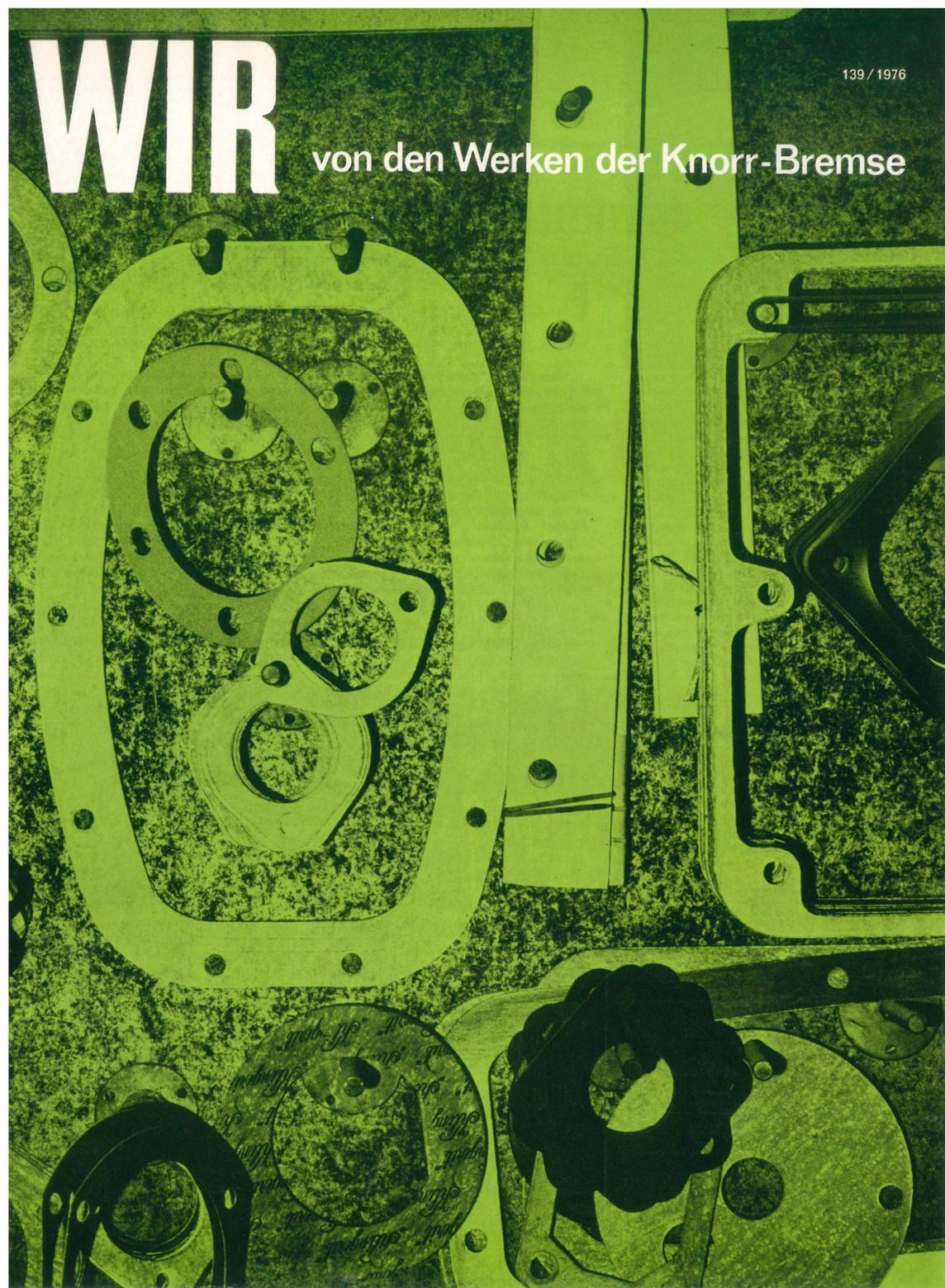


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

139 / 1976



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 Nennung: Renate Stapf, München

139 JUNI 1976

Unser Titelfoto aus Mannheim:
Dichtungsringe für den Motorenbau

| | |
|--|----|
| Hannover — eine „Messe der Hoffnung“ | 3 |
| EUROPOR — größte maritime Fachschau | 3 |
| Hydrodynamischer Eimerkettenantrieb mit MWM | 4 |
| Was bedeutet eine Aufwertung? | 4 |
| Subventionen werden abgebaut | 4 |
| Unfallvorsorge erste Arbeitspflicht | 5 |
| Neues Hobby: Antike Wertpapiere | 5 |
| Mangel an Lehrstellen . . . | 5 |
| MWM in der arabischen Welt | 6 |
| Modernste Ausrüstung für iranische Eisenbahn — von KNORR | 7 |
| Sozialversicherung kurz gefaßt | 8 |
| Unser Hobby: Redwandern | 10 |
| Die Geschichte vom „Hotel America“ | 12 |
| Tagung der Betriebsräte in Berlin | 13 |
| Unsere Jubilare | 14 |
| MWM-Motorpfad: Ein Halbjahrhundert Bewährung | 16 |

F lohmärkte und Antiquitätengeschäfte gibt es überall, bestimmt auch in der Nähe Ihres Urlaubsortes. Wenn Sie also die Erholung zu sehr anstrengt, dann wählen Sie halt nicht mehr im Sandstrand, sondern lieber in der Vergangenheit!

Mein Mann und ich fanden neulich auf einer Antiquitätenmesse ohne Mühe den Weg zurück in unsere Jugendzeit. Da lag ein ganzer Haufen von Abzeichen der Hitler-Jugend. Sie gingen weg wie warme Semmeln. Auch farbige Führerschnüre, die uns damals auf Brust bzw. Busen baumelten — sogenannte Affenschaukeln — gabs reichlich. Ebenso Parteiabzeichen. Ein Amerikaner zahlte, ohne mit der Wimper zu zucken, zwei Hunderter für ein Goldenes. Die Führerbüste aus weißem Gips schaute vom Regal streng auf dieses Geschäft herab; nicht lange, denn sie wanderte in die Hände eines Afrikaners. Schöne Knobelbecher, die schon schlechtere Tage gesehen hatten, fanden junge Leute im Military-Look als Käufer. Original-Armelstreifen mit silbergestickten Inschriften »Adolf Hitler«, »Hermann Göring«, »Großdeutschland« oder »Afrika-Korps« kosteten über hundert Mark. Aber es gab auch um 90 Prozent billigere Kopien. Eiserner Kreuze waren reichlich vorhanden, genauso wie die »Gefrierfleischorden«, Auszeichnungen für die erste Winterschlacht in Rußland. Das sogenannte Spiegelei, das Deutsche Kreuz in Gold, mußte man schon suchen . . . Alles wurde fachkundig betrachtet, auf Echtheit geprüft und gegen viele schöne Scheinchen erworben. Das Geschäft mit der Vergangenheit florierete. Ist dagegen etwas zu sagen? Alte Soldaten empfinden es sicher als pietätlos, wenn junge Leute Kriegssoldaten an Ketten um den Hals tragen. Ich persönlich — obwohl ich »Volk und Führer« nur gezwungenermaßen als BDM-Mädchen gedient habe — wünschte, daß Orden und Ehrenzeichen nicht zu Popschmuck gemacht würden. Man soll die Anschauungen, den Glauben und die Ehrgefühle anderer Menschen achten, auch wenn man sie nicht teilt oder dagegen ist.

Als der Krieg zu Ende war, warfen viele ihr Parteiabzeichen oder die Kriegssoldaten einfach ins Wasser oder tauschten sie in Gefangenenerlagern gegen Brot und Zigaretten ein, wenn sie ihnen nicht vorher von den »Kameraden der anderen Feldpostnummer« abgenommen worden waren. Von den Uniformen entfernte man schleunigst den Vogel, den Hoheitsadler mit Hakenkreuz, sowie die Dienstgradabzeichen. Dann versuchte man, die goldfarbenen, die SA-braunen und die feldgrauen umzufärben. Die schwarzen und die marinefarbenen ließen sich am besten umfunktionieren. Aber viele wurden einfach verbrannt oder vergraben. Man wollte sie los sein, man hatte genug davon. Niemand konnte ahnen, daß dreißig Jahre später die Ehrenkleider, Ehrenzeichen und Ehrenoldche schönes Geld einbringen würden . . . Selbstverständlich liegt das nicht daran, daß man jene Zeit wieder herbeisehnt; sie ist für viele, und besonders natürlich für die Jüngeren, endgültig vorbei und simple Geschichte geworden, die man leidenschaftslos betrachtet. Man kauft den HJ-Ehrenoldch genauso unbefangen wie den Reitersäbel von 70/71. Als Sammelobjekt wie Briefmarken, Münzen oder Bierdeckel. Nur wir, für die jene Zeit Lebens- und Leidenszeit war, denken uns etwas dabei, wenn mit den Dingen, die uns wichtig waren — oder offiziell wichtig sein sollten — Handel getrieben wird. Das ist der Lauf der Welt!

Die meisten Dinge haben nur eine Zeitlang einen Wert; plötzlich sind sie wertlos oder sogar schädlich. Doch nach einer Reihe von Jahren können sie wieder ihren Wert erhalten — nur diesmal in einem ganz anderen Sinne. »C'est la vie.« Und in der Tat, so ist das Leben! Es ist kein Denkmal, das festgefügt verschiedene Zeiten überdauert. Es ist etwas, das ständig Farben, Formen und Inhalte wechselt. Aber wir müssen alle Verwandlungen mitmachen, wenn wir leben wollen und nach Möglichkeit auch noch — dabei und darüber — das kleine Lächeln nicht vergessen . . .



Die größte Industrieschau der Welt gilt als Maßstab für jährliche Aussage, auf welcher Sprosse der Konjunkturleiter die deutsche Wirtschaft steht. Das konjunkturpolitische Urteil liegt „zwischen Skepsis und Hoffnung“. Der Maschinenbau glaubt, daß die eigentliche Wende zu einer langgezogenen und alle Industriezweige umfassenden Erholung bis jetzt noch nicht eingetreten ist. Die Zurückhaltung bei Investitionsgütern ist ein Kennzeichen dafür. Nachhaltige Gesundung der Volkswirtschaft sei nur zu erwarten, wenn die Investitionen wieder stärker anziehen und der Export sich über die ganze Breite des Weltmarkts belebe. Dies wiederum hänge entscheidend von besseren Erträgen der Unternehmen ab. Der Hinweis auf ein „bisher enttäuschendes, unzureichendes Inlandsgeschäft“ fehlte nicht.

Der gepriesene Konjunkturaufschwung muß skeptisch gesehen werden. Das aus der Hoffnung geborene Maß an Optimismus eilt jedenfalls der Realität voraus. Vor einem „klassischen Boom“ steht die Wirtschaft gewiß

nicht; sie „ist anscheinend fieberfrei, steht jedoch noch auf schwachen Füßen“. Wenn sich kein Pessimismus breit mache, dann wird vorausgesetzt, daß in Technologie und Marktstrategie neue Ideen entwickelt werden.

Die Hannovermesse beeindruckte durch ihre Größenordnungen: 5575 Firmen aus 42 Nationen stellten auf 403 000 qm Fläche aus. Die außerordentlich rege Messebetriebsamkeit bestätigte in etwa die Konjunkturprognosen. Vor dem Hintergrund einer sich bessernden Weltkonjunktur war die Grundstimmung freundlich und zuversichtlich, aber keineswegs überschäumend. Immerhin, die meisten Aussteller waren zufrieden.

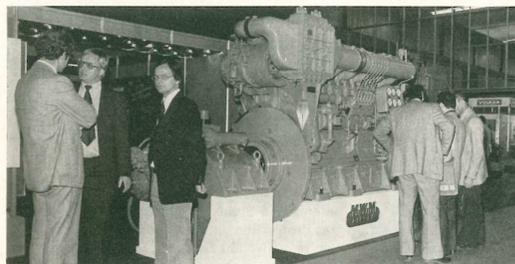
MWM im Elektrofreigelände
Das Unternehmen zeigte aus seinem lückenlosen Lieferangebot von Stromerzeugungsaggregaten im Leistungsbereich von 5 bis zu 5200 kVA 9 Elektroaggregate von 5 bis 820 kVA. Eine attraktive Demonstration war „der vorbildliche Aggregateraum“. In einem schallisolierten Raum ist ein 275 kVA-Notstromaggregat vorgeführt worden und hat wegen

seines Geräuschpegels außen in 1 m Abstand von nur 70 dBA — bei laufendem Antriebsmotor — große Beachtung gefunden.

MWM zeigte außerdem: ein luftgekühltes Bunkeraggregat mit 45 kVA und — neben weiteren Notstromanlagen — ein Schnellbetriebs-Aggregat mit 250 kVA Leistung. Zur vielseitigen MWM-Aggregateschau zählten auch zwei Gasmotoren-Aggregate, das eine mit einem Diesel-Gas-Motor DG 440-6 (300 kVA elektrische Leistung), das andere mit einem Gas-Otto-Motor vom Typ G 232-8, der eine Generatorleistung von 100 kVA erbringt.

Das unmittelbare Ordergeschäft auf dem Messestand ist nie ein Gradmesser für die Wirksamkeit gerade der Industriemesse Hannover gewesen. Der erhöhte Umfang an konkreten Informationsgesprächen läßt aber auf einen Auftragsanstieg hoffen. MWM hat den in Hannover so oft zitierten »Silberstreif am Messehimmel“ zwar nicht so deutlich hervor treten sehen, wie er die Wirtschaftspresse beeindruckt zu haben scheint, sieht aber keinerlei Anlaß zum Pessimismus.

JHB



EUROPOR — erstmals 1961 in Rotterdam durchgeführt und inzwischen zum Begriff im internationalen Schiffbau geworden, war, diesmal in Amsterdam, mit einer Beteiligung von 1750 Firmen aus 45 Ländern die größte maritime Fachschau des Jahres. Auch die Zulieferindustrie für den Schiffbau war stark vertreten.

EUROPOR gilt für diese Fachwelt ähnlich wie die Hannovermesse für den Maschinenbau als Konjunkturbarometer. Man stellt fest, daß der lang anhaltende Trend zu immer größeren und schnelleren Schiffen sichtlich gestoppt worden ist und Überkapazitäten abgebaut wurden. Andererseits nehmen Investitionsprobleme breiteren Raum ein. Der Kapitaleinsatz für ein Schiff heutigen Bedarfs beläuft sich auf ein Vielfaches dessen von noch vor zwei

Jahrzehnten. Die Erwartungen an hochtechnisierte Ausrüstung steigerten sich und mit ihnen der Aufwand für die Instandhaltung.

MWM als bedeutender Zulieferer des Schiffbaues war natürlich vertreten. Der Messestand, gestaltet von MWM, bedient durch eine Arbeitsgemeinschaft der niederländischen MWM-Vertretung GOSAU und der englischen Schiffspropellerfirma STONE, befand sich in der „Sektion Schiffsdieselmotoren“. In der Osthalle stellte MWM vor allem seinen neuen Großmotor der internationalen Werftindustrie vor. Die neue Baureihe D 510/D 511 wurde gerade von diesem Bedarfskreis in ihrem Zweck erkannt: eine Lücke im Bereich mittelschnell laufender Motoren auf dem Weltmarkt zu schließen. MWM zeigt außerdem hochaufladene Dieselmotoren der Typen TBD 500-6 UD, TBD 440-6 und TBD 232 V 12, ferner das

Schnittmodell eines TD 601-6 K als Antrieb für Boote „mittlerer“ Größe, Kräne und Bordaggregate. Fachleute ließen sich informieren, daß MWM mit ihrem Produktionsprogramm einen Leistungsbereich von 5 bis zu 7500 PS umfaßt und einer der größten Hersteller von Diesel-Elektro-Aggregaten in Europa ist.

Hauptsächliche Anwendungsmöglichkeiten wurden erörtert: kleinere, schnell laufende Motoren für die Antriebsausrüstung der Wasserfahrzeuge von Passagier- und Polizeidiensten und für Bord- und Notstromaggregate. Die größeren Schiffsdieselmotoren dienen u. a. für den Hauptantrieb von Küsten-, Container- und Fischereifahrzeugen, nicht zuletzt von Binnenschiffen, aber auch für den Antrieb von Generatoren. Der MWM-Ausstellungsstand auf der EUROPOR hat sich guten Zuspruchs erfreuen dürfen.

JHB

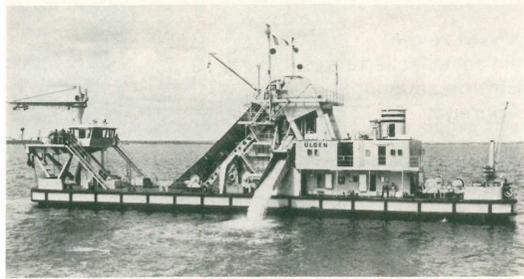
MWM zeigte ein schallisoliertes Stromerzeugungs-Aggregat



Hannover - eine »Messe der Hoffnung«

Größte maritime Fachschau des Jahres





MWM für O&K-Baggerneubauten: Hydrodynamischer Eimerkettenantrieb

Baggerschiffe sind große, zeitaufwendige Neubauten in der hierfür spezialisierten Werkindustrie. Die im Jahre 1974 von der Orenstein & Koppel AG, Lübeck, gebauten vier Einheiten sind inzwischen in Dienst gestellt worden. Die Größenordnungen im Baggerbau haben sich zwar gewandelt, doch das bewährte Prinzip des Eimerkettenbagners ist in aller technischen Entwicklung und Vervollkommenheit beibehalten worden, einmal wegen der starken „Grabkraft“, zum anderen mit Rücksicht auf den Einsatz in Baggertiefen bis zu 30 Metern.

Der Eimerinhalt liegt zwischen 250 und 900 Litern. Alle Bagger sind mit hydrodynamischem Eimerkettenantrieb ausgerüstet. MWM ist an diesen Objekten mit Antriebsmotoren für die 250- und 500-Liter-Geräte beteiligt. Mit ihnen sind die Baggerschiffe „Basari“ und „Ulgen“ (unser Foto) ausgerüstet.

Der Antrieb der Eimerkette erfolgt beim 250-Liter-Gerät durch einen MWM-Dieselmotor vom Typ RHS 518 A-Reihenmotor (166 PS bei 1000 U/min). Die für das Bordnetz erforderlichen Dreh- und Gleichstrommotoren werden von einem gleichen Motor angetrieben, jedoch mit „Dauerleistung A“ von 232 PS bei einer Drehzahl von 1500 U/min.

Beim 500-Liter-Gerät treibt ein MWM-Dieselmotor D 440-8 die Eimerkette an (450 PS bei 750 U/min). Für die Stromerzeugung sorgen zwei weitere MWM-Motoren, vom MWM-Typ 518-S mit je 175 PS „Dauerleistung A“ (bei 1500 U/min). Alle für das Bordnetz erforderlichen Generatoren sind den beiden Dieselmotoren gruppenweise zugeordnet.

„Basari“ ist 31 m lang, vorn 8,6 m, hinten 8 m breit und hat 3,35 m Seitenhöhe; die entsprechenden Abmessungen für Bagger „Ulgen“ — um eine Größenvorstellung von diesen Riesenschiffen zu gewinnen — sind: Länge 47,5 m, Breite 11,2 bzw. 9,6 m, Seitenhöhe 3,5 m.

Die Bagger sind technisch modernst ausgestattet, alle Geräte sind für Tropeneinsatz geeignet. Die Unterkünfte für die 10 bzw. 14 Mann betragende Besatzung haben neuzeitlich-anspruchsvollen Wohnkomfort. Die MWM-Hilfsmotoren sind u. a. auch für die Dienste im Sanitär-, Lenz-, Ballast-, Feuerlösch-, Deckwasch-, Schüttrinnen- und Spülsystem eingesetzt.

„Basari“ und „Ulgen“ sind gemeinsam auf einem Ponton in die Türkei überführt, dort montiert worden und bereits im Einsatz. **JHB**

Export und Arbeitsplatzsicherheit Was bedeutet eine Aufwertung?

Die Bundesrepublik hat ständig beachtliche Exportüberschüsse erzielt. Es wurden mehr deutsche Waren aus- als ausländische Güter eingeführt. Ist wieder mit einer Aufwertung der DM zu rechnen? Sie könnte die deutsche Exportindustrie bis ins Mark treffen. Warum wird denn überhaupt aufgewertet?

Eine DM-Aufwertung bedeutet zunächst, daß z. B. ein Franzose mehr Ffrs. bezahlen muß, wenn er 100 DM erwerben will, um deutsche Waren einzuführen. Umgekehrt kann ein Deutscher zu einem niedrigeren „Preis“ französische Francs kaufen. Für den französischen Importeur werden deutsche Güter teurer. Normalerweise wird er deren Kauf einschränken, das bedeutet Drosselung des deutschen Exports. Dafür wird ein deutscher Importeur seinen Import der nunmehr billigeren Waren ausweiten. In bezug auf andere Länder verhält es sich genauso. Somit kann eine DM-Aufwertung zum Abbau der Exportüberschüsse führen.

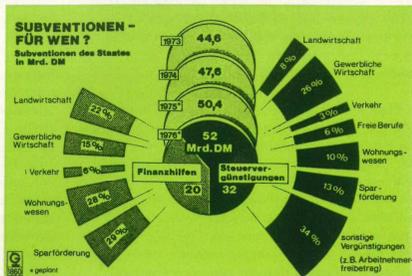
Und die Kehrseite der Medaille? Die deutsche Exportindustrie, lebenswichtig auf die Ausfuhr angewiesen, ist der hauptsächlich Benachteiligte. Denken wir z. B. an die Auto- und viele Gruppen der Metallindustrie. Ohnehin kann man sich nur mit äußerster Anstrengung gegen den Weltmarkt-Wettbewerb noch behaupten. Eine DM-Aufwertung würde die Situation existenzbedrohend verschärfen. Entlassung von Arbeitskräften nach ohnehin stark angestiegener Arbeitslosigkeit mit bedeutungslos werdender Kurzarbeit wären die unausbleibliche Folge. In zahlreichen Branchen, auch der unseren, sind Export und Sicherheit der Arbeitsplätze eng miteinander verbunden.



Steuervergünstigungen und Finanzhilfen: Subventionen werden abgebaut

Staatliche Subventionen sind immer ein lebhaft erörtertes Thema gewesen. Auf Geld, was andere bekommen, wird besonders neidisch geschaut. Also „Subventionen“ — Beihilfen des Staates an diesen und jenen. Den einen sind sie lieb, den anderen zu teuer. Von rentabilitätschwachen Wirtschaftszweigen werden sie als notwendige Voraussetzung ihrer Weiterexistenz angesehen, von Steuerzahlern als hinausgeworfene Staatsgelder kritisiert. Manche Politiker preisen sie als Elemente gesellschaftspolitischer Gestaltung, andere sehen mit ihnen zivilisatorisch „Sozialklimbim“ verbunden. Hier gelten sie als Ausdruck der Machtausübung hemsdärmerlicher Interessengruppen oder als unsinnige Verteilung von Wohltaten nach dem „Gießkannenprinzip“, dort als der Gerechtigkeit dienend und den Schutz der inländischen Versorgungssicherheit vor den Unwägbarkeiten weltwirtschaftlicher Entwicklungen gewährleistet.

52,1 Milliarden Mark läßt sich der Staat 1976 solche Subventionen kosten, eine stolze Summe im Bundeshaushalt; 7,5 Mrd. DM mehr als noch vor drei Jahren. Davon sind 32 Mrd. Steuervergünstigungen, die sich häufig bei Bund und Ländern als Mindereinnahmen auswirken. Finanzhilfen aus öffentlichen Kassen machen 20,1 Mrd. DM aus; von ihnen trägt der Bund 12,1 Mrd., die Länder sind mit 8 Mrd. belastet. Im Subventionsbericht der Bundesregierung wird darauf hingewiesen, daß der Rotstift kräftig arbeitet. 19 Steuervergünstigungen und 27 Finanzhilfen sind seit 1973 bereits abgebaut worden, was sich im Haushalt mit 3,5 Mrd. DM Niederschlag. Bis 1979 sollen weitere 18 Finanzhilfen und 8 Steuervergünstigungen ausfallen. Das Frohlocken darüber in der Öffentlichkeit hält sich in maßvollen Grenzen. Denn von den Kürzungsmaßnahmen werden — neben bestimmten Wirtschaftszweigen — vor allem viele private Haushalte betroffen. Sie machen nämlich mehr als 60% der für 1976 eingeplanten Subventionen aus.



Nie in laufende Maschinen greifen! Unfallvorsorge erste Arbeitspflicht

Jeder an Maschinen Beschäftigte weiß, daß ein Hineingreifen in laufende Maschinen mit Gefahren verbunden ist. Aber aus alltäglicher Gewohnheit glaubt man, die Maschine zu kennen und sie womöglich in ihrer Gefahrendrohung „überlisten“ zu können. Da wird dann in den Taktpausen, die zwischen den einzelnen Arbeitsgängen liegen, bedenkenlos in automatische Maschinen hineingegriffen. Fast immer geht das schief! Zwei solcher Unfälle hätten leicht vermieden werden können, wenn die Anlage zur Durchführung der Arbeiten vorher stillgesetzt worden wäre.

Zum Wechseln eines Drehstahls betrat ein Maschinenarbeiter eine Transferstraße, ohne die Anlage vorher abzuschalten. In diesem Augenblick lief die Taktstange, die von einem Endschalter an der folgenden Rollmaschine gesteuert wurde, in ihre Endstellung zurück. Dabei geriet der Maschinenbediener mit beiden Beinen zwischen das in der Anlage liegende Werkstück und die zurücklaufende Taktstange. Auf das Schreien des Verletzten hin schaltete ein Mit-

Vorsorgegrundsatz zur Unfallverhütung

BEKANNT

und unbekannt Arbeitsplätze erfordern gleichermaßen Aufmerksamkeit. Klar, daß man besonders vorsichtig an Dinge herangeht, die man nicht kennt. Nur allzuleicht aber unterschätzt man manche der

GEFAHREN

die man kennt, weil man sich an sie gewöhnt hat. Gewohnheit jedoch kann verhängnisvolle Folgen haben. Darum muß man sich auch bekannte Gefahren immer wieder bewußt machen.

Stete Wachsamkeit hilft, Gefahren zu

MEIDEN!

arbeiter die Anlage am Not-Aus-Schalter ab. Der unvorsichtige Maschinenbediener trug bei diesem Unfall schwere Quetschungen an beiden Oberschenkeln davon. — Es zeigte sich bei der Überprüfung, daß der Rücklauf der Taktstange durch einen verklebten Erdschalter verzögert worden war. An der abgestellten Anlage hätte man dies sogleich bemerkt.

Da in einer Dreh- und Wendevorrichtung eine Transferanlage ein Werkstück nicht aufgenommen worden war, griff ein Maschinenarbeiter während des Laufs der Anlage über das 1,3 m hohe Schutzgitter hinweg, um das Werkstück noch vor der Übernahme durch die Transferstange zurechtzurücken. Zwischen dem Werkstück und der Kante der Dreh- und Wendevorrichtung wurde ihm der rechte Zeigefinger abgequetscht, als die Transferstange das Werkstück aus der Aufnahme herauszog.

Um solche vermeidbaren Unfälle auszuschließen, müssen sich die an solchen Anlagen Beschäftigten immer wieder klar darüber sein, daß nie, d. h. unter überhaupt keinen Umständen, in laufende Maschinen gegriffen oder hineingetreten werden darf!

Antike Wertpapiere: Neuer Markt für Hobby-Sammler Das interessiert den Eisenbahn-Fan!

Die Nostalgiewelle rollt. Alles was alt ist, wird gesammelt. Seit knapp zwei Jahren interessieren sich manche Börsianer und Liebhaber für alte Aktien.

Das Sammeln von alten Aktien und Obligationen hat plötzlich einen erheblichen Umfang angenommen. Diese Papiere, die einmal an den Börsen mit Geld- und Briefkursen ausgerufen wurden, sind „Kunstblätter“ geworden, die mancher Kenner oder Liebhaber im Büro oder in seiner Privatwohnung gerahmt an der Wand betrachten kann. Börsenwert besitzen diese „Wertpapiere“ allerdings nicht mehr. Doch für diese „Makulatur“ zahlen viele Sammler heute Spitzenpreise, weil schon im vorigen Jahrhundert die Effekten-Designer mancher Länder zu den phantasiebegabtesten ihrer Zeit gehörten. So gibt es einige amerikanische Eisenbahnaktien aus den Gründer-Zeit, die echte Grafiken zeigen. Und viele China- und Russen-Anleihen zeigen echte Unterschriften der damaligen kaiserlichen Regierung.

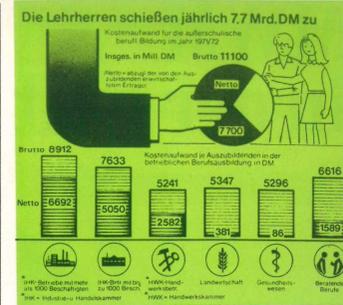
Besonders beliebt sind Aktien von russischen und amerikanischen Eisenbahn-Gesellschaften aus den Jahren 1859 bis 1894. Die Aktien sind geschmückt mit besonders schönen Grafiken von alten Eisenbahnen. Die Stücke kosten zwischen 25 und 70 Mark.

Nur Schönheit, Alter und Zustand der Urkunden werden bewertet

Der Nennbetrag, zu dem die Papiere einst Käufer fanden, spielt bei der heutigen Preisfestsetzung keine Rolle mehr. Nur Schönheit der Stücke, ihr Alter und ihr Zustand zählen. Für Prunkstücke mit kunstvoll verschnörkelten Prachtunterschriften, schönen Stichen oder Steingravuren mit Abbildungen alter Eisenbahnen, Brücken, Kanälen muß der Sammler Spitzenpreise zahlen: Für Exemplare des 18. Jahrhunderts bis zu 500 Mark, für Stücke aus dem 19. Jahrhundert bis zu 150 Mark, ab Jahrhundertwende bis 1922 bis zu 100 Mark und ab 1922 bis zu 50 Mark. Das sind unverbindliche Richtpreise; sie können von Händler zu Händler unterschiedlich sein.

Noch junger Markt

Der Markt für antike Wertpapiere ist noch jung. Die Sammler entdeckten dieses Gebiet etwa vor zwei Jahren. Von Monat zu Monat etablieren sich immer mehr „Spezialisten“ für Nonvalleure. Wer noch keine alten Aktien seien eigen nennt, kann beim Händler sog. Sonderpakete kaufen. Sie enthalten z. B. Städte-Anleihen aus aller Welt, Bank-Anleihen aus aller Welt oder verschiedene China-Anleihen.



Mangel an Lehrstellen

Trotz aller Mechanisierung, Technisierung und sogar der Automation des wirtschaftlichen Lebens gilt die gründliche Berufsausbildung als Grundvoraussetzung deutscher Wertarbeit. Das setzt ebenso ein dementsprechend ausreichendes Angebot an Lehrstellen für die Auszubildenden voraus. Es gibt aber Anzeichen dafür, daß dieses Angebot zurückgeht. Gebietsweise hat sich die Zahl der Ausbildungsbetriebe um ein Drittel verringert; die Lehrstellen sind um 30—50% zurückgegangen.

Droht ein Numerus clausus für Lehrlinge?

Wenn ja, dann ist nicht nur die konjunkturelle Lage der Grund. Stärker mögen die neuen Anforderungen an Ausbildungsbetriebe mitwirken. Der DIHT (Deutscher Industrie- und Handelstag) hält die Anforderungen für überzogen und befürchtet weitere Erschwerungen. Wirtschaftspraktiker warnen vor ihrer Verwirklichung. Die Wirtschaft könne keine Verantwortung mehr für die Ausbildung übernehmen, wenn diese total „verschult“ und der Lehrbetrieb zu einem Restfaktor der Ausbildung degradiert werde. Befürchtet wird vor allem eine praxisferne „Bildungsbürokratie“. Was aus der Berufsausbildung würde, wenn der Staat die alleinige Verantwortung übernehme, zeige abschreckend die Situation an vielen Berufsschulen. Die tüchtigen Ausbilder in den Betrieben, die seit langem dazu beigetragen haben, daß es in Deutschland einen so großen Stamm qualifizierter Facharbeiter gibt, befremdet es, daß sie künftig nur dann noch beruflich ausbilden dürfen sollen, wenn sie sich vorher einer Eignungsprüfung unterziehen.

Statt „Lehrgeld“ hohe Kostenbelastung

Die Betriebe sehen gegenwärtig (wo die Kostenbelastung allgemein stark anwächst) natürlich auch auf die Ausbildungskosten. Die von der Bundesregierung eingesetzte „Sachverständigenkommission Kosten und Finanzierung der beruflichen Bildung“ hat festgestellt, daß jährlich für betriebliche Berufsausbildung einschließlich der Weiterbildung 11,1 Mrd. DM ausgeben werden. Demgegenüber machen die von Auszubildenden während der Lehrzeit erwirtschafteten Erträge ca. 3,4 Mrd. DM aus. Wenn auch die Berufsausbildung kein Gegenstand der Ertragsrechnung darstellen soll, so schießen die Ausbildungsbetriebe immerhin jedenfalls mindestens 7,7 Milliarden DM pro Jahr zu. Naturgemäß schwanken solche Zahlen von Beruf zu Beruf stark. Im Grundsatz aber müssen die Betriebe „mit dem Pfennig rechnen“!

MWM in der arabischen Welt



In den Nachkriegsjahren hat MWM gute Geschäftsbeziehungen zum arabischen Raum unterhalten und gepflegt. Persien und Kleinasien hatten den stärksten Marktanteil; die MWM-Niederlassung Kairo vertrat vor zwanzig Jahren das mittelarabische Gebiet. Der Schwerpunkt verlagerte sich dann zum technisch aufstrebenden Iran; das MWM-Büro Teheran baute das Geschäft aus, elektrifizierte und motorisierte die nationale Wirtschaft. Dieser Trend hielt an und ließ den Namen MWM zu einem Begriff im vorderasiatischen Raum werden.

Erdöl als neue Kraft wirtschaftlicher Beziehungen

Seit dem letzten Jahrfünft hat die Wirtschaftskraft aus dem Erdölgewinn das Verhältnis zur arabischen Welt bestimmt. Öl ist Reichtum und gibt Möglichkeiten, sich industriell und zivilisatorisch zu entwickeln. Die Länder dieses

Raums wollen es in Überschnelle tun, um in wenigen Jahren das aufzuholen, was man in einem Jahrhundert durch nationale Armut versäumen mußte. „Dicke Autos“ der Ölseiche sind ein nur äußeres, ein scheinbares Zeichen für den Wandel. Die Länder selbst nützen real-nüchtern den Verkaufserlös an die Raffinerien der Welt zu ihrem industriellen Aufbau. Sie wissen, daß sie dabei auf das know-how Europas mit seinem großen Entwicklungsvorsprung angewiesen sind. Diese Industriestaaten wiederum haben erkannt, daß Entwicklungsländer des Reifeprozesses bedürfen, um dann mit höherem Lebensstandard und größeren Zivilisationsansprüchen zu potentiellen Kunden auf vielerlei Bedarfsgebieten zu werden. Diese Erkenntnisse der Zweckmäßigkeit wirken sich nutzvoll für die Partner in Ost und West aus.

MWM schwimmt in diesem Strom mit

Sie dokumentiert es im „MWM-report 1976/1“, der sich dreisprachig — englisch, französisch, arabisch — an einen Lebenskreis wendet, der nun zu einem neuen Wirtschaftsschwerpunkt geworden ist. Man darf feststellen, daß MWM in der Ausweitung wirtschaftlicher Zusammenarbeit der Bundesrepublik Deutschland und der Arabischen Liga eine beachtete, sogar führende Rolle spielt. MWM-Diesel-Elektroaggregate arbeiten in Elektrozentralen und Industriewerken, Einrichtungen zur Notstromversorgung, Pumpenantriebsmotoren bei Pipelines, für Entwässerung urbar zu machender Gebiete und bei der Bewässerung von dünnen Wüstenrandbereichen. Sie sind Hauptantriebsmotoren auf Schiffen und Booten von Küsten-Schiffahrt, Fischfang und in Baggern, die die Fahrrinnen schiffbar halten. Auch in Schwimmkränen und Fähren arbeiten MWM-Motoren. Flug- und Nachrichtendienste bedienen sich bewährter mobiler und stationärer Notstromanlagen.

Wasser ist Leben

Oasen blühen auf. MWM-Dieselpumpen fördern die Kultivierung von Wüsten, bringen lebenspendendes Wasser zur Berieselung und Beregnung, oft unter härtesten Umweltbedingungen. Wer hier vom Fortschritt spricht, bezieht MWM darin ein.

Lebensnotwendiger Strom, wo er gebraucht wird

Ortsbewegliche Stationen spielen bei Pumpen, mehr noch zur elektrischen Stromversorgung eine Rolle. Die fahrbaren MWM-Aggregate sind unentbehrliche Helfer in unwegsamen, entlegenen Landschaften. Ortliche Stromerzeugungswerke mit ihren Hilfsdiensten, Krankenhäuser, Senderanlagen, Flughäfen und die junge Industrie wären ohne die vielen MWM-Generator-Dieselstationen oft nicht funktionsfähig.

Alles ist anders, vor allem klimatisch-meteorologisch

„Doch nichts ist für MWM-Dieselanlagen zu hart, zu rau oder gar unzumutbar“, stellt der

MWM-Reporter fest. Ob es darum geht, alles bis an die Grenze der Belastbarkeit zu benutzen, ob z. B. im Ölseichtum Abu Dhabi die schwersten bisher gebauten Luftkissen-transporter im Dauereinsatz strapaziert werden, MWM liefert die Zuverlässigkeit. Dies gilt auch für Schwimmagger, die mit Höchstleistungen im Roten Meer und Persischen Golf eingesetzt sind: MWM-Dieselmotoren sorgen für starke „Grabkraft“ des Eimerkettenantriebs.

Weltweite Betätigung in der Erdöl-Industrie

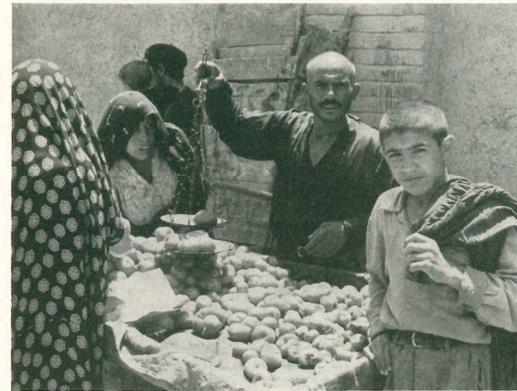
Vorwiegend, doch nicht allein im arabischen Öleinzugsgebiet, sind MWM-Pumpen und -Transporteinrichtungen eingesetzt. Ölgewinnung, Pipelines und Ölraffinerien bedienen sich der Erzeugnisse des Mannheimer Dieselmotorenwerkes.

MWM hat zu den arabischen Staaten einen guten Draht, gestützt auf das Vertrauen dieses

Abnehmerkreises in den Weltruf des „Made in Mannheim/Germany“. „Management“ heißt, die Gunst der konjunkturellen Stunde zu erkennen und auszuwerten. Dabei stellen die Motoren-Werke Mannheim AG gern fest: die arabischen MWM-Vertretungen und ihre Kunden haben sich als angenehme Geschäftspartner erwiesen. Sie selbst werden es gern im „MWM-report 1976/1“ in ihrer eigenen Sprache lesen.

JHB

Modernste Ausrüstung für iranische Eisenbahn - von Knorr



Die Persische Eisenbahn ISR, die seit 30 Jahren Knorr-Bremsen bezieht, hat im Zuge der Modernisierung ihres Wagenparks den Vorteil der automatischen Mittelpufferkupplung zum Transport von wesentlich größeren Zuggewichten erkannt. Aus diesem Grunde haben sich die Geschäftsverbindungen mit dem Iran, diesem großen und für uns wichtigen Land, in jüngster Zeit wieder neu belebt. Bisher erging ein Auftrag über 7500 Kupplungen an die Knorr-Bremse; sie werden Zug um Zug ausgeliefert. Knorr-Sachverständige nehmen seit etwa einem Jahr den Einbau der Unicupler an Ort und Stelle vor. Sie nahmen Wohnung in Teheran, und Ing. Rolf Dietmar Schmidt, der als erster von ihnen wieder nach München zurückkehrte, erzählte uns viel Interessantes von seinem Aufenthalt in Irans Hauptstadt — speziell zur Sommerzeit . . .

In Teheran läßt sich's leben

Die Viermillionenstadt liegt am Fuß des Elbrusgebirges, dessen Gipfel zu jeder Zeit schneebedeckt sind. Durch ihre breiten Boulevards, ihre Hochhäuser und Wolkenkratzer, elegante Fußgängerpassagen und den großzügigen Straßenverkehr macht sie einen europäischen Eindruck — eine Stadt also, in der Europäer schnell Fuß fassen können. Nicht nur,

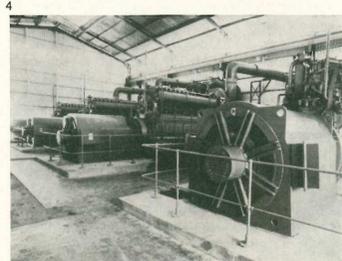
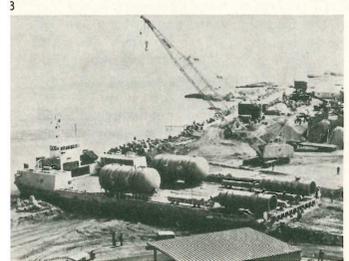
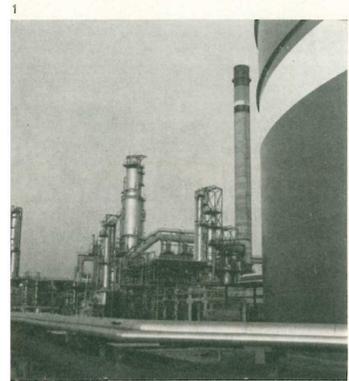


Foto o. l.: Tomatenverkäufer in Teheran. Ein Stein dient als Gewicht — und der Schleier wird nur scheinbar gelüftet . . .
Ö. r.: Blick auf das Tor zum Nationalpark; im Hintergrund die mächtige Bergkette des Elbrus.
Oben: Masjed-e-Shah, die Königsmoschee in Teheran; hier ist auch das Grabmal Reza Schahs des Großen.

daß alle für westliche Ausländer wichtigen Straßen- und Hinweisschilder zweifach beschriftet sind (außer mit arabischen Schriftzeichen auch mit lateinischen Buchstaben) —

auch mit allem, was darüber hinaus das Informationsbedürfnis der Fremden betrifft, ihre heimische Küche, ihre Kleidung, ist man auf Europa eingerichtet. Man muß im Grunde genommen in Teheran auf nichts verzichten: Deutsche Zeitungen und Zeitschriften werden an manchem Kiosk verkauft; der Deutschen Lieblingspeise, Schweinebraten und Sauerkraut, ist wie zu Hause als Rohprodukt in den großen Supermärkten zu erwerben, und deutsche Kinder besuchen eine ausgezeichnete deutsche Schule mit Lehrplänen, die denen der Heimat entsprechen. Das Fernsehen am Abend bringt amerikanische Filme in Originalfassung mit Untertiteln in Farsi, der Landessprache . . . Nur das Klima macht nicht mit; die Temperaturen sind und bleiben persisch, und das bedeutet 40 Grad Wärme in den Sommermonaten! Herr Schmidt erlebte einen persischen Großstadtsommer und findet seitdem unsere bundesdeutschen „Hundstage“ absolut erträglich.

Er hatte eine hübsche Wohnung im höher gelegenen modernen Teil Teherans bezogen, die der seiner in München etwa entsprach — nur war die daheim weitaus preiswerter. Garten und Swimmingpool, über den — nicht ohne Grund — viele der schon länger dort lebenden Deutschen verfügten, erschienen ihm luxuriös. Hier aber erfuhr er, daß sich zwischen Mai und Oktober



1. In diesen Anlagen für Öl-gewinnung- und -verarbeitung sind MWM-Erzeugnisse tätig;
2. fahrbare MWM-Kraftstation;
3. Luftkissen-transporter mit MWM-Antriebsmotoren auf Abu Dhabi;
4. stationäre MWM-Stromerzeugungsanlage

das einzige Interesse auf zweierlei konzentrierte: auf schattige Bäume und eine bescheidene Bademöglichkeit, ohne die der Sommer nur schwer durchzustehen ist. . . Nun, es fanden sich Freunde, die über beides verfügten, und auch der Deutsch-Iranische Club bot Ähnliches. Denn mag auch ein Ausflug ans Kaspische Meer (Fahrzeit 3 bis 4 Stunden) oder in die grünen Täler der Umgebung zu jeder anderen Jahreszeit noch so reizvoll sein — größere Unternehmungen verboten sich aufgrund der Temperaturen von selbst. (Ganz abgesehen davon, daß die einheimischen Autofahrer eine sehr aggressive Fahrweise bevorzugen: ihre Überholmanöver sind waghalsig und können brave Europäer in Angst und Schrecken versetzen!)

Wahrlich erquickend und labend waren die Nächte der Familie Schmidt im Freien: Wie fast alle Perser schlugen auch sie während der warmen Jahreszeit oftmals auf ihrer Terrasse ein Matratzenlager auf. Und da es während der Sommermonate dort praktisch niemals regnet, verbrachte man stets unbeschwerte Nächte unterm Sternenhimmel.

An sechs Tagen in der Woche (im Iran ist der Freitag der offizielle Sonntag) hatte Herr Schmidt in der Werkstatt zusammen mit seinen Mitarbeitern zu tun. Französische RTG-Schnellzugwagen, die nach einer 900 km langen Fahrt durch die sonnedurchglühnte Wüste gegen Abend in die Halle einfuhren, um dort sogleich von KB-Bremsenspezialisten inspiziert zu werden, sorgten für zwei höllisch heiße Arbeitsstunden — seither läßt ihn jede Hitzewelle kalt! In den Büros arbeitet man jedoch in klimatisierten, kühlen Räumen und trinkt während des Arbeitstages unzählige Tassen heißen Tee, der auch einem Besucher bei jeder Gelegenheit von

meist männlichen Bürodienern angeboten wird, bevor er sich auf persisch verabschiedet: mit einer angedeuteten Verbeugung, wobei die Innenfläche der rechten Hand betuernd auf der linken Brustseite liegt — dort, wo das Herz sitzt. . .

So flott und europäisch sich die Schreibdamen mit ihrer unübersehbaren Liebe für Schuhe mit vielzentimeterhohen Plateausohlen auch tagsüber kleideten — Herr Schmidt ist sicher, daß sie sofort nach Feierabend zu Hause ihre Jeansröcke gegen die traditionellen seidigen, bunten Flatterhosen vertauschen! Die Töchter seines Hausherrn, den er dann und wann aufsuchte, lernte er in eben diesem Hausdress kennen: er begrüßte sie in der modern eingerichteten Einbauküche, wo sie mit den Vorbereitungen für das Nationalgericht Tschelo Kebab, einem Essen aus Reis, Hammelfleisch, Zwiebeln, Joghurt, Eigelb und Butter, beschäftigt waren, die allerdings nach heimischer Sitte auf dem Fußboden hockend vorgenommen wurden. Und doch: wie sehr sich trotz aller Aufklärung die Frau im Iran noch immer dem Manne untergeordnet fühlt, fällt jedem Fremden bald auf. Der Respekt der Frau vor dem Mann ist nicht zu übersehen. Nicht nur, daß die Geburt eines Sohnes begeistert gefeiert wird, dies bei Mädchen hingegen überflüssig erscheint; daß ein Vater stets voller Stolz sofort seine Söhne vorstellt, die Töchter jedoch nur auf besondere Nachfrage dazu ruft — bei jeder Einladung bilden Männer und Frauen ihre eigene Tischrunde: Männer setzen sich zu Männern, Frauen (und ihre Kinder) zu Frauen. Männer treffen sich mit Männern, Frauen mit Frauen. . . Der absolute Herrscher im Familienkreis ist immer der Aga, der Herr, und seine Rechte gehen so weit, daß er seiner Frau eine Auslandsreise

verweigern kann, indem er seine dafür erforderliche Zustimmung nicht erteilt. . .

Noch ehe Herr Schmidt für sich die Vorzüge einheimischer Paschaallüren so recht entdeckte und seiner Familie endlich die notwendige Ehrerbietung dem Erzeuger gegenüber beibringen konnte, war Gottlob sein Aufenthalt im Iran abgelaufen. Selbstverständlich verließ er ihn nicht ohne Mitbringsel: neben verschiedenem Kupfernen wurde in einem Basar ein wirklich „echter Perser“ erworben — ein Einkauf, der ihn zwar Zeit und Nerven kostete, gleichermaßen aber amüsierte.

Teheran hat zwei dieser großen Einkaufszentren: den alten, malerischen Basar im Süden der Stadt, in dem es alles zu kaufen gibt, in dem jedes Handwerk in einem eigenen Bezirk vertreten ist und der als größter überdachter Basar der Welt gilt mit seinem von Kuppeln gekrönten halbdunklen Gassenlabyrinth. Hier versorgen sich die Einheimischen und Eingeweihten, und hier wird auch noch echt gehandelt. Touristen dagegen kaufen im Basar im Norden der Stadt. Dort aber kauft man ungünstiger, denn dort verderben die Fremden die Preise. Und handeln muß man im Basar, sonst nimmt man sich und seinem Geschäftspartner den Spaß am Einkauf! Herr Schmidt hat es erfahren: 20 Prozent des Anfangspreises müssen als erstes herunter — und das weitere ist reine Nervensache! Jedenfalls sind oftmals bis zu 40 Prozent Preisnachlaß „machbar“ für die ganz besonders geduldigen Käufer.

Als Beweis seines Händlertalents zielt seitdem ein prächtiger alter Perser das Schmidt'sche Wohnzimmer; eine Erinnerung an den geheimnisvollen Orient mit Moscheen, so wunderbar wie aus einem Märchen aus Tausendundeiner Nacht.

Erfolg erwartet werden kann. Wir können deshalb aufgrund eigener Richtlinien folgende Maßnahmen:

- die Heilbehandlung,
- die Berufsförderung
- die soziale Betreuung.



Die Heilbehandlung

kann eine Behandlung in Kur- und Badeorten sein; eine ambulante Behandlung; es kann eine Entziehungskur (Alkohol, Rauschgift u. a.), eine stationäre Vorsorge- bzw. Nachkur bei Krebserkrankungen und Herzinfarkten sein. Kann die BfA entsprechende Kureinrichtungen nicht zur Verfügung stellen, so kann ein Zuschuß zu eigenen Gesundheitsmaßnahmen gewährt werden (evtl. auch im Ausland).

Heute bestehen 20 eigene Heime, an 103 Orten stehen weitere 29.220 Betten zur Verfügung. Im Jahre 1974 wurden 339.301 Kuranträge gestellt, 1,8% wurden abgelehnt. Ausgegeben wurden DM 1.115.369.751,—.



Die Berufsförderung

umfaßt Maßnahmen zur Wiedergewinnung der Erwerbsfähigkeit im bisherigen Beruf; die Ausbildung für einen anderen Beruf und Hilfe zur Erlangung eines Arbeitsplatzes.

Maßnahmen werden allgemein für die Dauer von 3 Jahren bewilligt. Die Umschulung erfolgt in anerkannten Einrichtungen. Übernommen werden die Kosten für Lehr- und Lernmittel, Berufskleidung, Unterrichtgebühren, die Miete außerhalb des Wohnortes und Familienheimfahrten.



Die soziale Betreuung

besteht in der Gewährung eines Übergangsgeldes bis zu 80% des letzten Einkommens; evtl. Schonungsgeld, Zehrgeld, Reisekosten, Übernachtungsgeld (Reisebegleiter, Kinderkuren).



Die Rentenzahlung

Ist die Erwerbsfähigkeit eines Versicherten unter die Hälfte eines gesunden Versicherten gesunken, so steht ihm eine Rente wegen Berufsunfähigkeit zu, sofern eine Mindestwartezeit von 60 Beitragsmonaten erfüllt ist. Ist die Berufsunfähigkeit durch einen Berufsunfall eingetreten, so genügt ein Beitragsmonat. Verschlechtert sich der Gesundheitszustand weiter, und ist vom Versicherten eine nennenswerte Arbeitsleistung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt nicht mehr zu

erwarten, dann steht ihm eine Rente wegen Erwerbsunfähigkeit zu. Der Unterschied in der Rentenhöhe beträgt etwa ein Drittel.



Altersruhegeld

nach Vollendung des 65. Lebensjahres wird gewährt, wenn der Versicherte eine Mindestwartezeit von 15 Jahren (180 Beitragsmonate) nachgewiesen hat. Mit 62 Jahren steht Altersruhegeld dann zu, wenn eine Mindestwartezeit von 35 anrechenbaren Versicherungsjahren vorhanden ist und der Antragsteller berufsunfähig oder als Schwerbeschädigter anerkannt ist. Altersruhegeldanspruch besteht außerdem bei Vollendung des 63. Lebensjahres, sofern 35 Versicherungsjahre nachgewiesen werden können (flexibles Altersruhegeld).

Ein Altersruhegeld kann ferner gewährt werden, wenn der Antragsteller das 60. Lebensjahr vollendet hat, in den letzten 1 1/2 Jahren mindestens 52 Wochen arbeitslos war und mindestens 15 Jahre lang Beiträge entrichtet hat.

Frauen, die das 60. Lebensjahr vollendet haben, steht Altersruhegeld dann zu, wenn sie in den letzten 20 Jahren — also zwischen dem 40. und dem 60. Lebensjahr — mindestens 121 Pflichtbeitragsmonate erzielt haben. Auch hier ist aber eine Mindestwartezeit von 15 Jahren notwendig (§ 25 AVG).



Witwen- und Waisenrente

wird gezahlt, wenn anhand der Unterlagen des Verstorbenen eine Wartezeit von 60 Beitragsmonaten nachgewiesen werden kann. Auch bei der Witwenrente besteht ein Unterschied in der Höhe; und zwar ist die sogenannte „Große“ Witwenrente zu gewähren, wenn die Witwe das 45. Lebensjahr vollendet hat oder berufsunfähig ist oder solange sie mindestens ein waisenrentenberechtigtes Kind erzieht.

War der Verstorbene geschieden, so hat nicht nur die Witwe einen Anspruch auf Witwenrente, sondern auch die frühere Ehefrau (§ 42 AVG), wenn der Verstorbene zum Unterhalt verpflichtet war bzw. Unterhalt geleistet hat. Wenn eine zweite Ehe nicht eingegangen wurde, besteht ein Anspruch der geschiedenen Ehefrau nach § 42 Abs. 1, 2 oder 3 der AVG zum Beispiel dann, wenn der Verstorbene wegen der Vermögensverhältnisse der früheren Ehefrau nicht zu zahlen brauchte oder wenn die frühere Ehefrau ein bestimmtes Alter oder Kinder hatte.

Sind im Rentenfall mehrere Berechtigte zu berücksichtigen, so wird die Witwenrente nach der Zahl der Ehejahre auf die Berechtigten aufgeteilt (§ 45 Abs. 4 AVG).

Heiratet die Witwe wieder, so hat sie Anspruch auf eine Abfindung in Höhe des 60fachen Monatsbetrages der letzten Rente. Wird diese neue Ehe aufgelöst oder geschieden, so kann die Frau erneut die Witwenrente erhalten, die sie nach dem Tode ihres Mannes bezogen hat. Allerdings ist ein in der zweiten Ehe entstandener Anspruch auf Rente oder Unterhalt anzurechnen.

Witwer-Rente

steht dann zu, wenn die verstorbene Ehefrau den überwiegenden Unterhalt der Familie bestritten hat.

Die Unterlagen müssen vollständig sein!

Leistungen aus der Rentenversicherung werden nur auf Antrag gewährt. Im Zweifelsfall hat der Versicherte zu beweisen, daß rechtserhebliche Tatsachen vorhanden sind. Es ist deshalb zu empfehlen, sich schon bei Zeiten um den Nachweis eines lückenlosen Versicherungsverlaufs zu bemühen. Ein Rückblick auf die vergangenen Lehr- und Wanderjahre in einer ruhigen Stunde wäre ratsam.



Man beginnt mit dem 16. Lebensjahr. Anrechenbar ist als *Ausfallzeit* eine ab dem 16. Lebensjahr liegende Schul- und Berufsausbildung (z. B. Lehre). Die Schulausbildung muß nachgewiesen werden. Anrechenbar ist weiterhin der Besuch einer Fachschule bis zu vier Jahren, ein Hochschulstudium bis zu fünf Jahren, ferner Krankheitszeiten, evtl. Mutterschutz, Arbeitslosigkeit, Schlechtwettergeld (§ 36 AVG). Als *Ersatzzeiten* (§ 28 AVG) sind ferner anrechenbar RAD, Wehr- und Kriegsdienst, Verfolgungszeiten, ggf. der Zeitraum einer Verschleppung, Kriegsgefangenschaft, sowie bei anerkannten Vertriebenen die Zeit von 1. 1. 45 bis 31. 12. 46.

Sofern der geringste Zweifel über derartige anrechenbare beitragslose Zeiten auftaucht bzw. ob diese in den Versicherungsunterlagen vermerkt oder beim Versicherungsträger registriert sind, sollte dies geklärt werden. Man kann sich hierzu an eine der 17 Auskunfts- und Beratungsstellen der Bundesversicherungsanstalt wenden, was als erste Maßnahme zu empfehlen ist. (In München befindet sich diese Stelle in der Gollierstraße 4, Telefon 50 10 71); in Mannheim ist die BfA-Beratungsstelle in der Wasserturnpassage. Es ist möglich, dort fernmündlich einen Beratungstermin zu vereinbaren, um zu lange Wartezeiten zu vermeiden. In München befindet sich im gleichen Hause auch ein Informationszentrum, wor Vorträge für rentennahe Jahrgänge über besondere Themen — auch in den Abendstunden — gehalten werden. Ferner stehen die Außendienstmitarbeiter zur Verfügung, die in den Gemeinden und Landratsämtern Sprechstunden abhalten. Es empfiehlt sich eine Anfrage bei der Wohngemeinde. Eine weitere Möglichkeit ist eine Anfrage bei den Versichertenältesten. Hier handelt es sich um Damen und Herren, die ehrenamtlich bereit sind, Auskunft zu erteilen und vor allem bei der Antragstellung zu helfen. Sie sind geschult und mit Antragsvordrucken versorgt. Die Anschriften sind dem Betriebsrat bekannt. Selbstverständlich steht auch die Hauptverwaltung der BfA in Berlin-Wilmersdorf (Postanschrift: Postfach, 1000 Berlin 88) zur Verfügung.

Über wichtige Probleme informieren im übrigen Merkblätter der BfA, die bei allen genannten Stellen zu erhalten sind.

Es würde den Rahmen dieser Veröffentlichung sprengen, wollte man auf alle Möglichkeiten eingehen. Es sollte lediglich ein Denkanstoß gegeben werden. *Walter Lorenz, München*

Sozialversicherung - kurz gefaßt

Darüber sollten Sie Bescheid wissen

(Auszug aus dem anläßlich einer Betriebsversammlung der Knorr-Bremse am 10. 9. 1975 gehaltenen Vortrag aus dem Rentenrecht, mit freundlicher Genehmigung des Verfassers.)

Erste Anfänge von Sozialversicherungen in Deutschland reichen zurück bis ins Mittelalter; allerdings waren diese mehr privaten Zunfteinrichtungen über lange Zeit hinweg die einzigen Versicherungen ihrer Art. Gesetzliche Grundlagen entstanden erst 1891, für Angestellte 1911. Nach dem 2. Weltkrieg folgte in mehreren Abschnitten die Umwandlung in die heutige Form, in der praktisch jeder Berufstätige von irgendeinem System der Sozialversicherung erfaßt wird. Ihre Träger sind die 18 Landesversicherungsanstalten, die Bundesbahnversicherungsanstalt, die Seekasse, die Bundesknappschaft und die

Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA).

Ihre Aufgaben, die in den Grundformen

natürlich auch für alle anderen Versicherungsträger gelten, lassen sich wie folgt umreißen:

- die Erwerbsfähigkeit der Versicherten zu erhalten, zu bessern oder wiederherzustellen;
- Renten an Versicherte und Hinterbliebene zu zahlen;
- Mittel zur Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse der Bevölkerung bereitzustellen;
- die Krankenversicherung der Rentner mitzufinanzieren und
- die von den Versicherten eingezahlten Beiträge treuhänderisch zu verwalten und vor Schäden zu bewahren.

Seit Bestehen der Angestelltenversicherung hat diese es als erstrangige Aufgabe angesehen, durch vorbeugende Maßnahmen die Arbeitskraft der Versicherten zu erhalten. § 7 des Gesetzes über die Gleichung der Leistungen zur Rehabilitation vom 7. 8. 74 hat darüber hinaus ausdrücklich festgelegt, daß Renten erst dann gewährt werden dürfen, wenn festgestellt wurde, daß durch Wiederherstellungsmaßnahmen kein

RADWANDERN

... und ab geht die Post!

Das Büro der Werkzeitschrift empfängt alle Monate einen Mitarbeiter, der von Berufs wegen wenig Bewegung hat: Müller-Woelk ist Grafiker und verbringt die meiste Zeit am Arbeitstisch. Us sich kürzlich ein Gespräch über Hobbies und portliche Betätigung ergab, entpuppte sich nser Mann, 46, als Narr des Radwanderns. r schwärmte! Zwischen den Ski-Saisons verchaffe ihm das Radl die nötige Luftzufuhr. Nicht aß er, über den Lenker gebeugt, Kilometer ählen würde — nein, es sei neben dem Erlebnis elbstgemachter Geschwindigkeit „die in einem ealen Tempo vorbeiziehende Landschaft“, ie ihn fasziniere. Die Bemerkung, sich aufs Rad l schwingen sei heute doch wieder "in", brachte n etwas in Harnisch. Ob "in" oder nicht, sei m Hekuba. Seine „Macke“, wie er es nannte, e erheblich älter als der neue Boom. — Wir aten ihn, sich an dieser Stelle über seine Freitbeschäftigung auszulassen — und er sandte n einfach einen Brief zum Abdruck, den er on einem Freund zurückerbeten hatte:



Müller-Woelk in Vorfrühlingsverpackung beim „Anradln“

Lieber Ronni!
Ich hoffe, Dein Tennisarm gesundet. Pech für ich, den Schläger an den Nagel hängen zu üssen! — Mit Vergnügen las ich von Deinen arhrradausflügen. Primat Solange sonst alles esund bleibt, steht dem Radwandern nichts im Wege — außer dem 18 Kilo schweren Denkmal eines eisernen „Bismarck“. Dieses Radl war 945 noch gut zum Hamstern. Es trug 40 Pfund artoffeln auf dem Gepäckständer, ohne merklich zu schwanken — oder Deine Jugendfreundin orn auf dem Oberrohr. Bewahre Dir diese irinnerung, aber säubere Deinen Keller! Vielicht findet sich ein kaufinteressierter Hippie it wehendem Gewand. — Immerhin verhalf Dir er alte Drahtesel zu neuer Begeisterung. Dich at's erwisch!

Sei nun klug und begnüge Dich beim geplanten Neukauf nicht mit Halbheiten. Wie Semmelangebotene und als „Halbrenner“ apostrophierte Endwerke verdienen kaum mehr, als von nkundigen Verkäufern verhökert zu werden. öhmärkte, Versandhandel und die meisten aufhäuser bieten zudem keinen Reparaturservice. Und gerade dieser ist problematisch, da ie plötzlich florierenden Fahrradgeschäfte mit ren Werkstätten überlastet sind. Mechanikerachwuchs ist rar, und mancher Opa mit alten enntnissen wird in der Saison dringend geraucht. Du solltest Dich vielmehr an ein Radport-Fachgeschäft halten. Diese werden nicht elten von ehemaligen Profis geführt, die Dich estens beraten und, bist Du Kunde, guten ervice gewährleisten. So ein Laden hat oftals „Club-Atmosphäre“ — und Du erfährst ieles zur Sache.

Eine Straßenrennmaschine für Wettbewerbswecke wiegt unter 10 kg und kostet ab 1500-DM. ie mußt Du nicht haben. Es dürfen 3 bis 4

Pfund mehr sein. Für ein solches Radl komplett von der Stange — oder individuell zusammengestellt — sind ca. 600 DM zu berappen. Wichtiger als teuer erkaufte Gramm weniger ist der Zuschnitt. Die Maschine muß wie ein Maßanzug passen. Nur so läßt sich Muskelkraft optimal übertragen. Die richtige Rahmengröße ergibt sich aus Deinem Körpermaß. Über Lenkervorbau, Sattelrohr und den Sattel selbst wird die ideale Position ausreguliert. Die gezogenen Rahmenrohre sind 1 bis 0,7 mm dick, bestehen aus Stahl, Titan oder Aluminium und sind an den Enden, wo sie verumft werden, verstärkt. Dünnwandige Qualitätsrohre sind keinesfalls bruchoder verwindungsanfälliger als dickere. Eher das Gegenteil wäre zutreffend.

Mit entscheidend für das Gesamtgewicht der Maschine ist ferner der Tretkurbelmechanismus samt Kettenblättern; während Aluminium-Legierungen für Lenker und Felgen üblich sind, deutet hier ein solches Material bereits auf die gehobene Machart des ganzen Vehikels. Auch für Wandertouren empfiehlt sich die 10-Gang-Schaltung. Die Schaltstufen ergeben sich aus den Kombinationen von kleinem und großem Kettenblatt mit den 5 Ritzeln an der Hinterradachse. Damit lassen sich Steigungen, Gefällstrecken, Gegen- und Rückenwind einer möglichst gleichmäßig kräftigen Kurbelumdrehung anpassen; nur so fährt man rationell. Fußhaken mit Riemen vermeiden nicht nur ein Abrutschen. Sie ermöglichen Druck und Zug gleichermaßen. So wird die Beinmuskulatur besser genutzt und nicht einseitig belastet.

Am abwärtsgewundenen Rennlenker lassen sich die unterschiedlichsten Griffpositionen einnehmen. Je nach mehr oder minder forscher Fahrweise kann man den Oberkörper abwinkeln und den Luftwiderstand verändern. (Die „hängende Lunge“, so versichern Profis, leistet mehr!) Fast das halbe Gewicht des Oberkörpers stützen die Arme. Du „stehst“ in den Pedalen; deshalb ist der schmale, ungefederte Sattel mehr Stütze als Sitz. Die Felgen umgeben Schlauchreifen, die mit einer Haftmasse aufgeklebt werden. Luftdruck ab 6 atü. Panne bedeutet: Wegwerfen. Zu flicken gib's da nichts. Reserve wird unter dem Sattel mitgeführt. Solche schmalen, knallharten Reifen bedeuten geringen Rollwiderstand und somit höhere Geschwindigkeiten.

Mit solcher Maschine, wie ich sie eben beschrieb, unternehme ich 1-, 2- oder 3-Tagestouren. Je nach Bergstrecken und Wetterverhältnissen, je nach Lust und Laune liegt die Tagesleistung zwischen 100 und 180 km. Außer Ausweis, Geld, Landkarte, Badehose, Seife, Zahnbürste und Kamm ist nichts dabei. Nicht einmal Rasierzeug. Verstaubt werden die erwähnten Dinge in den rückwärtigen Trikot-Taschen. Die schützen zugleich die Nierengegend — da wo der Fahrtwindwirbel sehr lästig werden kann. Übernachtungen vollziehen sich in einfachsten Gasthöfen, wo man aufs Dinnerjacket keinen Wert legt.

Das große Hochgefühl des Radwanderns stellt sich allerdings erst bei längeren Fahrten ein. Vielleicht wird es Dir auch so ergehen — falls es Dir gelingt, ein- oder zweimal im Jahr, am besten im Vorfrühling oder Spätherbst, wenigstens 7 zusammenhängende Tage freizuboxen. — Für längere Touren wird der „Renner“ umgebaut. Ich montiere einen zweiten Radsatz mit schmalen Drahtreifen (= Schlauch und Decke getrennt), Kunststoff-Schmutzfänger, einen federnden aber noch schlanken Sattel, einen Alu-Gepäckträger und Dynamo-Beleuchtung. Diese Version ist weniger hart, unabhängig von gutem Asphalt und trägt 6 kg Gepäck, mit denen ich mich begnüge — und trotzdem in Hotels absteigen kann. Leider trübt sich der Fahrgenuß: Drahtreifen machen sich bei flotten Talfahrten mit eierförmigen Unwucht bemerkbar. Ab 70 km/h beginnen Rahmen und Gepäck zu flattern. Die Schwingungen übertragen sich auf den Lenker, an dem die vibrierenden Hände nun versuchen müssen, beide Bremszüge fein dosiert zu bedienen. . . Da muß man höllisch anpassen und beläßt es besser bei der Hinterradbremse, denn vorn wäre, besonders in den Kurven, die Wirkung unfallträchtig. Auf den Abfahrtspaß mit einem rassigen Rennrad muß also verzichtet werden. Und der — wie schade! — ist wahrhaft größer als auf BMW, Honda oder Kawasaki. . .

Kleidung und Gepäck für lange Touren: Ich fahre mit Radsport-Trainingsbundhosen. Das schwarze Jersey-Material hat einen Einsatz aus

Waschleder, auf dem man ohne Slip — Haut auf „Haut“ — sitzt. Preis DM 60,—. Dazu ein langes T-Shirt, das den Po-Ansatz ausreichend bedeckt. (Nieren!) Darüber eine superleichte Polyäthylen-Jacke (DM 20,—) als Windschutz. Die Schuhe, die in die Haken passen müssen und an bestimmten Druckstellen verstärkt sind (DM 60,—), wähle ich eine Nummer größer: Bei Temperaturen unter 10° C empfehlen sich Kniestrümpfe zu 2 Paaren übereinander. Unter 5° C muß sogar Watte in den Schuhspitzen Platz haben, um die Zehen zu wärmen. Notfalls hilft Plastikfolie über Schuh und Pedale. Du lachst! Aber es sind gerade die großen Radl-Zeiten, in denen das Wetter mit Überraschungen aufwartet. Sternstunden des Radwanderns erlebst Du um 10 Grad — und kaum darüber. Fürs Hotel legst Du die äußeren Strümpfe ab, stülpst einen dunkelblauen kragenlosen Pulli über und blendest mit einem geschmackvollen Halstuch. — Mich hat noch kein Empfangs-Chef hinausgeschmissen. Im Gegenteil! Alle dienerten tiefer mit dem Quadrat der Entfernung von meinem Heimort.

Wenn 14-Tourenrad- plus 6-Gepäck-kg bergwärts getrieben werden müssen, ist es keine Schande, vor dem Paß eine Strecke zu schieben. So einen Fußmarsch sollte man als Ausgleichsport betrachten; er entspannt auf andere Art. Für mich ist er Meditation. Nur Anfänger drücken sich vor Bergstrecken. Sehr bald aber erkennen sie deren Reiz und wachsen über sich selbst hinaus.

Zum Schluß diese Tips: Es sind oft profane Sitzbeschwerden, die lange Touren vorzeitig beenden lassen. Dagegen gibt es Hirschtalg (aus Apotheke oder Drogerie), das Du in die Region des Allerwertesten einreibst. Vergiß nicht die Leisten! Walke morgens und abends! Alles was Wundstellen ergeben könnte, wird präpariert. Auch in den Schuhen. Die Uralt-Propylaxe heißt: Hirschtalg!

Zweitens: Jacke oder Shirt müssen signalisierende — zumindest helle — Farben haben. So sind Autofahrer rechtzeitig zu warnen.

Drittens: Mit einem 20-kg-Radl (incl. Gepäck) sind Landkarten 1:200 000 empfehlenswert. Zu erwarten ist ein Schnitt von gut 20 km/h. Du legst am Vorabend die Route für den nächsten Tag fest, hältst Dich aber dann vor Ort flexibel, wenn sich schönere Strecken ergeben.

Viertens: B-Straßen nur befahren, wenn unvermeidlich. „Gelbe“ Straßen sind brauchbar — „graue“ Straßen oftmals empfehlenswert. Solche landwirtschaftlichen Wege sind heute meist asphaltiert. Früher waren das Staubstraßen.

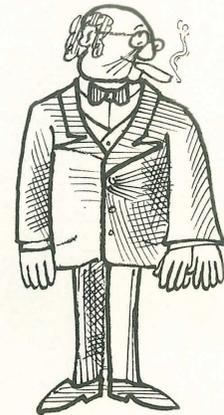
Fünftens: Päckchen nach Hause schicken, um sich von unnötigem Ballast zu befreien. Abschied: Tschüs, lieber Ronni! Good sport!

Dein Harald.



Kleines BETRIEBSLEXIKON

H. A. Möller



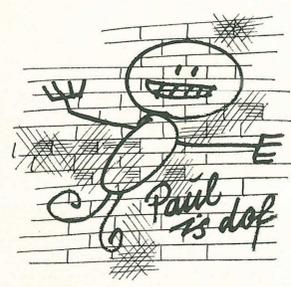
Chef mit zwei linken Händen



Chef mit rechter Hand



Stoßzeit (Rush hour)



Würdigung eines Kollegen



Kontaktpflege

Die schier unglaubliche Geschichte vom Hotel America in Milbertshofen

Alexanders Ragtime Band? — Orchesterprobe im großen Bühnensaal der Halle J (gleich hinter dem Haupteingang)



Wenn ein Teenager ausgehen will und man ihn vorsichtig nach dem Ziel fragt, dann wirft er ihn mit angelsächsischen Begriffen um sich: „ich geh' mit meinem Typ zu einer Beatparty, der Disc-Jockey dort ist super, denn er legt progressive Musik auf, die einen richtig high macht.“ „aja, denkst du, alles ist schon mal da gewesen. Auch für uns waren nach dem Kriege die Entbehrungen viele hübsche Dinge aus Amerika „super“: Camel und Lucky Strike, hewing-Gum und Nescafé, Nylons und Careakete. Nur — wir waren damals ausgehungert

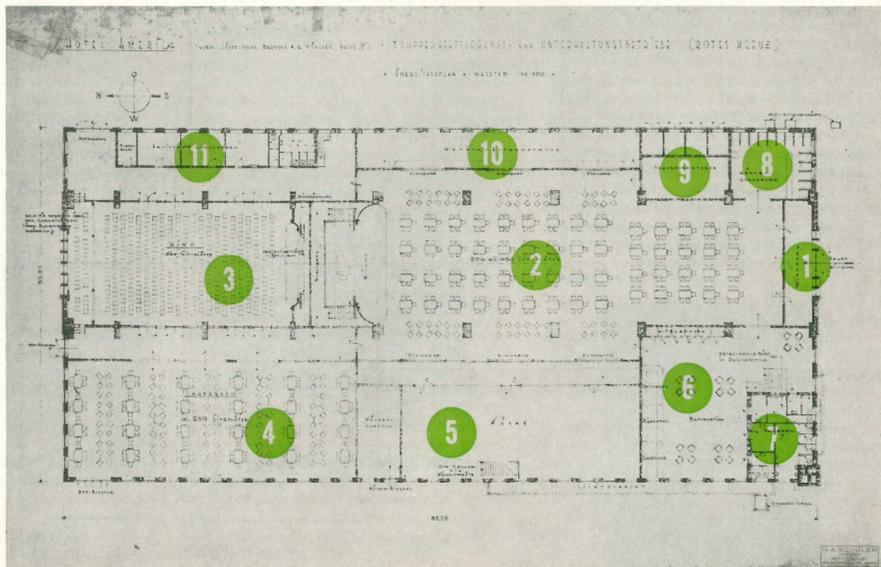
und dankbar für die Genüsse aus Übersee. Die Kinder des Jeans-Zeitalters sind weder das eine noch das andere. Sie achten auf ihre Linie und nehmen alles, was ihnen geboten wird, mit schöner Selbstverständlichkeit. Wenn ich daran denke, mit welcher Begeisterung wir vor 30 Jahren die ersten amerikanischen Schallplatten hörten, denn während des Dritten Reiches galt diese „Niggermusik“ als entartet und war verboten! Und wenn in einem der zufällig noch von Fliegerbomben verschonten Kinos ein Originalfilm aus Amerika lief, dann fühlten wir uns wirklich

„high“ oder „happy“.

Apropos Kino — wußten Sie eigentlich, daß die in München am 29. April 1945 einmarschierten Amerikaner schon nach kurzer Zeit auf der Suche nach einem geeigneten Truppenkino waren und natürlich keines finden konnten — jedenfalls in der Größenordnung und Luxusausführung, wie sie es von den Staaten her gewöhnt waren?! Schließlich kam ein heller Kopf auf eine gute Idee. Ihm war beim Streifzug durch die immerhin bis zu 70% zerstörte Südbremse aufgefallen — in dem Verwaltungsgebäude lebten

der denkwürdige Plan des Architekten H. A. Schuler, München, ist das Projekt „HOTEL AMERICA / Truppenverpflegungs- und Unterhaltungsbetriebe ...“

1. Haupteingang
2. Bühnensaal, 350 bis 450 Sitzplätze
3. Kinoraum, 533 Sitzplätze
4. Tagesraum, ca. 250 Sitzplätze
5. Küche
6. Information, Zeitungen, Zigaretten, Schokolade, Zugang zum Büro des „Roten Kreuz“ im Zwischenstock
7. Toiletten
8. Gäste-Garderobe
9. Transformatoren
0. Gepäckaufbewahrung
1. Artisten-Garderoben



und arbeiteten bereits amerikanische Offiziere — daß sich die große Halle I in nahezu unversehrt Zustand befand. Also wurde flugs, denn die Amerikaner sind ja bekanntlich praktische Leute, ein deutscher Architekt mit Planungen beauftragt. Er sollte nicht nur einen einfachen kleinen Kintopp aufs Reißbrett werfen, sondern es mußte natürlich gleich ein Super-Kino werden. Und mehr noch als das: ein Vergnügungspalast mit richtiger Bühne und Konzertflügel, Orchesterraum und Künstlergarderoben. Wenn man sich überlegt, daß also in unserer soliden Halle I, wo heute Herr Hans Reicher mit Versandarbeiten beschäftigt ist und Meister Leutner nach dem Rechten sieht, um ein Haar viele kesse Girls die Beinchen im Jazz-Rhythmus geschwungen hätten, dann läßt man glatt seinen Hammer fallen. . . . Auch ein zünftiger Speisesaal mit vielen Tischgruppen war vorgesehen. Er hatte Ausmaße der Hofbräuhaus-Schwemme. Wahrscheinlich sollten dort ganze militärische Einheiten auf einen Schlag getränkt werden. Eine gigantische Küche hätte am laufenden Band Hot-Dogs, Hamburgers und Ioe-Cream an die GIs ausgegeben. Auch ein Informationsraum mit Ständen für Zeitungen,

Zigaretten und Schokolade war vorgesehen. Selbstverständlich durften auch solche zivilisatorischen US-Errungenschaften wie Waterclosets nicht fehlen. . . . Der Plan von diesen Truppenverpflegungs- und Unterhaltungsbetrieben in Halle I der Südbremse ist heute vergilbt und natürlich eine wohlgehütete Rarität, die man mit Wehmut und einer gewissen Rührung betrachtet. Beinahe wäre aus unserer Südbremse ein glitzernder Tingeltangel-Palast geworden! Doch es sollte eben nicht sein. Wichtiger als die Damen von der Leichten Muse wurden dann doch auf einmal die zu reparierenden Straßenbahnen. Der Münchner Verkehr auf den Schienen hatte Vorfahrt. Und was noch von den alten Damen der Linie Blau-Weiß einigermaßen intakt war, wurde in Halle I dann startbereit gemacht. Der Plan vom „Hotel America“ wanderte in eine Schreibstischschublade. Im Jahr des 200. Geburtstages der USA hoben wir ihn aus seiner Vergessenheit wieder ans Licht. Als Erinnerung an jene Tage, da die Amerikaner in der Südbremse vorübergehend die Hausherrn waren.

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

Die Arbeitnehmervertreter tagen gern in Berlin. Ihnen ist nicht nur diese Stadt stets eine Reise wert, sondern zugleich — neben gemeinsamen Arbeits- und Informationsaufgaben — die Bekundung der Zusammengehörigkeit mit den Schwesterfirmen, die am Ursprungsort der Knorr-Bremse ihren Sitz behalten haben. An dieser Erfahrungsaustauschtagung nahmen teil (vom 26. bis zum 30. April 1976 bei Hasse & Wrede): von KB München GmbH Franz Mock und Martin Franz; von KB GmbH Volmarstein Franz Gablowski und Berthold Marzinzik; von MWM Mannheim Werner Nagel und Edgar Friedauer; von SB München Walter Wein und Anton Geiger; von H. & W. Berlin Fred Kleinert und Ruth Wischniewski; für Kindererholungsheim St. Blasien Franz Ströbl (München); für die Sozialkommission Nieblum Heinz Becker (Mannheim).

Direktor Udo Kurtzmann hieß die Teilnehmer im Hause der Carl Hasse & Wrede GmbH herzlich willkommen. Er schilderte die besondere Lage der Stadt Berlin mit ihrer erschwerten Existenz. Für Westberlin ist die Ausweitung des Ost-handels eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Man wird leben, so lang der feste Kontakt zum Westen bleibt.

Als Vorsitzter des Dreierausschusses begrüßte Werner Nagel (Mannheim) die Kollegen und gab die Tagesordnung bekannt:

- Stellungnahme zum Volmarsteiner Protokoll 6.—10. Oktober 1975;
- Bericht und Konstituierung des Dreierausschusses;
- Berichte der Betriebsratsvorsitzer über die aktuelle Situation;
- Soziale Fragen: Kinderheim und Erholungsheim;
- Informationsbericht über die Wirtschaftslage in der Knorr-Gruppe.

Über die KB GmbH München berichtete Franz Mock

Im Geschäftsjahr 1975 hat sich der Umsatz erhöht, obwohl Aufträge und Lieferolumen im Inland rückläufig waren. Durch verstärkte Bemühungen konnte der Ausgleich durch umfangreicheren Export erreicht werden. Der Absatz von Eisenbahnbremsen an ausländische Staatsbahnen konnte verbessert werden, ebenso wie die Lieferungen von Mittelpufferkupplungen in den Iran. Insgesamt hat das Geschäft mit Kfz-Bremsen befriedigt, während bei Druckluftsteuerungen der (erwartete) Rückgang eingetreten ist. Die allgemein abgeschwächte Konjunktur hat sich hier ausgewirkt, nicht zuletzt im Investitionsprogramm der Deutschen Bundesbahn. KB München rechnet im Zuge eines Konjunkturaufschwungs für das zweite Halbjahr 1976 mit spürbarer Belebung des Geschäfts.

Die Lage bei KB Volmarstein erläuterte Franz Gablowski

Die Tendenz zur Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung hält an. Bei guten Monatsumsätzen wird mit bescheidener Ertragsverbesserung gerechnet. Anschlußaufträge fließen allerdings nur dünn; der Juni wird wahrscheinlich hier einen ersten Tiefstand bringen. Man hofft auf konjunkturelle Belebung im zweiten Halbjahr. Nach drei schwachen Jahren ist der Umsatz 1975 um ein knappes Drittel endlich angestiegen. Handelswaren sind dabei stärker als die Eigenproduktion beteiligt gewesen, so z. B. Autoräder für Daimler-Benz und Unicupler für Persien. Der rückläufige Auftragsbestand bereitet Sorge. — Die Belegschaft: 811 gewerbliche Arbeitnehmer, 181 Angestellte; 382 Ausländer werden beschäftigt. Im Berichtszeitraum hat normale Fluktuation zu 19 Mitarbeitern weniger geführt; zur Personalverringerng trug auch die flexible Altersgrenze bei.

Den Situationsbericht über MWM gab Edgar Friedauer

In drei Jahren hat sich eine zufriedenstellende Geschäftslage entwickelt: der Groß- und Mittel-motorenbau verfügt über guten Auftragsbestand, die Fertigung von Kleindieselmotoren ist für 1976 ausgelastet; der Aggregatebau ist gleichbleibend gut beschäftigt. Insgesamt bedeutet das die Sicherung der Arbeitsplätze. Die Belegschaft (zum 31. März 1976): 3 165 Mitarbeiter, davon 1 133 Angestellte (einschließlich der Auszubildenden). Der Fluktuationsgrad ist sehr niedrig. Über die in der Wirtschaftspresse behandelten „Kooperationsbestrebungen“: „MWM und die holländische Dieselmotorenfabrik Stork-Werkspoor BV, Amsterdam, verhandeln über Zusammenarbeit, um beiderseits an Wirtschaftskraft auf dem Weltmarkt stärker zu werden. Bei rund 450 Mio. DM Umsatz (1975) — nahezu eine Verdopplung innerhalb von 4 Jahren —, davon etwa 55—60% Exportanteil, konnte auch eine leichte Ertragsverbesserung erzielt werden. Mit diesem hervorragenden Betriebsergebnis geht das Werk in die Verhandlungen mit Stork-Werkspoor. Diese baut Dieselmotoren im Bereich von 300 bis 36 000 PS, zumeist für Schiffe und stationäre Anlagen. Das Team würde sicherlich in der Programmabstimmung sein Angebot wesentlich erweitern können. Die „VMF“ zählt zu den bedeutenden Maschinen-Konzernen der Welt. Man baut zumeist komplette Großanlagen wie Raffinerien, Werksbereiche der chemischen Industrie, Rohrleitungssysteme und gießgestaltige Industriesektoren. Die Verhandlungen laufen; sie werden gewiß auch ihre Zeit brauchen, ehe sie zum beiderseitig nützlichen Ergebnis führen.“

Über die Südbremse, München, berichtete Walter Wein:

Guter Umsatz in 1975 dürfte auch eine Ertragsverbesserung bringen. Der derzeitige Auftrags-zugang im Dieselmotorenbau läßt zu wünschen übrig und wird den guten Bestand etwas abbauen. Kfz-Bremsen liegen nach wie vor gleichbleibend gut im Fertigungsprogramm. Nach Erledigung der Ost- und Nahostaufträge wird auf eine wiederbelebte Inlandnachfrage gehofft; immer bleibt allerdings das Bundesbahngeschäft hier noch zurück. Mit mehr Aufträgen rechnet die SB vor allem bei den Druckluftsteuerungen. Die Belegschaft hat sich von 2 298 auf 2 221 Mitarbeiter (März 1976) verringert; auf diesen Status wird sie sich voraussichtlich einpendeln.

Fred Kleinert berichtete über Hasse & Wrede

Der Personalstand hat sich auch hier (gegenfugig) um 11 Mitarbeiter auf 249 vermindert. Die wirtschaftliche Lage im Werkzeugmaschinenbau kann noch nicht als gefestigt angesehen werden; Umsatz 1975 und Auftragsbestand befriedigen nicht, der Bestellzugang ist schleppend. Immerhin wird nach einer augenblicklichen „Phase der Umkonstruktion im Maschinenbau“ zum dritten Quartal 1976 damit gerechnet, daß Fertigungsauslastung und gesicherte Beschäftigung zu erreichen sind. Schwingungsdämpfer tragen zum guten Vorjahresumsatz bei; der Auftragszugang auf diesem Sektor ist z. Zt. schwach. „Es wird stärkerer Anstrengungen, der Mobilität aller Kräfte und viel Einsicht der Belegschaft bedürfen, um die Konjunkturfalste durchzustehen, ohne größeren Schaden zu nehmen.“ Die konsequent seit Jahren durchgeführte Modernisierung des Maschinenparks soll dabei helfen: qualitativ hochwertige Erzeugnisse in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu kräftigen.

Heinz Becker und Franz Strobl befaßten sich mit den besonderen Sozialmaßnahmen der Knorr-Gruppe

Im Ablauf des Kinderverschickungsprogramms des Erholungsheim St. Blasien hat sich kaum etwas geändert: Trotz aller Aufklärung und Information ist die Elternschaft schwer davon zu überzeugen, daß eine Verschickung allein während der Ferien wenig sinnvoll ist und die Einziehung auch der Schulzeitdauer erfahrungsgemäß zu keiner Beeinträchtigung der schulischen Leistungen bisher geführt hat. Die Verteilung übers ganze Jahr vermeidet Schwerpunkte und erleichtert die Organisation. „Für 1976 sind noch Erholungsplätze frei; um rechtzeitige Anmeldung wird gebeten“, erklärte Heinz Becker.

Anders ist es mit der Erholungsfürsorge für die Werksangehörigen im Erholungsheim Niemlum; hier sind alle Plätze für 1976 ausgebucht. Die gesundheitsfördernde Ausspannung an der Nordsee ist nach wie vor „gefragt und sehr beliebt“, stellte Franz Strobl fest.

Die wirtschaftliche Situation in der Knorr-Gruppe

Direktor Dr. Jens v. Bandemer erfreute die

Tagung der Belegschaftsvertretungen wiederum mit seinem Besuch. Gerade nach Berlin sei er gern gekommen, weil diese Stadt kein Außenposten, sondern immer noch ein Kern der Unternehmensgruppe sei. Die deutschen Werke der Knorr-Bremse-Gruppe hatten 1975 gute Umsätze, der Export war daran mit nahezu 50% beteiligt. Dieses Marktverhältnis darf als günstig angesehen werden. Trotz allgemeiner Kostensteigerungen konnten die Verkaufspreise nur unterschiedlich innerhalb fester Kundenkonditionen angehoben werden. Die Gesamtauftragszüge hielten etwa die Vorjahreshöhe, bei Motoren und Gießereierzeugnissen lagen sie knapp darüber. In anderen Sektoren, insbesondere bei Eisenbahnbremsen (Inland) hielten die Auftraggeber merklich zurück. Der etwas schmalere Auftragsbestand sichert jedenfalls die Beschäftigung für weitere sechs Monate.

Die Unternehmensgruppe hat 7310 Mitarbeiter; die Belegschaft ist um 116 zurückgegangen. Immerhin unterschiedlich: im gesamten letzten Jahr wuchs der Stand bei KB München und Volmarstein, wie bei MWM Mannheim geringfügig, während SB, H. & W. Abgänge verzeichneten. Die Anzahl ausländischer Arbeiter senkte

sich von 1583 auf 1461.

Das Gesamtergebnis befriedigt nicht. Zwar haben sich erhöhte Umsätze auch ertragswirksam gezeigt, aber die Wirtschaftlichkeit wird sehr dadurch beeinflusst, daß Preiserhöhungen „auf breiter Linie“ infolge der Individualität des Geschäfts nicht möglich sind und dadurch die unablässigen Kostensteigerungen nicht abdecken. Im harten Wettbewerb konnten einige Aufträge sogar nur mit preislichen Zugeständnissen hereingeholt werden, um die Beschäftigung zu sichern. Nach der bisherigen konjunkturellen Entwicklung, wie sie sich für das zweite Halbjahr abzuzeichnen scheint, hofft die Unternehmensgruppe für dieses Jahr auf eine ausgeglichene Beschäftigungslage.

Werner Nagel dankte für diese Information. Wenn sich auch Arbeit und Beurteilungssicht der Belegschaftsvertretungen jeweils auf das einzelne, von ihnen repräsentierte Werk ausrichten, so ist das gemeinsame Ziel immer die wirtschaftliche Wohlfahrt aller Mitarbeiter in dieser Unternehmensgruppe und wird am stärksten von dem Bewußtsein getragen, die Beschäftigung der Werke und die Arbeitsplätze ihrer Menschen gesichert zu wissen. Edgar Friedauer

Süddeutsche Bremsen AG ▶



LUDWIG STEINER
Prüfer
20. 5. 76



OTTO BRÖCKL
Abteilungsleiter
29. 6. 76



KARL JANN
Abteilungsleiter
1. 5. 76



MAX MÜLLER
Dreher
28. 5. 76

Motorenwerke Mannheim AG ▶

25 DIENSTJAHRE ▶



◀ 40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH München ▶



ERNST KATZER
Abteilungsleiter
1. 5. 76



KARL WYDRA
Handlungsbevollmächtigter
8. 5. 76

Knorr-Bremse GmbH München ▶



INGE HAPPE
Buchhalterin
2. 5. 76



HELGA VACH
Kontoristin
1. 6. 76



LUDWIG UMKEHR
Einsteller
23. 4. 76

Süddeutsche Bremsen AG ▶



ALFRED KOCHER
Gruppenleiter
11. 5. 76



MANFRED HAASE
Bohrwerksdreher
21. 5. 76

Sprachbereicherung

Da soll doch wirklich niemand behaupten, unsere schöne, aber auch so schwierige deutsche Sprache sei nicht entwicklungs- und ausbaufähig! Was haben wir nicht allein an klingvollen Vor-Namen gewonnen: Auto Schneider, Opel Neumann, Sport Müller Gardinen Mayer, Schuh Bauer, Elektro Schmitz, Bau Schmitt, Kunststoff Maier, Markisen Schulze, Kies Gärtner, Tapeten Walter, Immo (bilien) Wilhelmy und was es alles auf dem Angebotsmarkt gibt.

Ob der Phantasie-reichtum nicht in Kollision

zum amtlichen Vornamen-Verzeichnis der Standesämter gerät? Weil vielleicht jemand seinen Erstgeborenen „immo“ nennen möchte, nachdem seine Frau ihn sowieso schon lange so anredet und er selbst vergessen hat, daß er Anton heißt oder Alois, was er — begreiflicherweise — nicht für so klingvoll hält.

Was tu's! Wir sprachpfelegerischen Bürger haben uns zu beugen. Die nüchternen, kühle und meist auch kurze Sachlichkeit regiert. Herr Ober, bitte ein „Coc“ und eine „Limo“!



ALFRED WIESER
Dreher
4. 6. 76



ALFRED HOPPE
Monteur
6. 6. 76



FRANZ FUCHS
Meisterstellvertreter
22. 6. 76



HEINZ SCHLUNK
Konstrukteur
19. 6. 76



ANTON POPP
Abteilungsleiter
20. 6. 76



JOSEF PLIEGL
Schweißer
20. 6. 76

Motorenwerke Mannheim AG ▶



KÄTHE MOHRMANN
Maschinenbucharin
8. 5. 76



FERDINAND KÜHNEL
Feinschleifer
9. 5. 76



KURT DITSCH
Werkmeister
15. 5. 76



EDUARD DUNCHEM
Rechnungsprüfer
16. 5. 76



ARTUR SULZER
Terminüberwacher
16. 5. 76



OSKAR GREULICH
Vorarbeiter
17. 5. 76



LEONHARD SCHNEIDER
Sachbearbeiter
17. 5. 76



JULIUS FICKER
Schleifer
28. 5. 76



EMIL BUCHERT
Terminüberwacher
29. 5. 76



FRIEDRICH LAUZI
Bohrer
29. 5. 76



WERNER FAHLBUSCH
Vorarbeiter
5. 6. 76



ALBERT SCHÖNEMANN
Verkaufs-Sachbearbeiter
11. 6. 76



KARL HEINZ
Disponent
18. 6. 76



ALFRED KRON
Rechnungsprüfer
18. 6. 76



WALTER DÖRSAM
Montageplaner
25. 6. 76



WERNER KLINK
Rohrleger
25. 6. 76



KURT ULRICH
Dreher
5. 6. 76

Carl Hasse & Wrede GmbH

Wer in der nüchternen Wirtschaft auf fünf Jahrzehnte zurückblickt und an Beispielen den technischen Fortschritt betrachtet, hat für gefühlsbezogene „Nostalgie“ zumeist keinen Sinn. Die Bewährung eines Namens, eines Erzeugnisses aber erfüllt irgendwie mit einem gewissen Stolz. Uns erging es so, als österreichische Zeitungen über eine „Traktor-Oldtimer-Rallye“ im Rahmen der Österreichischen Internationalen Landwirtschaftsmesse berichteten und schrieben, daß das „MWM-Motorpferd“, Baujahr 1924, die „Attraktion Nummer 1“ unter den Traktorveteranen war.

Einsatzfähig, fahrtüchtig und noch „rüstig“

Auf „Herr und Gescherr“ durfte man diese Attribute anwenden; denn Matthias Augustin aus Schärding im oberösterreichischen Innkreis war mit 77 Jahren der älteste unter den Rallye-Teilnehmern. Dafür erhielt er neben dem hier abgebildeten Ehrendiplom noch eine weitere Anerkennungsurkunde. Unter 70 Oldtimern bewältigte Matthias Augustin bravourös seine Fahrstrecke und brachte sein gut gepflegtes Motorpferd auf den neunten Platz. Das Fernsehen zeigte „Teilnehmer 38“ (unser Foto) am Ziel, die Auszeichnung mit einem Silberpokal und die Übergabe eines Frontladers als Ehrenpreis. Die Presse würdigte nicht weniger das Oldtimergespann, das „technisch fast ehrwürdige“ Motorpferd und damit auch die bewährte Qualitätsleistung seiner Erbauer. Es wurde in der Mannheimer Waldhofstraße nach von Benz & Cie gefertigt, ein paar Monate vor dem Übergang in die Motoren-Werke Mannheim AG. Die Besitzer von Motorpferden erhielten ein „Avis“ (unser Bild), wie es auch Matthias Augustin aufbewahrt hat.

Inzwischen haben wir mit ihm gesprochen und konnten uns mit ihm über die Anerkennung von Roß und Reiter freuen. Er berichtete, daß er 1939 den Traktor „gebraucht“ gekauft habe und viel von dem zuverlässigen Ackerhelfer gehabt habe. Vor allem während des Krieges und noch bis ins Jahr 1957 hinein. Man sei von Hof zu Hof gefahren (unser Bild), um den Getreidedrusch zu besorgen, wobei das Motorpferd als Antrieb beim Dreschen diente. Danach kamen einsatzschwächere Zeiten: die „motorisierte Jugend“ übernahm das Feld. Die Oldtimer — Bauer Augustin und sein verdientes Pferd — gingen in den Ruhestand. Diese „Traktoren-Rallye“ hat sie noch einmal in den Tag geführt, um von Leistung, Zuverlässigkeit und Firmentreue zu zeugen. Dank und Anerkennung!

JHB

So fuhren wir von 1940 bis 1957 von Hof zu Hof und besorgten den Getreidedrusch; das Motorpferd diente als Antriebsmaschine



Ein Halbjahrhundert Bewährung

MWM-Motorpferd

Clou der österreichischen Landwirtschaftsmesse



Rallye-Teilnehmer Matthias Augustin

Ew. Hochwohlgeboren
 beehren wir uns hiermit bekannt zu geben, daß das bisher unter dem Namen:

BENZ & CIE.
ABT. MOTORENBAU

bekanntes Werk in Mannheim in unseren Besitz übergegangen ist.
 Zu diesem Werke gehörten: die alte Benz-Fabrik in der Neckarstadt, Waldhofstraße 24—32, das Fabrikgelände Mannheim, Benzstraße und die Verkaufsbüros Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz, Danzig, Erlurt, Köln, Königsberg, Nürnberg und Stuttgart, ferner die bisher zu dem obigen Werk gehörigen in- und ausländischen selbständigen Verretungen.

In dem Betriebe Mannheim-Neckarstadt werden die als „Benz-Motoren“ seit 40 Jahren in der Welt bekannten und berühmten Maschinen für stationäre Kraftanlagen, Boots- und Schiffsantrieb, sowie zur Verwendung bei allen Arten von ortsbeweglichen Kraftmaschinen wie Lokomobilen, Motorpflügen, Lokomotiven usw. gebaut.

Diese gesamte Fabrikation geht mit den Werkstätten zusammen an unsere Firma über und die verbleibenden Abteilungen von Benz & Cie. sind vertraglich verpflichtet, in den nächsten drei Jahren in dem beschriebenen Gebiet nichts zu fabrizieren und nichts zu verlaufen, ebenso wie unsere Gesellschaft das bisherige Fabrikationsgebiet dieser Abteilungen, nämlich Automobile, Lastwagen und Flugmotoren sowie leichte Traktormotoren zu respektieren hat.

Die unterzeichnete Gesellschaft übernimmt den gesamten Betrieb mit denselben Arbeitern und Beamten und derselben Leistung in der Zentrale, sowie in den Verkaufsstellen und wird ihn in derselben Weise wie bisher, d. h. mit den höchsten Ansprüchen an die Qualität des Fabrikates weiterführen, während die Quantität der Produktion durch Erweiterung und Neuorganisation erheblich vermehrt werden soll, um den starken Anforderungen und Neuorganisation erheblich vermehrt werden gestellt werden, voll zu entsprechen.

Das Werk wird daher unter dem neuen Namen noch mehr wie bisher in stande sein, qualitativ und auch quantitativ die Wünsche der Kundschaft aufs Beste zu befriedigen und wir bitten daher, uns dasselbe Vertrauen entgegenzubringen, wie bisher der Abteilung Motorenbau der Firma Benz & Cie.

Motoren-Werke Mannheim
Aktiengesellschaft vorm. Benz
Abt. stationärer Motorenbau.