

WIR

157 / 1979

von den Werken der Knorr-Bremse



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



erausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Aosacher Straße 80, 8000 München 40

chriftleitung:
enate Stapf
Aosacher Straße 80, 8000 München 40
elefon: 089 / 350 51

itel und Layout:
f. A. Müller, München

ruck:
s. Hils & A. Maier
ruckstraße 9, 8312 Dingolfing
elefon: 087 31 / 23 07

rtikel ohne Namentangabe: Renate Stapf, München

157 JUNI 1979

Inser Titelbild
rfholung „vor der Haustür“. Ein Lebenskünstler fand
iesen freundlichen Winkel im Isartal.

eite/Inhalt	
reffpunkt Messe — für KNORR und MWM	3
neinander und miteinander messen	4
Büttendämpfer* fahren nach Dänemark — 4WM-Motoren	5
Knorr-Stahlguß in luftiger Höhe	6
füssen wir Rohstoffe bevorraten?	7
ie Vielfalt der sozialen Leistungen	8
hinesische Ingenieure bei MWM	9
ie berufstätige Frau	9
Innennehmer fördern Freizeit	10
entenauskünfte schon ab 55. Lebensjahr	10
4WM-Azubi lernen den Mannheimer Hafen kennen	11
agung der Betriebsratsvorsitzer in Mannheim	12
Inser Jubilare	14
Inser Hobby: Schiffmodellbau	16

Es kommt gar nicht so selten vor, daß ein Vorgesetzter einen von ihm besonders geschätzten Mitarbeiter befördern will, aber bei diesem auf Ablehnung stößt. Es ist dann auch zumeist so, daß der Chef über dieses ihm völlig unverständliche Verhalten des Betroffenen enttäuscht, wenn nicht gar verärgert ist. Dann fallen so Worte wie »Da gibt man Ihnen eine gute Chance, und nun nutzen Sie sie nicht!« Und der Chef denkt sich dabei »das grenzt ja schon an Dummheit — und undankbar ist der Kerl auch noch dazu!«

Nun, die impulsive Reaktion des Vorgesetzten ist sicher verständlich, aber sie ist grob vereinfachend und wird der Sache, um die es geht, kaum gerecht. Denn nicht jeder Mitarbeiter will ja unbedingt nach oben. Und mancher wünschte es sich wohl, aber weiß eben, daß seine Gaben und Kräfte für einen Aufstieg einfach nicht ausreichen — auch, wenn es andere ihm ohne weiteres zutrauen.

92 Mitarbeiter, die es abgelehnt hatten, eine verantwortungsvollere und besser bezahlte Stelle in ihrem Betrieb einzunehmen, wurden von neutraler Seite nach ihren Gründen gefragt. Diese lauteten in immer wiederkehrenden Modifizierungen: »Ich habe mich hier so gut eingewöhnt«, »Ich beherrsche meinen jetzigen Aufgabenbereich so perfekt, daß ich nirgends mehr anecke«, »Wenn ich meine gewohnte Arbeit mache, redet mir keiner etwas rein«, »So lange ich mein übliches Pensum bewältige, bin ich unabhängig und mein eigener Herr«, »Ich gewöhnte mich so schlecht an neue Leute oder an eine neue Umgebung«, »Ich habe keine Lust, mich mit Untergebenen herumzuärgern«, »Ich will lieber auf etwas Geld verzichten, als mir Verantwortung aufzuladen«.

Man kann aus diesen Antworten nun verschiedene Haltungen herauslesen. Es kann sich bei den Aufstiegs- bzw. Veränderungsverweigerungen um Menschen handeln, die in ihrer Routinearbeit erstarrt sind, um bequeme und um solche, die aus irgendwelchen Gründen bereits resigniert haben, aber es wird auch sehr viele geben, die mit ihrem Job völlig zufrieden sind und sich an ihrem vertrauten Arbeitsplatz heimisch fühlen und aus diesen positiven Gründen ihrem Betrieb treu bleiben wollen. Diese Haltung ist sicher nicht zu beklagen. Die Menschen sind nun einmal verschieden, was den einen glücklich macht, verursacht dem anderen Unbehagen. Man kann zwar jedem eine Chance zur beruflichen Verbesserung geben, aber ob es dann von denjenigen in Wirklichkeit als Verbesserung empfunden und erlebt wird, das ist eine ganz andere Sache. Um dieses beurteilen zu können, müßte man schon mit Röntgenaugen ausgerüstet sein. Denn wie der Mitarbeiter sich seinen Vorgesetzten und auch den Kollegen darstellt und erscheint, so muß er natürlich in Wirklichkeit nicht sein!

»Noch ist die Welt voll Rollen, die wir spielen«, sagte Rilke und fährt fort, »so lang wir sorgen, ob wir auch gefielen, spielt auch der Tod, obwohl er nicht gefällt . . .«

Doch zurück zu den 92 Mitarbeitern, die aus irgendwelchen Gründen bei ihrer derzeitigen Tätigkeit bleiben wollen. Das Experiment wurde weitergetrieben. Man überredete oder überzeugte doch insgesamt 24 Mitarbeiter von den Vorteilen einer neuen Stellung. Sie nahmen nach mehr oder weniger langem Zögern die Herausforderung an. Aber siehe da, 13 von den 24 versagten dann so sehr, daß sie zurückversetzt werden mußten. Und 9 andere fühlten sich nach einiger Zeit dermaßen überfordert, daß sie sogar kündigten, weil ihnen jetzt ein Abstieg blamabel erschien. Lediglich zwei der Geförderten erfüllten die Hoffnungen und sprangen über ihren eigenen Schatten.

Ich weiß nicht, ob sie sich dabei den Fuß verstauchten oder sonst wie Schaden genommen haben, denn über den eigenen Schatten zu springen ist ja stets gefährlich. Dies erinnert mich immer irgendwie an die Zirkusmanege: Da steht so ein Raubtierdompteur und treibt seine Tiger durch einen brennenden Reifen. Zumeist mit drohend erhobener Peitsche, der die Tiere folgen. Vielleicht aber wissen sie auch, daß hinter der Bühne auf sie Frischfleisch zur Belohnung wartet. So fauchen und knurren sie zwar, doch schließlich springen sie. Ich betrachte diesen Dressurakt stets mit gemischten Gefühlen, weil ich ihn als eine Vergewaltigung empfinde.

Der Mensch aber sollte sich weder durch Drohungen noch Belohnungen zwingen lassen, etwas zu tun, was seiner inneren Natur entgegensteht. Er kann kraft seines Verstandes und seiner Erfahrung das Für und Wider jeder Sache sorgfältig abwägen, bevor er sich zu einem Sprung über seinen Schatten entscheidet. Zufriedenheit mit einer Arbeit, die man kennt, packt und schafft, unabhängig davon, ob sie nun groß oder klein ist, bedeutet ein Stück Glück. Und zwar ein erreichbares und deshalb auch ein menschlicheres Glück.

Treffpunkt Messe



KNORR in Hannover...

Aus dem Bereich Druckluftsteuerung zeigte die Knorr-Bremse auf der Hannover-Messe vom 18.—26. 4. 1979 ihr inzwischen erweitertes Pneumatik-Programm. Im Vordergrund stand die 2 mm Logik-Pneumatik, die in anschaulichen Funktionsmodellen von der einfachen bis zur komplizierten Steuerung dargestellt wurde. Erstmals vorgestellt wurde darüber hinaus unsere neue Entwicklung DIN-Zylinder. Besonderes Merkmal ist die neuartige Verbindung zwischen Zylinderrohr und Kopf bzw. Deckel. Dieses Zylinderprogramm wird ab 1980 lieferbar sein und soll eine Reihe unserer bisherigen



Zylindertypen ablösen.

Obwohl aufgrund der in den verschiedenen Maschinenbausparten einsetzenden Konjunktur durchaus mit einem lebhaften Interesse an pneumatischen Steuergeräten von seiten der Erstarbeiter gerechnet werden durfte, blieb der Messebesuch von Fachleuten weit hinter den Erwartungen zurück. Vielleicht hing es damit zusammen, daß die ersten Tage der Messe in der Woche nach Ostern lagen, und viele noch Urlaub hatten. Oder man ist ganz allgemein messemüde geworden. Möglicherweise treffen aber auch beide Gründe zu.

Allerdings muß in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß wirklich Neues auf dem Sektor Pneumatik nicht geboten wurde. So konnte lediglich festgestellt werden, daß die Programme der einzelnen Hersteller, von einigen Ergänzungen abgesehen, im wesentlichen unverändert präsentiert wurden. Dieser Eindruck ist nicht etwa nur auf dem Knorr-Messestand gewonnen, sondern in vielen Gesprächen mit den Kollegen der Wettbewerbsfirmen bestätigt worden. Mehr und mehr wird die Hannover-Messe für die Pneumatikhersteller zur reinen Imagefrage. R. Herzfeld, München

... und auf der Leipziger Frühjahrsmesse

Mehr als 9 000 Aussteller aus 60 Ländern zeigten auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse, die vom 11. bis zum 18. März stattfand, ihre Produkte. Aus der Bundesrepublik einschließlich West-Berlin kamen ca. 820 Firmen.

Die Knorr-Bremse beteiligte sich durch Ausstellung folgender nach letzten Erkenntnissen konstruierten Exponate:

- Steuerventil KE 2a SL-ALD
- Doppelbremszylinder DBG
- Wiegeventil WM/10
- Doppelwellenbremsseiche
- Gliedermagnet DDGL
- Luftpresser VV 450/150-10
- Analogwandler (Funktionsmodell)

Den ausgestellten Geräten brachten die Fach-

besucher reges Interesse entgegen und nahmen erfreut die Möglichkeit wahr, sich am Knorr-Stand über Neuerungen auf dem Gebiet der Eisenbahn-Bremstechnik informieren zu können. Besonderes Interesse fand das Funktionsmodell des Analogwandlers, über dessen Aufbau und Wirkungsweise ausführlich mit führenden Technikern des für den Bau von Triebzügen zuständigen Waggonbaubetriebs diskutiert wurde.

In der Palette der ausgestellten Geräte sahen die Fachbesucher gute Anwendungsmöglichkeiten für den Einsatz bei der Deutschen Reichsbahn, so daß der DDR-Markt für die Knorr-Bremse auf Jahre hinaus interessant bleiben dürfte. Hoppe, KB — Berlin

Hannover-Messe im Umbruch

Die himmelstürmenden, flaggengeschmückten Paradebauten der Stahlgerüstfirmen und die riesigen Fahnen an den Spitzen hochausgefahrener Ausleger von Kränen waren früher das weithin sichtbare Zeichen des Freigeländes der Hannover Messe. Heute ist das anders geworden, wie so vieles auch im übrigen Messe-gelände. Neben einigen wenigen Autokränen ragte heuer nur der alte AEG-Turm über das Freigelände. Im Baumaschinen-Gelände selbst

große Lücken, leere Flächen, kaum noch Fahnen. In den letzten Jahren sind eine ganze Reihe von Branchen ganz abgewandert. Weitere scheinen zu folgen. Der Trend zur Fachmesse ist nicht aufzuhalten.

Und genau dahin scheint sich auch die Hannover Messe zu entwickeln, wahrscheinlich unter starker Beteiligung von Elektrotechnik, Büro-Organisation, Datenverarbeitung, Stahlerzeugung, Antriebstechnik, Hydraulik und Pneumatik

sowie neue Technologien der Energieeinsparung.

Das MWM-Standpersonal jedenfalls stellte aufgrund dieser Konstellation fest, daß die Qualifikation der Besucher merklich gestiegen ist, d. h. die Gespräche sind konkreter.

Auf dem MWM-Stand im Elektro-Freigelände herrschte dieses Jahr während der gesamten Messezeit Hochbetrieb. Besonders interessant waren die Gespräche mit weltweit tätigen Inge-



Absoluter Star auf dem eleganten MWM-Stand war das kleine Blockheizkraftwerk (im Foto links)



rioren und fachkundigen Besuchern aus der Dritten Welt.

Großes Interesse fand wiederum das 7000 VA Diesel-Aggregat mit AEG-Generator als „lebendiges“ Beispiel aus dem danebenstehenden Modell einer erweiterungsfähigen, schlüsselfertig von MWM angebotenen Diesel-Craftstation. Neben einer Auswahl verschie-

den kleinerer Diesel-Stromaggregate und Aggregate mit Gas-Antriebsmotoren war das in Betrieb vorgeführte kleine Blockheizkraftwerk der absolute Star.

In ein schallsoliertes Gehäuse wurde ein wassergekühlter 2-Zylinder der Baureihe D 226 als Antriebsmotor mit 16,5 PS Leistung eingebaut, der einen Piller Generator mit 13,5 kW

elektrischer Leistung antreibt. Der vom Generator erzeugte Strom und die Wärme aus dem Kühlwasser des Motors wird in so reichlicher Menge produziert, daß man damit den kompletten Strom- und Warmwasserbedarf eines Wohnblocks oder kleinen Industriebetriebs decken kann. Da Heizöl, das zur derartigen Energieeinsparung verwendet wird, billiger abgegeben werden soll, sind Blockheizkraftwerke heute natürlich ein hochinteressantes Thema.

Um die Funktionsfähigkeit unseres kleinen BHKW zu demonstrieren, waren sechs Strahlerlampen und sechs Heizstrahler für den elektrischen Teil und zwei Heizungsradiatoren für den Wärmeteil installiert. Projektiert, gebaut und installiert wurde die ganze Anlage innerhalb von knapp drei Wochen von unserem Verkaufsbüro Hannover unter tatkräftiger Hilfe der MWM-Vertragswerkstatt Schaper.

Weil MWM im Rahmen der diesjährigen Systemschau „Antreiben — Steuern — Bewegen“ keinen Hallenstand belegt hatte, wurden auf dem Freigeländestand auch MWM-Dieserbaumotoren (Spanien) und Pumpenaggregate gezeigt.

Besonderes Interesse fanden zwei MWM-Einbaumotoren in explosions- und in schlagwettergeschützter Ausführung.

Nach Toresschluß der diesjährigen Hannover Messe erhielt MWM eine Urkunde als Anerkennung und Dank für 25jährige Teilnahme als Aussteller.

VF - Möller, Mannheim

Das sind Messen: Aneinander und miteinander messen!

Messekosten — ein Drittel des gesamten Werbeaufwandes

Natürlich kann solch eine raumfüllende Darstellung nicht billig sein. Deshalb ist die Messe auch ein ziemlich kostspieliges Schaufenster. Bei Firmen des Maschinenbaus pflegen die Messeaufwendungen ein Drittel der Gesamtwerbekosten zu betragen.

Die reine Standmiete ist dabei nicht der größte Posten. Aber die Einrichtung des Standes — seine Planung vom ersten Grundriß des Architekten bis zum fertigen Bau durch Standgestalter und Dekorateur geht ganz hübsch ins Geld. Zwar gibt es immer mehr Stände aus zusammensetzbaren Elementen, die sich viele Male auf- und abbauen lassen, aber irgendwann muß und wird jede Firma etwas Neues oder Spezielles bringen wollen — sintermalen man auch nicht immer dieselbe Placierung für seinen Stand erhält, das heißt die Standgestaltung richtet sich auch nach dem zur Verfügung stehenden Raum.

Und dann sind es — wie immer — die Menschen, die jede Messe so teuer machen. Die Arbeitsstunden der Handwerker, die den Stand wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit zumeist in Tag- und Nachtschichten errichten und wieder abbauen müssen. Die Transportkosten für die Standeinrichtung wie Tische, Stühle, Kühlschrank und Exponate. Recht erheblich sind auch die Aufwendungen für das Standpersonal, das ja an- und abreisen und im Hotel übernachten muß. Dann müssen Hostessen angestellt werden, die die Gäste bedienen sowie Putzfrauen, die für die Reinigung am Abend sorgen. Männer der Wach- und Schließgesellschaft wachen über die Sicherheit des Standes — auch dies geschieht nicht für

Gotteslohn! Und während einer längeren Messe muß die Standbesetzung einmal ausgewechselt werden, denn der pausenlose Publikumsverkehr in der entweder treibhausähnlichen oder eisig-zugigen Atmosphäre auf der Bühne eines Standes, wo man wie unter einer Glasglocke agiert, ist schon strapazios.

Messen sind die großen Informationsquellen

Andererseits aber lohnt sich der Aufwand, denn die Messe ist nun mal die große Informationsquelle, für jeden erreichbar, der trinken will. 84% aller an industriellen Einkäufen Beteiligten halten die Messe für die vorrangige Informationsquelle. 80% des Managements besuchen regelmäßig die Messen.

Es ist sicher wunderbar, wenn auf dem Stand fette Abschlüsse getätigt werden; das ist für alle die überzeugendste Erfolgskontrolle. Aber bei besonders großen und teuren Produkten ist der Entscheidungsprozeß vom ersten Sehen und Testen der Modelle bis zur verbindlichen Unterschrift des Chefs unter den Kaufvertrag ein langer Weg. Indessen, er beginnt halt in sehr vielen Fällen auf dem Messestand, in der Besprechungskoje. Und da kommen wir wieder zu den kleinen Dingen, die auf einer Messe von großer Bedeutung sein können . . . Zwei oder mehrere sorgfältig gegen Lärm und Sicht abgeschirmte Besprechungskoje sind eminent wichtig. Sie sind gewissermaßen das Hirn oder die Nervenzentrale des Messestandes. Die Vitrinen mit Schaustücken dagegen sind das Äußere, die Haut des Standes, die ansehnlich und gefällig sein soll, doch in den kleinen Besprechungszellen wird die eigentliche Arbeit geleistet.

Dort dringt keine „Marine“ ein, wie das Standpersonal etwas geringschätzig die Nur-

Sehleute nennen, die besonders an den gefürchteten „Marine-Tagen“ wie Samstag und Sonntag in Wellen durch die Hallen branden, sondern potentielle Kunden. Deshalb ist es wichtig, daß für diese Interessenten stets die erste Garnitur der Techniker und Verkäufer parat steht, wirklich Zeit hat und alle Unterlagen griffbereit neben sich. Daß die technischen Hilfsmittel wie Diktiergeräte, Fernsprech- und Fernschreibanschlüsse zur heimatlichen Firmenzentrale in Ordnung sein müssen, versteht sich eigentlich von selbst.

Jede Firmen-Visitenkarte auf der Messe hat zwei Seiten

Zum Schluß muß es noch einmal betont werden: Der Stand mit seinen Produkten ist immer nur die eine Seite der Firmenvitenkarte, die andere genau so wichtige ist jene Seite, die von den dort tätigen Menschen, dem Standpersonal, „beschrieben“ wird.

Das puppenhübsche Empfangsgirl ist gewiß ein netter Blickfang, aber der Konstrukteur der Maschine, der höchstpersönlich sein Kind vorführt und mit äußerster Sachkenntnis alle Fragen beantwortet, ist eine echte Messeattraktion.

Wenn man ausländische Kunden erwartet, muß jemand auf dem Stand sein, der sie in der jeweiligen Sprache bedienen kann. Es ist selbstverständlich, daß man sich um angemeldete Kunden, die von weither anreisen, vielleicht aus Übersee, intensiver kümmert als um andere. In solchen Fällen wird sicher jemand zur Gästebetreuung rund um die Uhr delegiert werden müssen, denn nicht selten kommt der ausländische Messegest zum erstmalig in das Land und möchte wenigstens einiges davon kennenlernen.

Auch ist es für die Mitarbeiter einer Firma wichtig, auf den Ständen der Mitbewerber etwas über die Marketingplanung ihrer Konkurrenten

zu erfahren. Denn mit dem Stand, seinen Neuheiten, Schautafeln, Dia-Vorträgen, Werbeprospekten und lauten Kommentaren des Standpersonals legt ja jede Firma gewissermaßen ihre Karten offen auf den Tisch. Wer etwas aus der Praxis für die Praxis lernen will, für den gleicht eine Fachmesse einem aufgeschlagenem Lehrbuch.

Alles in allem: Wir sehen, daß die Messe zwar eine Ausstellung von Waren ist, über die sich jedermann informieren kann, aber daß sie doch auch mehr ist, nämlich ein Treffpunkt von Menschen, die ihr Wissen und Können auf dem neutralen Gelände einer Messe miteinander und aneinander messen. Dieser friedliche Wettstreit ist zutiefst demokratisch, und seine Wurzeln führen zurück bis zum uralten Treffpunkt des Volkes, dem Markt mit seiner Freiheit das zu kaufen, was man mit den Augen sehen, mit den Händen fühlen und mit der Nase riechen kann.

»Alles in Butter« auf den Fahrgastschiffen nach Dänemark

Die Südbremse lieferte die MWM-Motoren



„Butterdampfer“ Küselwind: Norddeutschlands preisorientierte Hausfrauen gestatten sich öfter mal eine kleine Seereise nach Dänemark

Während im allgemeinen Schiffbau die große Flaute unvermindert anhält, gibt es doch einige Werften, die noch Neubauraufträge buchen können. Meist handelt es sich um Spezialschiffe. Ab und zu aber ist es auch ein Fahrgastschiff — wie die auf der Jadewerft gebaute FS „Küselwind“.

Dieses mit zwei MWM-Motoren TBD 602 V 12 S laufende Schiff ist kein normales Touristentransportmittel. Es ist ausschließlich für „Butterfahrten“ nach Dänemark vorgesehen.

Der für 465 Passagiere zugelassene Neubau verfügt auf beiden Decks über Restaurationsbetriebe. Unterhalb des Hauptdecks aber wird der Warenverkauf — sprich „Butter“ — abgewickelt. Seit April fährt dieses 5 Mio. DM kostende Schiff im Pendelverkehr zwischen dem deutschen Hafen Maasholm und dem dänischen Sonderburg. In der Hauptsaison sind drei Fahr-

ten pro Tag geplant. 1500 Pferdekkräfte aus zwei MWM-Dieselmotoren sorgen dafür, daß der „Butterdampfer“ wie geschmiert über die Ostseewellen gleitet. Und wenn im Hafen das Licht nicht ausgeht und die Butter im Kühlraum nicht schmilzt, ist dies einem kleinen 3-Zylinder-MWM-Stromaggregat zu verdanken.

Was dem Reeder Fredi Bruhn aus Maasholm mit seiner „Küselwind“ recht war, ist der Flensburger Reederei Seetouristik billig. Sie stellte bei der gleichen Werft in Wilhelmshaven ebenfalls einen „Butterdampfer“. Dieses Schiff, das den schönen Namen „Käptn Brass“ erhielt, ist noch 9,5 m länger und kann sogar 825 Personen an Bord nehmen. Von Burgstaaken auf der Ostseeinsel Fehmarn wird es dreimal täglich zu Einkaufsfahrten nach Rödby auf der dänischen Insel Laaland fahren.

Auch hier kommen die Hauptantriebsmotoren

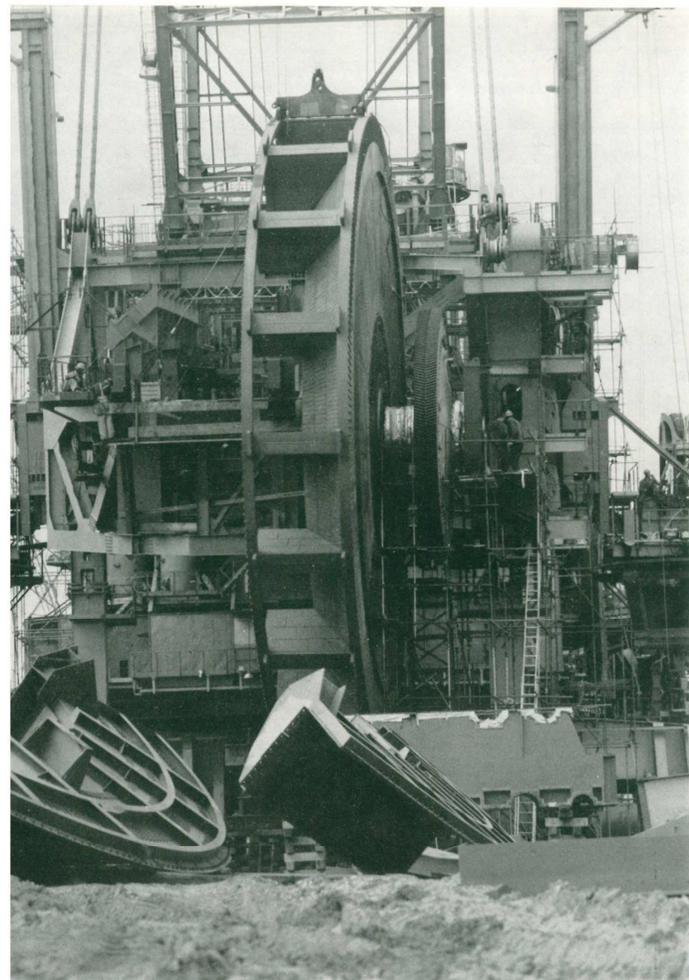
für diesen 800 BRT Neubau vom MWM-Motorenlieferwerk „Süddeutsche Bremsen AG“ in München. Es sind zwei hochaufgeladene 16-Zylinder-Dieselmotoren vom Typ TBD 602 V 16 K, deren 2400 PS dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 Knoten geben. Die Stromversorgung übernehmen drei MWM-Bordaggregate mit Antriebsmotoren vom Typ TD 232 V 8. Das Notstromaggregat ist ein D 327-6-Zylinder Generatoraggregat.

Sollten Sie, verehrte Leser, Ihren Sommerurlaub an der Ostsee verbringen, dann empfehlen wir Ihnen eine Fahrt mit einem dieser Schiffe. Nicht nur, weil die Kosten sehr günstig sind oder weil man billig zu ein paar Kilo Butter kommt. Genießen Sie das Gefühl auf einem Schiff zu fahren, dessen Antriebskräfte von Motoren stammen, die von Ihren Kollegen oder vielleicht von Ihnen selbst mitkonstruiert und gebaut wurden. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns von einer solchen „Butterfahrt“ Stimmungsbilder einsenden würden, die wir dann gern veröffentlichen.

Die Nordsee-Fans können ebenfalls eine Reise auf einem neuen Fahrgastschiff genießen. Rechtzeitig zur diesjährigen Saison wurde das neue Flaggsschiff für die Pellworm Dampf-schiffahrts-Gesellschaft, die „Pellworm I“ von der Husumer Schiffswerft übergeben.

Das Personen- und Autofährschiff, das 200 Personen im Wattenmeer Nordfrieslands befördert, ist 38,30 m lang und weist eine Vermessung von 280 BRT auf. Zwei MWM-Antriebsmotoren vom Typ TBD 601-6-Zylinder mit zusammen 775 PS ermöglichen der modernen, mit Echolot, Radar, Selbststeueranlage und Bugstrahlruder ausgerüsteten „Pellworm I“ eine Geschwindigkeit von 10 Knoten.

Allen Fahrgastschiffen, ihren Besatzungen und Passagieren wünschen wir „Allez gute Fahrt!“ und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. VF — Möller, Mannheim



Sehen Sie sich dieses Foto genau an: es ist meisterhaft fotografiert und darüber hinaus ein Suchbild. Denn auf dem Riesenschaukelradbagger befinden sich sieben ausgewachsene Mannsbilder. Doch im Vergleich zu dem technischen Giganten nehmen sie sich wie Zwerge aus

Knorr-Stahlguß in luftiger Höhe

Daß sich der Stahlguß aus unserem Schwesterwerk Volmarstein nicht nur auf der Schiene, auf der Straße oder auf dem Wasser bewährt, demonstriert das Foto des größten Schaukelradbaggers der Welt, gebaut von der Firma Orenstein & Koppel AG in ihren Werken Dortmund, Hattingen und Lübeck.

In diesem Ungetüm von 13000 t Gewicht, davon 10800 t Stahlbaukonstruktion, sind rund 400 t Stahlguß unserer Gießerei in Volmarstein eingebaut. Er steckt in so wichtigen Bauteilen wie Antriebsrädern, Getriebegehäusen, Planetenträgern, Seilköpfen und Lagern. Sie tragen dazu bei, daß dieses Gerät täglich 240000 m³ Abraum fördert, um so in etwa fünf Jahren die Braunkohle im rheinischen Hambacher Forst II gewinnen zu können.

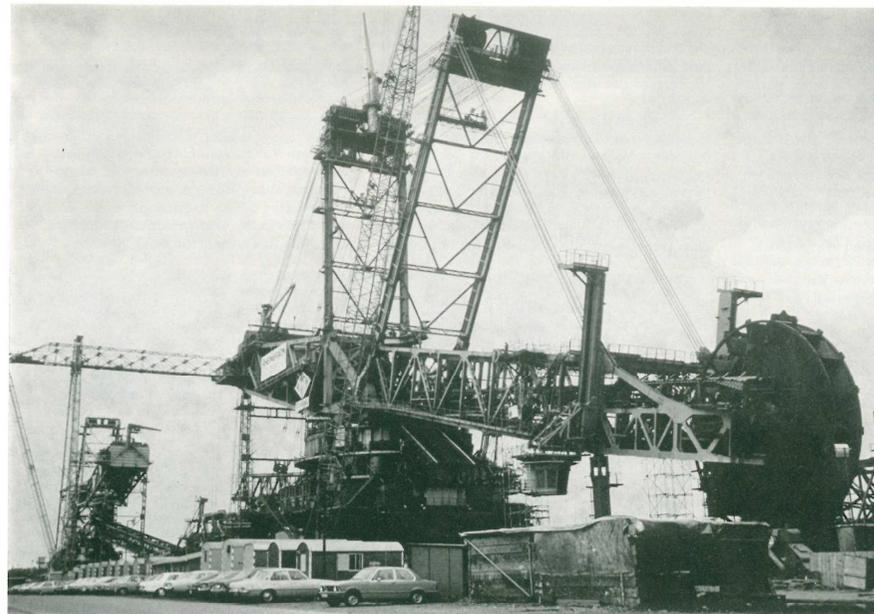
Kaum ein anderer Zweig der Grundstoffindustrie hat in den zurückliegenden Jahrzehnten eine derartige technische Entwicklung genommen wie der deutsche Braunkohlenbergbau. Diese Entwicklung ist durch den Grad der erreichten Mechanisierung und den fortschrittlichen technischen Stand der Tagebauequipment gekennzeichnet.

In ihrer Lagerung unterscheidet sich das Vorkommen von dem der Steinkohle durch sehr große Mächtigkeit und Erdoberflächennähe. Braunkohle wird daher meist im Tagebau gewonnen. Die das nutzbare Mineral überdeckenden Abraummassen werden durch Bagger abgehoben und auf lange Transportbänder oder Werksbahnen in den ausgekohlten Teil des Tagebaus verkippt. Das Abräumen der Erdoberfläche geschieht nach dem Einsatz von Eimerkettenbaggern jetzt zunehmend durch Schaukelradbagger, die in der modernen Tagebautechnik arbeiten.

Der Baggerkoloß, in dem Volmarsteiner Stahl verarbeitet wurde, bricht sämtliche Rekorde. Während die ersten großen Schaukelradbagger für das rheinische Revier für einen maximalen Hochschnitt von 50 m bei einer Tagesleistung von 100000 m³ ausgelegt wurden, kann unser Riese mit ganz anderen Daten imponieren: Bauhöhe 84 m, größte Länge 210 m, Fahrgeschwindigkeit 2—10 m/min, Bedienung: 5 Personen (davon zwei Geräteführer), Antriebsleistung 4 x 630kW und, wie schon oben erwähnt, Tagesleistung 240000 m³ Abraum.

Frellich greift kein Industriezweig so verändernd in die Landschaft ein wie der Braunkohlentagebau. Denn um an die Kohlenflöze heranzukommen, muß die Erdoberfläche abgetragen werden. Um die Beseitigung der Narben, die solch ein fortlaufender Abbau in der Natur hinterläßt, bemüht man sich seitens der Braunkohlunternehmen sehr. Da entstehen Wälder und Felder, wo vorher keine waren, da trifft man auf Wasserläufe und Straßen, die vorher niemand kannte.

Doch „das ist ein weites Feld“, würde der Dichter Theodor Fontane sagen. Und er hätte recht. R. Weber, Volmarstein



Schaukelradbagger von Orenstein & Koppel mit Knorr-Guß baggern ebenso in den Ölfeldern von Alberta/Kanada bei —40° C wie, in kleinerer Ausführung, beim Bau von Binnenwasserstraßen, in den Diamantfeldern Südafrikas und im Kreidetagebau

Müssen wir Rohstoffe bevorraten?

Die Sicherung unserer Rohstoffversorgung ist ein vorrangiges Ziel. Denn so reich die Bundesrepublik Deutschland an Industriegütern ist, so arm ist sie an Rohstoffen. Aber ohne Rohstoffe gibt es keine Industriegüterproduktion und auch keine Konsumgüter.

In der Tat erscheint Vorratshaltung nötig. Denn abgesehen von der gesetzlichen Mineralölbevorratung, die inzwischen eingeführt ist, gibt es nur die betriebswirtschaftlich notwendigen Rohstofflager der Industrieunternehmen, die die Rohstoffe verarbeiten. Die Bundesrepublik Deutschland ist bei keinem Industrierohstoff vollständiger Eigenversorger. Eine nennenswerte eigene Bergwerksproduktion gibt es nur bei Zink und Blei, wobei allerdings erst kürzlich eine Blei-Zink-Grube stillgelegt werden mußte, weil sie unrentabel geworden war.

Vollkommen abhängig vom Ausland sind wir bei so wichtigen Rohstoffen wie Zinn, Aluminium (Bauxit), Nickel, Wolfram und Phosphat sowie Kupfer, Asbest und Platin, wobei die 100prozentige Abhängigkeit vom Ausland beim Kupfer etwas durch das Recycling gemildert wird, also die Wiederverarbeitung von Kupferschrott.

Unsere Rohstoffversorgung ist solange relativ sicher, solange die einzelnen Rohstoffe aus einer Vielzahl von Erzeugerländern kommen. Sollte ein Land nicht mehr liefern können oder wollen, besteht die Möglichkeit, auf ein anderes auszuweichen. Das wäre z. B. beim Eisenerz

der Fall. Wir beziehen diesen Rohstoff aus wirtschaftlich, politisch und geographisch so unterschiedlichen Ländern wie Schweden, Brasilien, Liberia und Australien. Eine Ausweichmöglichkeit gibt es da immer. Allerdings eingeschränkt, weil die Lieferländer meistens durch mittel- bzw. langfristige Verträge mit ihren Abnehmern verbunden sind und dadurch nur die sogenannten Spitzen frei auf dem Weltmarkt verfügbar sind.

Kritisch könnte unsere Versorgung bei denjenigen Rohstoffen werden, die wir aus dem südlichen Afrika beziehen, also auch der Republik Südafrika und aus Rhodesien. Versorgungsschwierigkeiten aus dieser Region liegen deshalb im Bereich des Möglichen, weil sie zum einen politisch höchst instabil ist und wir zum anderen 48 Rohstoffe von dort beziehen, von denen 23 jeweils mehr als 10 Prozent unserer Gesamteinfuhren ausmachen.

So beziehen wir aus Südafrika zwischen 40 und 86 Prozent des von uns benötigten Chroms, Mangans und Blausäure. Aber auch bei Platin sind wir in hohem Maße auf diese Region angewiesen, denn der andere große Weltproduzent von Platin, die Sowjetunion, benötigt dieses kostbare Metall zur Befriedigung des Eigenbedarfs und fällt als Lieferant aus.

Volkswirtschaftlich gesehen ist z. B. Chrom ein besonders sensibler Rohstoff. Erstens, weil er eben zu einem hohen Prozentsatz aus dem südlichen Afrika kommt, zweitens, weil das Chrom kurzfristig nicht ersetzbar ist. So wurde in einer wirtschaftswissenschaftlichen Studie festgestellt, daß eine 30prozentige Verknappung eines Jahresimports an Chrom einen Rückgang der Bruttoproduktion der Bundesrepublik Deutschland von über 25 Prozent hervorrufen und mehrere Millionen Arbeitsplätze gefährden könnte.

Damit wird klar, wie wichtig die Rohstoffbevorratung ist. Allerdings darf man dabei nicht übersehen, daß natürlich andererseits die Lieferländer ein Interesse daran haben, ihre Rohstoffe zu exportieren, da dies für sie eine wichtige Einnahmequelle bedeutet. Auch bei einem politischen Umschwung wird es sich kein Land leisten können, seine Rohstoffe langfristig nicht zu fördern.

Trotzdem glaubt man bei uns, daß eine Vorratshaltung von einem Jahresbedarf sinnvoll und

wendig ist. Derzeit haben die Unternehmen für durchschnittlich zwei bis drei Monate. Unsere Chromvorräte reichen dabei am meisten, nämlich 97 Tage, Mangan, ein wichtiges Stahlegierungsmittel, wäre dagegen nach Tagen aufgebraucht. Gleich in der Wirtschaft einhellig die Meinung besteht, daß eine bessere Krisenvorsorge notwendig ist, ist sie nach ihren Aussagen in der Lage, das allein zu bewerkstelligen. Wunder, Lagerhaltung ist teuer. So würde Vorrat der besonders sensiblen vier Rohstoffe Chrom, Asbest, Wolfram und Mangan, der vollen Bedarf der deutschen Wirtschaft

für einen Zeitraum von einem Jahr abdeckt, rund eine Milliarde DM betragen. Dazu kämen noch die laufenden Kosten für die Lagerhaltung plus Zinsen, was zusammen noch einmal 10 bis 15 Prozent des Anschaffungswertes betragen würde. Deshalb ist die Industrie an einer staatlichen Beteiligung der Lagerhaltung zur Abdeckung politischer Risiken interessiert. Da die Bundesregierung ihrerseits aber keine staatliche Bevorratung betreiben will, wie es z. B. die USA mit ihren strategischen Reserven tun, den sogenannten stock-piles, kommt bei uns entweder eine steuerliche Entlastung der bevorratenden

Unternehmen in Frage oder aber eine Entlastung in Form von Zuschüssen. Das muß natürlich vertraglich geregelt werden. Eine konkrete Entscheidung, welche Form der Rohstoffbevorratung gewählt wird, soll nach Konsultation mit der Industrie entschieden werden. Vielleicht bietet sich dabei das Schweizer Modell an: Freiwillige Bevorratung bei mineralischen Rohstoffen. Entschließt sich jedoch ein Unternehmen zur Bevorratung, ist es gezwungen, diese Vorräte auch zu halten. Dafür bekommt es billige Kredite mit einem Zinssatz von 1,5 Prozent. Und zusätzlich übernimmt der Staat die Bürgschaft für diese Kredite.

Die Vielfalt der sozialen Leistungen

ursprünglich 8500 DM bekam 1977 ein durchschnittlicher Haushalt vom Staat geschenkt, dem man gemeinhin annimmt, daß er wenig Geld verschlingt. Insgesamt zahlte Staat 264 Milliarden DM an seine Bürger, das ist fast die Hälfte der gesamten öffentlichen Ausgaben. Diese Transferleistungen sind vorwiegend den privaten Haushalten — Vermögensübertragungen an Unternehmen wie Subventionen, Investitionszuschüsse und -zulagen machten mit 52 Milliarden etwa ein Fünftel der gesamten Transfers

und die Arbeitslosenzahlen stiegen, wurde zunehmend

Kritik am Netz der sozialen Sicherung

laut. Ob es wirklich so engmaschig ist darf angesichts einer Million Menschen bezweifelt werden, die in unserem Lande an der Armutsgrenze leben. Sie verfügen über ein Einkommen, das unter dem Satz der Sozialhilfe von 440 DM liegt. Dagegen ist es erwiesen, daß bei 66 verschiedenen Geldleistungen des Staates an seine Bürger — von der Bergmannsrente über die Unfallversicherung, die Altershilfe für Landwirte, die Beamtenversorgung, die Sozialversicherung, die Kriegsopferversorgung, das

Mieter bleibt weiter im Genuß der öffentlich geförderten Miete und Wohnung — eine unbefriedigende Situation angesichts der rund fünf Millionen Mieterhaushalte, die eigentlich aufgrund ihrer Einkommenssituation sozialwohnungsberechtigt wären, aber weil es nicht genügend Sozialwohnungen gibt, auf den freien Wohnungsmarkt angewiesen sind.

25 Prozent der Bundesbürger hätten nach der Definition des Bundessozialhilfegesetzes 1969 in Armut leben müssen, wären sie ausschließlich auf das am Markt durch ihre Arbeit erzielte Einkommen angewiesen gewesen. Durch das soziale Sicherungssystem ist es möglich gewesen, diese 25 Prozent auf zwei Prozent zu reduzieren.

Notwendigkeit staatlicher Transferleistungen

Angesichts dieser Zahlen gibt es sicherlich keinen Zweifel an der Notwendigkeit staatlicher Transferleistungen. Nur über das „Wie“ ist zu diskutieren. Nicht zuletzt auch deshalb, weil beispielsweise Bezieher mittlerer Einkommen zwischen 40 und 60 Prozent der erhaltenen Sozialleistungen aus eigenen Steuern und Beiträgen finanzieren — Umverteilung sozusagen von der linken in die rechte Tasche betrieben wird. Dazu gehört auch, daß nach den letzten verfügbaren Zahlen 55 Prozent der Haushalte mehr an den Staat gezahlt haben, als sie an Sozialleistungen empfangen. Aber immerhin erhielten 45 Prozent der Haushalte höhere Transfers, als sie zahlten.

Arbeitslosengeld, die Ausbildungsförderung, das Wohngeld und vieles andere mehr — Transfers auch dort bezogen werden, wo sie gar nicht mehr nötig sind. Unübersichtlichkeit und Unabgestimmtheit sozialer Leistungen sind Einwände, die nicht von der Hand zu weisen sind.

Leistungen des Staates an der falschen Stelle

Ein Beispiel für Leistungen des Staates an der falschen Stelle wird vielfach im sozialen Wohnungsbau mit der schon häufig zitierten sogenannten Fehlbelegung gesehen. Eine Familie mit zwei Kindern darf im Jahr 35000 DM verdienen, um in den Genuß einer öffentlich geförderten Wohnung zu kommen. Man schätzt aber, daß mindestens 40 Prozent aller Sozialmietwohnungen von Haushalten belegt sind, die die festgesetzte Einkommensgrenze überschritten haben — eine Folge des sogenannten „Einbahnstraßen-Systems“ im sozialen Wohnungsbau: Hat man einmal aufgrund eines entsprechend niedrigen Einkommens eine Sozialwohnung bezogen und erhöht sich dann im Laufe der Zeit dieses Gehalt über die entsprechende Grenze hinaus, so ändert sich gar nichts; der



Kann und sollte man dieses ganze System nicht vereinfachen? — Diese Frage haben der Bundeswirtschafts- und Bundesarbeitsminister positiv beantwortet. Sie beriefen 1977 eine sogenannte Transfer-Enquête-Kommission aus unabhängigen Wissenschaftlern ein, die auf gezielten Tatbeständen untersuchen und bis 1980 Verbesserungsvorschläge machen soll.

Chinesische Ingenieure zu Besuch bei den MWM

Das Erinnerungsfoto an den Besuch in Mannheim: die Mitglieder der Delegation und ihre Dolmetscher



Die Volksrepublik China ist offenbar bemüht, den Abbau ihrer Bodenschätze mit modernen Geräten zukünftig rationeller zu gestalten. Aus diesem Grunde reiste kürzlich eine zehnköpfige Delegation des Hauptamtes für Geologie der VR China durch die Bundesrepublik.

Begleitet von zwei Dolmetschern interessierten sich die acht Maschinen- und Bergbauingenieure für alle Untertagegeräte, die den Vertrieb, die Entlüftung, Entgasung und Entstaubung betreffen und die in allen Arten von Untertageeinbauten (Kohle-, Erz-, Salzabbau) Verwendung finden können.

Während ihrer Besichtigung stießen sie bei den Geräteherstellern immer wieder auf MWM-Diesel-Antriebsmotoren, die für den Einsatz Unter Tage zugelassen sind. Als einzige erfüllen sie die in der Welt schärfsten Vorschriften, die von den deutschen Bergbaubehörden hinsichtlich Schadstoffanteil im Abgas und Oberflächentemperatur in schlagwettergefährdeten Zonen erlassen wurden.

Inzwischen wurden die wassergekühlten MWM-Motoren der Baureihe D 916 auch in England, USA und Australien geprüft und zugelassen. Heute fahren über 500 Lokomotiven, Einschienenhängebahnen, Lader und Transportfahrzeuge in 46 verschiedenen Geräten von 30 in- und ausländischen Herstellern mit MWM-Dieselmotoren aus Mannheim von Spitzbergen bis Feuerland, von den USA bis Rußland.

Das Tagesprogramm für die chinesischen Gäste war neben der Werksbesichtigung hauptsächlich auf die detaillierte technische Information abgestimmt. Besonders intensiv wurde auf die Problemlösung bei der Konstruktion, der Einhaltung behördlicher Vorschriften und der technischen Einbauberatung bei Fahrzeug-Prototypen bis zur Serienreife eingegangen.

G. Möller, Mannheim

Fast eine Röntgenaufnahme:

Die berufstätige Frau

Es flattern einem eigentlich ununterbrochen Statistiken auf den Schreibtisch. Neuerdings ist es besonders aktuell, die Frau zu durchleuchten. Vielleicht hat es mit dem Sieg der Margarethe Thatcher etwas zu tun, daß harte Daten über Frauen plötzlich so gefragt sind. . . Wir haben aus verschiedenen dieser Statistiken versucht, das Bild der sogenannten Durchschnittsfrau herauszufiltern.

Sind Frauen besonders betriebsreu?

Unsere „statistische Frau“ ließ sich in einem der zehn Berufe, auf die sich leider die überwiegende Mehrzahl aller Frauen beschränkt oder noch beschränken muß, ausbilden. Sie wurde, immer nach dieser Statistik, Verkäuferin im Einzelhandel so wie ein Drittel ihrer Geschlechtsgenossinnen. Wahrscheinlich erscheint dieser Job Verkäuferin vielen Mädchen als eine ideale und für Frauen besonders leicht auszufüllende Tätigkeit. Ob es dieser Job, was die Bezahlung, die Verhältnisse am Arbeitsplatz und die Aufstiegschancen angeht, auch tatsächlich ist, soll hier nicht untersucht werden.

Unser Fräulein absolvierte ihre Lehre in

einem Kleinbetrieb mit weniger als zehn Beschäftigten — wie 41% ihrer Schwestern. Wahrscheinlich liegen Kleinbetriebe, in denen sich die Mitarbeiter untereinander gut kennen und der Chef oder die Meister stündlich für alle ansprechbar sind — kurz, in dem es familiär zugeht — den Frauen besonders. Denn für viele Frauen ist das Sichwohlfühlen im Betrieb zumindest so wichtig wie Geld und Aufstiegschancen.

Unsere Durchschnittsfrau bleibt auch nach der Ausbildung noch in ihrem ersten Betrieb.

Die Gründe dafür könnten sein, daß Frauen gern dort bleiben, wo sie die Arbeit, die Mitmenschen und die Umgebung kennen und (oder), daß sie das Risiko scheuen.

Während von den Frauen immerhin jede dritte (also 33%) ihrem ursprünglichen Ausbildungsbetrieb treu blieb, war von den Männern fünf Jahre nach Abschluß der Ausbildung nur jeder 5. (also 20%) noch im selben Betrieb tätig.

Vom Knick in der Karriere

Und nun wollen wir den weiteren Weg der mit so viel Anstrengung ermittelten Durchschnittsfrau verfolgen.



Anteil der Zahlungen. Der Löwenanteil der Zahlungen entfiel dabei wiederum auf öffentliche Renten und Pensionen. In weitem Abstand folgten Kindergeld, Unterstützung für Arbeitslose und Kurzarbeit-Sozialhilfe u. ä. Insgesamt haben sich die öffentlichen Leistungen für inländische Bürger seit 1970 mehr als verzehnfacht, seit 1970 mehr verdoppelt. Dieser Anstieg beruht zwar zum Teil auf Veränderungen im Altersaufbau der Bevölkerung (so ist die Zahl der Renteneempfänger seit 1970 um fast 20 Prozent gestiegen) und auf Auswirkungen der Rezession, aber die Kosten des sozialen Netzes sind in den letzten Jahren auch enger geknüpft worden; es sind eine Vielzahl von Leistungsverbesserungen. Internationalen Vergleich steht die Bundesrepublik Deutschland hinter Frankreich an erster Stelle, was den Anteil der Transfers am



verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte. Solange sich das Wirtschaftswachstum in voller Blüte befand, stand unser vorbildliches System der sozialen Sicherung nie in Gefahr. Zusätzliche Belastungen, etwa durch eine Verschlechterung des Altersaufbaus der Bevölkerung, konnten leicht aus den Wachstumswachstumsraten finanziert werden. Aber seit mit Beginn der Rezession 1974 die Wachstumsraten sanken



Jetzt stoßen wir auf etwas, das die Statistiker mit dem plastischen „Knick in der Karriere der berufstätigen Frau“ bezeichnen. Unser weibliches Paradebeispiel bleibt also, und das ganz klar, im Gegensatz zu den Männern, nicht unterbrochen erwerbstätig. Nur ein Drittel der Frauen, die nach ihrer Schulentlassung in einen Beruf gehen, bleiben ohne Unterbrechung weiter bei der beruflichen Tätigkeit. Unsere so vielseitig angelegte Durchschnittsfrau heiratet also und bekommt zwischen 25 und 35 Jahren ein Kind oder mehrere Kinder. 39% der Frauen, so sagt die Statistik, heiraten und scheiden vorerst aus dem Beruf aus, 17% wegen der Geburt eines Kindes, mit weitem Abstand folgen als Gründe des Ausscheidens dann die „Kinderbetreuung“ oder „Weiter- und Fortbildung“.

Die Frauen, die wegen der Heirat zu arbeiten aufgehört haben, kehren nur zu 37% wieder ins Erwerbsleben zurück; von denjenigen, die ihren Beruf nach der Geburt eines Kindes abgegeben haben, waren es jedoch 43% — möglicherweise stärker aus wirtschaftlichen Gründen. Von den Frauen, die ausgeschieden waren, um sich weiterzubilden, sind — was kaum überrascht — rund 81% wieder ins Erwerbsleben zurückgekehrt. Weniger als die Hälfte der 5,3 Millionen Frauen, die nach einer Unterbrechung wieder arbeiteten, konnte dies in ihrem alten Beruf tun. Die Wechsler waren zwar in erster Linie Arbeiterinnen, aber auch von den Selbständigen und mithelfenden Familienangehörigen sahen sich fast zwei Drittel gezwungen, beim Neubeginn den Beruf zu wechseln, wobei die älteren Frauen stärker betroffen waren als die jüngeren. Die Befragung hat auch gezeigt, daß gut

ein Viertel der erneut erwerbstätigen Frauen ihr zweites Berufsleben erst nach über zehn Jahren, mehr als ein Drittel jedoch schon nach weniger als zwei Jahren begonnen hatte.

Vom Vormarsch der Berufsfrau trotz vieler Probleme

Wir verlassen jetzt unsere Durchschnittsfrau und bringen zum Schluß noch einige interessante Zahlen aus der Statistik, um das Röntgenbild abzurufen.

Nach der Statistik sind 44% aller verheirateten deutschen Frauen heute berufstätig. 1957 waren es erst 32%. Man kann also ein stetiges Anwachsen der Berufstätigkeit bei Frauen feststellen — zumal bei den jüngeren Frauen unter dreißig, von denen bereits 50 bis 60% erwerbstätig sind.

Nach einer Erhebung von 1976, aus der auch das obige Zahlenmaterial stammt, gehen die Frauen von Beamten und Angestellten der oberen Einkommensgruppen weit seltener einer Erwerbstätigkeit nach als die Frauen von weniger verdienenden Beamten, Angestellten und Arbeitern.

Mit der Zahl der Kinder nimmt die Berufstätigkeit der Frauen zwar in allen Bevölkerungsgruppen ab, in den unteren Einkommensgruppen der Angestellten und Arbeiter bleibt sie aber auch dann relativ hoch, wenn drei, vier oder mehr Kinder zu versorgen sind. Es gibt 3,6 Millionen Kinder unter 15 Jahren, deren Mutter außer Haus berufstätig ist; das sind immerhin noch 31% aller Kinder dieses Alters!

Besonders diese letzte Zahlen, aber auch die über das zwangsläufig längere Ausscheiden der Frau aus dem Beruf, sollten uns nachdenklich machen. Sie beweisen wieder einmal, daß es die Frauen im allgemeinen auf Grund ihrer weiblichen Natur, die anderen Gesetzen unterworfen ist als die des Mannes, im Beruf immer schwerer haben und deshalb noch viel mehr Verständnis und Förderung brauchen als bisher oder besser gesagt: ein bißchen mehr Gerechtigkeit.

Auszubildende der MWM lernen den Mannheimer Hafen kennen

Im Winter 1975 fertigte das damalige 1. Lehrjahr das Modell eines MWM-Schiffsmotors der Baureihe D 441 mit einem Voith-Schneider-Antrieb. Das Modell wurde von Direktor Giesers dem Rheinschiffahrtsmuseum überreicht. Als kleine Anerkennung bedankte man sich, indem man das damalige 1. Lehrjahr, heute 4. Lehrjahr, zu einer Hafenrundfahrt durch den Mannheimer Hafen einlud.

Das 4. Lehrjahr der MWM erschien pünktlich und geschlossen um 13.00 Uhr am Bootsteg. Wie es sich für eine Einladung gehört, zogen wir alle unseren „Sonntagsanzug“ an. Wir mußten noch auf eine Gruppe, die im Reiß-Museum angestellt ist, warten. Doch dann ging es an Bord. Der Vorsitzende aus dem Vorstand des Rheinschiffahrtsmuseums, Herr Kühnle, der uns auch einlud, führte uns durch die Rundfahrt. Er begrüßte uns in Form einer kleinen Ansprache an Bord der „MS Speyer“ recht herzlich. Wobei zu bemerken wäre, daß die „MS Speyer“ mit 2 MWM-Dieselmotoren V 6 der Baureihe D 232 ausgestattet ist.

Am Haus Oberrhein begann unsere Fahrt durch den Mannheimer Hafen, der mit seinen 3 Stromhäfen, 17 Hafenbecken und einer Uferlänge von 55 km zu den größten Binnenhäfen Europas zählt. Zuerst der Handelshafen: Auf der rechten Seite große Lagerhallen und Getreidespeicher. Vorbei am Gebäude der Wasserschutzpolizei in einen Nebenarm, den Mühlauhafen. Hier werden internationale Regatten gefahren. Ein Kran war nicht zu übersehen: der größte im ganzen Hafen, mit 200 t Tragkraft. Nicht weit davon entfernt eine Spezialschlagsanlage für Container. Die Container waren in langen Reihen übereinander gestapelt.

Das Schiff wendete und fuhr in die Kammer-schleuse ein, durch die man in den Industriehafen gelangt. Die Schleuse, die eine Zufahrt zum Neckar ermöglicht, hat einen Wasserpegel von 40 m auszugleichen. Der Industriehafen, auch „Olhafen“ genannt, wirkt mit seinen riesigen Tanks und den vielen Pipelines wie eine Raffinerie. — Während uns eine frische Brise um die Nase wehte, fachsimpelten manche von

uns mit dem Kapitän der „MS Speyer“ über die an Bord arbeitenden MWM-Motoren.

Wir fuhren weiter den Neckar hinunter, vorbei an großen Mühlen und Fabriken wie Boehringer und die PWA. Als wir dann wieder in den Rhein einbogen, sahen wir schon von weitem die großen Gebäude der BASF. Eine halbe Stunde lang fuhren wir an den Hallen und Werksanlagen der „Badischen Anilin- & Sodafabrik“ vorbei. Auf der linken Uferseite standen wieder die langgestreckten Lagerbecken und Getreidesilos: Wir wußten, jetzt geht die schöne Fahrt zu Ende. Nach zweieinhalbstündiger Fahrt legten wir schließlich wieder am Haus Oberrhein an.

Im Casino des Mannheimer Hafenamts erwarteten auf uns eine kleine Vesper und eine Broschüre über den Mannheimer Hafen, der gerade sein 150jähriges Bestehen feiern konnte.

Die Hafenrundfahrt hat uns wirklich gut gefallen. Sie war anregend und brachte die überraschende Erkenntnis, daß unser Mannheimer Hafen viel größer ist, als mancher von uns gedacht hatte.

Uwe Thiel, Mannheim



Wußte alles über MWM-Schiffsmotoren und den Mannheimer Hafen: der Kapitän des MS „Speyer“



Extra-Tour für die Auszubildenden des 4. Lehrjahres: eine zwar windige, aber äußerst lehrreiche Unternehmung

Unternehmer fördern Freizeit

Mit rund 200 Millionen Mark im Jahr fördern deutsche Unternehmen sportliche und andere Freizeitaktivitäten ihrer Mitarbeiter. 90 Prozent aller Firmen mit mehr als 100 Beschäftigten sprechen sich für ein solches Engagement aus; nur 70 Prozent haben es allerdings auch in die Tat umgesetzt. Dies ergab eine Umfrage des Instituts der Deutschen Wirtschaft, Köln.

Warum steuern Wirtschaftsunternehmen auch etwas zur Freizeitgestaltung ihrer Mitarbeiter bei (weniger als 10 Prozent der insgesamt befragten 282 Unternehmen sprachen sich grundsätzlich dagegen aus)? Als wichtigste Motive mit jeweils über 50 Prozent der Nennungen wurden angegeben: Die Verbesserung des Betriebsklimas, Förderung der sozialen Kontakte der Arbeitnehmer und ausreichende gesundheitliche Vorsorge. Zahlenmäßig weniger ins Gewicht fallen demgegenüber die Firmen-Anliegen, das politische und soziale Engagement ihrer Arbeitnehmer zu fördern oder deren Allgemeinbildung zu verbessern.

ZAW

Rentenauskünfte schon ab 55. Lebensjahr

Verbesserter Informationsservice der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA)

Ab 1. April 1979 wird die BfA Auskünfte über bisher erworbene Rentenansprüche (Rentenanwartschaften) schon an die Versicherten erteilen, die das 55. Lebensjahr (bisher 59. Lebensjahr) vollendet haben.

Der Antrag kann formlos bei den Auskunfts- und Beratungsstellen der BfA und den Versichertenältesten gestellt werden. Selbstverständlich kann der formlose Antrag auch direkt bei der BfA-Zentrale in Berlin eingereicht werden.

Eine schnelle Auskunft wird durch die Datenfernübertragung ermöglicht, denn die Auskunfts- und Beratungsstellen sind durch das „Teleprocessing-Auskunfts-System“, kurz TAS

genannt, direkt mit der Computerzentrale in Berlin verbunden. Hier können sekundenschnell alle gespeicherten Daten abgerufen und für den Versicherten an Ort und Stelle ausgedruckt werden. Voraussetzung für diese Dienstleistungen der BfA ist aus Gründen des Datenschutzes die Vorlage der Versicherungsnummer (VSNR) und des Personalausweises.

Noch ein Hinweis:

Die Anschrift der nächsten Auskunfts- und Beratungsstelle erhalten Sie bei den Gemeindeverwaltungen und den Versicherungsämtern der Stadt- und Landkreise. Termine für den Besuch der Auskunfts- und Beratungsstellen können telefonisch verabredet werden.

Die Anschrift des Versichertenältesten in Ihrer Nähe erfahren Sie bei den Auskunfts- und Beratungsstellen sowie bei den örtlichen Beratungsstellen der BfA, den Versicherungsämtern, den Krankenkassen, den Gewerkschaften und den Berufsverbänden.

Neue Ausbildungsplätze durch Förderungsprogramm der Regierung

Jede Regierung hat die Pflicht, die Voraussetzungen für einen möglichst hohen Beschäftigungsstand im eigenen Land zu schaffen. Ihr stehen dazu rechtliche, wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Mittel zur Verfügung. „Arbeit“ gehört ja zu den Menschenrechten; sich regelmäßig produktiv zu betätigen aus freiem Entschluß ist ein Stück Selbstverwirklichung. So kann der Staat nur daran interessiert sein, daß jedermann die ihm gemäße Beschäftigung findet; er wird also alles daransetzen, um für Beschäftigungschancen zu sorgen.

Ein Problem der Beschäftigungspolitik ist die Jugendarbeitslosigkeit. Ihm rücken nun Bund

und Länder mit kräftigen Finanzspritzen zu Leibe. Hierbei geht es hauptsächlich um zusätzliche Ausbildungsmöglichkeiten für Jugendliche, nicht nur um die Förderung überbetrieblicher Ausbildungsstätten, beruflicher Schulen und Einrichtungen der beruflichen Bildung, sondern auch um die Schaffung neuer Ausbildungsplätze in der Industrie.

Die betriebliche Ausbildung war allerdings jahrelang ein Stiefkind der Bildungspolitik. Sie propagierten den Besuch weiterführender Schulen, das Abitur und Hochschulstudium, was viele Jugendliche von einer Berufsausbildung zum Facharbeiter abhielt. Auch wurden praxis-

fremde Verordnungen erlassen, die vielen Betrieben die Fortführung der Berufsausbildung unmöglich machten, was zusätzlich zum Rückgang von Ausbildungsverhältnissen beitrug. Als Folge davon gingen in den Jahren 1971 bis 1975 die Zahl der neubeschlossenen Ausbildungsverträge im Metallbereich um rund ein Fünftel zurück.

Durch das groß angelegte Förderungsprogramm nun wird auch den Betrieben wieder die Ausbildung Jugendlicher schmackhaft gemacht: Die Unternehmen erhalten für jeden neuen Ausbildungsplatz einen staatlichen Zuschuß zu den dadurch anfallenden Investitionen. So hat z. B. die Süddeutsche Bremsen AG zum Ausbildungsbeginn am 1. September 40 Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt — also 20 mehr, als ursprünglich geplant. Das Sonderprogramm der Bundesregierung machte es möglich.

Tagung der Betriebsratsvorsitzer

und ihrer Stellvertreter in den Werken der Knorr-Gruppe

Die Tagung fand vom 17. bis zum 20. April 1979 bei den Motoren-Werken Mannheim statt. Es nahmen teil:

von KB GmbH München Franz Mock und Martin Franz;

von KB GmbH Volmarstein Franz Gablowski und Berthold Marzinek;

von MWM Mannheim Werner Nagel, Franz Rudolph und Edgar Friedauer;

von SB München Walter Wein und Friedrich Kempfer;

von Hasse & Wrede Berlin Fred Kleinert und Ruth Wischniewski;

für das Kindererholungsheim St. Blasien Erich Auburger, München;

für die Sozialkommission Nieblum Heinz Becker, Mannheim.

Nachdem der Vorsitzende des Dreier-Ausschusses, Werner Nagel, die Kollegen begrüßt hatte, hieß MWM-Vorstandsvorsitzer Peter J. Ziesers die Tagungsteilnehmer in Mannheim willkommen. In einem kurzen Bericht über die wirtschaftliche Lage des Werkes erwähnte er den Umsatzrückgang infolge der Iran-Krise und die großen Schwierigkeiten auf dem Schiffsbau-Sektor. Mangelnde Aufträge machen allen europäischen Werften zu schaffen und damit auch Zulieferwerken wie MWM. Eine Verbesserung der Auftragslage zu erreichen, sich über den Konkurrenzdruck hinwegzusetzen, könne aber sicher mit dem technischen „Know how“ erreicht werden.

Über die wirtschaftliche Lage bei der Knorr-Bremse GmbH München berichteten Franz Mock und Martin Franz

Hier hatte der Umsatz gegenüber dem des Jahres 1977 eine leichte Besserung erfahren.

Bei den Eisenbahngeräten nahm der Inlands-Umsatz zu, während der Auslands-Umsatz zurückging.

Recht günstig sehen die Umsatzzahlen auf dem Sektor Kfz-Bremsen aus. Mit einer weiteren Umsatzsteigerung für die Jahre 1979/80 darf gerechnet werden.

Ähnlich positiv sieht es auf dem Sektor Druckluftsteuerung aus: Die Umsatzsteigerung beruht auf dem erhöhten Geschäft mit der Kran- und Baggersteuerung sowie mit Steuerungsgeräten für Textilmaschinen.

Auf dem Sektor Mittelpufferkupplung gab es eine leichte Umsatzsteigerung im Inland, eine rückläufige Entwicklung im Ausland. Die Geschäftspause im Iran wirkte sich negativ aus. Die Bundesbahn erhielt für Ersatztransportwagen die automatische Mittelpufferkupplung.

Am Jahresende waren bei der Knorr-Bremse München 723 Mitarbeiter beschäftigt, davon 67 Ausländer. Der Krankenstand lag im Durchschnitt 1978 bei 4,4%.

Zur Situation bei der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein berichteten Franz Gablowski und Berthold Marzinek

Für das Jahr 1979 ist ein kräftiger Auftragsstoß zu verzeichnen, der hauptsächlich durch zwei Kunden zustande kam und den Bergbau betreffen. — Der Sphäroguß hat sich positiv entwickelt. — Bei der Mechanischen Werkstatt wurde ebenfalls ein leichter Umsatzanstieg festgestellt. — Auftragsengpässe für Schienenbremsen konnten nur durch Preisnachlässe erzielt werden. — Für eine erfreuliche Auftragslage sorgten umfangreiche Bestellungen von Gußteilen für den Grubenausbau.

Für 1979 ist somit die Beschäftigung gesichert. Darüber hinaus muß mit dem Ableisten von Überstunden gerechnet werden.

Investitionen kommen hauptsächlich der Putzerei zugute. Für Entstaubungsanlagen wurden hohe Beträge aufgewendet.

Das Verhältnis Angestellte zu gewerblichen Arbeitnehmern beträgt 1 : 5,37. 43% der Belegschaft sind ausländische Arbeitnehmer. 23 gewerbliche „Azubi“ und zehn im Angestelltenbereich erhalten eine Berufsausbildung. — Der Krankenstand stieg von 8,1% auf 10,1% an, wobei Unfallkranke einen Anstieg von 1,3% auf 1,7% ausmachten.

Den Situationsbericht MWM Mannheim gab Edgar Friedauer

Im MWM-Werk mußte ein Umsatzrückgang hingenommen werden: Die Iran-Krise sowie die Enteignung in Libyen hatte gravierende Einschnitte im Aggregate-Geschäft zur Folge. Während im Groß- und Mittelmotoren-Sektor für das 1. Halbjahr Kurzarbeit eingereicht wurde, arbeitete der Kleinmotoren-Sektor trotz leichten Auftragsrückgangs mit Beschäftigungsauslastung. Die Beschäftigung im Kleindieselmotor-Sektor ist für das Jahr 1979 gesichert. Nachteilig für den Großmotoren-Bereich wirkt sich einmal die Auftragsnot der Schiffswerften aus, aber auch die erwähnten Krisenherde im Nahen Osten sowie die „Billig-Preise“ im Schiffs- und Motorenbau, besonders des Fernen Ostens.

Der Dieselmotoren-Export ging zurück, der Umsatz im Motoren-Geschäft ließ 1978 um 2% gegenüber 1977 nach. Das Ersatzteilwesen dagegen stieg um 10% an. — Der Auftragsgang ging um 13% zurück. Erfreulicherweise hat das Südbremsen-Motorengeschäft einen Anstieg um 16% und die Ersatzteile einen von 11% erreicht.

Der Personalbestand ging um 2% zurück; die Krankenstunden stiegen um 1% an. Bei den gewerblichen Arbeitnehmern fielen 10,5% der Planstunden durch Krankheit aus.

Prognose für die Zukunft: Während im Traktorenbereich kein Zuwachs zu erwarten ist, rechnet man ab 1981 mit einer Verbesserung der Auftragslage im Schiffsbau. Auftragsbestand und -lage lassen im Großdieselmotorbereich keine

Vollbeschäftigung zu; aus diesem Grunde arbeiten hier rund 510 Arbeiter kurz. Auch die Angestellten werden mit einbezogen.

Im Februar wurden bei den MWM 3184 Mitarbeiter beschäftigt (2021 Arbeiter, 1163 Angestellte) und 154 Azubi; hiervon 119 gewerblich und 35 im Angestelltenbereich. Die Zahl der ausländischen Mitarbeiter ging auf 414 zurück. Das Verhältnis Arbeiter : Angestellte beträgt 1,74 : 1.

Walter Wein und Friedrich Kempfer berichteten über die wirtschaftliche Lage bei der SB München

Hier ist gegenüber 1977 der Umsatz um 3% angestiegen. Berücksichtigt man aber den Anstieg der Preise, der Materialkosten und der Gemeinkosten, ergibt das einen geringen Rückgang. Die einzelnen Produktgruppen weisen eine sehr unterschiedliche Umsatzentwicklung auf. Leider muß bei den am meisten durch-rationalisierten Eisenbahngeräten eine Minderung von rund 4% hingenommen werden. Auch im Motorenbau konnte die Vorjahreshöhe nicht mehr erreicht werden.

Sehr erfreulich entwickelten sich Kfz-Bremse und Druckluftsteuerung. Doch war trotz Gewinn eines größeren Marktanteils hier die Rendite nicht so gut, daß aus den erzielten Erträgen die notwendigen Investitionen hätten vorgenommen werden können. Der Auftragsbestand lag um 10,5% über dem des Vorjahres. Die Beschäftigung 1978 war gut; durch Engpässe fielen sogar Überstunden an.

Für das Jahr 1979 ist die Beschäftigung gesichert. Die Eisenbahngeräte-Fertigung sowie der Dieselmotorenbau wird etwa den Umfang von 1978 erreichen. Bei Kfz-Bremsen und Druckluftsteuerungen wird eine Steigerung erwartet.

Die SB beschäftigt 569 Angestellte und 1460 gewerbliche Arbeitnehmer. 78 Azubi befinden sich in einem Ausbildungsverhältnis. Nach wie vor ist die SB bemüht, Fach- und Anlernkräfte einzustellen. Für 1979 werden wieder 40 Azubi einen Ausbildungsplatz erhalten. 620 ausländische Mitarbeiter werden beschäftigt, davon 68 Frauen. Der Hauptanteil der Gastarbeiter kommt aus Jugoslawien und Griechenland.

Fred Kleinert und Ruth Wischniewski erläuterten die Geschäftslage der Carl Hasse & Wrede GmbH Berlin

Für Werkzeugmaschinen, Schwingungsdämpfer und Sonstiges hat sich der Umsatz um ca. 8,5% gegenüber 1977 verbessert. Lediglich im Werkzeugmaschinenbau konnte der erwartete Umsatz nicht erreicht werden. Trotzdem war das vergangene Jahr für den Maschinenbau nicht schlecht. Die guten Auftragsengpässe 1978 werden sich erst 1979 auswirken, für das jetzt schon die Vollbeschäftigung als gesichert angesehen werden kann.

Der Jahresdurchschnitt der Krankenstunden stieg bei den gewerblichen Arbeitnehmern gegenüber 1977 von 6,9% auf 10,2% an.

Die Fertigung von Teilen für Fremdfirmen hat angehalten. Hierbei wurden z. B. für IBM-Bauteile, bestehend aus Kleinteilen, sowie für Schleif-, Fräs- und Bohrwerkserbeiten ein nennenswerter Umsatz erreicht.

Es werden 173 gewerbliche und 69 Angestellte beschäftigt. Der Anteil der ausländischen Arbeitnehmer liegt mit 34 Personen bei 14%. Während die gewerblichen Mitarbeiter um elf zunehmen, verringerte sich die Zahl der Angestellten um vier.

Über die gesamtwirtschaftliche Situation in der Knorr-Bremse-Gruppe berichtete stellvertretend für Herrn Direktor Vielmeier Herr Schloßbauer:

1978 erzielten die deutschen Werke der Knorr-Bremse-Gruppe einen externen Umsatz von 787 Mio DM, das sind 1,7% weniger als im Vorjahr. Der Inlandsumsatz entspricht etwa dem des Vorjahres; beim Export ist eine Verringerung um 3–4% eingetreten. Konkurrenzdruck, Währungsentwicklung, die Finanzlage einiger Kunden, die politische Entwicklung und gestiegene Rohstoff- und Fertigungskosten haben nicht nur die Auftragslage, sondern auch die mit ihr verbundene Preisentwicklung ungünstig beeinflusst. Die Auftragsengpässe blieben 1978 um mehr als 7% hinter denen des Vorjahres zurück, der Auftragsbestand hat sich ebenfalls vermindert. Er sichert die Beschäftigung für ein halbes Jahr; bei MWM und deren RH-Motoren (RH = Rohölhochdruck, das sind Groß- und Mittelmotoren) wird seit Anfang des Jahres kurzgearbeitet.

Die KB GmbH München konnte ihren Umsatz um knapp 2% verbessern. Die Exportlieferungen gingen zurück; das Inlandgeschäft erfuhr einen Auftrieb. Für 1979 wird etwa der gleiche Umsatz wie im Vorjahr erwartet.

Bei der KB GmbH Volmarstein sind Umsatzrückgänge in den Produktgruppen Autoräder und Unicupler zu verzeichnen. — Mehrumsätze konnten dagegen bei Stahlguß und Schienenbremsen erzielt werden. Durch den sprunghaft angestiegenen Auftragsgang für Sonderstahlguß ist der Beschäftigungsstand für ein halbes Jahr gesichert. Die SB München blickt auf eine gute Beschäftigung im Vorjahr zurück. Während im Bereich Schienenfahrzeug-Bremsen ein Rückgang eingetreten ist, haben sich die Umsätze bei Kfz-Bremsen und Druckluftsteuerungen gesteigert. Die Motorenfertigung hat einen leichten Anstieg erfahren. Im laufenden Jahr ist mit einer guten Auslastung zu rechnen.

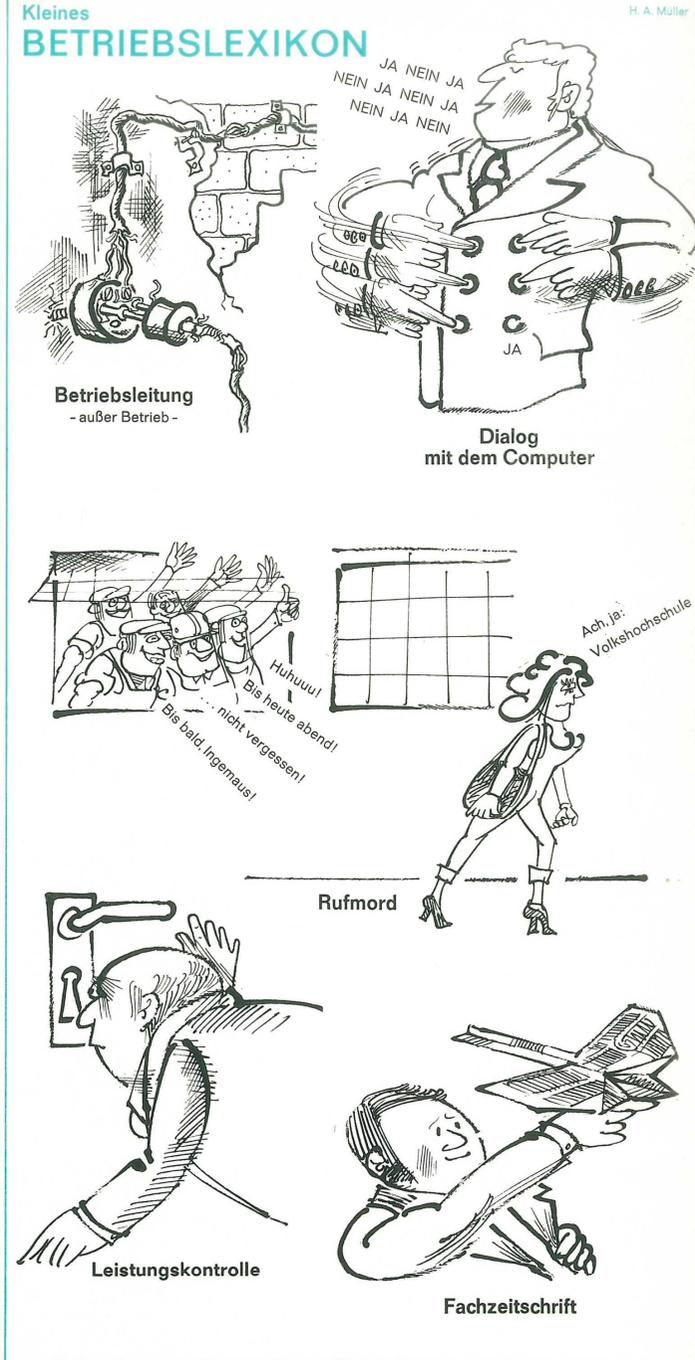
Bei Hasse & Wrede wurde die Umsatzzahl gegenüber dem Vorjahr überschritten; sehr viel Aufträge konnten in neuen Absatzbereichen abgewickelt werden. Für 1979 ist die Beschäftigung gesichert.

Bei der Knorr-Bremse-Gruppe sind in den deutschen Werken 7223 Mitarbeiter beschäftigt (im Vorjahr 7209). Die Fluktuationsquote beträgt 13,3%.

Die Erträge liegen bei einigen Produktgruppen aufgrund höherer Lohnstückkosten, des Anstieges der DM-Wechselkurse und der allgemeinen Teuerung unter den Vorjahreswerten.

Ein wesentliches Ziel der Unternehmenspolitik ist es, die Wettbewerbsfähigkeit aufrecht zu erhalten und möglichst weiter zu verbessern.

Edgar Friedauer, Mannheim



Motoren-Werke
Mannheim AG



HEINZ UNANGST
Hauptabteilungsleiter
1. 5. 79

◀ 40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE ▶

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



HEINRICH SPILLE
Gußschleifer
19. 5. 79

Carl Hasse & Wrede
GmbH



KLAUS MENDE
Masch.-Schlosser
19. 5. 79



FRITZ RIEDLING
Meister-Stellvertreter
20. 5. 79



HELMUT RINKE
Schlosser
20. 5. 79



WILLI DAUM
Maurer, Gruppenführer
20. 5. 79



GUSTAV HENNHOFER
Schlosser
24. 5. 79



OTTO REHMANN
Schlosser
24. 5. 79



WALTER HAAS
Fräser
31. 5. 79

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



EDGAR SCHUPP
Bohrer
1. 5. 79



ERNST EISENHAUER
Bohrer
1. 5. 79



KLAUS WAGNER
Schlosser, Gruppenführer
1. 5. 79



FRANZ PÜCHNER
Außen-Monteur
1. 5. 79



HELMUT WESCH
Vorarbeiter
1. 5. 79



NORBERT EISINGER
Abteilungsleiter
1. 5. 79



WILLI BECKENBACH
Nockendreher
8. 6. 79



INGEBORG DILLMANN
Stenokontoristin
21. 6. 79



JAKOB SCHEUERMANN
Montage-Helfer
10. 5. 79



FRIEDRICH LINDEL
Scharfschleifer
24. 5. 79



HORST KRIESE
Hauptabteilungsleiter
24. 5. 79



MARTIN LANGENACKER
Revolver-Dreher
28. 5. 79

Süddeutsche Bremsen AG ▶



MANFRED BLASS
Baugruppen-Konstrukteur
1. 5. 79

UNSERE JUBILÄRE



WALDEMAR MOSCHIR
Techn. Sachbearbeiter
1. 5. 79



NORBERT SARNOWSKI
Gruppenleiter
1. 5. 79



JOHANN WEINS
Lagerarbeiter
2. 6. 79



HELMUT HEINRICH
Einrichter
8. 6. 79



PETER SCHMID
Scharfschleifer
8. 6. 79

Unersättlich

Vater Staat hat im letzten Jahr wieder jede vierte DM, die erwirtschaftet wurde, kassiert. Aus den Unterlagen des Bundesfinanzministeriums geht hervor, daß das mit 318 Milliarden DM ausgewiesene Steueraufkommen einer volkswirtschaftlichen Steuerquote von 24,75% entspricht. Die Lohnsteuer blieb mit 92 Milliarden DM unverändert größter Kassenfüller des Staates.



WILLI VOGEL
Abteilungs-Direktor
1. 5. 79



WALTER SPOMAGEL
Sachbearbeiter
10. 5. 79



REINHOLD SCHAFFNER
Werkzeugschlosser
10. 5. 79



EDGAR ROTTMANN
Außen-Monteur
10. 5. 79



JOHANN MACKERT
Schlosser
10. 5. 79



HEINZ FARENKOPF
Schlosser
10. 5. 79



ANTON HABL
Fräser
10. 5. 79



LUDWIG JAKOB
Rohrschlosser
10. 5. 79



WERNER BLASS
Werkmeister-Schreiner
10. 5. 79



ADAM KLEE
Schreiner
10. 5. 79



GÜNTHER SCHIPPA
Dreher
18. 5. 79



HEINZ STUMPF
Elektriker
20. 5. 79

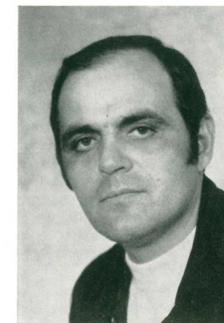
MWM-Mitarbeiter — »Botschafter für Deutschland«

Nicht nur hochgradige Politiker, sondern auch der „einfache Mann“ kann im Ausland durch sein Auftreten im besten Sinne zu einem guten Botschafter seines Landes werden.

Das beweist ein Schreiben vom Magistrat der Stadt Melsungen, in dem es u. a. heißt:

„Kürzlich waren wir mit einer Delegation im Rahmen eines Städtepartnerschaftstreffens in Koudougou/Obervolta. Bei dieser Gelegenheit haben wir Ihren Mitarbeiter, Herrn Hochstetter, kennengelernt und möchten Ihnen nach unserer Rückkehr ein Kompliment zu Ihrer Auswahl dieses Mitarbeiters für die Aufgaben in Koudougou machen.

Herr Hochstetter erfreut sich nicht nur bei der Betriebsleitung und seinen Mitarbeitern bei der Voltalectric eines besonderes Ansehens und großer Beliebtheit, wie wir bei einer Betriebsführung erfahren konnten. Er ist auch ganz allgemein in der Bevölkerung wegen seines freundlichen und zuvorkommenden Wesens sowie seiner selbstverständlichen Hilfsbereit-



Ingo Hochstetter
Monteur in HKZ

schaft in besonderem Maße geschätzt. Ein Mann mit den fachlichen und menschlichen Qualifikationen — wie sie Herr Hochstetter besitzt — ist ein „Botschafter“ in bestem Sinne für die Bundesrepublik Deutschland und verschafft den Deutschen ganz allgemein einen guten Ruf in seinem Wirkungs- und Lebenskreis im Ausland.

Es ist uns ein Bedürfnis, Ihnen dies mitzuteilen.“

Der erwähnte Mitarbeiter ist ein Monteur aus Mannheim und seit vielen Jahren für die Motoren-Werke Mannheim im In- und Ausland tätig.

Wir freuen uns, daß man auch einmal von dritter Seite so Erfreuliches über den persönlichen Einsatz und das vorbildliche Auftreten eines MWM'lers erfährt.

Gerade das persönliche Verhalten der fern der Heimat und oft auf sich allein gestellten MWM-Monteurs trägt nicht zuletzt auch zu dem guten Ruf bei, den MWM beim Endkunden genießt.

VF — Möller, Mannheim

Ein Hobby
oder Steckenpferd
gibt erst der freien Zeit
den Wert

Modellbau – ein Hobby für Leute mit Ausdauer

Als im Sommer vergangenen Jahres die Südbremse einen „Tag der offenen Tür“ veranstaltete, wartete auf die Besucher als Attraktion auch eine Hobby-Ausstellung.

Einer der Aussteller war Siegmar Joseph, von Beruf Betriebsschlosser — nach Feierabend aber begeisterter Schiffsmodellbauer. Seit drei Jahren ist für ihn der Modellbau ein echtes Hobby, dem er fast jede freie Minute opfert.



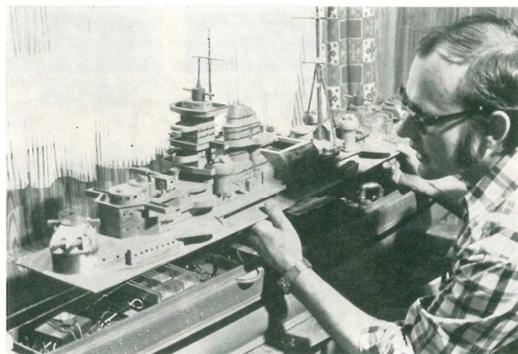
Damals bewunderten wir sein Ausstellungsstück, die „U 99“, das Modell eines Unterseebootes aus dem letzten Weltkrieg. „Besuchen Sie mich mal sonntags vormittags am Olympia-See. Dort können Sie die „Blücher“ in Aktion sehen, mein zweites Boot, ein schwerer Zerstörer“, sagte er. Wir taten es, und wir waren bei weitem nicht die einzigen Zuschauer; denn was sich da auf dem Wasser tat, war sehenswert: Modellschiffe der verschiedensten Gattung und Größe zogen ihre Kreise, versprühten Wasserfontänen, gaben Lichtsignale — ferngesteuert von ihren Erbauern, die die Manöver vom Ufer aus leiteten. Herr Joseph war unter ihnen. Seine „Blücher“, 40 kg schwer und 2,07 m lang, war stattlich anzusehen, und sein Schöpfer hätte stolz auf sie sein können — doch er war mit seinem Werk noch nicht zufrieden.

„Ich habe das Schiff lediglich nach Abbildungen gebaut. Natürlich stimmen Länge und Breite — aber die Höhe nicht. Das Schiff ist mir noch zu plump. Jetzt habe ich den Bauplan für die „Blücher“ bekommen, und jetzt werde ich sie auseinandernehmen und maßstabgerecht 1 : 100 umbauen. Natürlich ist das eine Menge Arbeit, und bis es wirklich fertig ist, wird vielleicht noch ein Jahr vergehen . . . Aber dann kann es sich wirklich sehen lassen.“

Die meisten Leute, die hier ihre Modellschiffe schwimmen lassen, gehören dem Olympia-Delphin-Club an. Für 45 Mark im Jahr ist man

Foto links:
Viele Modellbauer bauen Kriegsschiffe nach. Das U-Boot „U 99“ scheint, als sei es fertig — aber am komplizierten Innenleben fehlt's noch

Foto rechts:
Das Interessanteste an Kriegsschiffen ist ihr Aufbau — am imponierendsten ihre Länge. Herr Joseph baute die „Blücher“ nach



dabei, man gehört „dazu“ und wird von den großen Meistern ernst genommen. Man erhält Tips und Anregungen und darf an Regatten teilnehmen. Am 24. Juni fand zum Beispiel hier die Südmeisterschaft statt. Wer sich qualifiziert, kann dann an der Bundesmeisterschaft teilnehmen — an die Europa- und Weltmeisterschaft wollen wir noch gar nicht denken; mir würde fürs erste ein guter Platz bei der Süddeutschen reichen . . .

Und dazu brauche ich ein Schiff wie die „Blücher“, das im Maßstab 1 : 100 nachgebaut wurde.

Dies ist übrigens mein erstes Schiff, ganz aus Holz gearbeitet. Sicher, man kann Schiffsmodelle auch fertig kaufen; der Bastler braucht dann nur vorgestanzte Einzelteile zusammenzusetzen. Was Sie dann aber schließlich auf dem Wasser schwimmen lassen, sind kleine Schiffe, höchstens 1,30 m lang, und das strenge Auge des Fachmanns erkennt auch bald die gekauften Teile. Und dafür bezahlt man auch schon 260 Mark — natürlich ohne Fernsteuerung. Für die muß man allemal einen runden Tausender auf den Ladentisch legen.

Zu Hause entsteht gerade ein weiteres Kriegsschiff. Ein U-Boot. Das Material ist aus Polyester, ein Kunststoff. Der verzicht sich nicht wie Holz, der quillt nicht auf. Plastik läßt sich auch besser verarbeiten und ist ja auch viel dauerhafter.“

Herr Joseph arbeitet in jeder freien Minute an seinen Modellen. Und weil man zum Bau von meterlangen Schiffen nicht nur Begeisterung und Ausdauer braucht, sondern auch entsprechenden Platz, ist Herr Joseph seiner Frau dankbar dafür, daß sie so viel Verständnis für sein Hobby aufbringt. An manchen Wochenenden nämlich wird die Küche zur Werkstatt, wenn die „Blücher“ sozusagen unter den Hammer kommt. Oder unter die Säge, die Feile, das Schnitzmesser. Den schönen Spruch „Wo gehobelt wird, da fallen Späne“, kann Frau Joseph längst bestätigen. Wo man Plastik schleift, da gibts dicke weiße Staubwolken — dieses war ihr neu, und genau da hört für die Hausfrau die Gemütlichkeit auf; der Hobbyreiter wird mitsamt seinem Steckenpferd in die Garage vertrieben. Söhnchen Michael geht freiwillig mit. Der Vierjährige hat schon sein eigenes kleines Schiffchen gebaut — mit seinem eigenen Werkzeug, unter der Anleitung seines Vaters. Neben ihm hantiert er eifrig am Mini-Schraubstock, bedient seine 12-Volt-Bohrmaschine (mit stumpfem Bohrer) und trägt selbstverständlich beim Schleifen eine Schutzbrille. Und wenn Vater und Sohn sonntags vormittags ihre Schiffe auf dem Olympia-See schwimmen lassen, herrscht auch dort zwischen ihnen schönste Eintracht: Jeder hat seine eigene Fernsteuerungsanlage — und seine eigenen Zuschauer.