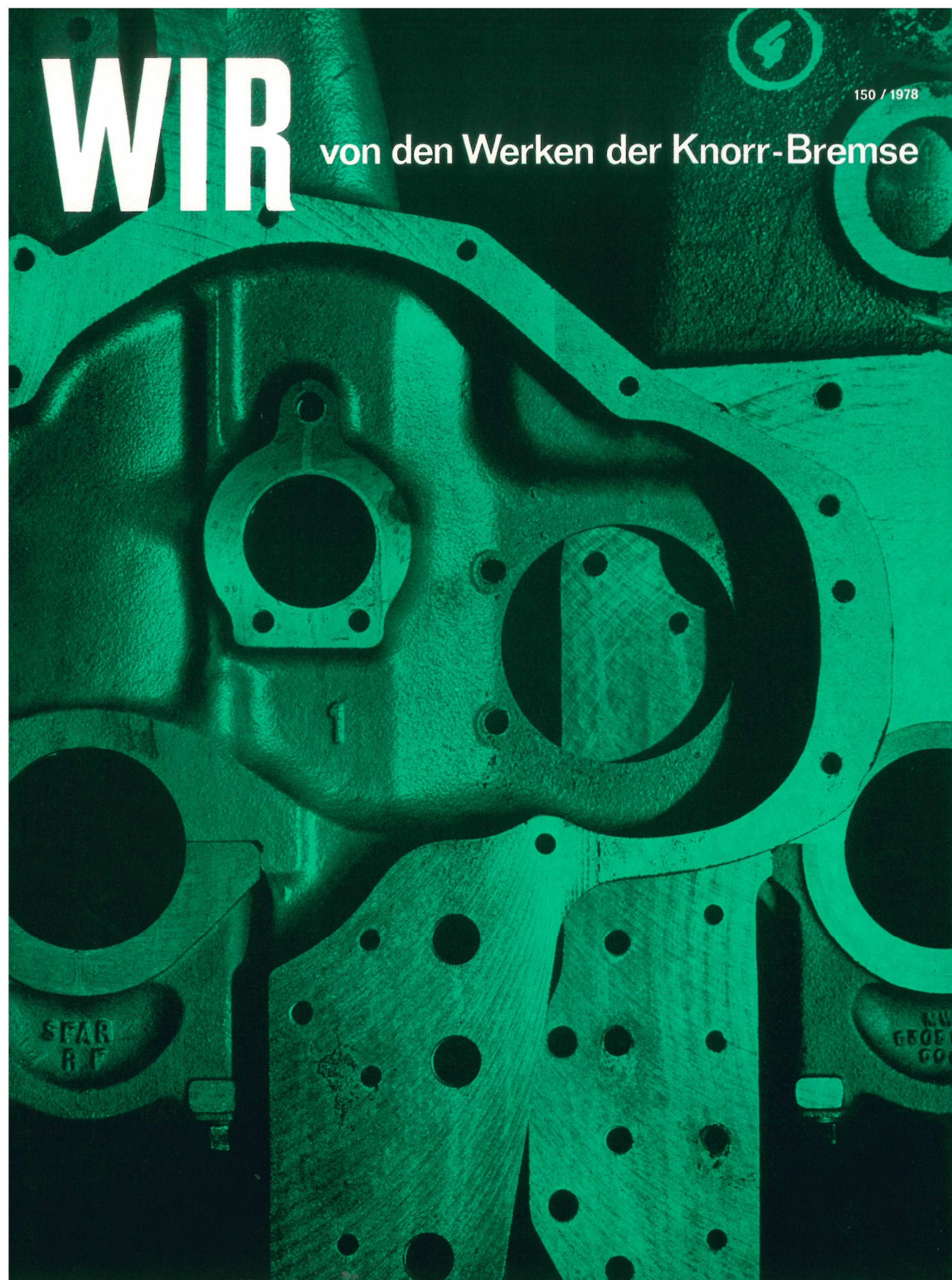


# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

150 / 1978



# 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. Hill & A. Maier  
8312 Dingolfing, Bruckstraße 9  
Telefon: 0 87 31 / 23 07  
Artikel ohne Namentangabe: Renate Stapf, München

150 APRIL 1978

**Unser Titelfoto** zeigt gepasene Gehäuse kleiner Dieselmotoren. Wie bei so vielen anderen Werkstücken, so scheint uns, führt auch hier die funktionelle Form ein ästhetisches Eigenleben.

Inhalt/Seite	
Brief aus Brasilien	3
Besuch aus China bei MWM	4
Knorr-Johannisburg	5
MWM-Aktivitäten in aller Welt	7
SB: Motoren-Montage im 2/4-Takt	
Mädchen: Mangelnde Ausbildung — wenig Berufschancen	9
Fluktuation — ein Problem	9
Kommanditgesellschaft — was ist das?	10
Zahlen und Daten: Personalkosten	10
Deutsche Arbeiter am teuersten	11
Was Sie beim Kauf eines Gebrauchtwagens wissen sollten	11
Unser Hobby: Orchideen	14
Preisauslösung bei MWM	14
Unsere Jubilare	15
Sport in München und Mannheim	16

»Alles neu macht der Mai«, »Öfter mal was Neues« oder »Neue Besen kehren gut« — so denkt oder spricht man im Betrieb, wenn zusammen mit den neuen Frühlingsblättern und -blüten auch hier und dort neue Gesichter auftauchen. Und selbstverständlich werden die der jungen Mädchen und Damen im allgemeinen am freundlichsten betrachtet — von den männlichen Kollegen. Aber auch Jünglingsgesichter werden gern beachtet — von den weiblichen Kollegen. Wie ja überhaupt alles, was frisch, jung und angenehm anzusehen ist, von vornherein einen Vorschuß an Wohlwollen erhält, der den Anfang erleichtert.

Das ist nur auf den ersten Blick ungerecht. Wer tiefer schaut, der wird da eine ausgleichende Gerechtigkeit am Werk finden. Denn für den jungen Menschen ist der Schritt von Elternhaus und Schule in die Welt der geldverdienen müssenden Erwachsenen ein ganz gewaltiger! Plötzlich steht er vor Stechuhr, Schiebeter, Pfortner und muß mit unabänderlichen festen Arbeitszeiten rechnen. Der Betrieb mit seiner streng gegliederten Hierarchie, mit kalten Hallen, Höfen, Fluren, den Büros mit hämmernden Schreibmaschinen und schrillenden Telefonen muß ihm wohl zuerst wie eine Mischung zwischen Kaserne und Gefängnis vorkommen: Erst, wenn sich ihm Hände entgegenstrecken und er aufmunternde Worte hört, beginnt er zu begreifen, daß er zwar von nun an unter den strengen Gesetzen der Wirtschaft steht, aber daß diese von Menschen vollstreckt werden, die überall auch nur mit Wasser kochen. Doch es ist von großer Bedeutung, daß man als junger Neuling an fachliche und menschliche Persönlichkeiten gerät, nach denen man sich ausrichten kann, zu denen man Vertrauen hat, die einem helfen, das noch nicht vorhandene Selbstvertrauen aufzubauen. Ich glaube, daß man niemals im Leben den Chef oder Kollegen vergißt, der zum ersten Mal zu einem sagte: »Du schaffst es schon, Du kannst es, ich verlaß' mich auf Dich!« Goldene Worte für jeden Neuen — besonders aber für den jungen Anfänger.

Wer dagegen als Neuer von draußen kommt, vielleicht aus einer anderen Branche, auch relativ jung, aber mit guter Ausbildung und gediegenen Kenntnissen und deshalb gleich von Anfang an eine entsprechende Stellung bekleiden soll — für den gibt's oft kein Pardon und keine Schonzeit. Denn immer sind da auch Kollegen und Kolleginnen, die schon länger im Unternehmen arbeiten und sich — zu Recht oder zu Unrecht, das sei dahingestellt — Hoffnungen auf seinen Platz gemacht haben. Von denen wird er natürlich besonders unter die Lupe genommen und keineswegs mit den Augen der Liebe betrachtet. Vielfach hatte er auch noch einen älteren Vorgänger, an dem er nun gemessen wird. Obgleich man ja bekanntlich nie Äpfel und Birnen vergleichen kann . . . Gewiß, beides sind edle Früchte, aber im Geschmack doch eben verschieden. Der ältere Vorgesetzte kann im Laufe der Jahre zu einer Art Vaterfigur geworden sein; damit kann der Neue naturgemäß noch nicht dienen. Aber dafür wird er den Jüngeren vielleicht mehr Verständnis für ihre altersbedingten Probleme entgegenbringen, unkonventionelle Wege gehen und eine neue Art von Teamgeist fördern.

Wieder zu ganz anderen Reaktionen kann es beim Auftauchen eines älteren neuen Vorgesetzten oder Kollegen kommen. Von ihm erwartet man, daß er fast alles weiß und von Anfang an den Laden schmeißt. Dabei vergißt man zu leicht, daß jeder Neue — ob alt oder jung — eine Zeit braucht, um das Knäuel von menschlichen Direkt- und Querverbindungen im Betrieb zu entwirren und hinter die Geheimnisse der internen Zuständigkeiten zu kommen. Kein Neuer kann dort sogleich weitermachen, wo sein Vorgänger aufgehört hat und schon gar nicht in derselben Art und Weise. Denn kein Mensch gleicht dem anderen und ein und dieselbe Aufgabe kann auf mancherlei Wegen gelöst werden — je nach Temperament, Lebensalter und Wissensstand.

Mit jedem Neuen beginnt auch im ältesten Betrieb ein Stück neues Leben. Wir sollten es sich entwickeln lassen und gegebenenfalls zum Schutz unsere Hände darüber halten, damit es in Ruhe wachsen kann. Wir nützen damit nicht nur dem anderen, sondern auch uns selbst. Wir bleiben nämlich lebendig, wenn wir Anteil nehmen, wenn wir uns für einen anderen engagieren, wenn wir für den Neuen eintreten, wenn wir das Neue in uns hinein lassen und wenn wir auch mal geben, anstatt immer nur zu nehmen.

## MWM Motores Diesel Ltda. auf der »BRASIL-EXPORT«

Die Ausstellung, die vom 11. bis 20. November 1977 in Sao Paulo stattfand, zählte zu ihren interessierten Besuchern auch den brasilianischen Staatspräsidenten Ernesto Geisel. Unser Foto zeigt ihn am MWM-Stand (im Wagen sitzend, dunkler Anzug); hinter ihm sitzend: der Staatsgouverneur von Sao Paulo H. Paulo Egydio Martins, neben ihm der Minister für Industrie und Handel Angelo Calmon de Sá, dahinter stehend der Finanzminister Mário Henrique Simonsen; links: die Herren Direktoren Blau und von Sydow



## Brief aus Brasilien

Mit diesem neuen Brief aus Brasilien gingen zwei Vorgänge zeitgleich einher: ein Besuch des brasilianischen Ministerpräsidenten Ernesto Geisel Anfang März in Baden-Württemberg und bis in den beginnenden April hinein ein Gegenbesuch des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Filbinger mit einer zwanzigköpfigen Delegation aus Vertretern von Industrie und Wirtschaftsbehörden. Für das „Industrie- und exportintensivste Land der Bundes-

republik“ — so Filbinger — „werde Brasilien als Rohstoffarsenal und Markt eine Schlüsselrolle spielen“. Jeder „Brief aus Brasilien“ mündet in der gleichen Aussage enger Wirtschaftsverbundenheit des größten und volkreichsten Landes Lateinamerikas mit Deutschland, dessen Auswanderer hier eine neue Heimat fanden und das durch beträchtliche Investitionen an „Know-how“ dem industriellen Entwicklungsstreben

Brasilien immer wieder neue Impulse gegeben hat. Während das industrielle Geschehen in Deutschland eng verzahnt fast alle Branchen als Produzenten, Zulieferer und Vertriebsorganisation zueinander führt, ist der miteinander arbeitende Partnerkreis in Brasilien verhältnismäßig kleiner, dafür aber auch stärker personen- statt wirtschaftsanonym-sachbezogen. Die Partner nehmen Anteil am Wirtschaftsweg des

anderen. Davon zeugt der letzte „Brief aus Brasilien“.

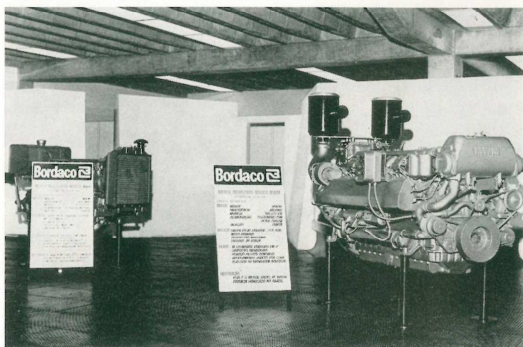
DIMOTOR, die MWM Motores Diesel Ltda., berichtet von einem wesentlichen Entwicklungsvorgang bei einem seiner bedeutendsten Wiederverkäufer in São Paulo, Rio de Janeiro und Salvador und freut sich darüber, daß die BORDACO S. A. Neubauten einweihen konnte. Man verfügt in São Paulo nun über 3200 qm bebaute Fläche. Das Unternehmen gehört zur Finanzgruppe Borda do Campo, die zu den größten FORD-Vertretungen Brasiliens zählt.

Über die Geschäftsbeziehungen zwischen Bordaco und Dimotor haben wir bereits im vergangenen Jahr berichtet: „Austauschmotoren von besonderer Art“ — FORD-Lastwagen werden von Benzin- auf Dieselmotoren umgerüstet, eine Aktion, die sich vorteilhaft angeassen hat. Nicht zuletzt dieser Bestimmung dient die Reparaturwerkstätte im Neubau (unser Bild): v. l. n. r. Luiz Wallace Simonsen Filho, Generaldirektor der Bordaco; Joseph W. O'Neill, Präsident der Ford Brasil S. A.; Harald von Sydow, kaufmännischer Direktor der DIMOTOR und Sprecher Roberto Arruda. — Als Direktor vielmetter, München, den jetzt in Dienst gestellten Neubau im Sommer 1977 besichtigte, hat er Herrn Simonsen kennengelernt. — Es darf damit gerechnet werden, daß sich die Erweiterung des Unternehmensareals bei Bordaco wirtschaftsgünstig auf den Geschäftsverkehr mit DIMOTOR auswirken wird.

JHB



Das neue Gebäude der Bordaco SA in Sao Paulo



MWM-Motoren in den Ausstellungsräumen

Während der Einweihung (v. l. n. r.): Luiz Wallace Simonsen Filho, Generaldirektor der Bordaco SA; Joseph W. O'Neill, Präsident der Ford Brasil SA; Harald von Sydow, kaufmännischer Direktor der MWM Motores Diesel Ltda. und der Sprecher Roberto Arruda



## Schiffahrts- experten vom Jang-tse-kiang im MWM-Werk

Die Volksrepublik China ist dabei, ihre Binnenschifffahrt zu modernisieren. Sie wird daher als Markt für MWM-Schiffsdieselmotoren interessant, insbesondere für die Schubschiffahrt, deren Zulieferer Lohmann & Stolterfoth (Schiffsgetriebe), Witten (Ruhr) und MWM Mannheim sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengefunden haben. Diese knüpfte 1976 die ersten Kontakte, als ihre Vertreter (seitens MWM Dipl.-Ing. H. J. Uckley) in Peking, Shanghai und Kanton an Symposien über die

Motorisierung von Frachtschiffen teilnahmen. Auf eine Einladung des Bundesministers für Verkehr und der genannten Arbeitsgemeinschaft Schubschiffahrt war nun eine chinesische Delegation von Hafen- und Wasserbauexperten auf einer Informationsreise in der Bundesrepublik Deutschland.

Die fernöstlichen Fachleute besichtigten Ende Oktober die Motoren-Werke Mannheim AG. Nach der Werksbesichtigung, vor allem der Teilefertigung, Montage und Prüfstände der

großen MWM-Schiffsdieselmotoren, hießen Bürgermeister Dr. Bruche namens der Stadt Mannheim und Vorstandsmitglied Direktor Max Koenigs für das MWM-Werk in Gegenwart der lokalen Presse die Gäste willkommen. Ho Chung-sheng, Direktor des Schiffahrtsbüros für den Jang-tse-Strom, betonte, es gehe seiner Delegation nicht nur darum, neueste Technologie und ihre Erzeugnisse auf dem Sektor der Binnenschifffahrt zu studieren, sondern auch darum, „die Freundschaft des chinesischen Volkes den bundesdeutschen Bürgern zu vermitteln“. Eine besondere Überraschung erwartete die Gäste beim gemeinsamen Abendessen im Drehrestaurant des Mannheimer Fernsehturms. Sie sahen die von einem Kamerteam des Süddeutschen Rundfunks während der MWM-Werksbesichtigung und Hafenrundfahrt gemachte Reportage und damit sich selbst zum ersten Male als „Fernsehstars“.

Es wird gewiß nicht an Bemühungen der MWM fehlen, solche Kontaktfühlungen zu praktischen Wirtschaftsbeziehungen zu konkretisieren. Denn bis nach Ostasien hat sich herumgesprochen, daß MWM zu den führenden Herstellern von Dieselmotoren für die Binnenschifffahrt gehört.

JHB



## Südafrika — Werkstatt des Schwarzen Kontinents

# Besuch bei KNORR- Johannisburg

Der Zollbeamte auf dem Jan Smuts-Flughafen fragte lässig uninteressiert, ob wir etwas zu verzollen hätten. Er hatte das „Nein“ von Joachim Vielmetter und den KNORR-Herren schon in seiner Frage vorweggenommen. Doch dann kommt Schärfe in die Stimme des Zöllners: „Auch keinen Playboy?“ Weiß der Himmel, warum er mich dabei besonders musterte! Mein Exemplar lag schließlich im Flugzeug. Sehr zur Freude des schwarzen Reinigungspersonals.

Diese Episode zeigt: Südafrika ist sauber. Nicht nur auf Straßen, in Hotels und bis in die kleinsten Orte. Wer etwa nach Stationen in Schwarz-Afrika nach Johannesburg kommt, fühlt sich in die Schweiz versetzt. Nicht nur wegen der Höhe: Joburg, wie die Südafrikaner kurz ihre Wirtschafts- und Finanzmetropole nennen, liegt 1700 Meter hoch — auch wegen der Berge, die allerdings künstlich und akkurat aufgeschüttete Sandhalden der Bergwerke sind. Vor allem aber wegen der klaren Linienführung der Straßen und Autobahnen. Bester europäischer Zuschnitt mit dem kleinen englischen Schönheitsfehler: man fährt links.

Zehn Nummern auf dem modernen Tastatur-Telefon getippt und München ist an der Strippe, als wärs ein Ortsgespräch. Vor drei Stunden

noch, in — nein, ich nenn die Stadt nicht! — vor drei Stunden also in einem anderen afrikanischen Staat erlebte Dir. Kubath folgendes Telefon-Abenteuer: Sein Versuch, über die Hotelvermittlung eine örtliche Vertretung zu erreichen, dauerte eine Viertelstunde. Als er endlich verbunden wurde, war es eine falsche Nummer. Schön, kann ja mal vorkommen. Aber die Antwort, die ihm die schwarze Klingelfee auf seine Beschwerde gab, dürfte ziemlich einmalig sein: „Ich weiß, Mister, aber die Nummer, die Sie wollten, war besetzt!“ Tableau und zurück nach Südafrika.

In Spartan Park, einem Industrievorort Joburgs, ist jetzt alles grün; das Land sieht aus, als käme es frisch aus der Wäsche. Hier steht in terracottarotem Ziegelbau das Werk der Knorr-Brakes S. A. in der Derrick Road, die schon so hieß, bevor Horst Tappert den Namen in Fernseh-Deutschland populär machte.

Die sattrote Außenfront des eingeschossigen Baues ist oben durch den typischen blauen Knorr-Fries mit Firmenzeichen und Firmennamen eingefaßt. Und siehe da — auch hier, wo doch alles so geordnet und perfekt ist, fehlt das „B. vor Bremsdienst. REMSDIENST steht nur da. Die Südafrikaner schmunzeln: Da fehlt kein

Buchstabe! Bremsen heißt in africaans „Remisen“, und africaans ist in der südafrikanischen Republik neben englisch die zweite, gleichberechtigte Landessprache. Alle Verkehrsschilder, alle Formulare sind zweisprachig abgefaßt, und auch im Fernsehen stehen beide Sprachen nebeneinander. Zwei Programme senden nach dem PAL-System das Farbfernsehen, unterbrochen von Werbung für Biere mit dem schönen Namen Heidelberg oder Wein, der — ein Dichter muß das erfunden haben — „Amoroso Kellerprinz“ heißt.

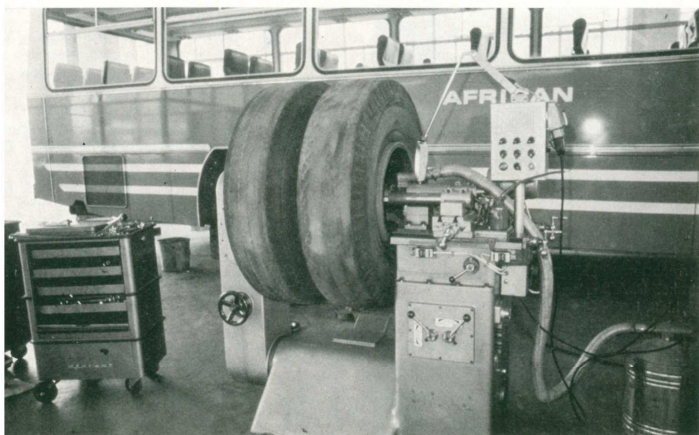
Wenn es einen Wettbewerb gäbe, welches KNORR-Werk das sauberste ist — die Knorr-Brakes Südafrika läge garantiert unter den Favoriten. Die Hallen sind vollklimatisiert — nicht viele Betriebe haben diese Annehmlichkeit zu bieten. Doch Arbeitslust und die Qualität der Produkte profitieren davon. Es wird in zwei Schichten zu je zehn Stunden gearbeitet, Schwarze und weiße Arbeiter stehen nebeneinander an den Maschinen. Nun folgt bestimmt die Frage: Wie ist das mit der Apartheid zu vereinbaren? Südafrikanische Antwort: Sehr gut. Gegenargument: Aber die Weißen verdienen doch mehr als die Schwarzen! Stimmt, aber die Weißen zahlen auch ein Drittel mehr Sozialab-



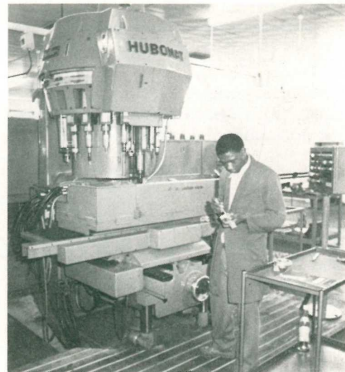
In dem modernen Werk arbeiten nicht nur an den numerisch gesteuerten Werkzeugmaschinen (Bild rechts) Schwarze und Weiße nebeneinander



Schlick in die Montagehalle



Das ist eine Art TÜV: der Prüfstand für die Autobremse



gaben und dies nur, damit alle, gleich welcher Hautfarbe, in den Genuß der besten und billigsten sozialmedizinischen Betreuung der Welt kommen! In Südafrika kann jeder Versicherte jedes Medikament beziehen, jeden Arzt aufsuchen. Wenn er will, auch den Dr. Barnard.

Zurück ins Werk: In der Mittagspause gehen die Weißen nach links, die Schwarzen nach rechts in getrennte Sozialräume. Beiden scheint diese Lösung recht zu sein. Zwischenbemerkung: die Eindrücke sind Momentaufnahmen, Blitzlichter. Möglich, daß es unerschwellige Probleme gibt — zu merken sind sie nicht.

In Südafrika, dieser Werkstatt des Schwarzen Kontinents, wird hart gearbeitet, das Knorr-Werk hat so viele Aufträge, daß man auf Zulieferer zurückgreifen muß. Die South African Railway sieht in KNORR seinen beständigsten Partner bei allen technischen Problemen. Die Eisenbahn-Ingenieure kommen zu Versuchen ins Werk, in dem originalgetreu der Führerstand einer E-Lok aufgebaut ist, an dem auch Lokführer der SAR ausgebildet werden. Auch die LKW-Bremsen-Produktion wächst von Monat zu Monat. Auf einem Prüfstand werden Bremsen getestet — er ist der erste seiner Art in Südafrika, eine Art TÜV.

Schon schreitet KNORR-Architekt Klaus Heese mit einem Paken Zeichnungen unterm Arm durch die Hallen und mißt und notiert. Ein Nachbarwerk, in dem zur Zeit noch Waschlager erzeugt und abgefüllt wird, kann erworben werden, und schon jetzt müssen die Pläne fertiggestellt werden, wie ohne große Umbauten diese neue Halle in den Produktionsablauf der 190 Mitarbeiter einbezogen werden kann.

Bis eine Stunde vor Abflug werden in permanenten Besprechungen alle anstehenden Fragen behandelt. Direktor Vielmetter sagt leise, aber deutlich seine Meinung zu Finanzierungsfragen, Dr. Bodey geht ungebrochen Zeile für Zeile eines zwanzigseitigen Vertrags mit den Juristen durch, Herr Kubath spricht mit Eisenbahn-Ingenieuren technische Probleme durch und Klaus Heese versetzt auf seinen Plänen die vorgesehene Rampe doch noch einen halben Meter nach links.

Es soll, kann man in Werbeprospekten lesen, in Südafrika auch Gebiete mit wilden Tieren geben — in der Derrick Road in Johannesburg ist man von dieser Welt genauso weit entfernt wie in der Moosacherstraße.

Dr. M. Barthel, München

## MWM-Aktivitäten in aller Welt

Bremer Lürssen-Werft gebaut und in Cuxhaven beheimatet, 30 Mann Besatzung einschließlich Arzt und Heilgehilfe. Einsatzgebiet Nordsee für technische Hilfeleistungen und Rettungsdienst für vorwiegend Fischereifahrzeuge, mit Bordwetterwarte für den Deutschen Wetterdienst. Für den dieselelektrischen Fahrtrieb lieferten die MWM drei TBD 602 V 16 K; das Bordnetz wird durch ein Aggregat mit Dieselmotor D 602 V 12 gespeist, ein Aggregat mit Dieselmotor D 601-6 versieht Hafen- und Notdienste.

### Für das Bundeshaus in Bonn

wurde zur Erweiterung der Netzersatzanlage zu zwei vorhandenen Notstromaggregaten (anderen Fabrikats) ein Aggregat mit MWM-Dieselmotor TBD 602 V 16 K (1290 PS „A“-Leistung) geliefert.

### Hochwasserschutzvorsorge

MWM und KSB haben einen 2,5 Mio-DM-Konsortialauftrag erhalten: Für 11 Hochwasserpumpenaggregate werden drei Dieselmotoren TD 226-6, vier TD 232 V 6 und vier vom Typ TBD 232 V 12 geliefert. Die 11 Aggregate pumpen 129 000 cbm pro Stunde fünf Meter hoch. Weite Teile des tiefer gelegenen nieder-rheinischen Umlands bei Wesel werden vor Hochwasser geschützt.

### Erster MWM-Dieselmotor für Wärmepumpe

Die „Wärmepumpe“ ist ein Kleindieselmotor-Kompressor-Aggregat, mit dem der Umwelt Wärme entzogen wird. Diese Wärme wird — zusammen mit der Motorenwärme aus Kühlwasser, Abgas und Strahlung — verwertet. Die Energie des Dieselmotors kann besser ausgenutzt werden; auch Wärmeenergie der Umwelt wird entzogen und genützt. Die erste Wärmepumpe mit MWM-Motor D 226-2 wird im Frühjahr in ein 44-Betten-Hotel im Odenwald eingebaut. Der maximale Wärmebedarf von 1,5 Mio kcal wird durch drei Systeme abgedeckt: Diesel-Wärmepumpe, Elektro-Wärmepumpe und die übliche Zentralheizung. Diese Art der Wärmeerzeugung und der -rückgewinnung aus Abwässern und Abluft des Hotels verringert den Heizölbedarf auf rund ein Viertel der sonst üblichen Menge. Die Bundesregierung bezuschusst solche fortschrittlichen Anlagen.

### Holland

#### Weitere große Frachtschiffe

Die Werft Jonker & Stans baut für die Bremer ARGO-Reederei ein Frachtschiff, das mit einem 3 000-PS-MWM-Dieselmotor TBD 501-8 G in Schwerläufsführung ausgerüstet wird. Zum Lieferumfang gehören ferner zwei 250 kVA-Bordaggregate mit Antriebsmotor TBD 232 V 12.

Die MWM-Vertretung für die Niederlande erhielt von der Reederei Equator in Paterswolde einen Großauftrag: für drei Frachtschiffe, die auf der Pattje-Werft in Waterhuizen gebaut werden, sind die drei Hauptantriebsanlagen zu liefern. 3 Motoren TBD 510-6 mit je 2 500 PS, ferner je Schiff zwei Bordaggregate mit TD 232 V 8-Dieselmotoren und je eine Feuerlöschpumpe mit dem gleichen Antriebsmotor.

### Norwegen

#### Fast bis zum Nordpol

Sieben Bergbaugeräte sind — noch vor dem

langen Polarwinter — nach Spitzbergen verschifft worden: 1 GHH-Schauellader, 1 Ohlemann-Doka-Universalgerät, 1 Transportgerät gleicher Marke, 4 Personentransporter in zwei Ausführungsarten (alle von dieser Bergbauequipment-Firma). Sämtliche Geräte werden von Dieselmotoren des Typs D 916 angetrieben, der einzigen Baureihe, die den verschärften Sicherheits- und Zulassungsbestimmungen im Bergbau Spitzbergens entspricht.

### Argentinien

#### Fast bis zum Südpol

reiste ein in Finnland gebautes Bohrgerät der Firma Tamrock, ausgerüstet mit einem D 916-6-Dieselmotor. Es wird im Kohlebergbau auf Feuerland, Südargentinien, eingesetzt.

### Ägypten

#### Einen Großauftrag

für die Ausrüstung eines Wasserwerks (Tagesleistung 600 000 cbm) hat die Trinkwasserbehörde von Groß-Kairo an ein Konsortium (BBC, KSB, MWM) vergeben.

### Zaire

#### 10 Flußfähren auf dem Kongo

werden mit MWM-Antriebsmotoren ausgerüstet: dafür hat die Schottelwerft in Spay/Rhein 22 Dieselmotoren D 232 V 6 in Auftrag gegeben. Die für die Fähren vorgesehenen 10 Aggregate (Generatorantrieb durch Dieselmotoren vom Typ D 302-2) werden auf der Werft Deggendorf (Donau) zusammengebaut.

### Spanien

#### Für die Europäische Weltraumbehörde „ESOC“

haben die MWM eine weitere kombinierte Sofortbereitschafts- und Notstromanlage — die dritte dieser Art — rechtzeitig vor dem geplanten Start eines Satelliten übergeben. Die Anlagen dienen der gesicherten Stromversorgung in den Satelliten-Bodenstationen.

### Korea

#### Anschlußauftrag

Die Aquareus-Seereederei, Hamburg, die schon vor einem Jahr bei einer koreanischen Werft sechs Vielzweck-Containerschiffe, ausgerüstet mit MWM-Hauptantriebs- und Hilfsmotoren, in Auftrag gab, hat im Anschluß weitere drei große Schiffe geordert. Antrieb für jeden der Mehrzweckfrachter, wie auch für 3 Hauptanlagen und 1 Notaggregat erfolgt durch MWM-Dieselmotoren.

### Indonesien

#### Für den Präsidentenpalast in Djakarta

sind drei Sofortbereitschaftsanlagen bestimmt, die von der staatlichen Elektrizitätsversorgungsgesellschaft PLN bei der indonesischen MWM-Vertretung bestellt worden sind. Dieser obliegt die Verantwortung für den gesamten Bauteil, die Montage und Inbetriebnahme.

Wir setzen die vor zwei Jahren begonnene Informationsreihe — nach vielen Wünschen aus unserem Leserkreis — fort. Das Besondere, das Lesenswerte, soll aus der Vielzahl der geschäftlichen Alltagsvorgänge herausgegriffen werden, seien es erfreuliche Erstgeschäfte, neue Bekundungen langjähriger Geschäftsfreundschaft, Aufträge in beträchtlicher Größenordnung, Objekte von spezieller technischer Auslegung, dem Allgemeinwohl dienende MWM-Erzeugnisse oder überhaupt die weltweite Verbreiterung des vielfältigen Leistungsprogramms.

### Deutschland

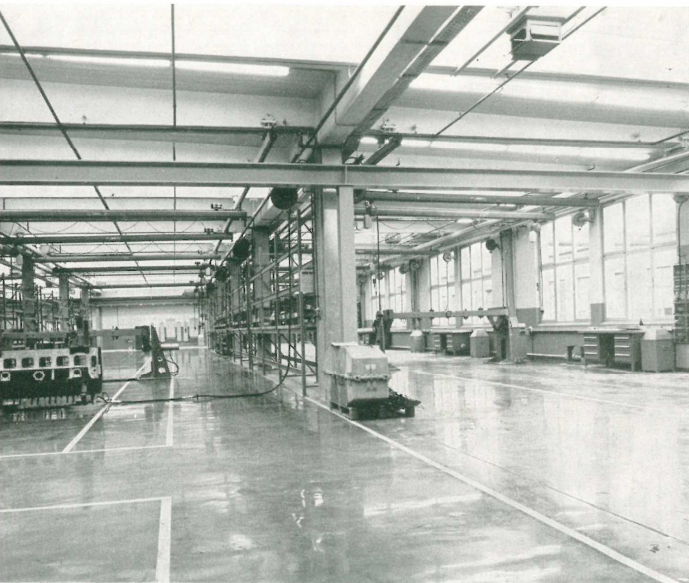
#### Im Dienste des Umweltschutzes

Zum intensiven Abbau der Ölverschmutzung des Bodensees wurden auf der Bodanwerft in Krefbronn (MWM-Vertretung für Bodensee und die Schweizer Seen) zwei Spezialboote gebaut und in den Dienst der Konstanzer Feuerwehr gestellt (unser Bild). Der Ölteppich auf dem See wird von einem breiten Transportband abgeschöpft. Schiffsantrieb und Borddienste verrichten MWM-Dieselmotoren vom Typ D 226-6.

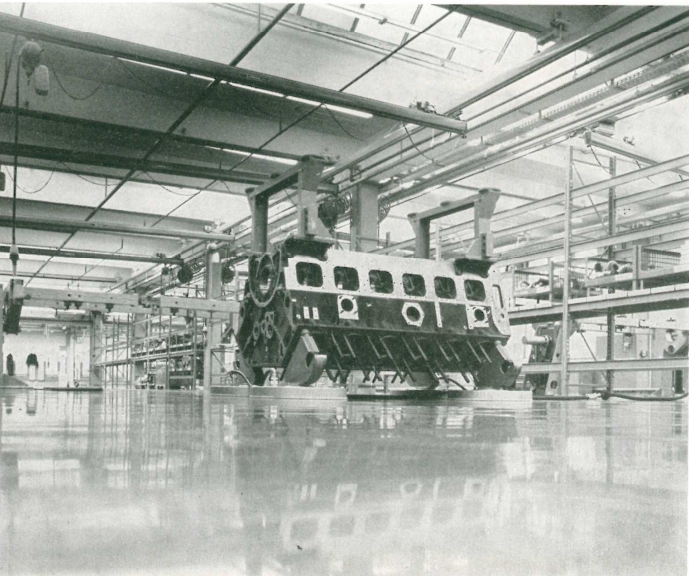


#### Neue „Meerkatze“ für den Fischereischutz

Das Bundesernährungsministerium stellte wieder eine „Meerkatze“ (das dritte Boot dieses schon traditionellen Namens seit 1950) in den Dienst des Fischereischutzes: auf der



## Südbremse Motoren-Montage im 7/8-Takt



Wenn demnächst am Tag der offenen Tür dieser oder jener ehemalige Südbremser seinen alten vertrauten Arbeitsplatz aufsuchen will, wird er ihn vielleicht nicht mehr dort finden, wo er einmal war: Es wurde viel gebaut in letzter Zeit, und vieles wurde neuorganisiert.

Auch die Motoren-Montage zog in eine neue, große Halle. Sie verdrängte damit den Werkzeugbau, der sich nunmehr im ehemaligen Zwischenlager etabliert hat. Die Motoren-Montage befindet sich damit angrenzend an das numerisch gesteuerte Bearbeitungszentrum, die Kurbelgehäusefertigung und im Nahbereich des Zentrallagers. Die 1 000 qm große Halle ist übersichtlich gegliedert: Zwei Montagestraßen für Reihen- und V-Motoren, ein drittes Feld für Teil- und Baugruppenmontagen mit zugeordneten Bosch-Einspritz-, Öl- und Wasserpumpen-Prüfständen in schallgeschützten Prüfkabinen. Auch eine Waschmaschine für kleinere und mittelgroße Bauteile soll darin ihren Platz finden.

Harmonische Arbeitsrhythmen bestimmen jetzt die Motoren-Montage.

Der Montageablauf des Grundmotors in den zwei Straßen verteilt sich auf sieben Baustufen. An jeder Station sind für den durchlaufenden Motor die erforderlichen Bauteile verfügbar, zugleich das notwendige Material für die zwei folgenden Motoren bereits vorgelagert. Einzelteile für weitere acht Motoren stehen im Zentrallager abrufbereit. Auch erforderliche Hebe-, Meß- und Prüfvorrichtungen sowie Werkzeuge sind den jeweiligen Baustufen entsprechend zugeordnet. Nach der dritten Station wird das teilmontierte Kurbelgehäuse in eine Montagevorrichtung gebracht, die mittels elektrischer Hubschnecke den Motor hebt und durch einen hydraulischen Schwenkmotor um 180° dreht. Die nachfolgenden vier Baustufen vollstündigen den Rumpfmotor in weiteren Arbeitsfolgen. Erst in der achten Baustufe, für die zusätzlich sechs Montageplätze vorgesehen sind, wird der Motor auftragsgemäß ergänzt. Hier werden Sonderwünsche bzw. nachträgliche Änderungsforderungen realisiert. Die Station 1—7 beliefert die Fertigung mit höchster Priorität, das Zentrallager sorgt für die baustufengebundene Bereitstellung.

Neben einem 3,2 t-Kran für die Zulieferung der Kurbelgehäuse und einem 6,3 t-Kran für die Verladung des kompletten Motors an den Prüfstand wurden 14 Hängekrane mit einer Tragfähigkeit von je 250 kg für die Baustufen- und Baugruppenmontage installiert.

Diese Neuorganisation der Abteilung Motoren-Montage ist nicht nur für die Produktion von Vorteil, weil so auch bei schwankender Auftragslage ein flexibler Arbeitsablauf gewährleistet werden kann und keine Kapazitätsschranken gesetzt werden müssen; auch die derzeit 18 Beschäftigten profitieren davon: es gibt besseres Licht, weniger Staub und Schmutz, weniger Lärm.

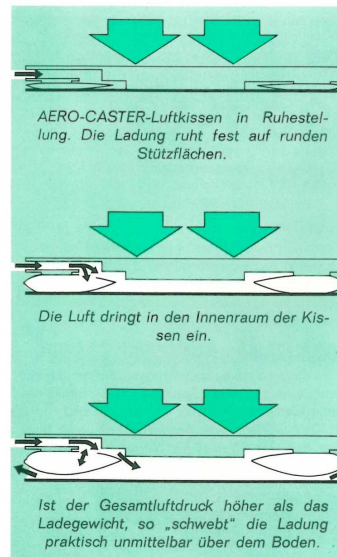
Star der neuen Motorhalle freilich ist ein Beförderungsmittel, das in der Geschichte der Südbremse eine Novität darstellt:

### Das Luftkissen als Transportmittel

Dieses neuartige Transportgleitsystem erlebte im Herbst vorigen Jahres im Aggregatbau seinen Einzug, als die 21 t schweren, schallgekapelten Aggregate mit TBD 602 V 16-Motoren in den Abnahmeprüfstand befördert werden mußten. Nun werden sich die gravierenden Vorteile in der neuzeitlichen Montagehalle be-

weisen. Bei der herkömmlichen Methode, Lasten durch Krane oder rollende Hilfseinrichtungen zu bewegen, waren vom Gewicht und der Wendigkeit her Grenzen gesetzt. Wartung der beweglichen Teile und Erneuerung infolge Abnutzung waren die Erfordernisse. Diese Probleme entfallen nun.

Mit den Tragkissen, die durch die normale Werksluftniederdruckanlage gespeist werden,



können Lasten von 900—36 000 kg vom Boden angehoben und in der Schwebe gehalten werden. Auf diesem Luftpolster kann eine Last von 1 000 kg mit einer Druckkraft von 1 kg bewegt werden. Der erforderliche Luftdruck für ein Luftkissen einer Oberfläche von 1 000 cm<sup>2</sup> und einer Traglast von 1 000 kg beträgt 1 bar, der Luftverbrauch auf sehr glattem Boden ca. 0,3 m<sup>3</sup>/min. Voraussetzung für das Zentrieren einer Last sind mindestens 3 Hubeinheiten. Die Bodenoberfläche für wirtschaftlichsten Betrieb soll glatt und nicht porös sein. Schlechte Bodenbeschaffenheit und Unebenheiten erhöhen den Luftverbrauch bis auf das 3fache. Deshalb wurde in der neuen Halle der glatte Betonestrich zusätzlich mit einer ca. 3 mm starken Kunststoffschicht versehen. Für die Luftversorgung sind in jeder Montagestraße in Deckenhöhe vier längsbewegliche, automatisch sich aufrollende Schlauchtrommeln mit Absperrventil und Schnellverschluß installiert, so daß der Boden stets frei von Schläuchen ist.

Alles in allem: Der Einsatz modernster Technologien, zahlreiche Dach- und Seitenfenster, großzügig dimensionierte Beleuchtungseinrichtungen sowie thermostatisch gesteuerte Heizlüfter tragen zur Erzielung eines effektiveren Arbeitsablaufs bei und bilden gleichzeitig die Grundlage für optimale Arbeitsbedingungen für die hier beschäftigten Mitarbeiter.

H. Kriese, München

## Mädchen: Mangelnde Ausbildung - wenig Berufschancen

Daß die Frauen zu den sogenannten Problemgruppen des Arbeitsmarkts zählen, ist bekannt. Die Frauenarbeitslosigkeit hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Mehr als ein Drittel aller arbeitslosen Frauen ist ausschließlich an Teilzeitarbeit interessiert und auf dem Arbeitsmarkt kaum zu vermitteln: auf eine offene Teilzeitstelle kommen derzeit rund neun Interessenten.

Die Weichen zu einem gegenüber den Männern erhöhten Beschäftigungsrisiko wurden bei den meisten Frauen schon in der Jugend gestellt, wenn es um die Frage ging, ob ein Mädchen eine solide Ausbildung braucht und wenn ja, in welchem Beruf. Früher herrschte nicht selten die Meinung vor, ein Mädchen brauche nichts zu lernen, weil es später ohnehin heirate und dann vom Mann unterhalten werde. Und auch heute noch ist die Einsicht, daß Mädchen eine Ausbildung abschließen sollten, bei weitem nicht so weit verbreitet wie dies der Fall ist, wenn es um junge Männer geht. Wenn aber Eltern und Tochter sich zu einer Ausbildung entschließen, dann geht das nach wie vor meist

in Richtung auf die sogenannten typischen Frauenberufe, auf ein begrenztes Tätigkeitsfeld mit in der Regel geringen Zukunftsaussichten und entsprechend hohen Beschäftigungsrisiken in Zeiten einer ungünstigen Wirtschaftsentwicklung.

Folge dieser Einstellungen und Verhaltensweisen ist ein erheblicher Nachholbedarf der Mädchen in der Berufsausbildung, der sich auch statistisch belegen läßt.

So lag beispielsweise im Jahr 1976 der Anteil der Auszubildenden an den abhängig Beschäftigten im Alter von 15 bis unter 20 Jahren bei 60,8 Prozent; während jedoch von den jungen Männern 71,4 Prozent in einer Berufsausbildung standen, waren es von den Mädchen nur 48,1 Prozent. Der Anteil der weiblichen Lehrlinge an den Auszubildenden insgesamt lag bei 36,1 Prozent. An der Jugendarbeitslosigkeit waren die Mädchen im November letzten Jahres mit 58 Prozent beteiligt. Demgegenüber lag der Anteil der Frauen an der Arbeitslosigkeit insgesamt im Januar dieses Jahres bei 45,9 Prozent.

## »Fluktuation« - ein betriebswirtschaftliches Problem

Der Begriff „Fluktuation“ ist in der Theorie sehr umstritten. In der Praxis wird er ganz einfach definiert: Unter Fluktuation versteht man einen zwischenbetrieblichen Arbeitsplatzwechsel, der durch die Kündigung des Arbeitnehmers verursacht wird. Kündigt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer oder wird das Arbeitsverhältnis durch Tod, Zeitablauf oder Austritt aus dem Berufsleben aufgelöst, so liegt defini-

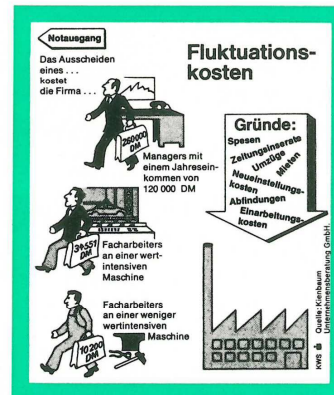
tionsgemäß keine Fluktuation vor.

Durch die Kündigung wird ein Arbeitsverhältnis für die Zukunft, von einem bestimmten Zeitpunkt an, aufgehoben. Bei der Kündigung werden zwei Arten unterschieden:

— Eine ordentliche Kündigung liegt dann vor, wenn unter Einhaltung der vertraglich vereinbarten Kündigungsfrist die Kündigung ausgesprochen wird.

— Eine außerordentliche Kündigung ist dann gegeben, wenn fristlos — ohne Einhaltung der vertraglich vereinbarten Kündigungsfrist — gekündigt wird, weil ein besonderer Grund vorliegt. Beispiele für wichtige Gründe einer außerordentlichen Kündigung von seiten des Arbeitnehmers können sein: wiederholte unpünktliche Lohn- oder Gehaltszahlung; Tätlichkeiten oder Beleidigungen gegen den Arbeitnehmer; Nichtbeachtung von Unfallverhütungsvorschriften durch den Arbeitgeber; Nichtinhaltung der tariflichen Anforderungen durch Arbeitgeber.

Mit allen Mitarbeitern, deren Kündigung vorliegt, wird bei einem nach neuzeitlichen Gesichtspunkten geleiteten Unternehmen zur Feststellung der Fluktuationsmotive ein „Abgangsinterview“ geführt. Es kann entweder vom Vorgesetzten, von Mitarbeitern der Personalabteilung oder auch von Mitgliedern des Betriebsrates durchgeführt werden. Dieses Abgangsinterview ist für die Unternehmung sehr wichtig. Denn es soll bestehende Mängel aufdecken



und eventuell für eine Abstellung der häufig genannten Fluktuationen sorgen. Manchmal kann der Mitarbeiter durch das Abgangsgespräch dazu bewegt werden, daß er seine Kündigung zurückzieht.

Das Abgangsgespräch hat folgende Ziele: — Erfassung der Fluktuationen im betrieblichen Bereich. Das sind alle diejenigen Fakten, die durch den Betrieb verursacht werden, wie z. B. zu geringes Einkommen, fehlende Aufstiegschancen, schlechtes Betriebsklima, ungünstige Arbeitsbedingungen.

— Erfassung der Fluktuationen im überbetrieblichen und persönlichen Bereich. Die überbetrieblichen Motive resultieren aus dem Tarifvertrag oder aus der Infrastruktur einer Region. Sie können oft nicht beseitigt werden. Die persönlichen Motive sind ebenfalls meist durch den Betrieb nicht zu beeinflussen (Wohnverhältnisse, Verkehrsverhältnisse, familiäre Veränderungen).

Nach Feststellung der Motive kann der Versuch unternommen werden, ob bei Abstellung der Fluktuationsgründe eine Wiederaufnahme der Tätigkeit möglich ist oder ob eine WiederEinstellung zu einem späteren Zeitpunkt bei veränderten Konditionen erwünscht ist. Der letzte Punkt des Abgangsgesprächs wird nur für diejenigen fluktuationswilligen Mitarbeiter angewandt, an deren Weiter- bzw. Wiederbeschäftigung seitens des Unternehmens ein Interesse besteht.

Fluktuationen sind wesentlich höher als man gemeinhin annimmt. Je nach Branche sind die durchschnittlichen Fluktuationsquoten unterschiedlich. Nimmt man bei der heutigen Arbeitsmarktsituation eine durchschnittliche Fluktuationsquote von 15% an (d. h. von 100 Mitarbeitern verlassen 15 jährlich durch Eigenkündigung das Unternehmen), so ergeben sich für ein Unternehmen, das ein Fluktuationsfall im Durchschnitt 25 000 DM kostet, jedes Jahr enorme Fluktuationsverluste. Untersuchungen haben — basierend auf dem Einkommensniveau und der Kostensituation von Anfang 1975 — ermittelt, daß der Weggang eines Facharbeiters an einer weniger wertintensiven Maschine mit rund 10 200 DM zu Buche schlägt. Der Weggang eines Facharbeiters an einer wertintensiven Maschine kostet die Firma ca. 34 500 DM. Geht dagegen eine Führungskraft mit einem Jahreseinkommen von 120 000 DM weg, so kostet es das Unternehmen rund 260 000 DM.

Woher kommen diese hohen Fluktuationen — Kosten? Hier sollen nur einige wichtige Faktoren genannt werden:

- Anwerbungskosten (Zeitungsinserate, Kosten für Einstellungsinterview, Spesen);
- Neueinstellungskosten (Mieten, Umzüge, Trennungsschädigung);
- Einarbeitungskosten (Minderleistung in der Einarbeitungszeit);
- eventuell entstehende Entlassungskosten (Abfindungen, Ausgleich von Wettbewerbsverboten).

Jede Unternehmensleitung sollte also versuchen, die Fluktuation zu optimieren. Denn ein gesunder und stabiler Mitarbeiterstamm ist die beste Voraussetzung für ein Unternehmen, konkurrenzfähig zu bleiben. Eine Verringerung der Fluktuation kann durch eine sorgfältige Personalauswahl, Personalauswahl, Verbesserung des Betriebsklimas und einen guten Führungsstil erreicht werden.

## Die Dachgesellschaft der Knorr-Unternehmensgruppe

# Knorr-Bremse KG

### Kommanditgesellschaft - was ist das?

Eine Kommanditgesellschaft (KG) ist eine Personengesellschaft, deren Zweck der Betrieb eines Unternehmens unter gemeinschaftlicher Firma ist. Die KG besteht aus mindestens einem unbeschränkt persönlich haftenden Gesellschafter (Komplementär) und einem oder mehreren Kommanditisten, deren Haftung auf eine bestimmte Kapitaleinlage beschränkt (Kommanditisten) ist. Die Haftsumme der Kommanditisten, die auch ins Handelsregister eingetragen werden muß, wird bei Errichtung der KG im Gesellschaftsvertrag festgelegt. Die Kommanditisten sind von der Geschäftsführung ausgeschlossen. Auch juristische Personen können Komplementäre oder Kommanditisten sein. So bei der Rechtsform der GmbH & Co. KG, die wegen ihrer Haftungsbeschränkung verbreitet ist; hier übernimmt eine GmbH die Rolle des persönlich haftenden Gesellschafters.

Ihrer Idee nach vereinigt die KG einerseits Gesellschafter, die bereit sind, durch persönlichen Einsatz ein Unternehmen zu führen und auch unbeschränkt mit ihrem ganzen Vermögen zu haften, und andererseits Gesellschafter, die allein Kapital zur Verfügung stellen wollen.

Die Kommanditgesellschaft auf Aktien stellt eine Mischform zwischen der AG und der KG dar. Ihre Organisationsform ist im Aktiengesetz geregelt. Ein oder mehrere Gesellschafter haften persönlich unter Einschluss ihres gesamten

Privatvermögens (Komplementäre), die übrigen (Kommandit-Aktionäre) nur mit ihren Einlagen, die durch Aktien verbrieft sind. Die KGaA hat bisher nur relativ geringe Verbreitung gefunden, ist aber durchaus geeignet, Familien-gesellschaften an die Börse zu führen.

#### Komplementär

Im Gegensatz zu den Kommanditisten ist der Komplementär jener Gesellschafter einer Kommanditgesellschaft (KG), der den Gläubigern für die Verbindlichkeiten der Firma voll — d. h. über das Gesellschaftsvermögen hinaus auch mit seinem privaten Eigentum — haftet.

Dafür stehen dem Komplementär nach §§ 161—177 des Handelsgesetzbuches grundsätzlich alle Gesellschafterrechte zu, so insbesondere die volle Geschäftsführung und unbeschränkte Kontrollrechte; allerdings gehen auch seine Pflichten über die der Kommanditisten hinaus.

Das Haftungs-Prinzip wurde nicht unwesentlich durch die Kombination von GmbH und KG abgewandelt: Bei der GmbH & Co. KG fungiert eine GmbH als Komplementär. Bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien (KGaA) sind — neben mindestens einem persönlich haftenden Gesellschafter, der zumeist Geschäftsinhaber ist — die Kommanditisten als Aktionäre beteiligt.



### Zahlen und Daten

## Personalkosten

Die durchschnittlichen Personalkosten je Arbeitnehmer im produzierenden Gewerbe des Bundesgebiets (ohne Bergbau, Energieversorgung und Wasserversorgung) beliefen sich im Jahr 1975 (jüngere Daten liegen nicht vor) auf 30 243 Mark. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts lagen sie damit um 7 747 Mark (34,4%) höher als 1972. Im einzelnen schwank-

ten die Kosten je nach Branche zwischen 46 110 Mark in der Mineralölverarbeitung und 19 661 Mark im Schuh- und Bekleidungs-gewerbe. Die Steigerungsraten von 1972 auf 1975 reichten von 25,7% im Baugewerbe bis 46,3% beim Schiffbau.

Von den Gesamtkosten je Arbeitnehmer entfielen 18 582 Mark (61,4%) auf das Entgelt für

geleistete Arbeit und 11 161 Mark (38,6%) auf Personalnebenkosten (Zunahme des Arbeitsentgelts 1972/75: + 27,7%, der Nebenkosten: + 46,8%).

Das bedeutet, daß 1975 auf 100 Mark Arbeitsentgelt im Schnitt 62,75 Mark Personalnebenkosten kamen. An der Spitze standen dabei der Schiffbau mit 71,65 Mark, die Erzeugung und erste Bearbeitung von Metallen mit 69,46 Mark und die Chemische Industrie mit 68,43 Mark Nebenkosten je 100 Mark Arbeitsentgelt.

48,9% der Nebenkosten insgesamt entfielen auf gesetzliche und 51,1% auf tarifliche und zusätzliche Nebenkosten. Die gesetzlichen Nebenkosten (5 704 Mark je Arbeitnehmer) lagen um 1 770 Mark (45%) höher als 1972. Allein 57,6% davon (3 288 Mark) kamen auf Sozialversicherungsbeiträge, 17,5% (1 001 Mark) auf die Verdienstfortzahlung im Krankheitsfall und 16,7% (951 Mark) auf die Bezahlung gesetzlicher Feiertage und anderer Ausfallzeiten. Der Rest von 8,1% (464 Mark) umfaßte Beiträge zur

gesetzlichen Unfallversicherung und Ausgaben aufgrund anderer gesetzlicher Bestimmungen (z. B. Schwerbehindertengesetz, Mutterschutzgesetz oder Winterbau-Umlage).

Von den tariflichen und zusätzlichen Nebenkosten (im Schnitt 5 957 Mark, 48,6% mehr als 1972) entfiel fast die Hälfte (2 949 Mark) auf die Urlaubsvergütung. Hinzu kamen die Aufwendungen für Gratifikationen, Abschlußvergütungen, 13. Monatsgehalt, Gewinn- und Ertragsbeteiligungen u. a. sowie für das zusätzliche Urlaubsgeld, die 23,1% (1 379 Mark) ausmachten. Der Rest entfiel vor allem auf die Kosten für betriebliche Altersversorgung (439 Mark), Berufsausbildung (322 Mark) und die Aufwendungen im Rahmen des 624-Mark-Gesetzes (278 Mark).

Von den Leistungen, die sich in den tariflichen und sonstigen Nebenkosten niederschlagen, gab es 1975 als einzige den bezahlten Urlaub in allen Unternehmen mit 50 und mehr Beschäftigten. Alle anderen Leistungen waren von Unternehmen zu Unternehmen verschieden.

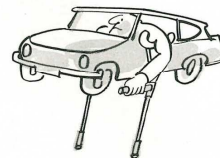
Gratifikationen, ein 13. Monatseinkommen, Gewinnbeteiligungen usw. gab es in 97,4% der Unternehmen; in den größeren Unternehmen (1 000 und mehr Beschäftigte) wurden diese Leistungen stets gewährt, in den kleineren (50 bis 99 Beschäftigte) in 95,8% der Fälle. Tarifliche oder freiwillige Arbeitgeberbeiträge zur sozialen Sicherheit und zu Familienhilfen gab es in 71,3% der Unternehmen (97,6% der größeren, 62,1% der kleineren). Betriebsrenten waren in zwei Dritteln (67,3%) aller Unternehmen üblich, mit bemerkenswerten Unterschieden zwischen kleineren (58,1%) und größeren (96,5%). Kaum Unterschiede gab es dagegen hinsichtlich der Zahlung eines zusätzlichen Urlaubsgeldes (92,9% der Unternehmen; 90,5% der kleineren, 97,4% der größeren). Ähnlich sah es aus, was zusätzliche Leistungen des Arbeitgebers nach dem 624-Mark-Gesetz angeht; auf sie hatten die Arbeitnehmer in 93,2% aller Unternehmen des produzierenden Gewerbes Anspruch (in 92,0% der kleineren und 96,0% der größeren).

## Deutsche Arbeiter am teuersten



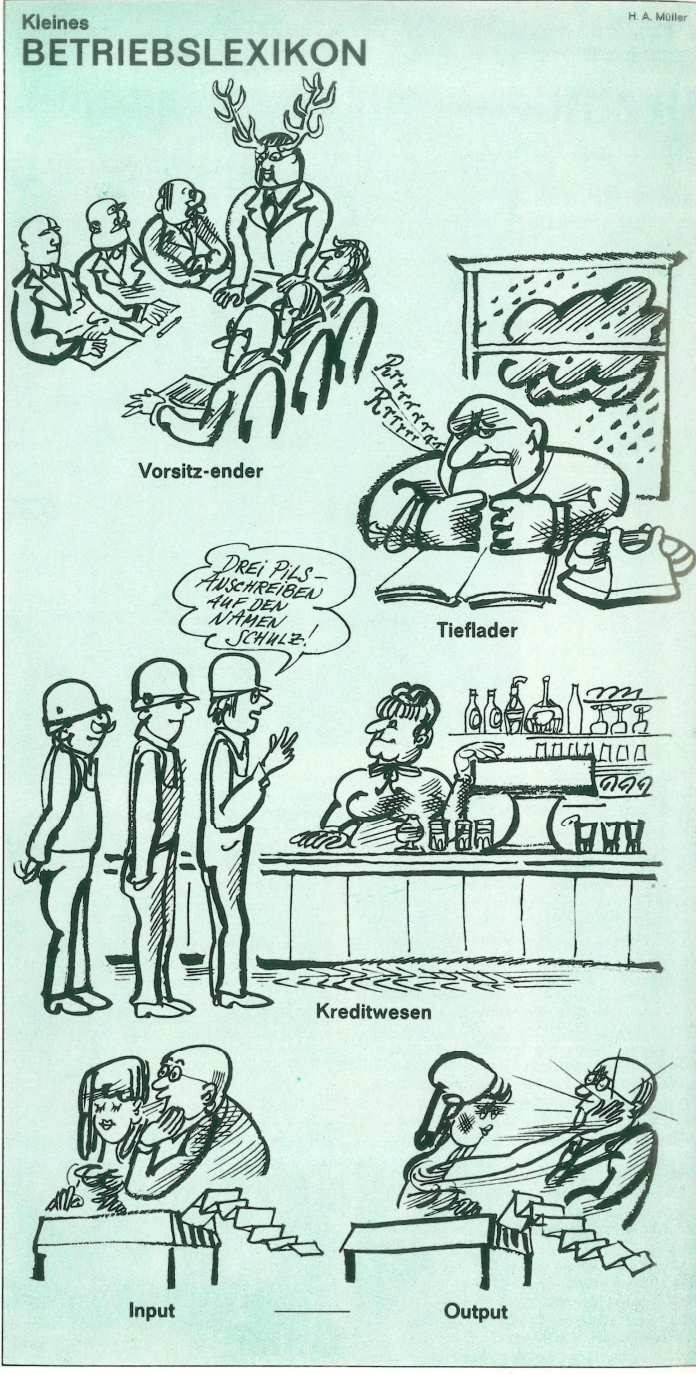
## Was Sie beim Kauf eines Gebrauchtwagens beachten sollten

In der Bundesrepublik werden jährlich 3,5 bis 4 Millionen Gebrauchtwagen auf neue Besitzer umgeschrieben — das ist fast das Doppelte der Zulassung von Neuwagen. Und durchschnittlich 6 500 D-Mark wendet der Käufer dabei für sein neues altes Vehikel auf. Eine stattliche Summe, wenn man bedenkt, daß die Freude kurz, die Reue jedoch lang währen kann. Deshalb sollte man sich zuvor auf das Größtmögliche über alle in Betracht kommenden Fragen informieren, ehe man den Kauf eines Gebrauchtwagens perfekt macht.



Welche Möglichkeiten bieten sich, zu einem Gebrauchtwagen zu kommen?

a) Von Privat zu Privat  
Ein Anteil von 50% am Geschäft geht über diesen Weg, bei dem sich fast alles auf Parkplätzen, an den Straßen, in Autokinos oder über Inserate abspielt. Der Vorteil hierbei ist der, daß Händlerprovision und -verdienst, sowie die MwSt. vermieden werden, der Nachteil, sich zu verkaufen, vor allem bei Neulingen, ist sehr groß, denn jeder Privatverkäufer will möglichst viel Geld herauschlagen.



### Kleines BETRIEBSLEXIKON

Vorsitz-ender

Tiefelader

Kreditwesen

Input

Output

sogar das Ansaugsystem ist nicht in Ordnung, wenn der Motor im warmen Zustand ruckelt, auf Gaspedalbewegungen nur widerwillig antwortet, im Leerlauf rennt oder zu Aussetzern neigt.

- **Motorgeräusche**  
Metallisches Klappern zeigt defekte Kolben oder zu großes Kolbenspiel an, hartes Klopfen belegt meist einen schweren Lagerschaden. Klappergeräusche können auch von Störungen an Ketten- oder Zahnrad-Antrieb der Nockenwelle herrühren. Blauer Auspuffqualm bei hohen Drehzahlen im Schiebepetrieb läßt auf verschlissene Ventillführungen oder Kolbenringe schließen und damit erhöhten Ölverbrauch.
- **Getriebe**  
Kratzgeräusche bei schnellem Gangwechsel lassen defekte Synchronringe vermuten. Heultöne im Schiebepetrieb deuten auf Verschleiß der Getrieberäder. Eine Erneuerung von Gangrädern oder Synchronringen bewirkt Getriebemontage und schlägt meist mit 200 bis 500 Mark zu Buche.
- **Differential, Kardanwelle**  
Verschlissene Differentialteile geben meist deutliche Heultöne von sich. Unzulässiges Spiel der Kardan-Kreuzgelenke bewirkt Klack-Geräusche bei starken Lastwechseln.
- **Fahrwerk und Reifen**  
Querlenker, Dämpferbefestigungen, Spurstangenköpfe, Stabilisatorhalterungen können ausgeschlagen sein, wenn das Fahrwerk auf schlechter Straße poltert. Starkes Lenkradzittern auf glatter Fahrbahn weist auf eine deutliche Reifenunwucht.
- **Bremsen**  
Leichte, gut dosierbare Bremswirkung ist gefragt; schiefliehende, rubbelnde, metallische Geräusche beim Bremsen sind nicht zu akzeptieren.  
Wenn Sie sicher sind, daß Sie die meisten aufgeführten Punkte bei Ihrem Test zu Ihrer Zufriedenheit abhaken können, sollten Sie zugreifen. Sollte jemand trotz der vielen Tips und Hinweise eine „Gurke“ erwischen, ich übernehme selbstverständlich „keine Haftung“ für eventuelle Schäden und Kosten. Auch hier gilt, wie jeden Samstag bei der Ziehung der Lottozahlen, „alle Angaben erfolgen ohne Gewähr“.

M. Kittel, München

**Berichtigung zum Heft 149**  
Infolge unglücklicher technischer Umstände konnten die letzten Korrekturen auf der „Liste der Leitenden“ im Februar-Heft, Seite 5, von der Druckerei nicht mehr berücksichtigt werden. Es handelt sich um **Abteilungsdirektor Dr. Bo Göran Cavell**, Knorr-Bremse GmbH München, dessen Name irrtümlich unter der Gruppe „Prokuristen“ erschien. Herr **Norbert Ingenlath** gar, ebenfalls Knorr-Bremse GmbH München, wurde als **Prokurist** überhaupt nicht erwähnt.  
Wir bitten um Kenntnisnahme bzw. Korrektur der Aufstellung.

- **Einfüll-Deckel abnehmen:** Kolbenringe dichten nur noch schlecht ab, wenn bei laufendem Motor Gase austreten.
- **Harte Klopfgeräusche** zeigen meist Motorschäden an. Achten Sie darauf, daß kein ungewöhnlich dickes Öl zwecks Geräuschdämpfung eingefüllt ist.
- **Kompressions-Diagramm** sollte für alle Zylinder gleiche und möglichst hohe Drücke aufweisen.
- **Wird bei Leerlauf-Drehzahl das Auspuff-Endrohr zugehalten, und der Motor stirbt ab**, so ist die Auspuff-Anlage dicht.
- **Wasserkühler und Schlauchverbindungen** nach Leckstellen absuchen; die Wasser-schläuche dürfen nicht porös und rissig sein. Kühlerverschluss abnehmen und Motor laufen lassen. Sprudelndes Kühlerwasser deutet auf eine defekte Zylinder-Kopfichtung.
- **Das Kupplungsspiel** darf zwei bis drei Zentimeter Spiel haben. Bei laufendem Motor testen, ob krachende Geräusche beim Gang-einlegen auftreten. Auch beim scharfen An-fahren darf die Kupplung nicht durchrutschen oder rufen.
- **Antriebswellen** dürfen beim Hin- und Herdrehen von Hand nur geringes Spiel aufweisen. Die Manschetten auf der Differential-seite — bei Frontantrieblern auch auf der Radseite — auf Dichtheit prüfen.

### KAROSSERIE

- **Profiltiefe der Reifen** sollte mindestens 4-5 mm betragen, auch beim Reserverad. Achten Sie darauf, daß gleiche Marke, Größe, Bauart montiert sind.
- **Ungleich abgefahrene Reifen** sind meist Folgen einer falschen Achsgeometrie. Lassen Sie das Fahrwerk vermessen.
- **Machen Sie den Stoßdämpfer-Test** durch Herunterdrücken und Loslassen einer Wagen-ecke. Die Karosserie darf höchstens zwei-bis dreimal nachwippen. Feuchte Dämpfer-rohre weisen auf Undichtheit und damit nach-lässige Dämpferwirkung hin.
- **Bremsbeläge** können nur bei abmontiertem Rad kontrolliert werden, und sollten noch mindestens 4 mm stark sein. Feuchtigkeit im Bremsbereich läßt undichte Manschetten vermuten. Kontrollieren Sie den Brems-flüssigkeitsstand und prüfen Sie die Leitun-gen auf Korrosion.
- **Radlager** sollten ganz geringes Spiel haben; dies kann man nur bei aufgebocktem Wagen prüfen. Das Rad oben und unten anfassen, beim Hin- und Herbewegen wird das Spiel spürbar.
- **In Geradausstellung der Räder** darf das Lenkrad maximale eine Handbreit Spiel haben. Größeres Spiel deutet auf Verschleiß am Lenkgetriebe, Gelenk des Lenkgestänges oder an den Achsschenkeln hin.  
Viele schwere Mängel jedoch kann man nur beim Fahren ermitteln. Wählen Sie für Ihre Probefahrt eine bekannte Strecke mit guten und schlechten Straßen, kurvenreichen Abschnitten und einige Kilometer Autobahn. Legen Sie Ihr Augenmerk vor allem auf:
- **Kaltstart und Laufverhalten**  
Springt der Motor in kaltem Zustand sofort an und läuft bald darauf rund, so ist eine intakte Batterie und korrekte Zündeneinstellung gewährleistet. Die Vergasereinstellung oder

### FAHRWERK

- **Neulackierungen** nach geringer Laufzeit, schlecht eingepaßte Türen und Hauben gelten als unfallverdächtig; Fahrwerk und Felgen auf Deformationen prüfen (Vermessungsprotokoll von der Werkstatt anfordern). Achten Sie auf Unregelmäßigkeiten und nach-trägliche Schweißstellen an Rahmen-Längs-trägern, Radläufen und am Kofferraum-boden.
- **Offensichtliche Roststellen** deuten auf schlechten Allgemeinzustand hin; suchen Sie nach Rost an Türschwelen, in Radlauffecken, an Kotflügel-Unterkanten, Scheinwerfer-mulden, Längsträgern, sowie unter Fuß-matten, Kofferraum-Abdeckung und hinterer Sitzbank.
- **Stumpfer und rauher Lack** und Chrom sind Kennzeichen unzureichender Wagenpflege.
- **Unterrostungen** des Unterbodenschutzes er-kennt man an Rissen und Aufverfungen. Ganz frischer Unterbodenschutz bei alten Autos ist verdächtig!
- **Risse und Wölbungen** des Batteriedeckels



sind Zeichen von fortgeschrittenem Verschleiß. Niedriger Säurestand weist auf schlechte Wartung hin.

- Prüfen Sie alle Lichter, Schalter und Instrumente auf Funktionstüchtigkeit
- Heizungs-, Wasserschläuche und Wärmetauscher nach Leckstellen absuchen. Die Geruchsentwicklung muß bei eingeschalteter Heizung gering sein.

### MOTOR/KRAFTÜBERTRAGUNG

- **Der Motor** sollte trocken und sauber sein; verschlammter, öliger Zustand zeigt mangelhafte Wartung und Undichtheit auf. Verdächtig ist auf jeden Fall ein frisch gereinigter Motor.
- **Ölpeilstab ziehen:** Glitzert im Öl feiner Metallabrieb, läßt das auf fortgeschrittenen Lagerverschleiß schließen.

b) **Neuwagenhändler**  
Mit 35% Anteil haben die Neuwagenhändler das zweitgrößte Stück vom Gebrauchtwagen-kuchen. Der Laie ist nicht schlecht beraten, zumindest seinen ersten Gebrauchten hier zu erstehen. Zwar liegen die Preise vielfach höher als im freien Handel von Privat zu Privat, jedoch besitzen die meisten Autos eine neue TÜV-Plakette, und sind zuweilen sogar mit Garantie ausgestattet. Die Gefahr, daß man beim seriösen Neuwagenhändler auf ein kurz vor dem Exitus stehendes Auto trifft, ist jedenfalls klein, denn der Händler sieht im Gebrauchtwagen-käufer den Neuwagenkunden von morgen, und den will er nicht gerade vergraulen.

c) **Gebrauchtwagenhändler**  
Etliche Tausend Gebrauchtwagenhändler in Deutschland teilen sich 15% des Marktes, bei 4 Mio. im Jahr sind es immerhin noch 600 000 Autos. Im allgemeinen haben diese Händler ein schlechtes Image, und in den meisten Fällen scheint Kaufzurückhaltung angebracht. Hier sollte man vor allem den Angeboten der Freilüthändler auf „Trümmergrundstücken“, Händler „auf der grünen Wiese“ mit einem ausgedienten Omnibus als „Handelszentrum“ mit äußerster Vorsicht gegenübertreten.

d) **Jahreswagen**  
Interessenten, die überdurchschnittlich viel Geld ausgeben wollen (meist nur 15-20% unter Neupreis), kommen an einem Jahreswagen nicht vorbei. Hier kann man empfehlen: „An der Quelle kaufen“, d. h. Opel-Autos direkt in Bochum oder Rüsselsheim, Ford-Autos in der Kölner Umgebung, VW's eben in Wolfsburg, Salzgitter oder Emden. Jahreswagen-Besitzer bevorzugen folgende Blätter für Verkaufs-inserate:  
— Allgemeine Zeitung, Mainz (Opel, Mercedes-Modelle)  
— Stuttgarter Zeitung (Mercedes-Modelle)  
— Donau-Kurier, Ingolstadt (Audi, VW-Modelle)  
— Kölner Stadt-Anzeiger (Ford-Modelle)  
— Süddeutsche Zeitung (BMW, Porsche-Modelle)  
Haben Sie einen Wagen näher ins Auge gefaßt, sollten Sie seinen Zustand gründlich begutachten, denn nach einer Untersuchung der DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH) müssen 30% aller Gebrauchtwagenkäufer innerhalb der ersten 6 Monate durchschnittlich 1 000 DM für Reparaturen aufwenden. Deshalb hier ein paar kleine Tips:

### PAPIERE

- **Alle Angaben** im Kfz.-Brief und -Schein müssen übereinstimmen, bauliche Veränderungen müssen eingetragen sein. Achten Sie auf das Datum der Erstzulassung.
- **Die Anzahl der Vorbesitzer** ist dem Kfz.-Brief zu entnehmen, studieren Sie den Vorbesitzer genau. Nicht zu empfehlen sind Autos von Vertretern, Taxis, Fahrschulen.
- **Kundendienst-Heft** durchsehen und vorhandene Belege kontrollieren.
- **Reparatur-Belege** zeigen lassen, auf km-Stand und Datum achten.
- **Fahrgestell- und Motor-Nummer** müssen mit dem Kfz.-Brief übereinstimmen.
- **Je später die nächste Untersuchung** fällig ist, desto besser; den letzten TÜV-Mängelbogen (soweit vorhanden) zeigen lassen, daraus sind evtl. Schwachstellen zu ersehen.

# Orchideen auf der Fensterbank

hr neues Hobby beginnt im Spätsommer!

Oncidium crispum



und halbschattig in einem Pflanzenstoff gepflegt werden, der eher einem Reisighaufen im Kleinen als dem Sandgemisch gleicht, in dem ich die Pflanze lange Zeit hindurch gequält hatte. Mit diesen neuen Kenntnissen ausgestattet brachte ich vom nächsten Waldspaziergang Sumpfmoss, Farnwurzeln und Rindenstücke mit nach Hause. Mit etwas Torf und Styrofocken durchmischt, gab das die Grundlage zu neuem Gedeihen der so lange mißhandelten Pflanze.

Was nun geschah, grenzt ans Wunderbare. Innerhalb von vier Wochen wurde eine Blütenknospe sichtbar, aus der sich nach weiteren vier Wochen eine wunderbare Frauenschuhblüte entwickelte, die erst nach sechs Wochen zu welken begann. Übrigens hört diese Schönheit aus Südostasien auf den exotischen Namen PAPHIOPEDULUM CALLOSUM.

Dieses Schauspiel wiederholt sich seither jedes Jahr mit schöner Regelmäßigkeit. Mein Interesse an Orchideen wurde dadurch erst richtig geweckt, und in der Folgezeit wußten meine Frau und meine Freunde stets, was sie mir zu Weihnachten und zum Geburtstag schenken konnten.

In der Zwischenzeit ist eine richtige kleine Sammlung entstanden. Bei der Auswahl der Pflanzen achte ich darauf, daß die typischen Blütezeiten der einzelnen Arten einen ununterbrochenen Blütenflor von September bis Mai, d. h. über das ganze Winterhalbjahr, erwarten läßt.

Mit der Zeit hat sich die Pflege dieser zauberhaften Geschöpfe auf der Fensterbank zu einem regelrechten Hobby ausgewachsen, wobei ich persönlich die wildhaften Naturformen der südamerikanischen Gattungen den züchterisch bearbeiteten Hybriden vorziehe. Jedenfalls hatte ich bisher noch keine Mißerfolge zu beklagen.

Wenn zur Hauptblütezeit, die in unsere Wintermonate fällt, das Blumenfenster voll blühender Orchideen steht und der Blick durch dieses Fenster in den Garten mit den kahlen Bäumen fällt, wird unsere Hoffnung auf den Sommer und die Sonne erfüllt.

Jürgen Kraft, Mannheim

zu Bruch; die Pflanzen, die heil geblieben waren, darunter auch der Frauenschuh, pflanzte ich in eine Schale und pflegte sie, gemäß der Mehrzahl der Orchideen darin, und das waren Kakteen, als ob es ein Stück der Wüste Sahara wäre, nämlich trocken und vollsonnig.

Diese Behandlung war der Frauenschuhorchidee so angemessen, wie die Fütterung eines Löwen mit Kopfsalat.

So verging einige Zeit, ohne daß sich an der Orchideenpflanze irgend etwas regte, bis ich durch Zufall einen Aufsatz in die Hand bekam, der sich mit der Pflege tropischer Orchideen befaßte. Ich erfuhr, daß diese Pflanzen feucht

## Preisauslosung im zweiten MWM-Schlaufuchs-Quiz

Mitdenken und Mitmachen im MWM-Qualitätsförderungs-Programm sind eine Nonstop-Aufgabe für die MWM-Belegschaft. Erfreulich, daß sie dieses Erfordernis erkannt hat und sich in großer Zahl am „SCHLAUFUCHS-QUIZ“ beteiligt. Mehr als 300 Einsendungen sind zum Quiz Nummer 2 eingereicht worden, davon 156 mit richtigen Lösungen, ein Beweis dafür, daß die Fragen und Aufgabenstellungen nicht so einfach waren, wie unsere Zeit dies von all-gemeingewerblichen Quiz-Fragespielen gewohnt zu sein scheint.

Die Preisträger für 50 Gewinne — als Dank und Anerkennung fürs Mitmachen — sind unter Aufsicht von MWM-Syndikus RA Pfleger in Anwesenheit von Vertretern des Betriebsrats und der QfP-Kommission ausgelost worden. Frau Roth spielte dabei „Glücksfee“.

Vorstandsvorsitzer Peter J. Giesers handigte (während der Mittagpause in der Werkskantine) die ersten zehn Preise aus (unser Bild: mit dem 1. Preis und seinem Gewinner). Die weiteren vierzig Preise sind von der Werbeabteilung übergeben worden.

### Die Preisträger

1. Preis ein transportables Fernsehgerät W. Eichmanns (GR)
  2. Preis 1 Color-Sofortbildkamera Werner Geiger (Abt. 211)
  3. Preis 1 Marken-Fernglas Günter Wagner (DV)
  4. Preis — je 1 elektronischer Taschenrechner Hans Weiler (AB 45), Claus-Peter Reibel (CF 2), Michele Supoli (AB 2), Karl-Heinz Model (AB 12), Clemens Weinkötz (PF 9), Karl Sobel (TP 2), Hubert Sommer (PF 1).
- Gewinne 11 bis 20 — je 1 Thermoskanne Reinhard Reinisch (ME), Willy Hübner (Rentner), Alois Dunda (Rentner), Rita Kossmann (ML), Günter Müller (CF 4), Jürgen Herzog (VA 22), Renate Auerswald (WO), Albert Pfeiffer (KD 572), Uwe Reinisch (PF 5), Käthe Schmidt (ML 1).
- Gewinne 21 bis 30 — je 1 aufladbare Akkutaschenlampe



Direktor Giesers mit dem 1. Preis und seinem Gewinner Herr Eichmanns

Walter Keller (AB 44), Else Probst (VM), Annette Scheuermann (PF 9), Dieter Arndt (VS 2), Werner Frey (HE 17), Norbert Winter (CK 2), Klaus-Dieter Höher (MB 2), Marian Bischoff (CV 2), Peter Soos (CK 43), Harald Herr (FB 3).




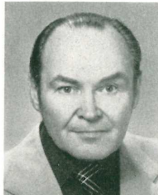


Gewinne 31 bis 50 — je 1 MWM-T-Shirt Chr. Feichtmeier (CF 2), Kurt Hockenberger (Abt. 451), Josef Spitzer (KSt. 054), Sinkel (CP 14), Reinhold Schober (AF 1), Fritz Harter (VS 1), Udo Rüttmann (TP 2), Hans Schmitt (AB 32), Martha Berberich (MS).

Friedrich Hofmann (Rentner), Jakob Schweigkoffer (Rentner), Herbert Bohnenberger (MK), Fritz Kuhn (Rentner), Arthur Jung (VA 24), Kurt Hagmann (CK 02), Johann Kreis (Rentner), Inge Ostertag (ML), Erika Lorenz (VS 2), Charlotte Woiwode (AM 22), und Michael Kannengießer (DV).

Zwei besonders erfreuliche Feststellungen: der breite Fächer an Teilnehmenden über viele Abteilungen hinweg und der Anteil an Rentnern, die als Werksruheständler ihre Verbundenheit mit ihrer MWM bezeugten.

## UNSERE JUBILARE

### 40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein		Süddeutsche Bremsen AG		Motoren-Werke Mannheim AG	
					
FRANZ GARLOWSKI Betriebsratsvorsitzender 4. 4. 78	WERNER FISCHER Meister 4. 4. 78	RUDOLF VOGEL Meister 5. 4. 78	JOHANN KREITMAIR Rep.-Schlosser 19. 4. 78	ANTON TREBER Schlosser 15. 3. 78	GEORG PFENNIG Gruppenleiter 4. 4. 78

### 25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH München	Motoren-Werke Mannheim AG		Carl Hasse & Wrede GmbH	
				
HANNELORE ILGEN Buchhalterin 16. 3. 78	BRUNO LITTMANN Vertriebs-Beauftragter 1. 3. 78	RALF BEDÜRFTIG Werkmeister 1. 4. 78	SIEGFRIED LOEPER Werkzeugmacher 1. 4. 78	WOLFG. SMUDZINSKI Werkzeugmacher 7. 4. 78





Schiedsrichter Wehrauch — und die Mannschaft, deren Betreuer er ist: Er arrangiert Spiele, vermittelt Plätze und beschafft Trikots . . .

### Zum Saison-Beginn:

## Der SC-KSB wird wieder aktiv

„König Fußball“ macht seit jeher von sich reden: Man spricht montags in den Büros und Werkstätten von den Ergebnissen der Bundesliga des vergangenen Wochenendes und gibt Prognosen ab für die kommenden Spiele der „eigenen“ Mannschaften oder des Meisterschaftsfavoriten. Man ereifert sich über die „Gehälter“ der Bundesligaprofis und diskutiert über die „Form“ des einen oder anderen Na-

tionalspielers . . . Wer aber spricht schon von der „Form“ der Spieler des Sportclubs der Knorr-Südbremse (SC-KSB)? Die Aktiven sind mit der gleichen Leidenschaft bei der Sache, ohne an Siegesprämien zu denken. Mehr noch: Man opfert Freizeit, nimmt Strapazen auf sich und fährt zu Auswärtsspielen mit dem eigenen PKW ohne Spesen.

Durch Vermittlung des sehr rührigen Organi-

sators von Freundschaftsspielen, des Kollegen Horst Wehrauch, seines Zeichens Techniker bei der KB, war es schon mehrfach möglich, Auswärtsspiele in Stuttgart gegen die Firma Kobold und in Kufstein (Österreich) gegen die Firma Simmer zu bestreiten. (Gegen Stuttgart zweimal, gegen Kufstein viermal.)

Horst Wehrauch ist aber nicht nur Vermittler von Spielen (Freundschaftsspiele gegen Münchner Firmenmannschaften, ca. 15 bis 20 Spiele pro Saison von März bis Oktober), sondern auch Schiedsrichter bei diesen Begegnungen. Durch die Großzügigkeit der KB-Geschäftsführung war es ihm möglich, einen Schiri-(Schiedsrichter-)Lehrgang zu besuchen. Und großzügig zeigten sich die „Oberen“ noch immer, wenn es um finanzielle Unterstützung des Sports ging:

Der Beitrag der Sportmitglieder (40 Mitglieder, DM 2,— Mitglied pro Monat, DM 1,— Firma pro Monat) würde niemals ausreichen, die anfallenden Unkosten (Versicherung, Turnhallenmiete für Gymnastik, Platzmiete für Spiele, Beschaffung von Geräten, Bezahlung des Trainers usw.) zu begleichen. Da greift dann die Geschäftsführung helfend ein. Sie übernimmt die Kosten für den neuen Dreß, für Bälle, für die Platzmiete und teilweise auch die Spesen für die Bewirtung auswärtiger Gäste. Grund genug, auch hier wieder ein herzliches Dankeschön auszusprechen.

Und doch bleiben noch Wünsche offen: Die Austragung einer „Meisterschaft“ innerhalb der Schwesternwerke beispielsweise! Die aktiven Spieler der Knorr-Südbremse und ihr Organisator würden ein solches Treffen als einen Höhepunkt aller bisherigen Veranstaltungen betrachten.

## Zweites Hallen-Fußball-Turnier der MWM

Zum zweitenmal führten die MWM unter der Leitung von Hermann Keßler (AF 1) ein Hallen-Fußball-Turnier durch, an dem acht Mannschaften beteiligt waren.

Zu Beginn des Turniers räumte man dem Versuch sowie der Kombi-Mannschaft (MWM) große Chancen für den Turniersieg ein. Rund 100 Zuschauer verfolgten den ganzen Nachmittag über die Spiele in der Carl-Posch-Halle in Ludwigshafen.

Es wurde in zwei Gruppen gespielt:

1. Gruppe: FFG — Schwarz  
Firma Barnstedt  
Versuch (MWM)  
Taxi — Ludwigshafen
2. Gruppe: AF 1 (MWM)  
Kombi (MWM)  
TW (MWM)  
Konrad

Im Auftaktspiel trat die Abteilung Versuch (MWM) gegen die von Taxi — Ludwigshafen an. Das Ergebnis war ein 0:0, gegen FFG — Schwarz 4:0. Durch ein 2:1 über die Firma Barnstedt wurde die Abteilung Versuch Sieger in der Gruppe 1 vor der Firma Barnstedt.

In der Gruppe 2 erreichte im Auftaktspiel die Abteilung AF 1 gegen Konrad ein 3:1 sowie gegen TW ein 5:1. Die Entscheidung um den Gruppensieg mußte im Spiel AF 1 gegen Kombi



fallen. Das Spiel endete 2:0 für die Abteilung AF 1, die damit als Sieger der Gruppe 2 vor der Kombi-Mannschaft feststand.

Im Spiel um Platz 3 und 4 standen sich die Firma Barnstedt und die Kombi-Mannschaft der MWM gegenüber, das Spiel endete 1:0 für Firma Barnstedt, die somit 3. wurden.

Die Entscheidung um den Turniersieg mußte zwischen den Abteilungen AF 1 und Versuch fallen. Nach einem spannenden und temperamentvoll geführten Treffen siegte die Ab-

teilung AF 1 mit 1:0 und sicherte sich den Turniersieg vor der Abteilung Versuch.

Sämtliche Strapazen waren jedoch beim anschließenden Tanzabend im großen Bürgerbräu in Ludwigshafen vergessen. Dazwischen nahm Organisator Hermann Keßler die Siegerehrung um den Wanderpokal vor. Ausgezeichnet wurden auch der beste Torschütze und Tormann.

Ein Dank schließlich gilt dem MWM-Vorstand, der dieses 2. Hallen-Fußball-Turnier großartig unterstützte.

