

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

158 / 1979



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



Herausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Schriftleitung:
Renate Stapf
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Telefon: 089/35051
Titel und Layout:
H. A. Müller, München
Druck:
S. Hils & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 08731/2307
Artikel ohne Namentangabe: Renate Stapf, München

158
AUGUST
1979

Unser Titelbild
Güßte/Isbearbeitung in der Gießerei Volmarstein:
Die Steiger werden mit einem Schneidbrenner entfernt

Seite/Inhalt	
Internationale Verkehrsausstellung '79	3
MWM-Aggregate für sibirische Leichter	4
MWM-Aktivitäten in Schwarzafrika	4
Nigeria — Führungsmacht in Westafrika	5
Schutz gegen Sturmflut aus der Nordsee	6
Freie Fahrt für „dicke Pötte“	6
Deutscher Schiffbau rückläufig	6
DIMOTOR machte das Rennen	7
Unsere Schwester in Übersee: DIMOTOR	7
Von den Alpen zum Schwarzen Meer	8
EWG: Wenn Jim O'Connor nach München zieht . . .	9
Das Europäische Währungssystem	10
Kein Tabu mehr: Der Griff zur Flasche	11
„Arbeitsessen“ in der Kantine	12
Wirtschaft und Wirtschaften	12
Unsere Jubilare	14
Wie können sich Rentner ausweisen	15
Immer mehr für's Geld	15
Nützliche Automatik	16

Lieber Herr Vielmetter,
unsere Zeitschrift hat Sie nun bereits 26 Jahre lang begleitet, und so ist es wohl gestattet, an Sie als Herausgeber zu Ihrem 60. Geburtstag ein persönliches Wort zu richten.

Was Sie für das Unternehmen sind, welche Ämter und Ehrenämter Sie bekleiden, das wissen wohl die meisten. Aber wie Sie im persönlichen Umgang mit Ihren engeren Mitarbeitern sind, das können von den insgesamt 8000 Betriebsangehörigen naturgemäß nur wenige wissen . . .

Ihre besondere Grundeinstellung zum Leben ist eine positive, bejahende. Sie folgen stets konsequent dem Zielbild, das Ihnen vorschwebt: dem eines seinem Werk und den Menschen verpflichteten Unternehmers. Dabei sind Sie stets optimistisch, was Menschen und Dinge betrifft und lassen sich auch durch Enttäuschungen nicht beirren. Beständigkeit, die auch große Treue gegenüber jenen einschließt, denen Sie einmal Vertrauen schenkten, ist eines Ihrer Wesensmerkmale. Da dies das Betriebsklima beeinflusst, muß es hier erwähnt werden. Nicht von ungefähr sagt man ja: »Wie der Herr, so's Gescherr.«

Männliche Wesen werden im allgemeinen ziemlich gedankenlos als »Herr« bezeichnet. Sie aber sind, so meinen viele, die Sie kennen, wirklich ein Herr und zwar in des Wortes alter und schöner Bedeutung.

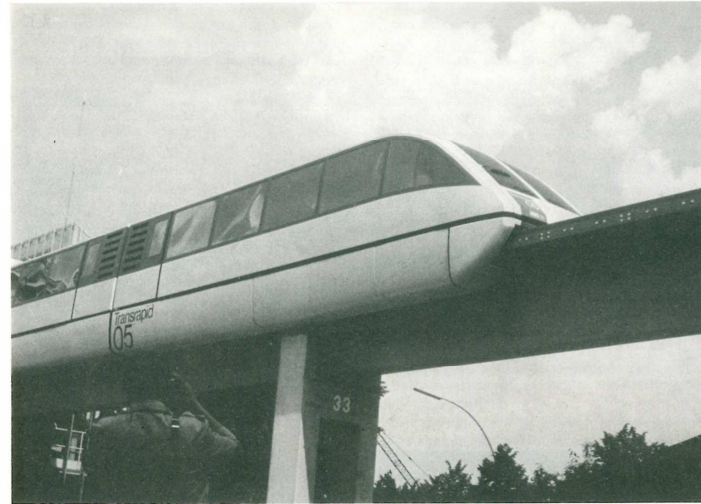
Es sei versucht, einige Ihrer charakteristischen Züge aufzuzeigen: Sie sind freundlich und höflich zu jedermann. Lautstarke Anpfeife gibt es nicht. Auch haben Sie wohl noch niemandem die Tür verweigert, der bei Ihnen angeklopft hat. Sie lassen mit sich sprechen, sind kommunikationsbereit. Sie verstehen sich auch nicht als Institution, sondern als Mensch, dem nun mal die Aufgabe zugefallen ist, eine Gemeinschaft zu leiten.

Dabei kommt Ihnen Ihr Sportsgeist zugute. Sie lassen ihn nicht auf dem Golfplatz oder dem Wasser zurück, sondern Sie nehmen ihn mit in den Betrieb. Sie sind für Fair play, Intrigen liegen Ihnen absolut nicht. Auch das kennzeichnet den Herrn.

Aus Wirtschaft und Politik kennen wir den Typ, der sich zwar herrisch gibt, doch weder Herr noch Genosse Herr ist. Ihn erkennt man oft am gewaltigen Pathos, an seiner unerhörten Redegewandtheit, mit der er bei jeder Gelegenheit prunkt. Sie liebten noch nie die Vielrederei! Ein kurzes Wort zur rechten Zeit, aber keine lange Rede, um die eigene Persönlichkeit ins Licht zu rücken. Das haben Sie nie nötig gehabt. Sie treten nie mit dem Brimborium auf, wie man es auf der Bühne der Öffentlichkeit liebt, sondern zurückhaltend, aber mit der beharrlichen Festigkeit eines Menschen, der sein Ziel verfolgt und ihm auf seine stille Weise dient. Der königlich-preussische Generalstab hat einmal den Typ des Offiziers herorgebracht, der hinter der Sache, der er dient, ganz selbstverständlich zurücktritt . . . Auch Sie, Herr Vielmetter, mögen den Schein, das Zurschaustellen von Gaben und Gütern, nicht. Sie wissen ja auch, daß Besitz keine Auszeichnung, sondern eine besondere Verpflichtung darstellt. Es gibt eine große Anzahl von Menschen, denen Sie auf Ihre PR-abholden Art: Tue Gutes und siehe zu, daß es nicht bekannt wird, geholfen haben. Und zwar weit über das hinaus, was man von einem Firmenchef erwarten kann.

Nun noch zu einer wichtigen Eigenschaft, die auch zu einem Herrn gehört, zum Humor, zu Ihrem Humor. Sie können durchaus über sich und andere laut und ansteckend lachen.

Als letztes ein Wort über den Menschen, der Ihnen am nächsten steht, Ihre Frau. Sie führen seit langem eine glückliche Ehe. Gottlob, denn es ist durchaus keine Privatsache, ob der Mann an der Spitze gut verheiratet ist oder nicht. Schließlich kommt es ja auf seine Lebensfreude und Ausgeglichenheit an. Jeder kann nur die Harmonie ausstrahlen, die er in sich trägt. Deshalb möchten wir heute Ihre Frau herzlich grüßen . . . Und wir glauben, daß die Werkzeitschrift, die es sicher nicht immer jedem recht machen kann, heute im Namen aller spricht, wenn Sie Ihnen beiden viel Glück auch weiterhin wünscht.



Transrapid 05

Das Rad/Schiene-System hat zweifellos seine technischen und wirtschaftlichen Grenzen. Die Folge: Eine Lücke im Gesamtverkehrssystem zwischen Eisenbahn und Flugzeug. Um diese Lücke einmal schließen zu können, wurden Anfang der siebziger Jahre erste Prinzipfahrzeuge entworfen, die das Problem der Berührung Rad/Schiene grundsätzlich umgehen, beispielsweise elektromagnetische Schwebefahrzeuge. Für die Bremse sorgte KNORR.

Internationale Verkehrsausstellung '79

»Die Bahn hat Zukunft!«



Die IVA '79 wartete in Hamburg mit der größten bisher auf einer Ausstellung gezeigten Schienenfahrzeugschau auf. Aussteller aus 32 Nationen zeigten auf einer Gesamtfläche von 120000 Quadratmetern mit 14 Hallen, was sie Neues auf dem Gebiet des Verkehrs anzubieten haben. Speziell die Deutsche Bundesbahn wollte ihre Leistungen als modernes und universelles Transportunternehmen heute und in Zukunft den Messebesuchern vorstellen und hatte dafür neben großen Teilen des Freigeländes nahezu die Hälfte der Halle 4 belegt. Natürlich befand sich der Ausstellungsstand der Knorr-Bremse in unmittelbarer Nähe der DB, denn ohne Knorr kann bei der Bundesbahn nichts laufen.

Knorr zeigte nur Exponate für den Bereich „Schienenfahrzeuge“ — die Kfz-Bremse wird sich dem Fachpublikum im September auf der Frankfurter IAA präsentieren. Mehr als ein Dutzend einzelner Bremsgeräte und -apparate hatte man auf dem Knorr-Stand den vier Themen „Bremsmechanik“, „Bremssteuerung“, „Haftwert Rad/Schiene“ und „Arbeitsmedium Luft“ zugeordnet. Der interessierte Fachmann konnte sämtliche Ausstellungsgüter anschließend am Objekt auf dem Heiligengefeld begutachten. Hier hatten auf 2000 Metern

Gleisanlagen verschiedene europäische Staatsbahnen 83 Lokomotiven und andere Schienenfahrzeuge, zum Beispiel U-Bahnen, aufgereiht. Natürlich fehlte auch ein kompletter Intercity-Zug der DB nicht. Und Knorr war nahezu überall dabei.

Die Knorr-Bremse hatte auch bedeutenden Anteil an der eigentlichen Attraktion der IVA, der Magnetschwebbahn Transrapid 05. Denn:

Neue Technologien verlangen neue brems-technische Lösungen

Nach langen Jahren der Tests und Versuche beförderte die Schwebbahn erstmals in der

Öffentlichkeit Passagiere auf einer 900 Meter langen Hochstraße zwischen den Messehallen und dem Freigelände Heiligengeistfeld. Die Transrapidbahn — in der IVA-Ausführung 13 Tonnen schwer, 26 Meter lang, mit 86 Sitzplätzen — ist für Tempo 400 geplant. Daß dieses elektro-magnetische Schwebefahrzeug auf der kurzen zur Verfügung stehenden Bremsstrecke von 400 km/h auf Null gebracht werden kann, dafür sorgt Knorr mit der elektronisch arbeitenden Bremssteuerung Kbr XII für feinfühliges und weiches Bremsen.

Denn „Auch wenn sie schweben, müssen sie bremsen“, drückte es treffend ein Slogan aus.

Harte Informationen für Fachleute

Während der Dauer der Ausstellung standen rund 40 Veranstaltungen mit fast 20.000 Teilnehmern auf dem Kongreßprogramm, u. a. der Kongreß „Schienenverkehr — Zukunft mit Vernunft“, bei dem Dir. G. Kubath (KB München) einen Vortrag über „die Bedeutung der Brems-technik und der automatischen Kupplung“ hielt.

Er paßte genau in das große Programm der IVA, der es vor allem um die Weiterentwicklung der schon vorhandenen Systeme, um mehr Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit ging.

MWM-Aggregate für sibirische Leichter

Der Einsatz von Dieselmotoren als Antriebe von Bordaggregaten, die auch bei so extremen Temperaturen von 50° unter dem Gefrierpunkt funktionieren müssen, erfordern vom Motorenhersteller langjährige Entwicklung und Erfahrung.

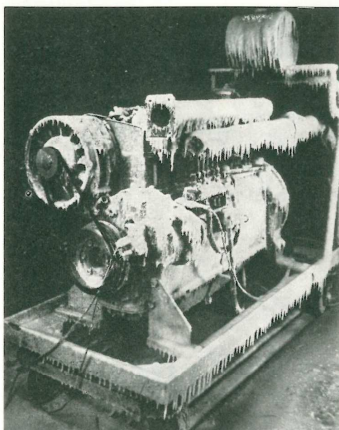
Die Motoren-Werke Mannheim AG erhielten den Auftrag über die Lieferung von Aggregaten für 15 russische Leichter, die auf sibirischen Flüssen Materialtransporte fahren.

Wegen der im Winter am Einsatzort herrschenden tiefen Temperaturen war für jeden Motor eine Sonderausrüstung erforderlich. So erhielten sie z. B. anstelle einer Kraftstoff-Membranpumpe eine Kolbenpumpe, Kraftstoff-einfachfilter mit Überströmventil und einen zusätzlichen Startpiloten mit Arktisstart-Hilfskraftstoff.

Die luftgekühlten 3- und 6-Zylinder-MWM-Dieselmotoren mußten für den E-Anlaß auch mit Sonderbatterien versorgt werden.

Die 3-Zylinder-Motoren mit 2 x 12 V / 143 Ah = 24 V / 143 Ah und die 6-Zylinder-Motoren mit 4 x 12 V / 88 Ah = 24 V / 176 Ah. Jeder Motor wurde in der Kältekammer des MWM-Versuchszentrum im Werk I in Mannheim unter „arktischen“ Bedingungen getestet, bevor der Zusammenbau erfolgen konnte.

Die Motoren-Werke Mannheim AG sind in der Fachwelt weithin dafür bekannt, daß sie sich besonders auf schwierige Anwendungs- und Einbaufälle spezialisiert haben.



Der Diesel in der Kältekammer

Als Transportschiff auf Wasserstraßen spielen „Leichter“ eine bedeutende Rolle. Sie sind unbemannt, im Gegensatz zu bemannten Fahrzeugen ohne eigenen Antrieb — zum Beispiel Kähne — und sogenannten „Selbstfahrrern“ mit eigenem Antrieb, wie etwa Tanker.

In der Geschichte der Binnenflotten führten die zunehmende Schiffsgröße und das Bestreben nach schneller, pünktlicher und wirtschaftlicher Durchführung des Transports zur Bildung von zusammenhängenden Schiffsverbänden. Zunächst bildete man Schleppzüge, bei denen die Kähne von einem Schlepper gezogen werden. Je nach Antriebsart unterscheidet man Kettenschlepper — man fand sie früher auf Neckar, Elbe und Oder — die sich an einer auf der Flußsohle liegenden Kette fortbewegten, Radschlepper, mit Schaufelrädern angetrieben, die sich seitlich oder am Heck befinden und die nur noch vereinzelt anzutreffen sind und Schraubenschlepper, bei denen der Antrieb durch eine oder mehrere Schrauben erfolgte. Neben dem Streckenschlepper werden zur Bildung der Schleppzüge und für Hafentransporte Bugsierboote, das sind kleine Schraubenschlepper, eingesetzt.

Zunehmend werden nun für geschlossene Massenguttransporte im Pendelverkehr Schiffsverbände aus Behältern verwendet: Laströhrlöbe, amphibische Fahrzeuge (wechselweise für Bahn- und Wassertransport) und Schubeinheiten. Man versteht darunter eine starre Verbindung mehrerer unbemannter kastenförmiger Lastbehälter, also Schubleichter mit einem Motorschubschiff, dem „Schubboot“. Die Vorteile der Schubschiffahrt liegen in der hohen Nutzleistung der Schubeinheit bei relativ geringen Kosten für Personal und Antrieb und geringen Baukosten für die Leichter.

MWM bemüht sich seit einigen Jahren erfolgreich um eine gute Zusammenarbeit mit allen entscheidenden Behörden und Unternehmen. So war es eine Selbstverständlichkeit, daß MWM auf der ersten Internationalen Handelsmesse in Kaduna im Rahmen der Sonderausstellung des Landes Baden-Württemberg teilnahm. Und zwar stellte MWM eine kleine Notstromzentrale, bestückt mit zwei D 226 Diesel-Elektroaggregaten, zur Verfügung. Weil in dieser Region Stromausfälle an der Tagesordnung sind, konnte fast jeden Tag der große



Vorteil einer Notstromanlage eindrucksvoll demonstriert werden. Während vor allem in den Abendstunden bei Netzausfall die ganze Ausstellung im Dunkeln lag, strahlten die Lichter des deutschen Teiles hell und machten den Kontrast besonders deutlich.

Außer der Notstrom-Anlage zeigte MWM im Freigelände ein sogenanntes „Container-Aggregat“. Es handelt sich um eine kompakte, völlig autarke Stromerzeugungsanlage in einem 10 Fuß Standard-Container, mit einer Leistung von 200 kW. Container-Aggregate können auf der Straße, auf der Schiene, im Flugzeug oder

auf Schiffen transportiert werden. Sie sind sofort einsatzbereit, denn auch ein Treibstoff-tank ist eingebaut.

Diese Aggregate haben sich besonders auf abgelegenen Baustellen bewährt. Wegen ihrer guten Schallsolisierung kann man sie aber auch in Wohngebieten oder in Industrieunternehmen, Krankenhäusern oder militärischen Einrichtungen im Freien aufstellen.

Über die erfolgreichen Vertriebsaktivitäten sei zum Abschluß nur kurz erwähnt, daß MWM in den letzten drei Jahren zehn Diesel-Kraftstationen in Nigeria errichtet hat. Es sind Kraft-

stationen mit jeweils drei oder vier MWM-Aggregaten vom Typ D 440 und D 441. Das Foto zeigt eine solche Station, die auf den Victoria Islands in der Hauptstadt Lagos steht und die gesamte Energieversorgung eines Wohnkomplexes für Regierungsangestellte mit 1004 Wohneinheiten sichert.

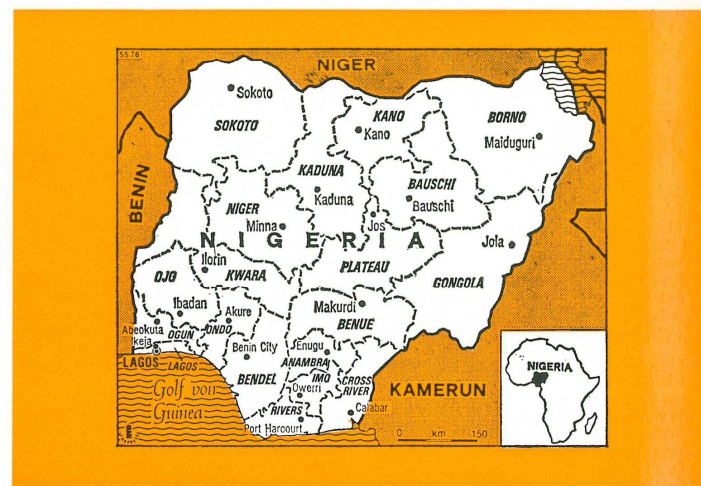
Die aktive Vertretung NIGERLINK, Lagos, die technisch von erfahrenen Mannheimer Herren des H-Bereiches unterstützt wird, wurde am 1. 5. 79 durch ein eigenes Büro ergänzt, das von einem erfahrenen MWM-Auslandsdelegierten geleitet wird. G. Möller, Mannheim

Nigeria — Führungsmacht in Westafrika

Mit einer Fläche von 923 770 qkm (rd. viermal so groß wie die Bundesrepublik) und etwa 73 Millionen Einwohnern ist Nigeria der bevölkerungsreichste westafrikanische Staat, und er wendet als aufstrebendes Entwicklungsland erhebliche Mühen und Mittel für seine wirtschaftliche Weiterentwicklung auf. An beiden fehlt es nicht: Öl ist die Hauptstütze der nigerianischen Wirtschaft. Der Erdölsektor ist der größte Devisenbringer (mit 80%) und die bedeutendste Steuerquelle. Nigeria gehört ja zu den größten Erdölproduzenten der Welt und zählt neben Saudi-Arabien, Iran und Venezuela zu den wichtigsten Erdölexporteuren der OPEC-Staaten.

Infolge der Wirtschaftspolitik, deren Ziel es ist, das Land in möglichst kurzer Zeit aus dem Zustand der Unterentwicklung herauszuführen (denn trotz seines Ölreichtums gehört Nigeria noch immer zu den ärmsten Ländern der Erde) wurde Nigeria der mit Abstand wichtigste Handelspartner der Bundesrepublik in Schwarzafrika. Die Einnahmen aus den Ölverkäufen sowie der im Vergleich zu anderen afrikanischen Staaten große Binnenmarkt sind die beiden attraktivsten Faktoren für das Engagement deutscher Firmen in dem westafrikanischen Staat. Das Handelsblatt schrieb dazu:

„Die meisten deutschen Großfirmen sind heute in Nigeria durch Repräsentanten vertreten; viele haben in Nigeria investiert. Auch zahlreiche mittlere und kleinere Firmen sind im Nigeria-Geschäft engagiert. Die breite Liefer-



fähigkeit der deutschen Industrie ermöglicht praktisch die Erfüllung aller nigerianischen Bezugswünsche. Hochgeschätzt ist die Zuverlässigkeit deutscher Lieferanten. Die wichtigste Voraussetzung ist jedoch der hohe technische

Standard der deutschen Exportwirtschaft; denn das, was ein Entwicklungsland wie Nigeria benötigt, sind nicht einfach Güter, sondern Güter als Komponenten des wirtschaftlichen Aufbaus.“

Schutz gegen Sturmflut aus der Nordsee

In den deutschen Nordseeküstengebieten sind seit der Sturmflut des Jahres 1962 umfangreiche wasserbautechnische Schutzmaßnahmen ertiggestellt worden.

Dazu gehört auch das neue „Huntesperrwerk“, das zur Abschließung der Untereserlebensflüsse von den Ländern Niedersachsen und Bremen mit 75% Bundesmitteln gebaut wird.

Die Motoren-Werke Mannheim AG lieferten in Zusammenarbeit mit der AEG drei Notstromaggregate mit MWM-Antriebsmotoren der 3a-Reihe D 226-6 Zylinder mit einer Leistung von 80 kVA und zwei Aggregate mit Motoren der Baureihe D 232-12 Zylinder mit Leistungen von 160 und 290 kVA.

Diese MWM-Notstromaggregate sollen bei Stromausfall gewährleisten, daß die Sperrwerkstore noch betätigt werden können, denn der Antrieb erfolgt über elektrisch betriebene hydraulikpumpen.

Die MWM-Notstromaggregate versorgen außerdem das Notlichtnetz der Sperrwerke. Das „Huntesperrwerk“ soll im September 1979 in Betrieb genommen werden.



Der Bagger „Nordsee“, eines der modernsten Fahrzeuge seiner Art. MWM lieferte die Aggregate

Freie Fahrt für »dicke Pötte«

Der größte Laderaum-Schneidkopf-Saugbagger der Bundesrepublik Deutschland ist wohl eines der modernsten Fahrzeuge dieser Art in der Welt.

Der Bagger „Nordsee“ wurde vom Werk Lübeck der Orenstein & Koppel AG für das Wasser- und Schiffsahrtsamt Hamburg gebaut und wird vorwiegend zur Vertiefung des Fahrwassers auf der Unterelbe eingesetzt.

Dabei schneidet der Schneidkopf den Grund vom Boden, der dann in den Laderaum als Sand-Wassergemisch gesaugt wird. Zu einer Anlegestelle transportiert, wird das Gemisch dann von leistungsstarken diesel-elektrischen MWM-Pumpenantrieben bis zu 2400 m weit über

Land auf das Spülfeld gespült.

Der Bagger weist bei 9968 t/dw eine Vermessung von 8650 BRT auf. Er ist 132 m lang, 23 m breit und besitzt eine Ladefähigkeit von 9000 t. Die installierte Maschinenleistung beträgt insgesamt 14506 PS. Die Besatzung: 25 Mann pro Schicht.

Die Motoren-Werke Mannheim AG lieferten drei Diesel-Generator-Aggregate mit Dieselmotor D 440-8 Zylinder, die bei einer Motorleistung von je 570 PS bei 1000 min. eine elektrische Leistung von jeweils 440 kVA bringen.

Ein weiteres Bordaggregat mit MWM-Motor D 232 V 12 leistet 196 PS bei 1500 min., entsprechend 148 kVA. G. Möller, Mannheim

DIMOTOR machte das Rennen

... als es galt, dem brasilianischen Heer einen Motortyp als Austauschmotor für alte Armeelastkraftwagen anzubieten. Der Motor aus dem MWM-Werk Sao Paulo entsprach genau den Vorstellungen der Auftraggeber: Anstelle des sehr viel Kraftstoff verbrauchenden US-Motors sollte „der Neue“ nicht nur problemlos in die Fahrzeuge einzubauen sein, sondern sich auch als zuverlässig und sparsam erweisen.

Ein Vergleichstest berücksichtigte nicht nur das Fahrverhalten von drei verschiedenen Fabrikaten — es wurde auch ein Dauertest über 30000 Kilometer schwerer Gebirgstrecken, zum Teil auf staubigen Erdstraßen, durchgeführt.

Gegen die Konkurrenz von Mercedes-Benz und Detroit-Diesel (General Motors) machte Dimotor schließlich mit seinem D 229-6 das

Rennen. Die Konstruktionsabteilung von Dimotor durfte einen Erfolg für sich verbuchen; bei der Beurteilung der technischen Einbau-Konzeption und der Montage- und Demontage-Zeiten fielen die Ergebnisse eindeutig zugunsten von MWM aus:

	Montage	Demontage
MWM	47 Minuten	1 Std. 20 Minuten
DDA	1 Std. 42 Minuten	2 Std. 36 Minuten
Mercedes-Benz	1 Std. 15 Minuten	nicht gemessen

Pause während der Testfahrt über die Gebirgstrecke des Orgelgebirges bei Rio. Im Hintergrund der „Finger Gottes“ (Dedo de Deus)

Übergabe des Fahrzeugschlüssels durch Sr. Luiz und Sr. Vitorino an den Test-leitenden Offizier



Dimotor konnte somit als Lohn für die Mühe von Konstruktion und Fertigung bei der Herstellung der Prototypen einen Auftrag zur Lieferung von fünfzig Austauschmotoren buchen, von denen die ersten zehn Einheiten bereits an das Heer abgingen. Auch die brasilianische Kriegsmarine hat sich für das Testergebnis interessiert und erwägt nun ebenfalls eine Umrüstung ihrer alten Fahrzeuge.

Die Fotos zeigen die beiden MWM-Fahrer Sr. Luiz Rebelatto und Sr. Vitorino Belotti, die mehr als fünf Monate lang im täglichen Einsatz zusammen mit den Soldaten die erfolgreiche Erprobung durchführten und die durch ihre Kameradschaft und Hilfsbereitschaft ihren Beitrag dazu leisteten, das Vertrauen in die Marke MWM zu festigen.

Reo-LKW des brasilianischen Heeres mit Sr. Luiz Rebelatto am Steuer



Deutscher Schiffbau rückgängig

Schiffsmotoren für Übersee- und Binnenschiffahrt sind die älteste Motorenart, die von den Motoren-Werken Mannheim AG gebaut wird. Sehr eng sind die Beziehungen zwischen den vielen deutschen Werften und insbesondere dies für die Hersteller seegängiger Schiffe der Fall. So ist auch hier die jeweilige Wirtschaftslage der deutschen Werften für die Motoren-Werke beachtenswert und mitbestimmend.

Im Jahre 1978 lieferten die deutschen Werften 1000 Schiffe mit einer Gesamttonnage von insgesamt 900000 Bruttoregistertonnen (BRT) im Werte von 3,8 Milliarden DM ab. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der Tonnage um 40 Prozent und der Neubaumsätze um ca. 23 Prozent. Gemessen an den im Jahre 1975 geleisteten Fertigungsstunden waren die Werften im Seeschiffsneubau zu weniger als 10 Prozent ausgelastet.

Die Auftragsbestände der deutschen Werften sind in den letzten Jahren rapide gesunken. Nach einer vorläufigen Übersicht des Verbandes der Deutschen Schiffbauindustrie in Hamburg

liegen die Auftragsgänge des Jahres 1978 in der Größenordnung von ca. 1,5 Milliarden DM. Da die Auftragsbestände weitgehend abgebaut worden sind, muß für dieses Jahr mit einer weiteren Produktionsschmälerung gerechnet werden. Die Beschäftigungseinbrüche im Handelsschiffsneubau konnten nur teilweise durch andere Fertigungen aufgefangen werden. Der Beschäftigtenstand aller deutschen Werften betrug im Durchschnitt des Jahres 1978 ca. 65000; dies entspricht gegenüber 1975 einem Rückgang um 17 Prozent.

Die deutschen Werften haben in den vergangenen Jahren erhebliche Eigenmittel einsetzen müssen, um gegen den verfälschten internationalen Wettbewerb Aufträge hereinnehmen zu können. Dies war mit den bisherigen Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung überwiegend nur im Inland möglich; Auslandsaufträge konnten nur noch in einzelnen Fällen verbucht werden.

Zur Stärkung der Ertrags- und Investitionskraft der deutschen Handelsflotte, die bei normaler Ertragslage eine überdurchschnittlich

hohe Investitionsquote aufweist, hat die Bundesregierung nach der Kabinettsentscheidung vom 17. Januar 1979 Maßnahmen zur befristeten Neuordnung der Schifffahrtshilfen beschlossen. Danach erhält die deutsche Seeschifffahrt unter anderem eine auf drei Jahre befristete rückzahlbare Schifffahrtsbeihilfe (zinsloses Darlehen). Die Darlehen können im Falle von Schiffsnebauinvestitionen erlassen werden, wenn diese Neubauten innerhalb von drei Jahren nach Gewährung in Auftrag gegeben werden. Maximal werden 500 Millionen DM für Bürgschaften zur Überbrückung von Liquiditätsgengpässen gewährt.

Von deutschen Reedern verlautet, daß die Hilfen einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der unternehmerischen Initiativen und der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte darstellen. Von den deutschen Schiffbauern war zu hören, daß diese die Hilfen als zu niedrig und unzureichend ansehen, und daß eventuell deutsche Reeder veranlaßt werden könnten, Schiffe zu bestellen, die sie gar nicht beschaffigen können. JHB

Brasilien und sein Wirtschaftswunder

Landschaftlich, wirtschaftlich, sozial und kulturell ist Brasilien ein Land voller Gegensätze. Es hat erst begonnen, sich selbst zu entdecken. 34 mal so groß wie die Bundesrepublik Deutschland, ist Brasilien mit 8,5 Millionen Quadratkilometern fünfgrößter Staat der Erde.

Innerhalb von einhundert Jahren ist Brasiliens Bevölkerung von 10 auf 110 Millionen Menschen angewachsen, mit 13 Einwohnern je Quadratkilometer (Bundesrepublik: 218), die sich allerdings nicht gleichmäßig verteilen, denn die Hälfte der brasilianischen Einwohnerschaft wohnt in Städten, und dieser Anteil wächst noch. Mehr als 70% der Bevölkerung lebt im Süden und Osten. Die Besiedlung konzentriert sich auf einen schmalen Streifen von einigen Hundert Kilometern Tiefe an der Atlantikküste entlang. Hier, in Sao Paulo, hat sich auch DIMOTOR, die Tochtergesellschaft der Motoren-Werke Mannheim AG, angesiedelt. Die Bevölkerung setzt sich aus 60% Weißen, 2%

Die Heimat der MWM-Tochter DIMOTOR

Mischlingen, 11% Schwarzhäutigen und 2% Indios zusammen; mehr als die Hälfte ist jünger als zwanzig, weniger als 5% älter als sechzig Jahre.

Das Bildungswesen: Vier Jahre Grundschule, gleiche Zeit auf einem Gymnasium, darauf drei Jahre Höhere Schule als Vorstufe für die Universität. Für die Grundschule besteht Schul-

pfligt. Trotzdem ist das Analphabetentum groß. Zu seiner Beseitigung wurde eine Organisation namens MOBIL auf kommunaler Ebene aufgebaut; in wenigen Jahren soll das Analphabetentum abgebaut werden.

Die Situation vor dem „brasilianischen Wirtschaftswunder“

Die Wirtschaftsgeschichte läßt sich in ökonomische Zyklen einteilen; im jeweiligen Zyklus war ein Exportprodukt vorherrschend, so lange es lukrativ war. Hauptsächlicher Reichtum war die Landwirtschaft mit Monokulturen. Die Gesamtwirtschaft wurde im Export von ihr abhängig. Extreme Krisenanfälligkeit war damit verbunden, zumal die Struktur durch riesige Plantagen im Besitz weniger Einwohner geprägt wurde. Zumeist waren die Betriebe auf spekulativen, schnellen und möglichst großen Gewinn ausgerichtet. Vorwiegend wurden daher Zucker, Kakao, Baumwolle, Tabak und Kaffee angebaut. In vielen Fällen haben sich geographische

ten nebeneinander entwickelt; die neue Welt entstand nicht im Schoße der einen, sondern an anderer Stelle. Reichtum und Not standen kraß einander gegenüber. Dies Merkmal des heutigen Brasiliens geblieben.

Die Viehzucht hat Tradition und ist konstantes Element, vor allem als Nahrungsmittelersatz für den personalintensiven Zuckerrohr-Export. Sie spielt aber auch eine Rolle bei der Abklärung des Landesinnern. Dadurch, daß sie Viehherden zu den günstigsten Gebieten trieb, öffneten sich neue Wege, verbanden den Süden mit dem Norden klammernder Wirtschaftszweig für die Einder einigten portugiesischen Kolonie. Die Industrie wurde erstmals vom neuen brasilianischen Staat („Estado Novo“) 1937 bis 1945 angetrieben. Mindestlohn, Sozialversicherung, Arbeitsrecht wurden eingeführt. Das ist bis heute der Fall.

inn des brasilianischen Wirtschaftswunders die Zielsetzung: im Rahmen einer nationalen Entwicklungsgesellschaft eine „autonome“ Industrialisierung aufzubauen. Durch eine Politik der Importsubstitution erhielten brasilianische Produzenten die Gelegenheit, den Ersatz für verbleibende Importe zu liefern. Auch DIMOTOR ließen Entwicklungsweg gegangen. Durch direkte und indirekte Staatsinterventionen in

Form von Krediten, Steueranreizen, Lohnreglementierung und gewerkschaftliche Aktivitäten fand man neue Wege. Auch auf den Gebieten Schiffbau, Eisenbahn, Eisenerzförderung, Düngemittelgewinnung sowie Flugzeug- und Lastkraftwagenbau engagierte sich der Staat.

In anderer Richtung gingen die Ideen eines „Wirtschaftssystems der Technokraten“, den Status eines Entwicklungslands zu überwinden, nicht zuletzt durch starke Wirtschaftsbeziehungen zu führenden Industrieländern: man holte Niederlassungen des Auslands herbei. Auch das ist ein Zeichen des Entstehens und Wirkens der DIMOTOR. Man gewann Anschluß an die Industrienationen und dämmte wesentlich die abenteuerliche Inflationsrate (80% noch im Jahre 1964) durch extremes Industriewachstum ein. Eine hohe gesamtwirtschaftliche Investitionsquote, auch angeordneter Konsumverzicht, haben dabei mitgeholfen. Auf dem Industrie- und Dienstleistungssektor wurde durch hohe und externe Ersparnis finanziert. Einige Maßnahmen: niedriges Einkommen, eine auf den Export gerichtete Fertigungsindustrie, Zwangssparmaßnahmen (z. B. Lohnabzug für einen Investitionsfonds, hohe Zwangsversicherung). Schon diese Dinge zeigen die Gegensätzlichkeit zur Freien Marktwirtschaft bzw. den ganz anderen Weg.

Trotz allem reicht die inländische Kapitalbil-

dung für eine hinreichende Investitionsquote nicht aus, man bleibt auf Auslandskapital angewiesen. Der Kapitalverkehr wurde daher freizügig gestaltet, die Wirtschaftsordnung blieb jedoch liberalistisch. Es wurden hohe Gewinnmöglichkeiten und politische Stabilität (sehr wichtig!) garantiert. Von einem rein „kapitalistischen System“ kann dennoch nicht gesprochen werden, dafür sind die ökonomischen Eingriffe des Staates zu weitgehend. Man könnte es eher eine gemischt-marktorientierte Wirtschaft nennen.

Unter den Großunternehmen dominieren die Staatsunternehmen, wie die Beteiligungsverhältnisse der 1000 größten Unternehmen in Brasilien zeigen. Staatsunternehmen sind fast ausschließlich im Bereich der Infrastruktur (Stromerzeugung, Fernmeldewesen, Verkehr, Energie usw.) tätig sowie in der Basisgüterindustrie (Bergbau, Stahl, Erdöl), wie wir dies aus den veröffentlichten „Briefen aus Brasilien“ kennen, zumal gerade diese Bereiche hohen Kapitaleinsatz benötigen.

Seit dem Beginn der Fünfzigerjahre hat Brasilien konsequent — auch kaum wesentlich berührt von staats- und weltpolitischer Politik — diesen volkswirtschaftlichen Kurs beibehalten und einen Status erreicht, den die Weltwirtschaft als „brasilianisches Wirtschaftswunder“ bezeichnet. JHB

Diverse Gesellschaftsräume, ein Lese- und TV-Raum, ein Schwimmbad, Liegehalde und Sonnendach, ein eigenes Fotolabor, ein Friseursalon und natürlich ein Andenken- und Verkaufsladen sorgen für jedwede Bequemlichkeit.

MWM lieferte die Antriebsmotoren

für die Schiffe, von denen noch kurz die Hauptdaten genannt werden sollen:

Länge über alles 115,66 m
Breite über alles 16,98 m
Konstruktionstiefegang 1,56 m
BRT 3200

Sie sind mit Doppelanlagen der MWM-Baureihe TBD 440-8 K mit einer Leistung von 1720 kW (2330 PS) ausgerüstet und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 24 km/h. Jeder Motor ist mit einem Wende-Untersetzungsgewertrieb am Motorfundament elastisch gelagert. Die Kraftübertragung auf die Propeller erfolgt über eine Gelenkwelle, Drucklager und Wellenleitung. Außerdem sind auf jedem Schiff 3 MWM-Diesel-Generatoraggregate mit Antriebsmotoren TD 440-6 mit je 375 kW (510 PS) Leistung installiert.



MAN-Verkaufsleiter Strohmayer gratuliert Alfred Strodtbeck zum 25jährigen Dienstjubiläum seines Lieblingsfahrzeuges — und zu seiner Leistung, den Wagen in solch ausgezeichnetem Zustand zu halten

Ein Jubiläum ganz besonderer Art



wurde am 11. Juni dieses Jahres in der Garage der Südbremse begangen. Mittelpunkt der Feierstunde waren das Schneeräumfahrzeug der Süddeutschen Bremsen AG, ein MAN 630 L 1 und sein Fahrer Alfred Strodtbeck.

Als Wagen für den Fernverkehr wurde der MAN-Diesel 1954 erworben — inzwischen hat er sein 25jähriges Dienstjubiläum und 1500000 Kilometer hinter sich. Doch er ist ein Oldtimer mit jungem Innenleben, denn er verfügt zum Beispiel über die moderne lastabhängige Bremse von Knorr. An der Entwicklung dieser Bremse hatte Herr Strodtbeck damals mit seinem Brummi beachtlichen Anteil, denn mit ihm wurden alle Versuchsfahrten durchgeführt.

Die Knorr-Bremse war übrigens in Europa das erste Unternehmen, das schon 1922 die Herstellung von Kfz-Druckluftbremsen aufgenommen hatte. Bei namhaften Lastkraftwagen- und Omnibusherstellern gehörte die Knorr-Bremse zur Standardausführung. Unter anderem fuhr die Berliner Feuerwehr Magirus-Rettungswagen mit Knorr-Vierradbremse, -Rassellautwerk und -Fanfare: Die Druckluft brachte nicht nur rasenden Löschwagen am Einsatzort zum Stehen, sondern versorgte auch noch die Signaleinrichtungen. Büssing-Sechserad-Omnibusse kurvten als „Doppeldecker“ durch den damals schon recht beachtlichen Berliner Straßenverkehr — natürlich mit Knorr-Bremse.

Aus dem Jahre 1927 stammt auch die Anzeige — „Reklame“ —, wie sie dem damaligen Geschmack entsprach.

Von den Alpen zum Schwarzen Meer

uch in den Fahrgastschiffen »Ukraina« und »Moldavija« **ckern MWM-Motoren**

ie russischen Fahrgastschiffe „Wolga“ und „jepr“ fahren seit nunmehr zehn Jahren mit n MWM-Antriebsmotoren der Baureihe 10 pünktlich im Touristen-Liniendienst auf der au von Passau zum Schwarzen Meer. In em Jahr verstärken zwei neue Fahrgastf fe mit MWM-Haupt- und Hilfsantriebsoren die weiße russische Donauflotte.

Einem Hauch von Kreuzfahrt erlebt man als Passagier bei einer solchen Flußreise auf der Donau. Die Fahrt führt durch sechs Länder bis nach Izmail (UdSSR) am Schwarzen Meer, vorbei an den schönsten Landschaften Südeuropas. Historische Städte wechseln ab mit verträumten Dörfern — und als Kontrast dazu immer mal was Modernes wie Hochhäuser oder Kraftwerke.

Natürlich werden auch Landausflüge angeboten. Auf dem Programm stehen zum Beispiel eine Wachau-Fahrt und die Besichtigung von Kloster Melk (Österreich), eine Stadtrundfahrt durch Wien und ein Abend in Grinzing, ein Ganztagsausflug in die Pußta (Ungarn) und eine Stadtrundfahrt durch Budapest, Belgrad (Jugo-

slawien) wird besichtigt, von Ruse (Bulgarien) aus findet eine Fahrt zu den Bergklöstern statt und eine Rundfahrt durch Widin, ein Ganztagsausflug nach Bukarest (Rumänien) wird geboten und eine Rundfahrt durch Orsova.

Der Tourist genießt die Sechs-Länder-Reise von einem „schwimmenden Komfort-Hotel“ aus, in dem er für gute 14 Tage Quartier bezieht und den Koffer nur einmal auszupacken braucht. Bequemer geht's eigentlich nicht mehr.

Mit den beiden neuen Fahrgastschiffen der V/O „Sudoimport“, Moskau, gebaut auf der Werft Korneburg, Österreich, ist nun eine neue Generation der größten und luxuriösesten Fahrgastschiffe auf der Donau entstanden. Beide bieten 232 Personen in 89 Zweibettkabinen Platz, die mit Klimaanlage, Brause/WC, Radio und eigenem Telefon ausgestattet sind. 86 Besatzungsmitglieder sind übrigens mit an Bord.

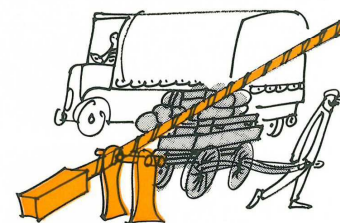
EWG

Freizügigkeit des Wohnens, des Arbeitens, des Reisens — das sind Lebensqualitäten, von denen die Bürger vieler Staaten nur träumen können. Bei uns werden sie zu recht als selbstverständlich angesehen. Nicht ganz so selbstverständlich ist es aber, daß diese Freizügigkeiten auch über die Staatsgrenzen hinausreichen, ja eine Vielzahl souveräner Einzelstaaten umfassen, wie das bei der EG der Fall ist.

Was also ist, wenn Jim O'Connor aus Wales nach München zieht oder wenn Monika Steiger aus Mannheim einen Job in Lüttich annimmt?

Die Freizügigkeit der Arbeitnehmer, die in einem anderen Mitgliedsstaat einer unselbständigen Erwerbstätigkeit nachgehen, zählt sicher in sozialer Hinsicht, in bezug auf den Arbeitsmarkt und auch, was die Zahl der Begünstigten angeht, zu den bedeutendsten Freizügigkeiten, die durch EG-Recht geregelt sind; sie ist unter diesen Gesichtspunkten wichtiger als etwa die Niederlassungsfreiheit oder der freie Dienstleistungsverkehr.

Wenn Jim O'Connor nach München zieht ...



Freizügigkeit — eine Grundfreiheit des EWG-Vertrages

Begünstigt sind dadurch alle Staatsangehörigen der Mitgliedsstaaten sowie deren Familienangehörigen, diese jedoch unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit. Da die Freizügigkeit zu den Grundfreiheiten des EWG-Vertrages

zählt, kann sie auch den Staaten nicht vorenthalten werden, die der Gemeinschaft neu beitreten. Arbeitsmarktprobleme, die sich dadurch ergeben können, lassen sich durch die Festlegung von Übergangsfristen mildern; im Fall Griechenland beispielsweise beträgt diese Frist sieben Jahre.

Recht auf Freizügigkeit, wie es in einer EG-Verordnung von 1968 festgelegt ist, bedeutet für den Arbeitnehmer in erster Linie, sich ohne die obligatorische Einschaltung einer Arbeitsvermittlung in einem anderen Mitgliedsstaat um eine offene Stelle bewerben zu können, und zwar unter den gleichen Bedingungen und mit demselben Rang wie die Einheimischen. Eine Arbeitserlaubnis benötigt er dazu nicht.

Gleichbehandlung auch bei sozialen und steuerlichen Vergünstigungen

Die Freizügigkeit umfaßt darüber hinaus das Recht auf Gleichbehandlung hinsichtlich der Arbeitsbedingungen, der sozialen und steuerlichen Vergünstigungen und des Zugangs zu



erufsschulen und Umschulungszentren. Außerdem haben die Kinder des Arbeitnehmers, je bei ihm wohnen, das Recht auf gleichberechtigte Teilnahme am allgemeinen Unterricht sowie an der Lehrlings- und Berufsausbildung.



Ausnahmen nach der Freizügigkeitsregelung sind nach dem EWG-Vertrag nur aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit und Gesundheit sowie bei einer Beschäftigung in der öffentlichen Verwaltung möglich. Diese Einschränkungen sind jedoch eng auszulegen.

Noch keine Vereinbarung gibt es, was die gegenseitige Anerkennung der Befähigungsachse über Facharbeiterqualifikationen angeht. Hier ist die EG über eine rechtlich nicht verpflichtende Empfehlung für nur einen Berufsbereich noch nicht hinausgekommen. Fortschritte wurden dagegen in bilateralen Abkommen erzielt, vor allem im Rahmen der deutsch-französischen Zusammenarbeit. Angesichts der immer feineren Differenzierung innerhalb der einzelnen Lohngruppen kommt dem Qualifikationsnachweis generell jedoch eine erhebliche Bedeutung zu. Hier liegt eine ordnungsgemäße Aufgabe für das Europäische Berufsbildungszentrum in Berlin.

Die soziale Sicherung der EG-Arbeitnehmer ist in einer Verordnung des Rates aus dem Jahr 971 geregelt, zu der 1972 eine Durchführungsverordnung erlassen wurde. Im wesentlichen ging es bei diesen Regelungen darum, die Arbeitnehmer aus anderen EG-Mitgliedsstaaten hinsichtlich der sozialen Sicherung den Staatsangehörigen des Aufnahmelandes gleichzustellen. Dazu gehört, daß alle Versicherungsleistungen, die nach den Vorschriften der Mitgliedsstaaten für den Erwerb und die Erhaltung des Leistungsanspruchs zu berücksichtigen sind, zusammengerechnet werden; einmal erworbene Leistungsansprüche werden unabhängig vom Wohn- oder Arbeitsort gewährt, können also praktisch „exportiert“ werden.

Unbefristetes Aufenthaltserlaubnis
Der aufenthaltsrechtliche Status der Arbeitnehmer innerhalb der EG wird durch eine Richtlinie aus 1968 geregelt. Sie gewährt dem Begünstigten ein unbefristetes Aufenthaltsrecht im Aufnahmeland, das durch eine besondere Aufenthaltserlaubnis für Angehörige von EG-Mitgliedsstaaten bescheinigt wird. Diese Aufenthaltserlaubnis muß für mindestens fünf Jahre und für das gesamte Hoheitsgebiet des Aufnahmelandes gelten. Auf das Papier haben die Begünstigten einen Rechtsanspruch; seine Ausstellung ist also nicht ins Ermessen der Behörden gestellt. Auch von dieser Regelung können die Staaten nur aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit und Gesundheit abweichen. Um jedoch die Gefahr von ver-

steckten Diskriminierungen bei der Berufung auf derartige Ausnahmegründe zu vermeiden, wurden die entsprechenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der EG-Staaten durch eine Richtlinie des Rates aus 1964 teilweise angeglichen. Diese Richtlinie schreibt vor, daß es bei einer Ausweisung aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit und Gesundheit ausschließlich auf das persönliche Verhalten des Betroffenen ankommt; wirtschaftliche oder Gründe einer generellen Vorbeugung dürfen nicht herangezogen werden. Die Ausweisung kann auch durch strafrechtliche Verurteilung allein oder durch den Ablauf der Gültigkeit von Reisedokumenten gerechtfertigt werden.

Um willkürliche Maßnahmen der Behörden auszuschließen, sind schließlich auch die Krankheiten und Gebrechen, die eine Verweigerung der Einreise oder der Aufenthaltserlaubnis rechtfertigen können, in einem besonderen Anhang zu der Richtlinie aufgezählt. Enthalten sind überdies verfahrensrechtliche Garantien,

vor allem was den Rechtsschutz bei Einreiseverweigerung oder drohender Ausweisung angeht.

Aufenthaltsrecht für Rentner und Invalide
Wer nach Beendigung seiner Beschäftigung weiterhin in einem Mitgliedsstaat bleiben will, kann auch dies unter bestimmten Bedingungen tun. Festgelegt ist das in einer EG-Verordnung von 1970. Voraussetzung für das Recht auf weiteren Aufenthalt des Arbeitnehmers und seiner Angehörigen in dem betreffenden Land ist der Eintritt ins Rentenalter oder in eine dauernde Arbeitsunfähigkeit. Bedingung ist in beiden Fällen eine Mindestbeschäftigungs- und/oder -aufenthaltsdauer im Aufnahmeland; diese Bedingung entfällt aber, wenn die Arbeitsunfähigkeit durch Arbeitsunfall oder Berufskrankheit hervorgerufen wurde. Mit dem Recht auf Aufenthalt erwirbt der Begünstigte und seine Familie auch das Recht auf Gleichbehandlung nach der Verordnung von 1968.

Europäisches Währungssystem

Kein neues Zahlungssystem sondern Verrechnungssystem

Der Dollarverfall führte dazu, daß die Regierungschefs der Europäischen Gemeinschaft zur Abwehr dieser spekulativen Unruhe auf den Devisenmärkten die Schaffung einer „Europäischen Zone stabiler Wechselkurse“ — das Europäische Währungssystem — zum 1. Januar 1979 beschlossen. Zwar hat sich das Inkrafttreten dieses am 5. 12. 1978 vom Europäischen Rat verabschiedeten EWS durch die nicht terminergerechte Einigung über den Abbau der Währungsausgleichsbeträge im Agrarsektor verzögert, doch findet die Funktionsweise des neuen Währungssystems zunehmendes Interesse, so daß im folgenden die Grundzüge und Probleme erläutert werden sollen.

Zunächst ist festzuhalten, daß das Europäische Währungssystem sich weitgehend an dem schon seit mehreren Jahren bestehenden europäischen Währungsverbund (folgende Länder beteiligt: Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Luxemburg, Niederlande, Dänemark, Norwegen) — orientiert. So sollen auch im neuen System für die Mitgliedsländer untereinander feste Wechselkursrelationen gelten.

Die Währungen der beteiligten Länder — Großbritannien wird vorläufig nicht teilnehmen — werden gegeneinander in einer engen Bandbreite ($\pm 2,25\%$) festgelegt. Lediglich Italien nimmt zunächst eine größere Spanne (6%) in Anspruch. Erreicht eine Währung ihre obere oder untere Grenze, so müssen die Notenbanken eingreifen. Damit wird schon eine erste Akzentverschiebung gegenüber der bisherigen Schlangelösung deutlich: Stand bisher das Blockfloating gegenüber dem Dollar im Vordergrund, soll im neuen System internen Stützungsoperationen größere Bedeutung zugemessen werden.

Eine wesentliche Änderung ist die Bildung eines sogenannten Währungskorbs aus den Währungen der EG-Länder. In diesem Korb sind die EWS-Währungen zusammengefaßt, wobei sich das Gewicht jeder einzelnen Währung

nach dem Anteil des betreffenden Landes am Sozialprodukt, am Handel in der Gemeinschaft und an den Kreditzusagen für den gegenseitigen Beistand bestimmt. Der Währungskorb dient der Wertermittlung der sogenannten „Europäischen Währungseinheit“ (ECU).

Die ECU dient vor allem als internationaler Wertmaßstab, in der die Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den am EWS beteiligten Notenbanken ausgedrückt werden. Der Anfangsbestand an ECU wird durch die Übertragung von 20% der nationalen Gold- und Währungsreserven an den Europäischen Fonds für währungspolitische Zusammenarbeit geschaffen. Das Eigentum an den übertragenen Reserven verbleibt allerdings bei den jeweiligen Notenbanken. Es erfolgt also lediglich eine buchungstechnische Übertragung gegen Gutsschrift von ECU.

Diese ECUs sind (noch) kein neues Zahlungsmittel, sondern lediglich eine fiktive Verrechnungsgroße zwischen den Notenbanken. Der Wert einer ECU-Einheit dürfte zur Zeit bei etwa 2,50 DM liegen.

Bei der Gründung des Währungssystems wird zwischen den Mitgliedswährungen und der ECU ein Gitter fester Relationen beschlossen. Auf der Basis dieser Leitkurse werden in einem zweiten Schritt die Austauschrelationen zwischen den einzelnen EWS-Währungen festgelegt. Eine Änderung dieser Leitkurse durch Auf- oder Abwertung einzelner Währungen soll nur im Einvernehmen mit den übrigen Mitgliedern erfolgen können.

Bei einem Erreichen der Bandgrenzen werden automatisch bilaterale Interventionsverpflichtungen wirksam. Dazu müssen die Notenbanken der betroffenen Länder für die an die untere Bandgrenze gerutschte Währung stützend eingreifen. Vermindert sich zum Beispiel der Wert der Dänekrone gegenüber der DM um 2,25%, sind sowohl die dänische Notenbank wie die Deutsche Bundesbank verpflichtet, dä-

nische Valuta gegen DM aus dem Markt zu nehmen. Verfügt das Schwachwährungsland über keine entsprechende Devisenreserven, kann dessen Notenbank Beistandskredite in der gewünschten Valuta aufnehmen.

Zur bilateralen Verteidigung der EWS-Paritäten wurde das gegenwärtig umgerechnet etwa 25 Milliarden DM umfassende Kreditvolumen auf über 30 Milliarden DM ausgeweitet; davon sollen 35 Milliarden DM dem kurzfristigen und 27,5 Milliarden DM dem mittelfristigen Beistand dienen. Da mittelfristige Beistandskredite nur unter wirtschaftspolitischen Auflagen vergeben werden, was in einigen Ländern

parlamentarisch (noch) nicht durchsetzbar ist, hat Bonn einer Verlängerungsmöglichkeit der kurzfristigen Kredite auf insgesamt neun Monate zugestimmt. Bei der heftigen Diskussion um die Frage nach der Höhe dieses Kreditvolumens wurde die Bedeutung des Stützungsumfangs offenbar unterschätzt. Es kommt vorrangig nicht auf das Volumen an; wichtig ist vor allem das Vertrauen in die Stabilität der beteiligten Währungen. Ein zu großes Interventionspotential würde nur zur längerfristigen Verteidigung unrealistischer Wechselkursrelationen führen. Gerade dies würde aber wiederum die Spekulationen anheizen und zu einem

Abbau des Vertrauens führen. Die Bestrebungen, „eine Zone währungspolitischer Stabilität“ in Europa zu schaffen, setzen eine harmonisierte Wirtschaftspolitik der Mitgliedsländer voraus. Angesichts der noch vorhandenen großen Unterschiede in den Inflationsraten und in den strukturellen ökonomischen Daten innerhalb der Mitgliedsländer wird aber auf absehbare Zeit noch die Notwendigkeit frühzeitiger und möglichst geräuschloser Paritätsänderungen bleiben, wenn das EWS tatsächlich zu einer Stabilitätsgemeinschaft und nicht zu einer Inflationsgemeinschaft führen soll. JHB

Endlich kein Tabu mehr

Der Griff zur Flasche

Wer an einem heißen Sommertag mittags in einem der schönen schattigen Münchner Biergärten Platz nimmt, möchte keineswegs immer gleich einen Maßkrug voll Bier stemmen. Viele wollen nur etwas essen oder eine alkoholfreie Erfrischung. Das wird ihnen schwer gemacht, denn die Wirte verkaufen nicht gern einfaches Sprudelwasser, am Bier ist halt mehr zu verdienen. Aber wer will schon, wenn er nachmittags noch arbeiten muß, mittags einen ganzen Liter Bier — und darunter wird oft nichts ausgegeben — in sich hineinschütten? Manche helfen sich dadurch, daß sie Bier bestellen, bezahlen und dann halt nur daran nippen . . .

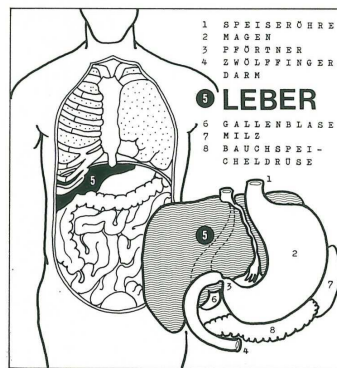
Gottlob sind die Trinksitzen genauso wie die Fahrsitten (Bleifuß auf dem Gaspedal!) Wandlungen unterworfen. Auf großen und kleinen Parties stehen nun gleichberechtigt neben Sekt, Wein und Schnaps die Alkoholfreien wie Limonade, Tonicwater, Fruchtsäfte, Apollinaris und Fachinger.

Dabei gab es eine Zeit, in der ein Mann keinen Whisky, Cognac oder Wodka ablehnen konnte, ohne als Schlappschwanz zu gelten. Heute kann jedermann auch ohne Prestigeverlust harte Sachen und sogar Wein, Bier oder Cocktails zurückweisen. Denn man ist nicht nur gesundheitsbewußter geworden, sondern man achtet auch auf die schlanke Linie, der ja Bier und hochprozentige Sachen nicht bekommen. Unter uns gesagt, wer im Sommer an den Stränden manche Männer in Badehosen mit ihrem voluminösen Bierbauch, auch Mollenfriedhof genannt, sieht, dem kann der Appetit aufs Biertrinken vergehen. Es ist ein unästhetischer Anblick, nur mit dem am FKK-Strand zu vergleichen, den mittelalterliche Damen mit zu großen Oberweiten bieten.

Schon jeder Dritte ein starker Trinker!

Doch es soll gar nicht um die Schönheit gehen, über deren Wert sich ja streiten läßt, sondern um die Gesundheit, ohne die alles Leben bekanntlich nichts ist. Und diese Gesundheit wird natürlich vom Alkohol bedroht. Denn jeder dritte erwachsene Deutsche zählt zu den starken Trinkern, das heißt, er trinkt 80 Gramm oder mehr reinen Alkohol pro Tag, der ja bekanntlich das reinste Lebergift ist. Mindestens zwei Millionen Bundesbürger sind lebergefährdet. Nach Herz- und Kreislaufschäden sowie Krebs stehen in der Bundesrepublik als Todesursache die Leberleiden an dritter Stelle.

Deshalb gehört es sich, einen Blick auf unsere liebe Leber zu werfen. „Liebe Leber“ muß man sie schon nennen, denn sie ist ein Organ, das nicht zu ersetzen ist. Man kennt Ersatzherzen, Kunst Därme, Plastikvenen, Kunststoffgelenke und Plastikbusen; die drei Pfund schwere (ohne Blut zirka 500 Gramm wiegende) größte Drüse des Menschen ist ein einzigartiges Organ. Es gibt nämlich zwei Nieren; fällt eine aus, dann bleibt noch die andere, ebenso zwei Lungenflügel, aber eben nur eine einzige Leber. Rechts unter den Rippen sitzt sie und beim Verdacht von Schäden wird vom Arzt durch Fingerdruck gefühlt, ob sie sich vergrößert bzw. verhärtet hat. Die Leber ist ein



Mikro-Laboratorium, sie erfüllt zirka 500 Funktionen. Welche uns dabei am meisten interessiert, ist die Entgiftung des Blutes; der Abbau von Alkohol und Medikamenten.

Was verträgt der Mensch eigentlich?

Zirka 80 Gramm reinen Alkohol pro Tag. Das sind vier Flaschen normales Bier oder eine Flasche Wein oder zwölf Schnäpse. Neuerdings spricht man sogar von nur 60 Gramm für den Mann, das ist eine kleine Flasche Wein oder zwei Liter Bier oder zehn Gläser Brantwein. Aber — und das muß gleich einschränkend dazu gesagt sein — das verträgt man natürlich nicht Tag für Tag, Jahr für Jahr ohne jede schädliche Einwirkung auf die Leber. Und dann —

es gibt auch viele Lebern, die vielleicht nur 30 oder 40 Gramm pro Tag verarbeiten können, denn nicht jede Leber gleicht der anderen.

Bemerkenswert ist es auch, daß die weibliche Leber viel weniger hart im Nehmen ist als die männliche. Für Frauen ist mit zwanzig Gramm Alkohol, also einem halben Liter Bier oder einem Viertel Liter Wein oder drei Schnäpschen, die leberverträgliche Tagesration schon erreicht. Daß bei den Frauen die Zahl derer, die von der Flasche abhängig werden, im Steigen begriffen ist, weil sie nach geschiedener Ehe dem Alleinsein nicht gewachsen sind oder dem Berufsstreß oder der Emanzipation, ist eine bedrückende Tatsache. Überhaupt wäre zu den erwähnten Zahlen noch zu sagen, daß sie nur Richtwerte darstellen. Wenn jemand über Jahrzehnte regelmäßig Tag für Tag seine achtzig Gramm Alkohol verkonsumiert, dann wird er mit ziemlicher Sicherheit irgendwann eine ruinierte Leber haben.

Der Mensch, der auf der Party, dem Betriebsausflug, dem Jubiläum oder der Familienfeier einen hebt und einen über den Durst trinkt, ist natürlich noch kein Alkoholiker mit gefährdeter Leber. Aber einer, der schon vor dem Frühstück zur Flasche greift und ohne diesen Schluck überhaupt nicht anspricht und dann während der Arbeit aus dem Flachmann verstoßene Schlucke nimmt, der ist Gewohnheitstrinker und kein relativ harmloser Gelegenheitsstuffer. Man kann wohl die Faustregel aufstellen: Wer den Alkohol braucht wie das tägliche Brot und ohne ihn nicht arbeitsfähig ist, gilt als Alkoholiker.

Nie sollte man ihn allerdings mit dem häßlichen und ordinären Wort „Säufer“ belegen. Denn aus Glück und Zufriedenheit mit sich und seiner Umwelt wird niemand zum Gewohnheitstrinker. Zumeist ist der falsche Beruf, die Ehe oder anderes schuld. Die Flasche ist nur ein Fluchtweg von vielen, und leider der leichteste, schmackhafteste und finanziell erschwinglichste. Auch ist ja der Alkoholkonsum gesellschaftsfreudlich. Deshalb kommt auch niemand auf den Gedanken, den Wein und das Bier zu verteufern! Im Gegenteil: Der Wein ist eine der wenigen vernünftigen und zugleich liebenswerten Schöpfungen des menschlichen Geistes und Fleißes, denn er nimmt die Hemmungen, macht fröhlicher und fröhlicher, löst die Zunge — kurz: läßt einem das Leben im milderen Lichte erscheinen. Soweit, so gut. Aber

der sollte halt wissen, wieviel er verträgt und iß es schließlich um seine einzigartige Leber zht.

Kein Leberschmerz als Warnung
Eine große Gefahr dabei ist, daß der Alkoholer erst zu spät oder überhaupt nicht merkt, ie krank er ist. Die Leber hat nämlich keine Schmerzleitenden Nervenfasern und ist also absolut unempfindlich. Man kann schon eine Schrumpfung (Zirrhose) haben, die zumeist im Tode führt, ohne irgendwelche Leberschmerzen zu empfinden. Das ist das Unheimliche an dieser Krankheit. Wobei natürlich zum Alkohol noch andere Gifte wie Schlafmittel, Schmerzmittel und irgendwelche andere Pillen kommen können. Auch zu viel Fett ist leber-schädlich. Das Motto „Wer was fettes ißt, ißt da drauf ein paar Schnäpse kipp“ ist nicht und einfach Blödsinn. Die Leber muß nämlich einen Zweifrontenkrieg führen: gegen das Fett und gegen den Alkohol. Zuviel von einem kann sie einfach nicht verarbeiten.

Der einzige Trost ist der, daß der Leber-inkertod im allgemeinen nicht schmerzhaft und unvollständig ist, sondern sehr schnell vor sich gehen kann. Es platzen die Venen der Leberarterie, und ein plötzlicher Blutsturz setzt dem Leben ein Ende, oder die nicht mehr beschäftigten Stoffwechselfgifte trüben das Bewußtsein. Was ist nun dagegen zu tun? Die Frage ist wohl berechtigt, denn der Alkoholismus nimmt heutzutage auch am Arbeitsplatz immer mehr zu. Das mag an unserer Wohlstandsgesellschaft liegen, an Leistungsdruck, der Glaubenslosigkeit, der großen Vereinsamung des Lebens, an seinem mangelnden Selbstbewußtsein oder an allen diesen Dingen zusammen. Der Arbeitsplatz-Alkoholismus ist jedenfalls schon zu einem solchen Problem geworden, daß sich große Firmen wie RWE, Thyssen, Bayer und die BASF, um nur einige zu nennen, seit längerer Zeit damit intensiv beschäftigen. Betriebsärzte, Sozialarbeiter und Mitarbeiter an Betriebskrankenkassen bemühen sich oft in aller Stille um die Alkoholkranke.

Alkoholkranke braucht Verständnis und Hilfe

Erster Grundsatz dabei sollte sein, daß der gewohnheitsmäßige Trinker unbedingt als ein kranker Mitmensch und Kollege zu betrachten ist. Ironie, Schadenfreude, gutmütige Duldung oder auch Drohungen helfen ihm absolut nicht. Er bedarf der Hilfe. Es gibt Modellversuche — vor allem bei der Heidenheimer Maschinenfabrik (Vöith) —, die als beispielhaft gelten. Ehemalige Alkoholiker, die das Leiden glücklich überstanden haben, nehmen ihre kranken Kollegen gewissermaßen an die Hand und führen sie Schritt für Schritt zurück ins normale Leben. Sie sind für die Kranken am Arbeitsplatz und auch draußen, wo die Versuche noch im Gange sind, da. Freilich, die Behandlung kann bis zu einsehenden Jahren dauern, wobei nicht nur das Gespräch von Arzt zu Patient, sondern der Austausch von Erfahrungen zwischen Gruppenmitgliedern, die alle an derselben Sucht leiden, wichtig ist. Wie bei den Drogen — und auch Alkohol ist ja ein Rauschgift — vermag eine verständnisvolle Gruppengemeinschaft viel für den sonst an seiner Einsamkeit kranken Alkoholiker zu tun. Disziplinarmaßnahmen sollten nur der allerletzte Ausweg sein, wenn alle menschlich-kollektiven Hilfen versagt haben.

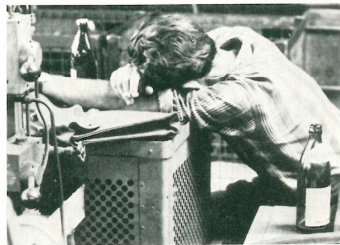
Nach der Statistik greifen Beamte während ihrer Dienstreise am wenigsten zur Flasche,

**»Arbeitsessen«
in der
Kantine**

Magengeschwüre trotz des besseren Speisezettels

Die Zeit des „Henkelmann“, jener vorbereiteten und im Betrieb nur aufgewärmten Mahlzeit, ist vorüber. Mehr als sieben Millionen Bundesbürger essen heute im Betriebskino zu Mittag. Das Kantineessen ist auch meist abwechslungsreicher, appetitlicher und gesünder als noch vor einigen Jahren. Hier haben Betriebsräte zusammen mit den Ernährungswissenschaftlern gute Arbeit geleistet. Eines aber haben weder die Wissenschaftler noch die Kollegen aus den Betriebsräten bisher erreichen können: Die Wandlung des „Arbeitsessens“, bei dem zwischen jedem Happen auch Groll und Unzufriedenheit geschluckt und betriebliche

Facharbeiter am meisten. Von ihnen sollen zirka 25% überdurchschnittlich viel Alkohol am Arbeitsplatz konsumieren. Bei Betriebsunfällen soll oft der Alkohol die Ursache sein. In der Metallindustrie macht man ihn für jeden dritten Unfall verantwortlich. Nun hinkt natürlich der Vergleich zwischen Beamten und Facharbeitern, denn wer nur einmal in einem Hitzebetrieb gearbeitet hat, weiß, wie naheliegend und verständlich der Griff zur Bierflasche ist, der ja in der Arbeitspause durchaus erlaubt ist. Der



Beamte in seinem Bürochen verrichtet selten eine Arbeit, bei der ihm der Schweiß aus allen Poren bricht. . . . Aber auch im Hitzebetrieb kann die naturnotwendige Durststillung durch alkoholfreie Getränke erfolgen.

Bislang war die Kenntnis über die Gesundheitsschädigungen durch regelmäßigen Alkoholgenuß noch nicht Allgemeingut, heute aber kann sich niemand mehr auf Unkenntnis berufen. Und noch einmal: Der Alkohol ist kein unabwendbares Schicksal wie Alter, Krankheit oder Tod, sondern etwas, wogegen der Mensch sehr wohl anzusteuern vermag. Freilich, er benötigt dabei das Verständnis seiner Mitmenschen, der Betriebsgemeinschaft, der Familie und der Freunde.

Niemand kann sich wie der Baron von Münchhausen selbst am Zopf aus dem Sumpf ziehen; er braucht die hilfreiche Hand desjenigen, der auf dem Trockenen steht.

Probleme diskutiert werden, zu einer wirklich entspannenden Mahlzeit.

Nicht nur zu dick panierte Schnitzel und Berge von Fett triefender Fritten führen zu gesundheitlichen Störungen, sondern auch die Frustration, sagen die Ärzte. Wenn, zum Beispiel, während der Mahlzeit „vertrauliche“ Bemerkungen von Vorgesetzten über angeblich nicht ausreichende Arbeitsleistungen und anderen Betriebsbürger während der Mahlzeit kolportiert und folglich auch hinuntergeschluckt werden — dann braucht sich der Kantinegast auf Dauer nicht über Magengeschwüre und vegetative Störungen zu wundern.

Die Ärzte raten allen Arbeitnehmern, die Mittagspause für die körperliche und geistige Entspannung, für das völlige Abschalten von der Arbeit, für die Pflege zwischenmenschlicher Kontakte zu nutzen. Über den Schrebergarten, das nächste Fußballspiel oder andere gemeinsame Hobbys sollte gesprochen werden, aber niemals über die Arbeit. Nach der Mahlzeit ist meist auch noch etwas Zeit für einen kurzen Gang ins Freie, um fit nicht nur für die zweite Hälfte des Arbeitstages, sondern auch noch für einen sinnvollen Feierabend zu sein.

M. H. (dpd)

**Wirtschaft
und
Wirtschaften**

Sicher hat sich jeder von uns schon einmal gefragt, was eigentlich hinter den Begriffen Wirtschaft und Wirtschaften steckt. Viele glauben, daß es sich hierbei um sehr schwierige Zusammenhänge handelt, die ausschließlich von Experten durchschaut werden können. Aus diesem Grund vermeiden es viele unserer Mitmenschen, sich mit solchen Fragen auseinanderzusetzen.

Wir alle haben Wünsche, Bedürfnisse, Gefühle des Mangels, verbunden mit dem Bestreben, diesen Mangel zu beseitigen. Bestimmte Bedürfnisse wie Nahrung und Kleidung haben wir, um am Leben zu bleiben. Andere Wünsche, etwa nach einer Waschmaschine oder einem Auto entstehen, weil sie uns das Leben angenehmer gestalten. Die Bedürfnisse des Menschen haben die Eigenschaft, daß sie praktisch unbegrenzt sind.

Doch unserer Unersättlichkeit sind Grenzen gesetzt. Die Ursache liegt in der Knappheit der Güter. Von Knappheit sprechen wir, wenn von einem Gut eine größere Menge verlangt wird als vorhanden ist. Die Güter sind entweder von Natur aus knapp oder nicht in dem Zustand vorhanden, daß wir sie, so wie sie sind, verbrauchen können. Sie müssen zuerst aufbereitet, d. h. be- oder verarbeitet werden, was natürlich mit Kosten verbunden ist. Diese Güter haben folglich einen Preis, der um so höher ist, je knapper dieses Gut ist. Der Preis eines Gutes kann sich aber auch mit der in einer Saison vorhandenen Gütermenge verändern. So sind Kartoffeln normalerweise kein teures Lebensmittel. In Jahren schlechter Ernten steigen sie aber im Preis.

Neben den knappen wirtschaftlichen Gütern gibt es sogenannte freie Güter, die die Natur dem Menschen in unbegrenzter Menge von selbst zur Verfügung stellt, wie z. B. Luft. Diese Güter haben keinen Preis. Die Luft als Voraussetzung für das Leben befriedigt zwar ein lebensnotwendiges Bedürfnis, ist aber weder Gegenstand noch Ziel des Wirtschaftens.

Für die Wirtschaft sind die knappen wirtschaftlichen Güter entscheidend, denn sie zwingen den Menschen, mit den vorhandenen Gütern auszukommen, sie so zu verwenden, daß der Nutzen möglichst groß ist. Und das ist der Grund, weshalb man wirtschaftet und weshalb es eine Wirtschaft gibt.

Die Wirtschaft soll eine Brücke schlagen zwischen unseren unbegrenzten Bedürfnissen und den knappen Gütern, die uns zur Bedürfnisbefriedigung zur Verfügung stehen. Wirtschaften als Tätigkeit ist folglich die Bereitstellung und Verwendung knapper Güter mit dem Ziel, die Bedürfnisse der Menschen zu befriedigen. Die Wirtschaft ist die Gesamtheit aller Einrichtungen, die diesem Ziel dienen.

Doch nicht allein die Güterknappheit und die Preise engen unsere unendlich großen Bedürfnisse ein. Mitentscheidend sind unsere finanziellen Mittel, unsere Einkommen, die begrenzt sind. Das zwingt uns zum „Haushalten“. Der Mensch muß stets von neuem entscheiden, welche Bedürfnisse den Vorrang haben sollen. Dabei bedeutet die Entscheidung für ein Bedürfnis meistens den Verzicht auf ein anderes. Die Vernunft gebietet dem Menschen zu versuchen, mit den gegebenen Mitteln den größtmöglichen Nutzen zu erzielen. Bedürfnisse haben wir, solange wir leben.

Am Anfang unserer Bedürfnisse steht immer ein Gefühl des Mangels. Wir stellen plötzlich fest, daß uns etwas fehlt, das wir brauchen.

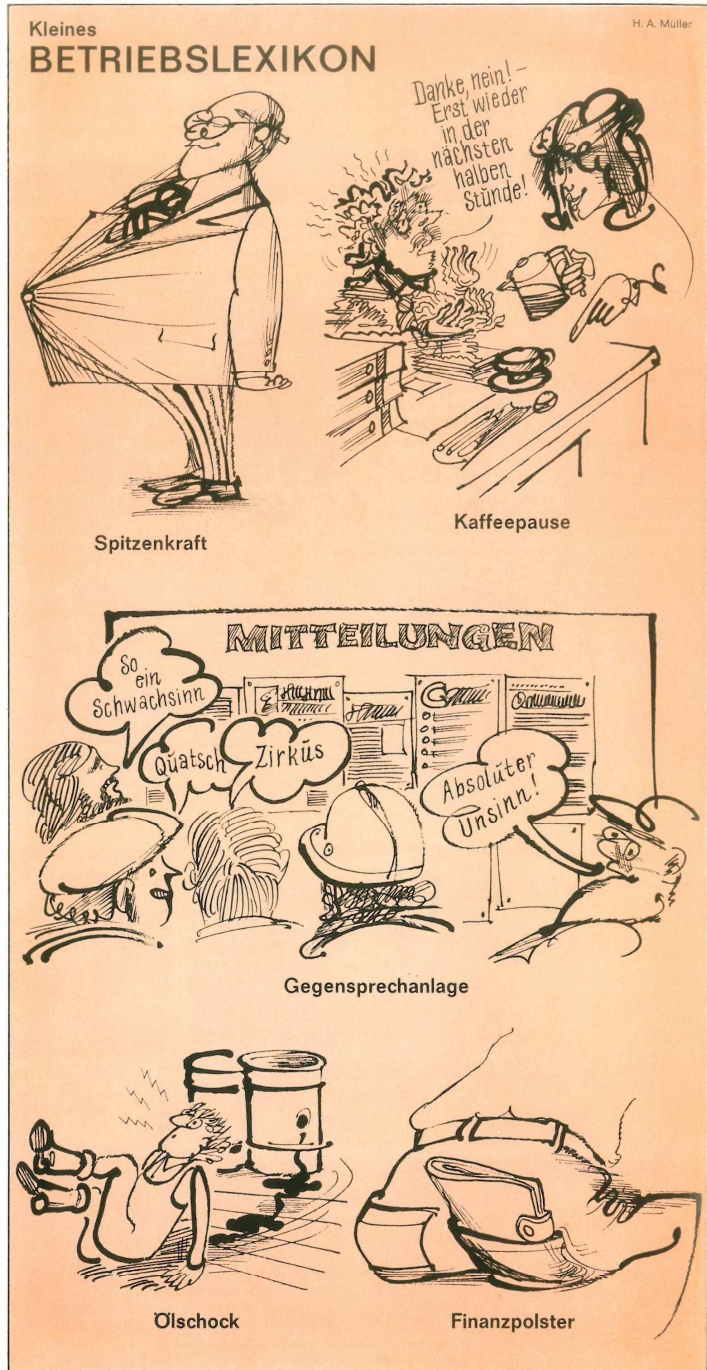
Ob wir ein Gut wirklich brauchen können, stellt sich vielfach erst dann heraus, wenn wir es besitzen.

Die Mittel zur Bedürfnisbefriedigung sind Güter, die in materieller und geistiger Form erscheinen und von der Wirtschaft bereitgestellt werden. Die Befriedigung, die ein Gut gewährt, ist sein Nutzen.

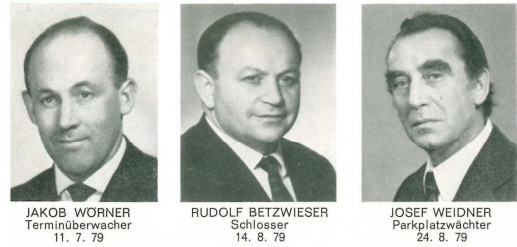
Der Nutzen ist eine ebenso bestimmende Größe im Wirtschaften wie die Knappheit. Der Käufer verhält sich nicht anders als der Anbieter. Die Knappheit verhindert, daß beide einen maximalen Nutzen erzielen können. Deshalb müssen sie durch Zielfestlegung und planvolles Vorgehen versuchen, einen möglichst großen Nutzen für sich zu erzielen. Wenn die Grenze der Sättigung überschritten wird, ist kein Nutzen mehr zu empfinden.

Bedürfnisse hängen unter anderem vom Wohlstand eines Landes ab. Neben den Existenzbedürfnissen spielen mit wachsendem Wohlstand Zivilisations- und Luxusbedürfnisse eine immer wichtigere Rolle. Was zum Beispiel vor wenigen Jahren noch als Luxusbedürfnis einzelner Personengruppen galt, ist heute zu einem Zivilisationsbedürfnis breiter Volksschichten geworden. Man denke beispielsweise an den Fernsehapparat, der in den 50er und Anfang der 60er Jahre noch ein Luxusgut war.

Unter Existenz- und Grundbedürfnissen versteht man die elementaren Lebensbedürfnisse, ohne die wir nicht leben können. Zivilisationsbedürfnisse richten sich nach dem Lebensstandard eines Volkes. Es sind Bedürfnisse, die zum Leben nicht unbedingt erforderlich sind, die aber das Leben erleichtern und angenehmer gestalten.



Motoren-Werke Mannheim AG ▶



JAKOB WÖRNER
Terminüberwacher
11. 7. 79

RUDOLF BETZWIESER
Schlosser
14. 8. 79

JOSEF WEIDNER
Parkplatzwächter
24. 8. 79

◀ 40 DIENSTJAHRE | 25 DIENSTJAHRE ▼

norr-Bremse GmbH München



JOSEFINE KLEINMEIER
Sachbearbeiterin
1. 7. 79

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein ▶



FRITZ KRUCKEBERG
Prokurist
1. 7. 79

DIETER KRULL
Gruppen-/Handlungsbv.
1. 7. 79

KURT WITTERSHAGEN
Maschinenformer
16. 8. 79

FRED GREITE
Fräser
23. 8. 79

Süddeutsche Bremsen AG ▶



EDUARD ECKL
Bohrer
1. 7. 79

JOHANN LINDINGER
Anreißer
19. 7. 79

ALBERT ORTNER
Gruppenführer
19. 7. 79

FRANZ AMSLGRUBER
techn. Sachbearbeiter
29. 7. 79



Rentner wissen in der Praxis oft nicht, wie sie ihren Rentenbezug tatsächlich nachweisen können, denn als Altersruhegeldempfänger erhalten sie oft finanzielle Vergünstigungen. So gibt es in vielen Städten Preisermäßigungen

Nachweis der Rentnereigenschaft

Wie können sich Rentner ausweisen?

beim Besuch kultureller oder sportlicher Veranstaltungen, der Museen, der Zoologischen Gärten oder dergleichen. Manche Nahverkehrsbetriebe haben für bestimmte Tageszeiten Sondervergünstigungen für Senioren eingeführt, und bei der Bundesbahn sowie verschiedenen Fluggesellschaften gibt es Sondertarife im Reiseverkehr. Für viele ist auch wichtig, daß Frauen über 60 Jahre und Männer über 65 Jahre bei Aufenthalt in der DDR oder in Berlin-Ost vom Mindestumtausch befreit sind.

In all diesen Fällen, betont die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA), müssen Sie in der Regel Ihre Eigenschaft als Altersruhegeldempfänger nachweisen. Damit Sie nun nicht ständig Ihren Rentenbescheid in der Tasche tragen müssen, erhalten Sie zur Legitimation als Rentner andere Unterlagen:

Wenn Sie schon einige Zeit Altersruhegeldempfänger sind, wird Ihnen bei jeder Rentenanpassung mit der Post eine „Mittteilung zur Leistung aus der gesetzlichen Rentenversicherung“

zugeschickt. In erster Linie erfahren Sie daraus natürlich den neuesten Rentenzahlbetrag. Ein besonderes Feld im oberen Teil dieses Formblattes enthält aber auch die Angabe, welche Rentenart Sie beziehen. Bei Ihnen heißt es also „Altersruhegeld“.

Diese Mitteilung gilt in Verbindung mit Ihrem Personalausweis als Rentnerausweis.

Für die Vorlage bei anderen Stellen kann die untere Hälfte der Rentenanpassungsmittteilung mit dem aufgedruckten Altersruhegeldbetrag nach hinten umgeschlagen werden, so daß die Rentenhöhe nicht ersichtlich ist.

Beziehen Sie erst seit kurzem Altersruhegeld, sozusagen als „Neurentner“, stellt Ihnen die BfA auf Wunsch eine Bescheinigung über den Altersruhegeldbezug aus.

Einen entsprechenden Antrag können Sie bei jeder Auskunfts- und Beratungsstelle einreichen oder direkt an die BfA in Berlin richten. Bitte vergessen Sie nicht, dabei Ihre Versicherungsnummer anzugeben.

Am 14. August hat uns völlig unerwartet der Leiter unseres Einkaufs

Herr Walter Schade

Abteilungs-Direktor

für immer verlassen.

Über 28 Jahre hat er seine ganze Arbeitskraft unserem Unternehmen gewidmet. Den Aufbau eines modern organisierten Einkaufs verdanken wir seiner Initiative und seinem Können.

Wir verlieren in ihm einen wertvollen Mitarbeiter, Vorgesetzten und Kollegen, bei dem Freundlichkeit und entgegenkommende Art mit einem hervorragenden Fachwissen in glücklicher Weise vereinigt waren.

Wir trauern tief um ihn.

Süddeutsche Bremsen AG
Vorstand Betriebsrat Belegschaft

Die Arbeitsstunde ist mehr wert

1 Std. 31 Min.	1 kg Kotelett	1968
57 Min.	1 kg Butter	1978
1 Std. 33 Min.	1 kg helles Mischbrot	
46 Min.	Oberhemd	
15 Min.	3 Std. 49 Min.	
12 Min.	2 Std. 34 Min.	
	5 Std. 24 Min.	7 Std. 2 Min.
1 Std. 29 Min.	50 km Bahnfahrt	Herren-Strampfschuh (Leder)
55 Min.	Briefporto	Radio (Super)
14 Min.	2 Std. 46 Min.	61 Std. 55 Min.
4 Min.	5 Std. 5 Min.	17 Std. 44 Min.
17 Min.	Reglerbügeleisen	
9 Min.	Elektrischer Strom 10 kWh	

Immer mehr fürs Geld: Mußte z. B. ein Industriearbeiter 1968 für ein Kilo Kotelett noch eine Stunde und 30 Minuten arbeiten, braucht er dazu heute nur noch 57 Minuten. Denn Löhne und Gehälter sind im Verhältnis zu den Preisen der meisten Verbrauchsgüter des täglichen Lebens stärker gestiegen – zur Freude der Konsumenten.

NÜTZLICHE AUTOMATIK



Wer hat es schon gerne mühsam, wenn er es einfach haben kann? Das gilt genauso auch für SIE wie für IHN, vor allem, wenn's um die Hausarbeit geht. Niemand würde daher heute noch Hausarbeit von Hand machen, wo sie per Automat erledigt werden kann.

Per Knopfdruck lebt sich's leichter. Vor allem, wenn es um die Hausarbeit geht, deren Notwendigkeit immer dann ersichtlich wird, wenn sie nicht getan wurde. Gehörte vor 20 Jahren zum Knopfdruck an der Haushaltmaschine oder dem Küchengerät nicht nur technisches Feingefühl, sondern auch mehr oder weniger ständige Beobachtung, damit zur richtigen Zeit der Knopf weitergeschaltet, zurückgeschaltet oder abgeschaltet wurde, kann man heute auf diesen „Wartungsprozeß“ verzichten. EIN Knopfdruck genügt, alles andere regelt sich von selbst. Die Automatik ist in den Haushalt eingezogen — eine nützliche Angelegenheit, mit unübersehbaren Vorteilen. — Der Kühlschrank steht — innen — nicht mehr „unter Wasser“, wie früher, denn er hat eine Abtauautomatik. Der Waschautomat wäscht von Anfang bis Ende durch, wenn man ihm mitgeteilt hat, welches Programm er absolvieren soll. Genau so macht's der Spülautomat und der Wäschetrockner. Der Bügelautomat entscheidet selbst, wieviel Feuchtigkeit das Gewebe nötig hat, der Toaster bräunt das Brot so, wie es ihm aufgegeben wurde und der Eierkocher kocht wunschgemäß von pflaumenweich bis hart. Urgroßmutter würde staunen, wenn sie es sehen könnte.

Natürlich unterscheiden sich die Automaten in einem ganz erheblich von ihren Besitzern. Sie handeln kritiklos, kochen frische und faule Eier, toasten gutes und weniger gutes Brot, spülen ganzes und kaputtes Geschirr, genauso wie der Fernseher klaglos jede Sendung ins Wohnzimmer liefert, wenn sie gewünscht wird. Automaten sind eben grundsätzlich neutral. Unsere Nachfahren im 21. Jahrhundert werden gönnerhaft lächeln, wenn sie über die Geschichte der technischen Entwicklung in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts nachlesen, denn ihre technischen Helfer sind fraglos klüger, sie würden sich weigern, faule Eier zu kochen oder unbrauchbares Geschirr zu reinigen. Die gute alte Zeit — das 20. Jahrhundert — kam sich zwar recht fortschrittlich vor mit Automaten und Computern, aber die würden staunen, wenn sie ihre Urenkel sehen könnten.

Wieweit nützen Hausfrauen und Hausmänner heute die automatischen Hilfen? Die „Zentral-

stelle für rationelles Haushalten“ in Bonn, die kostenlos jeden Haushalt berät, wenn sich Fragen zur Finanzierung bzw. zum Haushaltbudget ergeben, hat bei der Auswertung der Ergebnisse für 1978 festgestellt, daß 99,4% der ratsuchenden Haushalte einen Kühlschrank besitzen, 92,7% eine Waschmaschine, 61,6% eine Tiefkühltruhe oder einen Gefrierschrank und 31,8% eine Geschirrspülmaschine. Ergänzen lassen sich diese Zahlen durch weitergehende Ermittlungen (Forschungsgemeinschaft für Marketing, Nürnberg), danach steht in 16% der bundesdeutschen Haushalte eine Bügelmaschine, in 69% ein Toaster, in 66% eine Kaffeemaschine, in 22% ein Eierkocher und jeweils in 20% ein Alleschneider und/oder ein Entsafter.

— Wer hat es schon gerne mühsam, wenn er es einfach haben kann? Automaten nehmen vor allem das zeitraubende „Aufpassen“ ab. Gelegentlich wünscht man sich auch eine „Automatik für Vergeßliche“. — Immerhin eine Automatik, damit der Schlüssel von alleine in die Tasche springt und der Regenschirm folgsam hinterherkommt, auch wenn man ihn vergißt. Aber so weit geht es noch nicht mit der „Automatik für Vergeßliche“. — Immerhin gibt es inzwischen schon sehr nützliche automatische Gedächtnisentlastungen, z. B. die Möglichkeit, der Sparkasse Daueraufträge zu erteilen, wodurch regelmäßige Zahlungsverpflichtungen automatisch vom Girokonto abgebucht werden. — Damit fällt ein für alle Mal das lästige „Drandenken“ und das Ausfüllen der Überweisungsformulare fort. Mehr Zinsen kann man auch bekommen, durch das Ausnützen der „Pluspar-Automatik“. Einfach einen Plusparauftrag erteilen, dann wird zu einem bestimmten Zeitpunkt das Geld, das auf dem Girokonto zinslos schläft, automatisch auf das Sparkassenbuch überschrieben und dafür gibt es dann ab sofort Zinsen. Wer die „Pluspar-Automatik“ bis heute noch nicht eingeschaltet hat, dem ist inzwischen schon ein rundes Sümmchen an Zinsen entgangen, Grund genug, gleich zur Sparkasse zu gehen, um die Automatik einzuschalten.

Frank Bernau

