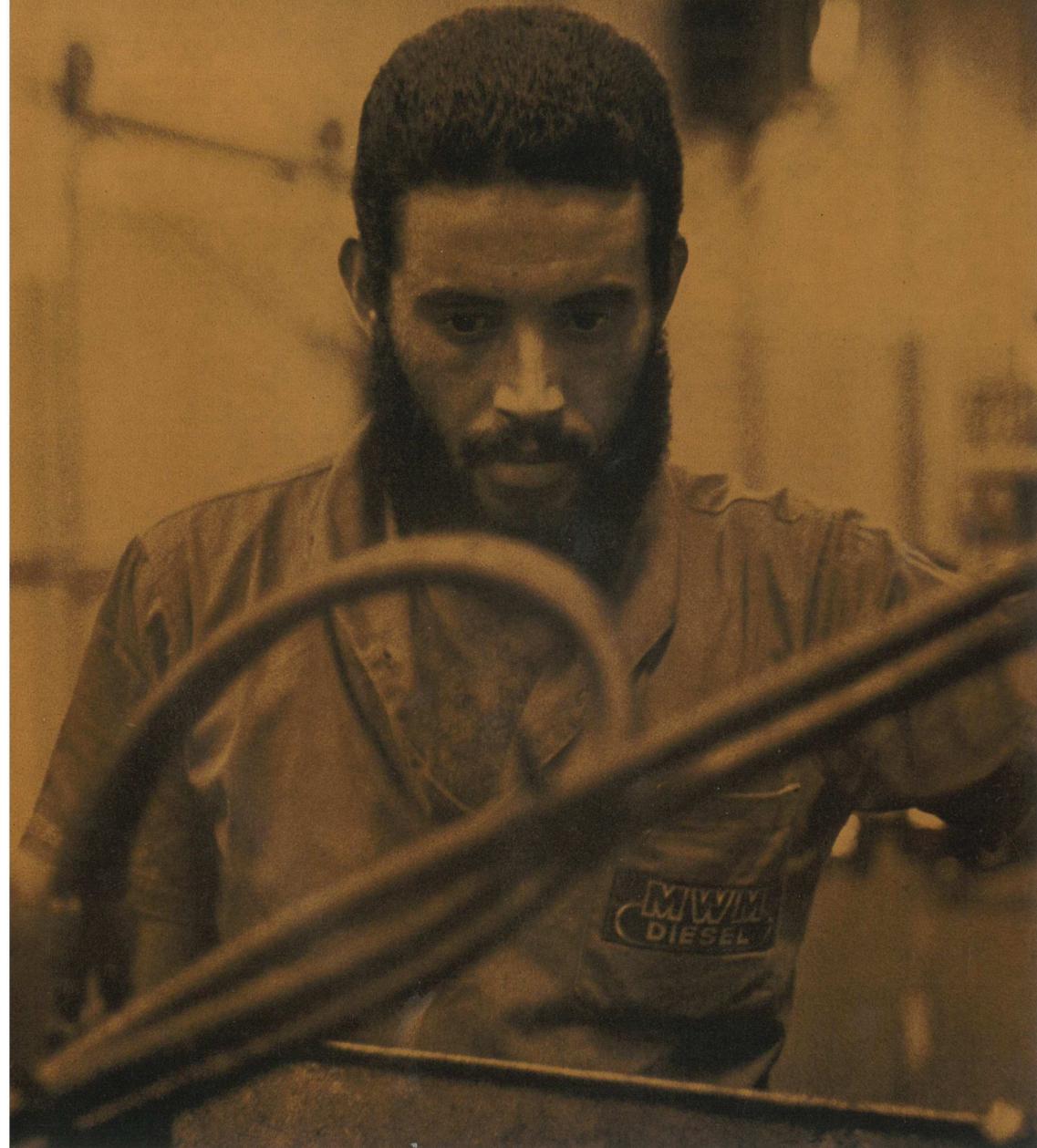


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

164 / 1980





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

chriftleitung:
 Renate Stapf
 oosacher Straße 80, 8000 München 40
 lefon: 089/35051

tel und Layout:
 A. Müller, München

uck:
 Hils & A. Maier
 uckstraße 9, 8312 Dingolfing
 lefon: 08731/7207

tikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

64 AUGUST 1980

ser Titelbild
 ch das ist das Gesicht Südamerikas:
 Junger Kollege in unserem brasilianischen Werk,
 Paulo.

alt/Seite	
Jahre Knorr-Bremse	3
/M-Motoren als Prüfstandsantriebsquelle	5
/M und die Schweizer Rheinschiffahrt	6
rr in Südamerika: Erinnerungen	6
Kritikgespräch	8
il der Ausländer gestiegen	10
enerverbstätigkeit nimmt zu	10
M: „Das größte Stück, das wir je hatten“	11
schzig fängt das Leben erst an	12
es Reiserecht für Pauschalreisen	12
ere Jubilare	14
Rückblende zum Thema „Urlaub“	16

Enige unserer Leser werden sich vielleicht noch an jenes Foto erinnern, das wir im Juni 1975 veröffentlichten. Ein Gruppenbild mit Dame aus der Knorr-Bremse Berlin-Lichtenberg. 33 Männer und eine einzige Frau. Natürlich war diese als Schreibkraft tätig, denn für eine Frau gab es 1970 in Industriebetrieben kaum andere Jobs als Schreibkraft oder Fabrikarbeiterin. Das hat sich langsam aber sicher inzwischen geändert. Wenn die Schriftleitung heute mit Hasse & Wrede in Berlin telefoniert, dann meldet sich am anderen Ende der Leitung vielleicht eine Prokuristin, während eine andere Gesprächspartnerin in Berlin im Betriebsrat sitzt...

In diesem Zusammenhang dürfte auch eine Zeitungsmeldung von Interesse sein. Besonders für unsere Leser, denn wie wir alle wissen, ist die Bundesbahn unser großer und guter Geschäftsfreund. Und gerade von dort kommt die Kunde, daß in absehbarer Zeit zum erstenmal eine Lokführerin starten wird.

Nun ist ja die Bundesbahn durchaus ein frauenfreundliches Unternehmen, wenn wir an die vielen adrett uniformierten Zugschaffnerinnen, die Bedienung im Speisewagen, die Zugsekretärin und die große Masse der nicht rollenden Frauen und Mädchen an den Bahnhofsschaltern und in den Verwaltungen denken — aber eine Frau im Lokführerstand gab's bislang noch nicht.

Wir versuchten deshalb, Kontakt mit ihr aufzunehmen. Aber es mißlang, obwohl die Bundesbahnpressekollegen durchaus helfen wollten. Doch die künftige Lokführerin modte weder befragt noch fotografiert werden. Nicht wegen eines Kropfes, einer Geiernase oder aus Schüchternheit... Die Frankfurterin Petra X. ist eine zierliche und schlanke Sechszwanzigjährige mit Abitur und abgeschlossener Maschinenschlosserlehre. Wahrscheinlich findet sie es einfach blöd, daß man um ihren Beruf soviel Aufhebens macht — womit sie vom Standpunkt der emancipierten Frau von heute recht hat.

Petra wird also im Bundesbahnbetriebswerk Frankfurt ausgebildet. Achtehn Monate lang. Dabei sind auch Fahrübungen unter Aufsicht auf Diesellokomotiven im Rangier- und Streckenbetrieb, zwei Zwischenprüfungen und die Laufbahnprüfung. Nach dieser letzten Hürde wird sie die erste Frau unter 28000 männlichen Lokführern in der Bundesbahn sein.

Wie kam Petra zu dieser für eine Frau recht ausgefallenen Tätigkeit? Die Bundesbahn veranstaltete ihre alljährliche Ausschreibung. Da für 1980 insgesamt 1400 Lokführer gesucht wurden, sich aber erfahrungsgemäß immer weniger Männer für diesen einstigen Traumjob melden, wandte man sich erstmals auch an Frauen. Petra konnte die verlangte Schlosserausbildung und zusätzlich das Abitur vorweisen. Außerdem war sie rundherum gesund und auch bereit, den ziemlich schlauchenden Schichtdienst auf sich zu nehmen.

Inzwischen hat sich ja das Berufsbild des Lokführers sehr gewandelt. Er muß nicht mehr auf primitiver Dampflok, der Witterung mehr oder weniger ausgesetzt, einige Tonnen Kohle vom Tender ins Feuerloch schütten. Die Arbeit hat sich von der Hand hinauf ins Köpfchen verlagert. Ein Lokführer muß denken und im Notfall sogar sehr schnell „schalten“ können, wenn man die Geschwindigkeiten im Intercity bedenkt. Diese Belastung und die Schichtarbeit machen aus dem Lokführerjob von heute bestimmt auch keine Sinekure. Deshalb wird man in der Regel, ähnlich wie die Luftwaffenpiloten, mit circa 55 Jahren pensioniert. Außerdem ist der strapaziöse Beruf mit höchstens DM 3000.- pro Monat nicht gerade überbezahlt.

Doch alle diese Überlegungen halten Petra in Frankfurt nicht davon ab, sich im Traum im Führerstand des „Rheingold“, „Gambrinus“ oder „Schwabenpfeil“ zu sehen. Und wir Älteren wissen ja, daß Träume dann wahr zu werden pflegen, wenn man unbeirrbar an ihnen festhält, hart für sie arbeitet und ein Quentchen Glück hat.

75 Jahre Knorr-Bremse



Sergiu Celibidache und die Münchner Philharmoniker

Ein festlicher Tag

Der Festsaal von Schloß Schleißheim war bis auf den letzten Sitzplatz gefüllt, als am Donnerstag, den 3. Juli 1980, um 10.30 Uhr, die Bläser der Münchner Philharmoniker mit der Intrade aus „Carmina burana“ von Carl Orff die Feierstunde einleiteten. Nach diesem musikalischen Auftakt erhob sich Joachim Vielmetter, um seine Gäste zu begrüßen. Seine Worte waren ebenso nobel wie bescheiden: Er sagte Dank. Den Kunden und Geschäftsfreunden für die Treue und das Vertrauen; den Behörden und Verbänden für ihre Unterstützung; den Bellschaften, Mitgliedern der Betriebsräte, den Führungskräften und den Mitgliedern der Auf-

sichtsräte für ihre immerwährende Mitarbeit. Und sein Dank galt auch der Technik und Kaufmannschaft für die vielen guten Ideen und Gedanken, die zum Fortschritte der Knorr-Bremse geführt hätten. —

Herr Vielmetter meinte, er habe sich eigentlich diese Feierstunde werksnäher gewünscht. Doch Schleißheim liegt, wie die Knorr-Bremse, im Norden Münchens, und die glanzvollen Räumlichkeiten würden den Gästen dafür sicherlich gefallen.

Die Grüße des Ministerpräsidenten und der bayerischen Staatsregierung überbrachte Anton Jaumann, bayer. Staatsminister für Wirtschaft

und Verkehr. Er betonte die Bedeutung des Unternehmens für das Land Bayern und nahm den Anlaß wahr, nicht nur auf die vergangenen 75 Jahre zurückzuschauen, sondern Möglichkeiten und Grenzen der deutschen Wirtschaft in den kommenden achtziger Jahren aufzuzeigen, wobei feststehe, daß der wirtschaftliche Strukturwandel und die weltwirtschaftliche und weltpolitische Situation künftig allen ein besonderes Maß an Leistungsbereitschaft abfordern werde.

Daß der bedeutende Aufschwung der Münchner Wirtschaft wie der erfreuliche Geschäftsverlauf der Knorr-Bremse mit dem Ausbau



Aufmerksame Zuhörer fand Dr. Wolfgang Vaerst, 1. Präsident der DB, während seiner Festrede. (V. l. Herr Koch, Präsident der DB; Herr Nagel, Sprecher der Betriebsräte; Herr Dr. Rohrer, Aufsichtsratsvorsitzender der KG GmbH; Herr Dr. Ehret, Aufsichtsratsvorsitzender der MWM; Herr Dr. Guth, Aufsichtsratsvorsitzender der KB KG; Frau Vielmetter; Herr Dr. v. Bandemer; Frau L. v. Bandemer; Frau C. v. Bandemer; Herr Moritz, Hauptverwaltung DB; Herr Jaumann, Bayer. Staatsminister; Herr Kiesel, OB von München; Frau Ilgen; Herr Schultz-Naumann, Geschäftsführer der KB GmbH; Herr Dr. Peter von Siemens.)

der Eisenbahn verbunden ist, stellte Münchens Oberbürgermeister **Erich Kiesl** fest. Das Unternehmen sei unverzichtbar für das Wirtschaftseben Münchens — nicht nur wegen der damit verbundenen Leistung, die die Stadt Anerkennung eintrage, sondern auch wegen seines erheblichen Anteils an der für die Wirtschaftsentwicklung der Stadt so notwendigen Verkehrs-nobilität.

Werner Nagel, **MdB**, würdigte als Sprecher der Betriebsräte das gute Einvernehmen zwischen den Unternehmensleitungen und der Arbeitnehmervertretung, das eigentlich nicht erst der gesetzlichen Mitbestimmung bedürfte. Dieses Verhältnis sei in allen Werken der KB geprägt von gegenseitiger Achtung, vom Miteinander und nicht vom Gegeneinander.

Die Festrede hatte der Vorstandsvorsitzende und Erste Präsident der Deutschen Bundesbahn, **Dr. Wolfgang Vaerst**, übernommen. Die Geschichte der Knorr-Bremse ist ja sozusagen ein Nachzeichnen der deutschen Verkehrswirtschaft und damit auch ein Stück Geschichte der deutschen Eisenbahn. Und schließlich: Ohne Eisenbahn keine Knorr-Bremse. So stand das Eisenbahnsystem als Wirtschaftsunternehmen im gemeinwirtschaftlichen Bereich, die an diesem gestellten Anforderungen sowie seine Bedeutung heute und in der Zukunft im Mittelpunkt des Vortrags.

Die Reihe der Redner beschloß **Dr. Wilfried Guth**, Vorstandssprecher der Deutschen Bank

Arbeitsplatzgestaltung und im sozialen Bereich getan. Die angeführten vier Faktoren, die Generaltugenden des Hauses Knorr, sollten auch seine Zukunft tragen und sichern.

Die Reden waren verklingen und die Glückwünsche ausgesprochen — jetzt stand der künstlerische Höhepunkt des Jubiläums bevor: Unter der Leitung von Generalmusikdirektor **Sergiu Celibidache** spielten die Münchner Philharmoniker die Sinfonia concertata für Violine und Viola Es-Dur KV 364 von Wolfgang Amadeus Mozart, und sie taten es in einem der schönsten Barocksäle Deutschlands. Die Zuhörer lauschten andächtig dem Werk, in dem Mozart versucht hatte, das Instrumentalkonzert, dem seine ganze Neigung galt, mit den strengen Klangstrukturen der Symphonie zu vereinen. Und da Musik international ist, durften sich die zahlreichen ausländischen Gäste, die den Grußworten vorher sicher nur mit großer Mühe folgen konnten, diesem Konzert mit ungetrübter Freude hingeben.

Langanhaltender Beifall dankte dem berühmten Dirigenten und seinem ebenso berühmten Orchester. Und als der Applaus verklingen war, als sich die Gäste nach und nach an den Büfettis zu einem Imbiß einfanden, gab es unter ihnen eine Handvoll, die laut und merklich aufatmeten: die Organisatoren. Der Vormittag war überstanden — und alles hatte geklappt. Glückwunsch!

Werksbesichtigung - ein echtes Erlebnis für Besucher und Begleiter

Der Nachmittag des Jubiläumstages blieb für Werksführungen reserviert. Bei den Gästen, unter denen sich viele Kunden, befreundete Geschäftsleute und Vertreter in- und ausländischer Eisenbahnverwaltungen befanden, durfte ein Interesse für die Besichtigung der Werkstätten vorausgesetzt werden.

Die Organisatoren hatten alles für einen reibungslosen Ablauf der Betriebsbegehungen vorbereitet: Zehn Begleiter standen zur Verfügung, an ihrer Seite je zwei fremdsprachige Mitarbeiter als Dolmetscher. Darüber hinaus waren in einer Druckschrift mit Lageplan die 15 wichtigsten Stationen markiert und beschrieben — jene Punkte, die man erfahrungsgemäß zu den attraktivsten rechnet. Nichts blieb dem Zufall überlassen; alles war generalstabsmäßig

festgelegt worden. Und doch war man dann etwas überrascht von dem überaus großen Interesse, das die Gäste an den Tag legten, von der Sachkenntnis, die viele ihrer Fragen verriet.

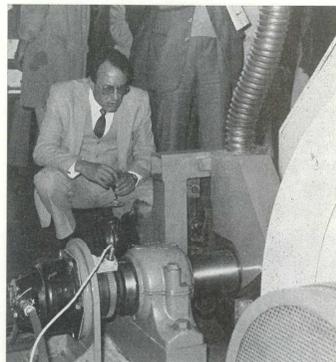
Herr **Posniak (AF 4)** war einer der zehn Führer durch das Werk. Er betreute die interessanteste aber auch die anstrengendste Gruppe, denn sie war nicht nur die größte, sondern auch die internationalste, bestehend aus einem Norweger, zwei Belgiern, zwei Franzosen, einem Österreicher, einem Spanier und einem Italiener. „Ich war fasziniert von dem Interesse der Gäste, das sich nicht nur auf einzelne Punkte konzentrierte. Großprüfstand, Zentrallager, Fertigung mit NC-Technik, Montage mit Luftkissen-transport (wo eine zarte Dame mit der linken Hand 6 to bewegte) — klar, das sind die Bonbons für jeden Besucher. Aber für diese Gruppe schien jede Station ein Bonbon zu sein! Wir mußten Fragen beantworten, die wir wirklich nicht erwartet hatten, weil sie zum Beispiel den Umweltschutz betrafen. Fragen, die den stundenlangen Rundgang schließlich schön kurzweilig, aber auch schön anstrengend machten!“



Très bon — die Qualität der Kurbelwellen von Kompressoren! Die beiden Geschäftsführer **Fourrier** und **Castelnau** der Fa. **Paul Dahl S. A.** (Frankreich) waren sich da einig

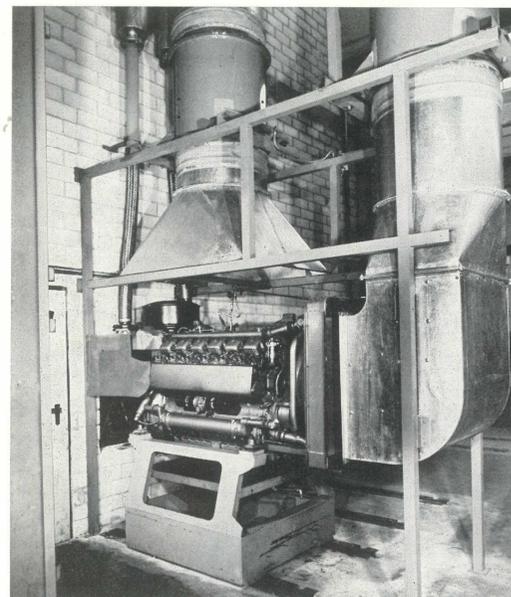


Dr. Wilfried Guth, Vorstandssprecher der Deutschen Bank AG und Aufsichtsratsvorsitzender der Knorr-Bremse, während seiner Rede im Schloß Schleißeheim



Werksführung: Die Gäste überraschten mit vielen Fragen, die große Sachkenntnis verriet

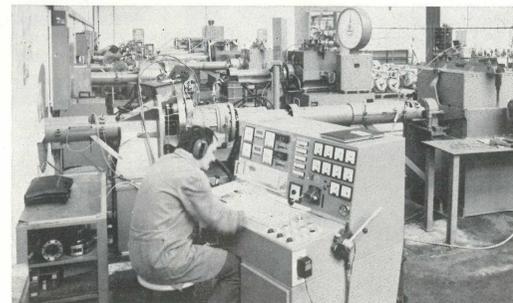
AG und Aufsichtsratsvorsitzender der Knorr-Bremse. Erfolg, so meinte er, komme nicht an ungefähr. Die Gründe für den Erfolg der Knorr-Bremse in den zurückliegenden 75 Jahren seien sich im wesentlichen auf vier Faktoren zurückführen: auf das technische Können — denn die technische Kompetenz des Unternehmens sei untrennbarer Bestandteil seines nationalen und internationalen Rufes; auf das unternehmerische Gespür, mit dem dieses Haus geleitet wird; auf den Einsatzwillen und die hervorragende Leistung der Mitarbeiter aller Ebenen in den Unternehmen der Knorr-Gruppe und auf das heute so oft verteilte Streben nach Gewinn. Wie könne, so meinte Herr **Dr. Guth**, die Sicherung eines Unternehmens über Jahrzehnte gelingen, wenn nicht alle Entscheidungen am harten, aber klaren Maßstab der Rentabilität gemessen würden, die die Bilanz ausreichender Reserven einschließen. Daß dies nicht alleiniges Führungsziel sei, brauche kaum hinzugefügt werden: Gerade die Knorr-Bremse habe viel für ihre Mitarbeiter bei der



MWM-Motoren leisten Schwerstarbeit als Prüfstandantriebsquelle

Einer von vieren: Wassergekühlter 12-Zylinder-MWM-V-Dieselmotor für den Getriebeprüfstand der Fa. Voith-Getriebe KG in Garching bei München

Voith-Getriebeprüfstand



Die **VOITH GETRIEBE KG** gehört zu den bedeutendsten Herstellern von automatischen Busgetrieben, genannt **DIWABUS-Getriebe**. Geliefert werden die Getriebe an die verschiedensten Busersteller inner- und außerhalb Europas und auch nach Übersee. Dies bedeutet, daß die Getriebe mit den unterschiedlichsten Motoren zusammenarbeiten müssen. Dementsprechend variabel bezüglich Leistung und Drehzahl, muß der Getriebeprüfstand sein.

Der Aufbau des Prüfstandes ist so gestaltet, daß praxisähnliche Bedingungen erreicht werden. Die Baugruppen sind: Motor **MWM D 232 V 12**, Schaltgetriebe, Getriebeblock mit Prüfling, Bremse und Schwungmasse. Die Schwungmasse stellt den Bus dar, um Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge simulieren zu können. Neben dem Prüfling befindet sich das Schaltpult mit den Bedien- und Meßeinrichtungen.

Die Prüfung eines Getriebes beinhaltet Einlaufen, Anpassung bezüglich des Drehmomentes an den zukünftigen Busmotor, Einstellung der Schaltqualität, Überprüfung der Umschaltdrehzahlen, Dichtheitsprüfung und Abnahme mit Protokoll.

Für den MWM-Motor ist der Prüflauf Schwerstarbeit, denn durch das Hoch- und Herunterschalten — Beschleunigung und Verzögerung der Schwungmasse — wird der gesamte Drehzahlbereich bei eingestellter Vollast des Motors ausgenutzt.

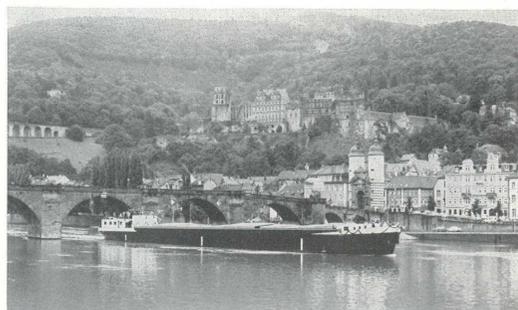
G. Möller, Mannheim

MWM und die Schweizer Rheinschifffahrt



ie MWM-ausgerüstete MS „Adelboden“ — das größte Trockengutschiff, das jemals in der Rheinhafen von Basel lief.

echts: MS „Brienzersee“ auf einer Jungfernfahrt vor der malerischen Kulisse von St. Gallen; über der Stadt die Ruine des Pfalzgrafenschlosses



Vor kurzem übernahmen die Schweizer Reedereien Natural Van Dam A.G. und Zürich A.G., beide Basel, ihre Neubauten MS „Adelboden“ und MS „Brienzersee“.

Die MS „Adelboden“ der Natural Van Dam, ausgerüstet mit zwei MWM Dieselmotoren TBD 440-6K, ist mit 95 m Länge, 11,40 m Breite und einer Tragfähigkeit von 2.660 t das längste Binnenschiff, das die seit 1898 bestehende Meidericher Schiffswerft gebaut hat. Es ist zugleich das größte Trockengutschiff, das die Basler Rheinhäfen je sahen.

Die Schifftaufe der MS „Brienzersee“ fand am 1. Juli auf der Werft Ebert & Söhne in Neckar-

steinach statt. Es fährt mit einem langsamlaufenden MWM Dieselmotor vom Typ TBD 484, 6 Zylinder, mit Umsteuerung.

Dank der guten Betreuung durch das MWM Verkaufsbüro Mannheim konnten in den letzten Jahren die geschäftlichen und menschlichen Kontakte zu den Schweizer Reedern ständig verbessert werden. Das Ergebnis dieser vielfältigen persönlichen Bemühungen ist natürlich in Form von Kundentreue „zu Buch“ geschlagen. Heute fährt eine stattliche Flotte von Binnenfrachtschiffen und -tankern der schweizerischen Rheineedereien mit MWM Antriebsmotoren und Bordaggregaten.

VF/Mö.

Knorr in Südamerika

ERINNERUNGEN...

Anfang Mai dieses Jahres trafen sich bei der Industria Freios Knorr Ltda. in Sao Paulo zufällig zwei dort ansässige Knorrianer, die Herren Brüsckke und Otto, die man zu den lebendigen „Alten Berlinern“ der Knorrmaschine A.-G. rechnen muß. Sie hatten gegütete Einladung erhalten, sich das Knorrmaschinen-Werk, wo nun auch Knorr-Druckluftmaschinen für die Eisenbahnen Brasiliens gebaut werden, anzusehen. Es erfüllte die Herren mit Freude, das von Bremsbacken umgebene Firmengebäude „K“ vom Dach des Werksgebäudes drei Richtungen strahlen zu sehen. Warum? General-Direktor Johannes Ph. Vielmetter hatte 1935 Direktor Guth den Auftrag gegeben, den Eintritt der Knorr-Bremse in den südamerikanischen Bremsen-Markt vorzubereiten. Die ersten südamerikanischen Eisenbahnen besitzen damals noch Saugluftbremsen; nur wenige verwendeten bereits die Westinghouse-Druckluftbremse. Die Vorteile der Druckluftbremse im allgemeinen waren aber schon bekannt geworden. Um höhere Geschwindigkeiten zu erreichen, schwerere Züge fahren zu können, planten die Bahnen den Übergang von Saugluft auf Druckluft.

Es gelang Herrn Guth, bei der damals wohl ersten südamerikanischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Companhia Paulista mit Sitz in Sao Paulo, Vergleichsversuche zwischen Westinghouse und Knorr durchzusetzen. Es wurden Vergleichsversuche an einem 100-Wagenzug und

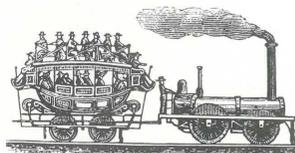


Gebäude „K“ — Freios Knorr

Fahrversuche an einem 64- und einem 32-Wagenzug vereinbart. Westinghouse glaubte mit ihrer in USA und Kanada schon nicht mehr für Neubaufahrzeuge zugelassenen, einlösisigen K-Bremse in etwas verbesserter Ausführung durchzukommen. Knorr sah ihre damals neueste Hildebrand-Knorr-Bremse (Hik) vor.

Herr Brüsckke, heute 78 Jahre alt, ging als Versuchs-Ingenieur mit dem Monteur Fengler 1937 auf Anforderung von Herrn Guth per Schiff über den Teich, um von den 100 gelieferten Bremsausrüstungen 75 in die 4achsigen Güterwagen einzubauen, deren Achsgestänge er noch aus Sicherheitsgründen umbauen ließ. Für die praktischen Versuche mit den Knorr-Bremsen im März und April 1938 kam als zweiter Monteur noch Herr Otto dazu. Die technische Leitung übernahm Dr. Hildebrand jun., späterer Ge-

schaftsführer der Knorr-Bremse GmbH. Ende 1938 fanden die gleichen Versuche der Fa. Westinghouse statt, zu denen auf der Knorr-Seite der Verfasser, (später Prokurist in der Auslandsabteilung der Knorr-Bremse GmbH) aus Argentinien zum Knorr-Team dazu stieß. Er



A MAN IS LIKE THE TRAIN

AT 20 YEARS HE IS LIKE THE LOCAL
IT STOPS AT EVERY STATION

AT 30 YEARS HE IS LIKE THE SPEZIAL
IT STOPS ONLY AT THE LARGE TOWNS

AT 40 YEARS HE IS LIKE THE EXPRESS
IT STOPS AT THE BIG CITIES ONLY

AT 50 YEARS HE IS LIKE THE OLD LOCO
MOTIVE IT STOPS OFTEN TO WATER

AT 60 YEARS HE DOESNT LEAVE ANY
MORE... IT REMAINS IN THE YARD

hatte in Argentinien die in die ungarischen Triebwagen der Fa. Ganz, Budapest, eingebauten Knorr-Bremsen zu verteidigen.

Die Standversuche fanden in der Zentralwerkstätte Rio Claro der Companhia Paulista statt, wo die Bremsen der 75 Güterwagen mit den auf dem Boden aufgebauten 25 Bremsausrüstungen gekuppelt wurden. Die Fahrversuche wurden auf der Gefällstrecke Araraquara-Rincão durchgeführt.

Die Ergebnisse der Vergleichsversuche zeigten auch nach dem Urteil von neutralen Beobachtern und bei rein technischer Überlegung in vielerlei Beziehung eine Überlegenheit der mehrlösisigen über die einlösigige Druckluftbremse. Ehe die Auswertung der Versuchsergebnisse zu Entscheidungen führte, unterbrach der Ausbruch des Krieges alle weiteren Aktionen. Vom Versuchsteam blieben die Herren Brüsckke und Otto in Brasilien. Als gegen Ende des Krieges die Geldüberweisungen der Knorr-Bremse nach Brasilien nicht mehr möglich waren, mußten sich die Herren neue Tätigkeiten suchen.

Herr Brüsckke betätigte sich als geschätzter Konstrukteur von Spezialmaschinen, Werkzeugen und Vorrichtungen auf verschiedenen Fertigungsgebieten, zeitweise auch bei Mercedes-Benz. In den letzten fünfzehn Jahren entwickelte er bei einer Spezial-Firma Tiefziehwerkzeuge und Fertigungsmaschinen für die Herstellung von Propan-Gasflaschen und ist noch heute halbtags für diese Firma tätig.

Herr Otto begann nach Kriegsende mit einer Firma eine kleine Fabrikation von Wasserpumpen (für Wasserbehälter auf den Hochhäusern). Später konnte er den Betrieb kaufen und wurde so zu einem Unternehmer, der in dieser Werkstatt mehrere Facharbeiter beschäftigte und es verstanden hat, das wirtschaftliche Auf und Ab sehr gut durchzustehen. Er nahm später alte, bewährte Mitarbeiter als Teilhaber in seiner Firma auf und formte sie zu einer GmbH um.

Beide Herren sind begeisterte Leser von „Wir“ und haben dadurch den Kontakt mit „der Knorr“ nie verloren, der nun durch die Beschäftigung des neuen Werkes im Mai seinen Höhepunkt erreichte.

Diese „Erinnerungen“ wären nicht vollständig, wenn nicht auch eines dritten „Alten Berliners“ der Knorr-Bremse A.G. gedacht würde. Es ist Herr Scharner, ebenfalls Leser der „Wir“, den der Verfasser vor dem Krieg nach Argentinien für dortige Versuche anforderte, und der in Buenos Aires hängenblieb. Herr Scharner machte ebenfalls eine Werkstatt auf und fabrizierte u. a. Mineneinsätze von Kugelschreibern. Historisch gesehen ist noch erwähnenswert, daß die Knorr-Bremse auf dem Gebiet der U-Bahn-Bremsen schon vor dem Ersten Weltkrieg in Südamerika aufgetreten war. Die Linie „A“ der U-Bahn Buenos Aires erhielt eine Knorr-Zweikammerbremse. Sie leistet auch heute noch ihren Dienst. Hans Jessen, München

1. Der Versuchszug; 64 vierachsige Wagen, 2500 t Zuggewicht.
2. Im Bremsversuchswagen, v. l.: Dr. Hildebrand, Dr. Cintra (Präsident der Companhia Paulista), Herr Otto.
3. Das Knorr-Team bei den „West“-Versuchen; v. l.: die Herren Fengler, Otto, Guth, Brüsckke und Jessen.
4. Bremsausrüstungen werden begutachtet



DAS KRITIKGESPRÄCH

Griffserklärung

Das Wort Kritik bedeutet, wenn man es aus dem Griechischen in die deutsche Sprache überträgt, Beurteilung. Deshalb könnte man unter Kritik sowohl eine negative wie eine positive Beurteilung verstehen. Üblicherweise bezeichnet ein Kritik als negative Beurteilung. In diesem Sinne wird das Wort auch hier verwendet. Der Ausbilder führt mit dem Auszubildenden ein Kritikgespräch, wenn er ihn negativ kritisiert.

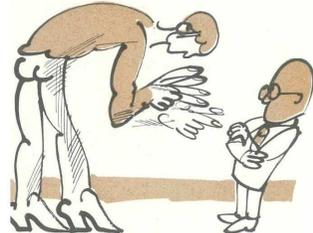
as typische Verhalten des kritisierten Auszubildenden

Bevor der Ausbilder mit seinem Gespräch beginnt, sollte er überlegen, mit welchen typischen Einwänden er zu rechnen hat und wie er darauf im speziellen Fall am geschicktesten reagieren kann. Viele Auszubildende reagieren so folgt:

ie gehen zum Gegenangriff über

Nicht sie selbst haben versagt, sondern andere Personen haben den kritisierten Fehler verursacht, sind zumindest an dessen Entstehen beteiligt gewesen. Diese Dritten können sein der Vorgesetzte selbst, ein Kollege, eine Stelle außerhalb der Abteilung. In geschickter vorgehender Auszubildenden wird versucht, eine dritte Stelle als „Mitschuldigen“ oder sogar „Alleinschuldigen“ darzustellen, sondern eine solche, die auch der Vorgesetzte nicht mag. So findet nämlich zwischen dem Ausbilder und dem eigentlich zu kritisierenden Auszubildenden ein Solidarisierungsprozess statt. Beide schimpfen gemeinsam auf den Vorgesetzten.

Der Ausbilder muß vor dem Gespräch überlegen, wie weit wirklich andere Personen, auch selbst, Mitverursacher waren, um nicht ungerecht zu beurteilen und in eine Position zu raten, in welcher er vom Kritisierten zum Kritisierten wird.



reagieren persönlich beleidigt

Manche Auszubildende fassen die Kritik nicht als auf, was sie eigentlich sein sollte, sondern als Versuch, demnachst ein sachlicheres Ergebnis zu erzielen, was in beiderseitigem Interesse liegt, sondern als Angriff auf ihre eigene Person, und entsprechend

emotional negativ verhalten sich die Auszubildenden auch.

Diese Reaktion kann der Vorgesetzte durch psychologisch falsches Verhalten mit auslösen, indem er selbst auch Ärger über negative Folgen, die ihn durch das Fehlverhalten des Mitarbeiters betroffen haben, den Kritisierten persönlich angreift statt sich auf die rein sachliche Ebene zu beschränken.

Sie streiten alles ab

Es gibt Auszubildende, die sich beträchtlich überschätzen. Sie können nur schwer begreifen, daß sie falsch gehandelt haben und deshalb in Zukunft anders vorgehen müssen. So verteidigen sie ihre Position auch dann noch zäh, wenn sie deren Haltlosigkeit längst eingesehen haben müßten.



Der Ausbilder muß sich auf einen solchen Auszubildenden einstellen. Es ist deshalb erforderlich, die negative Kritik nur auf solches Material zu stützen, das man überzeugend vertreten kann. Alles übrige Beweismaterial schwächt die eigene Position zu stark. Der Ausbilder gerät in Argumentationsschwierigkeiten und kann dann häufig auch an sich gute Argumente nicht mehr überzeugend genug vorbringen.

Das Beweismaterial

Die Beobachtungen, auf denen der Ausbilder sein Kritikgespräch aufbaut, können

von ihm selbst stammen

Das ist das sicherste Beweismaterial, vorausgesetzt, der Ausbilder hat genau genug beobachtet.

sich aus der Sache heraus ergeben

Nicht Beobachtungen eines Menschen weisen darauf hin, daß der Auszubildende falsch gehandelt hat, sondern Gegenstände. So findet man beim Auszubildenden im Schreibtisch eine Geldbörse, die einem Kollegen gehört und von diesem als vermißt gemeldet wurde. Aufgrund der Hinweise durch Gegenstände bildet der Ausbilder Argumentationsketten, mit denen er den Auszubildenden zu überführen sucht.

hat eine dritte Person gesammelt

Die Information von dieser Seite sollte den Ausbilder nur veranlassen, selbst genaue Beobachtungen vorzunehmen. Verwendet er statt-

dessen die ihm übermittelten Nachrichten als Beweismaterial, dann tut der Ausbilder dies oft, was die Angabe der Quelle gegenüber dem Auszubildenden betrifft, anonym. Dagegen kann sich der Auszubildende zur Wehr setzen. Er wird unfair behandelt, weil er nicht weiß, aus welcher Ecke die Angriffe kommen.

Eine weitere Möglichkeit wäre, daß der Ausbilder mit dem Informanten gesprochen hat und dieser scheinbar damit einverstanden war, die Beschuldigung im Angesicht des Betroffenen zu wiederholen. Nur in seltenen Fällen wird dies vor dem Ausbilder geschehen. Dann schränkt der Informant meist seine Aussage soweit ein, daß der Ausbilder seine Kritik aufgeben muß und damit in eine unglückliche Position gerät. In anderen Fällen stellt der Auszubildende den Informanten zur Rede, und der behauptet, so wie der Ausbilder es dargestellt habe, sei es nicht gewesen. Auch durch diese Aussage leidet die Glaubwürdigkeit des Ausbilders.

Wenn der Ausbilder gezwungen ist, lediglich fremdes Beweismaterial heranzuziehen, z. B. weil eine Kritik wegen der durch die Fortsetzung des falschen Verhaltens entstehenden negativen Auswirkungen sofort erfolgen muß, darf er kein Kritikgespräch im engeren Sinne des Wortes führen, sondern muß versuchen, durch gezielte, logisch aufeinander aufbauende Fragen den Auszubildenden in die Enge zu treiben.

Der Zeitpunkt des Kritikgesprächs

Zwei Zeitpunkte für das Kritikgespräch sind unglücklich gewählt:

Die sofort erfolgende negative Kritik

Sie geschieht spontan und damit ohne die notwendigen Vorüberlegungen. Außerdem ist oft zu wenig Zeit zwischen dem Fehlverhalten und der Kritik vergangen, weshalb der Ausbilder noch zu stark negativ emotional auftritt und das eigene gefühlsmäßige Verhalten nicht sicher genug zu steuern versteht.

Die negative Kritik erfolgt zu spät

Entweder ergab sich keine Gelegenheit zum Gespräch oder der Ausbilder überlegte zaudernd immer wieder, ob und wie er es führen sollte. Schließlich ist der Augenblick gekommen, doch der Auszubildende kann sich nicht mehr genau erinnern, weil seitdem zu viel Zeit verfloßen ist oder er der Situation zu wenig Bedeutung beimessen hatte.

Kritik in der Regel unter vier Augen

Es gibt keinen gesunden Menschen, den negative Kritik nicht unangenehm berührt. Deshalb möchte der Auszubildende auf jeden Fall vermeiden, daß ein anderer mithört, wenn er kritisiert wird. Auch Ausbilder, die öffentliche Kritik auf jeden Fall vermeiden wollen, geraten unversehens in diese Situation. Ein Beispiel: Der Ausbilder unterhält sich gegen Dienstschluß mit einem Auszubildenden, als plötzlich ein

zweiter in den Raum tritt. Er bittet den Ausbilder darum, noch rasch die von ihm verfaßten Briefe durchzusehen und zu unterschreiben, damit sie noch an diesem Tag zur Post gehen können. Der Ausbilder bleibt auf seinem Platz sitzen und beginnt in Gegenwart des einen Auszubildenden den anderen negativ zu kritisieren. Das tut er nicht mit Vorsatz, sondern weil er überraschend in die Situation geriet, statt aufzustehen und in genügendem Abstand die Briefe des zweiten Auszubildenden durchzusehen oder diesen zu bitten, sich noch einen Augenblick zu gedulden. Der Auszubildende selbst handelte ungeschickt, weil er dem Ausbilder seine Post sofort vorlegte statt ihn zu ersuchen, seine Briefe möglichst bald zu kontrollieren. Jedoch kann man einen Jugendlichen nicht verübeln, daß er die Problematik der Situation übersah.

Wenn der Ausbilder einen Auszubildenden in Gegenwart anderer kritisiert, wird dieser seine Position viel hartnäckiger und uneinsichtiger vertreten, weil er sich gegenüber den Kollegen keine Blöße geben will. Das Gespräch nimmt dann oft härtere Formen an, auch von seiten des Ausbilders, der sich zu ärgern beginnt und dann leicht persönlich reagiert. Jetzt fühlt sich der Auszubildende noch stärker in die Enge getrieben, und es wird sich in ihm Groll gegen den Ausbilder sammeln. Damit hat dieser das Gegenteil von dem erreicht, was er beabsichtigt hatte. Es kommt nicht zu der gewünschten Verbesserung von Verhalten und Leistung, sondern oft zu einer Verschlimmerung der Situation.



Mancher Ausbilder, vor allem wenn er autoritär vorgeht, kritisiert den Auszubildenden bewußt in Gegenwart anderer, um ihn zu disziplinieren und damit auch dessen Kollegen zu zeigen, wie er sich durchzusetzen versteht. Sie sollen seine Macht kennenlernen und eingeschüchtert werden.

Bewußte Kritik in Gegenwart anderer

In seltenen Fällen kann eine Notwendigkeit dazu bestehen, von der wohl begründeten Regel abzugehen, einen Auszubildenden nur unter vier Augen zu kritisieren.

Das kann z. B. geschehen

indem er Ausbilder indirekt kritisiert

Ein Auszubildender hat etwas Verbotenes getan, das auf keinen Fall dessen Kollegen zum gleichen Verhalten veranlassen darf. Der Ausbilder kritisiert deshalb vor der gesamten Gruppe, wenn er psychologisch klug handelt, ohne den Namen des Betroffenen zu nennen, was auch nicht notwendig ist. Es geht letztlich nicht um das Fehlverhalten des einen, sondern um eine Warnung für alle. Oft erkennen die Kollegen, wen der Ausbilder gemeint hat, weil dieser sich selbst zu erkennen gibt, um sich zu verteidigen oder weil sie oft mit viel Überlegung aus der geschilderten Situation entnehmen, wer kritisiert werden sollte.

Der Ausbilder wird von der Gruppe provoziert

Zunächst sollte der Ausbilder das Verhalten des Auszubildenden übersehen, um ihm auf diese Weise zu verdeutlichen, daß seine Bemühungen erfolglos sind. Die Provokation kann aber so massiv werden, daß der Ausbilder reagieren muß, will er seine Autorität behalten oder gezwungen ist, sich zu äußern, weil die Auszubildenden sein Schweigen zumindest als Zulassen, wenn nicht sogar als Zustimmung deuten können.

In dieser Situation kann der Ausbilder die erfolgte Provokation mit einem Gegenschlag beantworten. Er muß sich sein Verhalten in den Auswirkungen aber genau überlegen, weil Auszubildende sich auch mit einem ungeliebten Kollegen solidarisieren, gewinnen sie den Eindruck, daß er ungerecht behandelt wird. In anderen Fällen sind die meisten Auszubildenden froh, daß der Auszubildende endlich ihrem Kollegen deutlich die Grenzen aufweist, die dieser nicht ungestraft überschreiten darf. Dann sollte der Ausbilder die Gegenprovokation wagen.

Lob zu Beginn?

Von Trainern wird immer wieder gelehrt, daß der Ausbilder sein Kritikgespräch nicht mit negativen Bemerkungen beginnen, sondern durch ein Lob einleiten soll. Damit würde er das für eine Einsicht in das eigene falsche Verhalten angenehme Gesprächsklima schaffen. In dieser allgemeinen Form ist die These falsch! Es muß nämlich danach differenziert werden, ob der Auszubildende erstmalig den Fehler begangen hat, der Ausbilder aber sonst mit ihm zufrieden ist, oder ob es sich bei ihm um einen „Wiederholungstäter“ handelt.

Der Auszubildende, der in der Regel das richtige Verhalten zeigt, wird sich ungerecht behandelt fühlen, wenn der Ausbilder ihn nur kritisiert. Er erwartet zu Recht, daß der Ausbilder zunächst seine allgemeine Zufriedenheit äußert und erst dann seine punktuelle Kritik anbringt. Würde der Ausbilder ebenso beim „Wiederholungstäter“ handeln, dann müßte seine Kritik in dessen Augen beträchtlich an Bedeutung verlieren, weil er sie durch Anerkennung gleichzeitig entschärft. Es entsteht der falsche Eindruck beim Auszubildenden, so schlimm könne sein Fehlverhalten nicht sein.

Es ist stets problematisch, die sogenannte Ja-aber-Technik anzuwenden. Darunter versteht man in der Verkaufsverhandlung, daß der Verkäufer dem Kunden zunächst in einem Bereich zustimmt, um ihm anschließend in einem anderen zu widersprechen. Das Herausheben der Gemeinsamkeit dient lediglich dem Zweck, eine so gute Gesprächsatmosphäre zu schaffen, daß der Käufer auch den Widerspruch ohne Verärgerung zur Kenntnis nimmt. Frei nach Wilhelm Busch könnte man sagen „Der Kunde — hier der Auszubildende — merkt die Absicht und ist verstimmt.“ Der Auszubildende wird den Ausbilder bei seinem Lob nur für glaubwürdig halten, wenn die Anerkennung sachlich überzeugend begründet ist. Andernfalls nimmt er an, der Ausbilder wolle ihn manipulieren.

Einleitung und Schluß des Kritikgesprächs

Im Gegensatz zum Beurteilungsgespräch ist das Kritik- wie das Anerkennungsgespräch eine punktuelle Maßnahme des Ausbilders. Er nimmt zu einer Lobenswerten bzw. kritisierenden Handlung des Auszubildenden Stellung. Wenn er dies aus den bereits genannten Gründen auch nicht spontan tun sollte, so ist doch alles zu vermeiden, was dem Kritikgespräch den An-

strich des Dramatischen verleiht. Aus diesem Grunde scheint auch eine Einleitung wie beim Beurteilungsgespräch unnötig.

Bedeutsam ist dagegen der Schluß des Kritikgesprächs. Drei Anforderungen sind an diesen Gesprächsteil zu stellen:

1. Der Auszubildende muß nicht nur genau wissen, was er falsch gemacht hat und warum, sondern ebenso, wie er den Fehler in Zukunft vermeiden kann (= konstruktive Kritik).
2. Der Ausbilder sollte verdeutlichen, daß für ihn das Gespräch nicht mit der scheinbaren Einsicht des Auszubildenden beendet ist, sondern er kontrollieren wird, wieweit sich bereits in naher Zukunft eine Verbesserung von Leistung und Verhalten des Auszubildenden im vom Ausbilder gewünschten Ausmaß zeigt.
- Dabei darf der Ausbilder nicht das Schwergewicht auf das Kontrollieren im Sinne des Überwachens legen, sondern auf die Bereitschaft



zur Hilfestellung, weil es stets auch bei guten Vorsätzen Schwierigkeiten bereitet, eine bestimmte Gewohnheit abzutrainieren. Es besteht immer wieder die Gefahr des Rückfalls, wird man bei seinen Bemühungen nicht wirkungsvoll unterstützt.

3. Aus den Worten des Ausbilders muß der Auszubildende schließen können, daß dieser ihm zutraut, erfolgreich zu sein. Eine optimistische, wenn auch realistische Grundhaltung des Ausbilders ermutigt den Auszubildenden; eine negative, pessimistische nimmt ihm vielleicht den wenigen Mut, den er besitzt.

Die überraschende Einsicht

In manchen Fällen hat sich der Ausbilder — wie empfohlen — überlegt, was der Auszubildende zu seiner Verteidigung sagen wird und wie er als Ausbilder darauf reagieren kann.

Das Gespräch beginnt. Der Ausbilder fängt an, seine Argumentation darzulegen, um dadurch zu überzeugen. Zu seiner Verblüffung unterbricht ihn der Auszubildende schon nach den ersten Sätzen, um einzugestehen, was er falsch gemacht hat, wieso es dazu kam und was er in Zukunft tun will, um den Fehler zu vermeiden. Der Ausbilder ist sprachlos, alles hatte er erwartet, nur dies nicht. Er ist verunsichert.

Ein cleverer Ausbilder wird mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen, daß der Auszubildende sein Fehlverhalten eingesehen hat. Er wird ihn ehrlich loben, falls es sich beim kritisierten Verhalten um einen erstmaligen Fall handelt; er wird Skepsis äußern, hat er es mit einem Wiederholungstäter zu tun, denn es liegt nahe, an der Ernsthaftigkeit von dessen Vorsätzen zu zweifeln.

In einem nächsten Schritt wird der Ausbilder mit dem Auszubildenden Maßnahmen besprechen, wie sie gemeinsam dafür sorgen können, daß es wirklich zu einer Besserung kommt. In dieser Gesprächsphase ist der Auszubildende der Erstaunte. Er hoffte nämlich durch sein schnell erfolgtes Eingeständnis das unangenehme Gespräch zu verkürzen und den Aus-

er davon abzulenken, intensive Kontrollen hinzuführen.

Gefahr des Monologs
war besteht bei jedem Mitarbeitergespräch Gefahr, daß der Vorgesetzte einen zu großen Gesprächsanteil besitzt; dieses Problem aber häufig bei Kritikgesprächen auf. Die Reihe von Auszubildenden geht davon aus, daß die Dauer des unangenehmen Kritikgesprächs beträchtlich verkürzt wird, wenn dem Ausbilder nicht widerspricht und ihn zu einer härteren Gangart reizt. Sie verhalten sich ganz ruhig und erwecken den Anschein, alles einzusehen. Das verleitet den Ausbilder dazu, den Rest des Gesprächs als Monolog zu gestalten. Damit hat er genau das getan, was der Auszubildende wollte, Ruhe zu haben und gezwungen zu sein, mitdenken zu müssen. Im Kritikgespräch handelt es sich um ein Zeugnisgespräch. Überzeugen kann man nicht als Ausbilder, von Ausnahmen abgesehen, durch einen Monolog, sondern nur durch ein längeres Zwiegespräch. Der Ausbilder kann

Zahl der Ausländer gestiegen

Die Zahl der Ausländer in der Bundesrepublik, nach dem bisherigen Höchststand von 1973 in den Jahren danach zurückgegangen war, nimmt offenbar wieder zu. Nach kürzlich vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Ergebnissen der Ausländerstatistik sind Ende September letzten Jahres

Frauenerwerbstätigkeit nimmt weltweit zu

Die Zahl der erwerbstätigen Frauen steigt an. Waren vor dreißig Jahren erst 4 Millionen Frauen berufstätig, so lag ihre Zahl 1975 bei rund 600 Millionen; das entspricht als einem Drittel aller Arbeitnehmer. In den letzten Jahren dürften annähernd 900 Millionen Frauen in aller Welt einem Beruf nachzugehen. Dies ist allerdings trotz der rapiden Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit geblieben: Wo immer die Frauen arbeiten, ob in Industrie- oder in Entwicklungsländern, überall haben sie den gleichen Kampf auszuschlagen: zu sorgen, daß ihr anerkanntes Recht auf Gleichberechtigung und Gleichbehandlung in die berufliche Wirklichkeit umgesetzt

dieser Schlußfolgerung gelangt eine internationale Studie über Fragen der Frauenerwerbstätigkeit, die vom Büro des Internationalen Arbeitsamts (IAA) in Genf erstellt wurde. Die ersten Ergebnisse vorliegen. Soweit Ergebnisse Zahlen enthalten, sind sie vorsichtig zu bewerten. Einmal nämlich der Begriff „erwerbstätige Frau“ in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich definiert, sind die Angaben

zwar vermuten, warum der Auszubildende falsch gehandelt hat — wissen wird er dies aber in den wenigsten Fällen genau. Vom Grundsatz der Selbstverteidigung her wird der Auszubildende die Richtigkeit seines Verhaltens — von dem er in der Regel ehrlich überzeugt ist — so lange verteidigen wie möglich. Der Ausbilder muß deshalb auf jedes der gegnerischen Argumente eingehen, um den Auszubildenden Schritt für Schritt zu dem Punkt zu führen, den er erreichen will.

Zum Mitdenken muß der Ausbilder bei jedem Schritt des Kritikgesprächs führen:

1. Worin bestand der Fehler?
2. Weshalb ist er entstanden?
3. Welche negativen Folgen können durch das Fehlverhalten ausgelöst werden?
4. Wie kann man das falsche Vorgehen in Zukunft vermeiden?

Psychologisch richtiges Vorgehen des Ausbilders

Im Mittelpunkt des Kritikgesprächs muß stets eindeutig das Ziel stehen:

insgesamt 4 134 800 Ausländer in der Bundesrepublik aufgehalten, 162 700 (4,1%) mehr als ein Jahr zuvor.

Die seit 1977 zu beobachtende Zunahme der Ausländerzahl resultiert vor allem aus dem verstärkten Zuzug von Familienangehörigen ausländischer Arbeitnehmer und aus dem seit 1975 zwar rückläufigen, aber immer noch hohen Geburtenüberschuß der ausländischen Bevölkerung. Außerdem kehren nicht mehr so viele Ausländer in ihre Heimat zurück wie Mitte der siebziger Jahre.

Die Zuwanderung von Familienangehörigen ist auch der Grund dafür, daß sich der Anteil der Frauen an den Ausländern seit 1974 von 39 auf 42% (1,7 Millionen) im vergangenen Herbst erhöht hat; die Zahl der ausländischen Männer lag zuletzt bei 2,4 Millionen (58% der

über die Beschäftigung von Frauen in der Landwirtschaft; alle Zahlen der IAA-Untersuchung sind deshalb nur als sehr grobe Schätzwerte anzusehen.

Zu den Ergebnissen im einzelnen: Von den zwei Milliarden Frauen in aller Welt waren im Jahr 1975 29 Prozent (576 Millionen) berufstätig. Ein Viertel von ihnen lebte in China, weitere 30 Prozent entfielen auf Indien (77 Millionen), auf die UdSSR (63 Millionen) und auf die USA (36 Millionen).

Am geringsten war die Frauenerwerbstätigkeit in Lateinamerika (14 Prozent der weiblichen Bevölkerung), am höchsten in der UdSSR (40 Prozent). In Lateinamerika war jeder vierte Erwerbstätige eine Frau, in der UdSSR dagegen jeder zweite.

Mehr als die Hälfte aller erwerbstätigen Frauen der Welt arbeitet in der Landwirtschaft. Auf den Dienstleistungsbereich entfallen knapp 30 Prozent, auf die Industrie etwas weniger als 20 Prozent der weiblichen Erwerbstätigen.

Die Zahl der Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren, die einer Erwerbstätigkeit nachgingen, lag nach den Schätzungen der IAA-Studie im Jahr 1975 weltweit bei etwa 55 Millionen; davon waren schätzungsweise 22 Millionen Mädchen.

Das Lernziel ist möglichst vollständig zu erreichen

Geht der Ausbilder von diesem Leitsatz aus, dann kann es nicht zu einer negativen Kritik an der Person des Auszubildenden kommen und damit zu einer Gesprächskrise, sondern das Gespräch wird jederzeit die Sachlichkeit aufweisen, die für seinen erfolgreichen Verlauf erforderlich ist.

Da es nur um die Sache geht, erübrigen sich eingehende Untersuchungen der Schuldfrage, und auch das Suchen nach dem Allein- oder Mitverursacher des Fehlers darf nur soweit geprüft werden, wie es erforderlich ist, um eine Besserung der Situation zu erreichen. Der Ausbilder muß stets verdeutlichen, daß er seine Hilfe anbietet, darf seine Unterstützung aber dem Auszubildenden nicht aufzwingen, zumal das beste Ergebnis des Kritikgesprächs wäre, daß der Auszubildende die Hilfe nicht benötigt, weil er aufgrund der Hinweise des Ausbilders das Problem allein bewältigen kann.

Dr. Klaus Rischar
Pädagogisches Institut für die Wirtschaft

Ausländer insgesamt). Gemessen an der Gesamtbevölkerung besaß jeder 15. Einwohner (6,7%) nicht die deutsche Staatsangehörigkeit.

Auf die einzelnen Bundesländer bezogen, wohnen die meisten Ausländer (1 277 000 oder 30,8%) in Nordrhein-Westfalen. An zweiter Stelle kommt Baden-Württemberg mit 852 100 Ausländern (20,6% der Ausländer insgesamt), gefolgt von Bayern (652 300 oder 15,7%) und Hessen (467 800 oder 11,3%). Auf diese vier Länder, zugleich Schwerpunkte der Ausländerbeschäftigung, entfielen somit 3,2 Millionen Ausländer oder rund 80% der Ausländer insgesamt.

Am geringsten ist die Zahl der Ausländer im Saarland (40 700 oder 1,0%), in Bremen (43 400 oder 1,0%) und in Schleswig-Holstein (78 300 oder 1,9%).

Fast 80 Prozent dieser Mädchen lebten in Asien, 16 Prozent in Afrika und knapp 4 Prozent in Lateinamerika. In Nordamerika, Westeuropa und der UdSSR dagegen waren nur 0,2 Prozent Arbeiterinnen noch keine 15 Jahre alt.

Auf der anderen Seite — auch das geht aus der Studie hervor — gibt es 15 Millionen Frauen (2,6 Prozent aller weiblichen Erwerbstätigen), die auch im Alter von über 65 Jahren noch arbeiten.

Viel nachzuholen bleibt noch hinsichtlich der Gleichbehandlung von Männern und Frauen im Beruf. Obwohl es heute seltener als in der Vergangenheit zu absichtlichen Diskriminierungen kommt und obgleich Gesetze, Kollektivverträge und Arbeitsbestimmungen kaum noch diskriminierende Klauseln enthalten, lassen die vorliegenden Angaben aus rund 80 Ländern noch deutlich erkennen, daß berufstätige Frauen bei weitem nicht immer die gleichen Chancen erhalten wie die Männer und daß sie auch nicht immer so behandelt werden wie ihre männlichen Kollegen. Meist müssen Frauen sich mit weniger attraktiven Arbeiten zufriedengeben, und oft sind sie auch dann unterbezahlt, wenn sie in Stellungen beschäftigt sind, die eine hohe Qualifikation erfordern.

MWM berichtet

»Das größte Stück, das wir je hatten!«

Genau 85 000 kg schwer ist er, einer von drei Kraftwerksblöcken für Saudi-Arabien. 3 750 Kilovoltampere leistet er und soll zusammen mit zwei weiteren in einem Maschinenhaus zur Aufstellung kommen. Erzeugt wird diese elektrische Leistung von unserem Diesel-Motor TBD 510 V 12 — 4 240 kW bei 720 U/min. Der elektrische Teil besteht aus einem Siemens-Generator. Beides zusammen ist montiert auf einer ca. 12 Tonnen schweren Aggregatsgrundlage.

Schon bei der Montage ergaben sich Transportprobleme. Wochen vorher mußte schon mit Reedereien und Spediteuren ein genauer Ablaufplan über die Übernahme in unserem Werk, den Transport des Vorlaufes zum Goliath-Kran am Rhein, den Lauf nach Rotterdam zum Seehafen, den Hauptlauf nach Jeddah, sowie den Nachlauf von Jeddah nach Al-Jandal erarbeitet werden. Die Strecke übrigens von Jeddah nach Al-Jandal ist über 2 000 km lang und führt teilweise über einen Höhenrücken von fast 1 000 m und rund 700 km unbefestigte Straßen. Für den Spediteur und die Beteiligten sicher ein Abenteuer!

Dieses Aggregat sprengt nicht nur vom Gewicht her, sondern auch vom Volumen alles bisher Dagewesene. Die seemäßige Verpackung wurde in Zusammenarbeit mit der Arbeitsvorbereitung, der Konstruktion und der Versandabteilung festgelegt, besprochen und nach exaktem Plan ohne Schwierigkeiten ausgeführt. Hier zeigt es sich wieder einmal, daß ein guter Teamgeist auch noch so schwierige Probleme lösen kann.

Für den Transport zum Hafen waren ebenfalls umfangreiche Vorarbeiten und Organisationsfragen zu lösen. Zum Beispiel brauchten wir Polizeibegleitung, weil wir verschiedene Straßen in entgegengesetzter Richtung durchfahren mußten. Außerdem benötigten wir Spezialtiefelader mit hydraulischer Absenkung sowie eine Mannschaft der Stadtwerke Mannheim, die bei Überquerung von schienengebundenen Straßen die betreffenden Oberleitungen entweder demontieren oder anheben mußten. Das gleiche galt für im Wege stehende Verkehrsampeln.

Endlich war es soweit. Wir bekamen die Genehmigung für das Unternehmen „Supertransport“ ab 21 Uhr. Polizei und Stadtwerke waren pünktlich zur Stelle, doch durch einige technische Schwierigkeiten beim Verladen mußten wir eine Verzögerung von 2 1/2 Stunden in Anspruch nehmen. Um 23.14 Uhr setzten wir uns dann in Bewegung. Wir verließen im Schrittempo das Werksgelände und fuhren auf einem von der Polizei vorgeschriebenen Weg zum Hafen. Trotz der inzwischen fortgeschrittenen Nachtzeit war es unvermeidbar, daß es zu einigen Verkehrsstopps kam, die durch das Sperren des Gegen- und des einmündenden Verkehrs in unsere Fahrstraße hervorgerufen wurde. Da Polizei reichlich vertreten war, klappte alles wie am Schnürchen — mit Ausnahme einer Ampel, die herabgerissen wurde, weil sie zwischen Bäumen versteckt



Transport auf den gesperrten Straßen des nächtlichen Mannheims, entgegengesetzt der sonst vorgeschriebenen Fahrtrichtung



Der Anfang einer großen Reise: Rheinabwärts zum Seehafen von Rotterdam

war und ausgerechnet auch noch auf ein Privatauto fiel.

Nach über zwei Stunden Fahrt für eine Strecke, die als Luftlinie ca. 1,5 km mißt, trafen wir am Rheinankel an. Die Verladung auf das Flußschiff am nächsten Vormittag erfolgte

reibungslos. Die große Fahrt nach Saudi-Arabien konnte beginnen.

Wir hoffen jetzt mit dem Kunden, daß sowohl die Seefahrt als auch der abenteuerliche Landtransport durch Saudi-Arabien noch gut über die Bühne geht. Walter Beck, Mannheim

Anton Geiger, 64 Jahre alt, davon 48 Jahre bei der Südbremse, sechs Jahre 2. Betriebsratsvorsitzender. Seit zwei Jahren pensioniert, wohnhaft in Eching bei München



MIT SECHZIG JAHREN ANGT DAS LEBEN ERST AN

Der rasende Reporter von Eching oder Nachrichten aus der Provinz

Unser ehemaliger Arbeitskollege Anton Geiger übt im Ruhestand eine ziemlich unruhige Tätigkeit aus: Er ist Lokalreporter. Diese Tätigkeit hält ihn ganz schön in Trab, aber sie bringt ihm auch etwas sehr Wichtiges ein. Sie zwingt ihn nämlich zwangsläufig fortwährend mit vielen Menschen zusammen, mit Männern und Frauen, jungen und alten aus den verschiedenen Gegenden. Auf die muß man sich, wenn man was von ihnen erfahren will — und das ist ja die Aufgabe eines Chronisten und Berichtstatters — einstellen. Das erfordert Wendigkeit, oder, wie man heute so hübsch sagt, Flexibilität. Als Lokalreporter darf man sich natürlich nicht isolieren — und Isolation ist natürlich im Alter die größte Gefahr — sondern muß ständig auf Kontakte aus sein, um Neuigkeiten zu erfahren. Denn davon lebt ja jede Tageszeitung. Auch muß man sich um seine Geschäftspartner bemühen. Das fängt bereits mit dem Abmachen eines Termins, wo und wann man sich trifft. Dann folgt die gründliche Vorbereitung; die Journalisten nennen es recherchieren, das heißt, man sucht sich alles über die betreffende Persönlichkeit oder das Ereignis zusammen. Man stellt dann in Stichworten eine Frageliste auf, damit man möglichst schnell bei den Interviewten — denn Zeit ist Geld — ans Ziel kommt.

Wie nun kam Anton Geiger zu seiner frühen Pension? Rentner gewiß etwas unüblichen Tätigkeiten? Eigentlich mehr durch Zufall als aus dem überwindbaren Drang zu schreiben, sich anderen mitzuteilen, etwas Eigenes auszusagen, sogar das genaue Gegenteil war bei unserem ehemaligen Kollegen der Fall: „Nein, ich konnte eigentlich überhaupt nicht schreiben. Auch durch einen Vater war diese Begabung nicht auf mich gekommen. Und meine Aufsätze in der Schule gefielen gar nicht besonders, sie fielen mir Grunde genommen nur durch ihre Kürze auf. Ich mein Beruf bei der Südbremse hatte überhaupt keine Beziehung zu der Tintenkleckerei. In den beinahe fünfzig Jahren meiner journalistischen Tätigkeit als Bürokaufmann verfaßte ich nie ein Schriftstück für einen größeren Personenkreis, nur hier und da einen knappen Geschäftsbrief. Zu der Berichterstattung für die

Tageszeitung kam ich wie die Jungfrau zum Kind. 1978 — vielleicht erinnern Sie sich noch daran — gab's in der Bundesrepublik einen Druckerstreik. Das passierte ausgerechnet zur Zeit der Kommunalwahlen. Und es bedeutete nicht mehr und nicht weniger, als daß die Tageszeitung, die ja neben dem Fernsehen das wichtigste Medium im Wahlkampf ist, ausfiel. Man behelf sich mit Notzeitungen. Und da auch Redakteure streikten, griffen kurz entschlossen auch Laien wie ich zur Feder.“

Anton Geiger schrieb also unter dem Kürzel „gg“ und wurde, was wichtiger ist, tatsächlich gedruckt, und was noch wichtiger für einen Schreiber ist, auch gelesen. Denn ohne gelesen zu werden — also ohne Echo — ist der Schreiber ein Nichts, ihm fehlt dann gewissermaßen der Partner. Mit dem Schreiben ist es wie mit einer Liebesbeziehung; es gehören immer zwei dazu. Man gibt Meinung — mitunter sogar ehrliche — und empfängt Anteilnahme — mitunter sogar aufrichtige, die einem weiterhilft. . .

Also, Anton Geiger hatte das Glück, auch gelesen zu werden, und zwar von den richtigen Augen, nämlich denen des Bürgermeisters von Eching. Dieser bat ihn daraufhin, laufend über seine Gemeinde in dem „Freisinger Tagblatt“ zu berichten. Das „Freisinger Tagblatt“ ist ein Ableger des bekannten „Münchner Merkur“. Anton Geiger sagte zu. Allerdings wußte er da noch nicht, wieviel Arbeit er sich damit im Ruhestand aufhalsen würde. Denn der öffentlichkeitsfreundliche Bürgermeister machte nun gleich Nägel mit Köpfen: Er schrieb alle Verbände und Vereine im Dunstkreis von Eching an und empfahl ihnen freundlichst den neuen Berichtserstatter. An ihn sollte man sich ab sofort bei allen Ereignissen wenden. Und die kamen dann alsbald auf ihn zu: Stiftungsfeste des Sportvereins, Einweihungen öffentlicher Gebäude, Volksfeste mit Preisverteilungen, die Schafkopfnarren, die Blumenschmuckwettbewerbe, die Besprechungen der Volkshochschulprogramme. Aber auch neue Fahrradwege wurden freigegeben, ein Badesee durch den Erholungsflächenverein eröffnet oder eine neue Brücke über die Isar eingeweiht. . . Es gab viel zu tun, und Anton Geiger packte es an und

berichtete. Er bekommt seine Aufträge einerseits von der Gemeinde, andererseits ruft die Redaktion aus Freising an und trägt ihm auf, wieviel Zeilen über welche Ereignisse geschrieben werden sollen. Oftmals ist er mehrmals in der Woche und auch abends noch unterwegs. Wenn die Sitzungen am Abend lang werden, bereitet es ihm einige Mühe, frühmorgens wieder zeitig aufzustehen und zu arbeiten, damit die Berichte rechtzeitig an die Redaktion gehen, denn abgestandene Nachrichten sind schlechte Nachrichten. Lokalnachrichten müssen frisch wie der Fisch auf den Tischen kommen. . .

Bei dieser Tätigkeit gibt es erfreulicherweise keine Konkurrenz. Denn von diesem Zeilenhonorar kann niemand leben. Außerdem sind die Einkünfte doch zu unregelmäßig. Seine Vorgängerin hatte Mann, Kinder und Beruf und konnte und wollte diesen zusätzlichen Job nicht auch noch weiter ausüben. Allerdings, wenn Herr Geiger einmal in Urlaub fährt, dann tritt sie wieder in seine Fußstapfen.

Für die Südbremse schreibt Herr Geiger auch noch die Werkschronik unter dem Titel „Menschen — Fakten — Episoden“ im Auftrag des Personalchefs, Herrn Prok. Zimmermann, der mit solchem sachkundigen Berichterstatter naturgemäß zufrieden ist.

Alles in allem: Auch Anton Geiger aus Eching ist einer von denen, der seinen Ruhestand mit sinnvollem Leben ausfüllt. Er übt eine Tätigkeit aus, die ihm Spaß macht und sogar noch etwas finanziell einbringt. Es ist übrigens eine Tätigkeit, die sich völlig von seinem einstigen Beruf unterscheidet. Er hat also in einem Alter, in dem andere resignieren oder ihren Schreibtisch verlassen, bestellungsweise Skatklappen oder nur noch in die Glotze schauen, noch einmal etwas ganz Neues angefangen. Gewiß, der Zufall reichte ihm die Hand. Aber der Zufall hält vielen die Hand hin, und die meisten übersehen sie.

Anton Geiger jedenfalls hat die Hand ergriffen und hält sie fest.

Neues Reiserecht für Pauschalreisen Kein Ärger mehr am Urlaubsort

Ende 1978 verabschiedete der Deutsche Bundestag das Reisevertragsrecht, das am 1. Oktober 1979 in Kraft trat. Das Gesetz erlebte damit in der diesjährigen Reisezeit die erste Bewährungsprobe. Dabei ist allerdings zu fürchten, daß der komplizierte Gesetzestext dem Reisenden die Durchsetzung seiner Rechte nicht erleichtert. Es soll daher im weiteren versucht werden, das Gesetz in seinen Grundzügen zu erläutern:

Zunächst — das Gesetz findet nur auf Pauschalreisen Anwendung. Die Anmietung eines Ferienhauses, zu dem der Reisende mit seinem Auto fährt, ist also kein Fall des Reisevertragsrechts. Vielmehr ist erforderlich, daß der Reiseveranstalter eine Mehrheit von Leistungen (Transport, Unterkunft usw.) zu einem Pauschalpreis erbringt.

Während das Gesetz insoweit — wie auch in vielen anderen Punkten — der bisherigen Rechtsprechung zum Reiserecht folgt, ist das

Recht des Reisenden, an seiner Stelle einen anderen reisen zu lassen, neu. Dadurch besteht die Möglichkeit, die Rücktrittsgebühren zu sparen, die bislang von den Reiseveranstaltern gefordert wurden. Voraussetzung ist allerdings, daß die Ersatzperson für die Reise geeignet und dazu auch in der Lage ist. Es ist also nicht zulässig, einen Nichtschwimmer als Ersatzperson für den Taucherurlaub zu benennen (bedeutsam auch Impfungen bei Reisen in tropische Länder). Selbstverständlich kann man auch nach dem neuen Gesetz von der Reise zurücktreten, ohne eine Ersatzperson zu benennen, muß dann aber dem Reiseveranstalter eine angemessene Entschädigung zahlen.

Besonders wichtig für den Reisenden ist die Kenntnis der Regelungen, die er bei Reise-mängeln beachten muß, denn das Recht, Abhilfe von Mängeln zu verlangen, den Reisepreis zu mindern, Schadenersatz zu fordern oder den Reisevertrag (fristlos) zu kündigen, setzt die Einleitung erster Maßnahmen am Urlaubsort voraus. Hier empfiehlt es sich unter Umständen, die Allgemeinen Reise- und Zahlungsbedingungen des Reiseveranstalters, bei dem die Reise gebucht wurde, auszuschneiden und mit in den Urlaub zu nehmen. Denn zumindest die Bedingungen der großen Reiseunternehmen enthalten Hinweise, wie sich der Reisende verhalten soll, wenn die Reiseleistung mangelhaft ist.

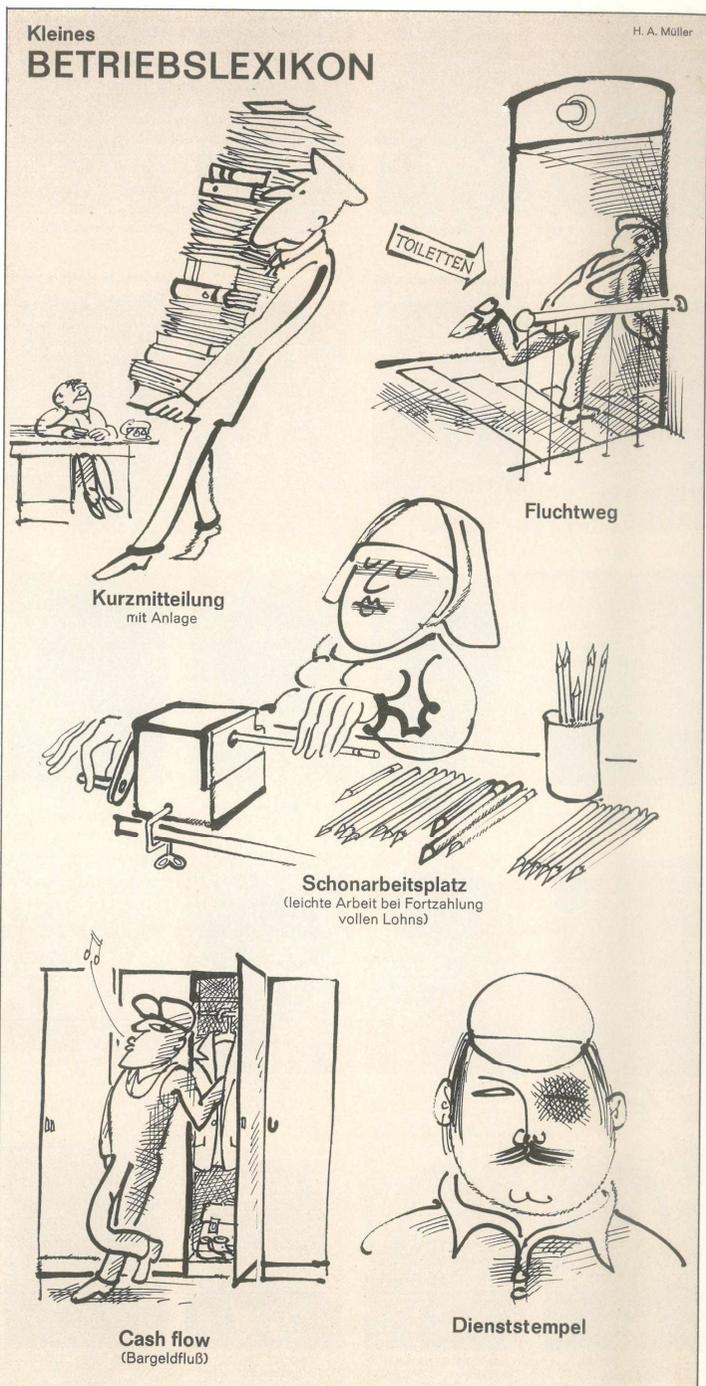
Bei einem Reisemangel steht dem Reisenden zunächst das Recht auf Abhilfe zu: Ist beispielsweise das Hotelzimmer völlig verdrückt, muß der Reisende dies (der örtlichen Reiseleitung) anzeigen und eine angemessene Frist zur Beseitigung des Mangels setzen. Diese Frist darf unter besonderen Umständen sehr kurz sein, z. B. wenn der Reisende erst abends im Hotel ankommt. Hilft der Reiseveranstalter dem Mangel nicht innerhalb der Frist ab, indem er — in unserem Beispielfall — dem Reisenden ein anderes Zimmer in demselben Hotel oder einem Hotel der gleichen Kategorie zuweist oder weigert er sich überhaupt dem Mangel abzuwehren, darf der Reisende selbst Abhilfe schaffen. Die dafür erforderlichen Aufwendungen gehen zu Lasten des Reiseunternehmers. Muß sich der Reisende also selbst ein Zimmer suchen, gehen dessen Kosten zu Lasten des Reiseunternehmers.

Selbstverständlich kann sich der Reisende auch an das Hotelpersonal wenden, wenn er Mängel feststellt. Zu berücksichtigen ist aber immer, daß der Reisevertrag mit dem Reiseunternehmen abgeschlossen wurde. Dieses ist also zur Erbringung der Reiseleistungen verpflichtet und dementsprechend bei Mängeln der korrekte Ansprechpartner.

Neben dem Recht, Abhilfe zu verlangen, kann der Reisende bei dem Vorliegen von Reise-mängeln auch den Pauschalpreis mindern, d. h. herabsetzen. Der Umfang der Minderung hängt davon ab, wie schwer der Mangel ist und wie lange er andauert.

Ist beispielsweise der in dem Reiseprospekt angekündigte Swimming-pool unbenutzbar und hilft der Reiseveranstalter innerhalb der von dem Reisenden gesetzten Frist (z. B. von einer Woche) diesem Mangel ab, kann der Reisende dennoch den Reisepreis herabsetzen, weil die Reiseleistung in dieser Woche eben minderwertig war.

Stellt der Reisende einen schwerwiegenden Mangel (Baulärm, Ungezieferei usw.) fest, dem der Reiseveranstalter nicht innerhalb der ihm gesetzten Frist abhilft, ist er berechtigt, den



vertrag zu kündigen. In besonders gra-
renden Fällen darf der Reisende sofort kün-
gen, ohne dem Reiseveranstalter eine Frist
Beseitigung des Mangels einzuräumen.
r z. B. einen Tennisurlaub gebucht hat, kann
Reisevertrag sofort kündigen, wenn er
der Ankunft im Hotel feststellt, daß alle
nispätze umgebaut werden und daher unbe-
elbar sind.
m Falle der Kündigung ist der Reiseveran-
alter verpflichtet, für den Rücktransport des
isenden zu sorgen und diesem den Reisepreis
ückzuzahlen. Er kann von dem Reisenden

nur die Bezahlung der tatsächlich erbrachten
Leistungen (Verpflegung, Übernachtung, Trans-
port usw.) verlangen.
In besonderen Fällen stehen dem Reisenden
Schadenersatzansprüche zu. Dann kann der
Reisende nicht nur — wie bei der Minderung —
den Reisepreis herabsetzen oder — wie bei
der Kündigung — zurückverlangen, sondern
auch darüber hinausgehende Ersatzansprüche
geltend machen.
In vielen Fällen wird der Reisende bereit sein,
einen Mangel hinzunehmen und auf Abhilfe oder
auf das Recht der Kündigung zu verzichten.

Aber auch dann sollte er den Mangel unbeding-
t der örtlichen Reiseleitung anzeigen und event-
uell ein gemeinsames Protokoll anfertigen.
Denn anderenfalls riskiert der Reisende, auch
noch seine Ansprüche auf Herabsetzung des
Reisepreises oder Schadensersatz zu verlieren.
Zum Schluß die Fristen: Der Reisende muß
Ansprüche innerhalb von vier Wochen nach
Reisende anmelden. Sie verjähren sechs Mo-
nate nachdem der Reiseveranstalter die An-
sprüche schriftlich zurückgewiesen hat; innerhalb
dieser Frist muß aber der Reisende also Klage
erheben. *Vaupel, München*



JOHANN WEINBERGER
techn. Sachbearbeiter
25. 7. 80



GISELA PERTZBORN
Kontoristin
27. 7. 80



OTILIE WIMMER
techn. Sachbearbeiterin
1. 8. 80



ANTON GLAS
Sachbearbeiter
1. 8. 80



ERNST HARTL
Abpresser
1. 8. 80



GEORG LIEDL
Bohrer
8. 8. 80

Süddeutsche Bremsen AG



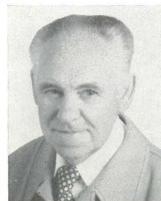
ALFRED HIRSCHMANN
Gruppenleiter
13. 8. 80



FRIEDRICH TREMMEL
Betriebsmittelkalkulator
22. 8. 80



HERMANN SCHRECK
Werkzeugschlosser
2. 7. 80



HEINZ SCHILLER
Schlosser
16. 7. 80



KARL SOHN
Gruppenleiter
18. 8. 80

Motoren-Werke Mannheim AG



BRUNO ABRAHAM
Werkzeugvorbereiter
16. 8. 80



RICHARD HOLLAUER
Motorenschlosser
17. 8. 80



FRITZ LEIDENBERGER
Gruppenleiter
17. 8. 80



WERNER GOMER
Exp.-Sachbearbeiter
1. 7. 80



WALTER KIENLE
Feinbohrer
5. 7. 80

Motoren-Werke Mannheim AG

ENST-
AHRE
ENST-
AHRE

Bremse GmbH München



JOHANN PROBST
Monteur
4. 7. 80



HOLGER FRIDERICI
Chauffeur
11. 7. 80



ERICH FUX
Ing./Abnahmeleiter
1. 8. 80



HELMUT WUTZ
Meister
16. 8. 80



KARL-HEINZ HOPPE
Maschinenformer
20. 7. 80



WERNER BETHGE
Brenner
22. 8. 80

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein



HELMUT SCHNEIDER
Kontrollleur
11. 7. 80



KLAUS MUNGARD
Montage-Inspekteur
18. 7. 80



KURT JORDER
Wascher
18. 7. 80



EMIL KUMPF
Schlosser
18. 7. 80



ADALBERT PIWECKI
Schleifer
18. 7. 80



HARRY OBERBAUER
Kontrollleur
18. 7. 80

deutsche Bremsen AG



GOTTHARD TOGEL
Kontrollleur
4. 7. 80



JOHANN SIAMRO
Einrichter
5. 7. 80



ANNA REICHER
Packerin
5. 7. 80

Unsere
Jubilare



JOSEF GRUND
EDV-Sachbearbeiter
5. 7. 80



ANTON REITMAIER
Richtmeister i. Mot.-KD
11. 7. 80



HEINZ ENGEL
Automaten-Einrichter
11. 7. 80



ELFRIEDE JUNG
Disponentin
13. 7. 80



RICHARD PILS
Einkäufer
18. 7. 80



WOLFGANG LEUCHT
Einrichter
18. 7. 80



WILHEIM LEUTHRÜSSLER
Werkmeister
15. 8. 80



FRANZ HAHN
Abteilungsleiter
22. 8. 80



KURT KOPKA
Terminüberwacher
23. 8. 80

Carl Hasse & Wrede GmbH



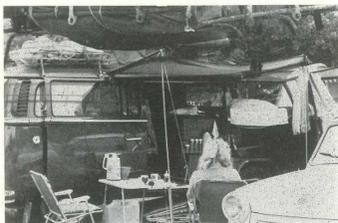
WERNER NIXDORF
kfm. Angestellter
5. 7. 80



HANS SCHULTZE
H.-Arbeiter
5. 7. 80

Ja, so war's!

Eine
Rückblende
zum
Thema
»Urlaub«



Sonntagmorgen im April. Waltervater klopft ans Frühstücksei und sagt:

„Alle mal herhören! Ein Arbeitskollege von mir jettet im Herbst auf die Philippinen. Nach Italien geht er dieses Jahr nicht, sagt er. Und wenn wir wollen, können wir seinen Camping-Bus haben — na ja, so einen umgebauten Kleintransporter. Wir brauchen den nur anzumelden...“

„Das ist ja ein Knüller“, jubelt Rolf, „da brauchen wir nicht in die blöden Hotels! Wir können umherzigeunern! Jeans, T-Shirt, Taschenmesser, Grill — aus! Mehr nicht. Den ganzen üblichen Krempel können wir zu Hause lassen.“

„Und wir suchen uns einsame Strände, wo man ohne diese zickigen Fetzen baden kann, ja Paps?“ Elke schwärmt. Nur Mutter Susanne hat Einwände.

„Ich weiß nicht — so ein Haushalt auf Rädern... Möchte mich auch mal bekoochen lassen, einmal im Jahr!“

Für Nesthäkchen Tini geht's nur um den aufblasbaren Delphin.

„Flipper muß mit! Aber nicht die Luft rauslassen, sonst stirbt er.“

„Schon gut. Wir nehmen ihn mit — mit Luft.“ Sonntagmorgen, Mitte Mai. Mutter ist gutgelaunt. Im Badezimmer will Walter die Entscheidung:

„Also, Susemaus, was ist? Nehmen wir den Bus — ja oder nein?“

„Ihr wollt ihn — also nehmen wir ihn. Mein Trost ist, daß die fürchterliche Packerei wegfällt; denn wenn wir auf Camping und Gammel machen, können wir die schneien Klamos wirklich zu Hause lassen. Das Bißchen, was wir brauchen, schmeißen wir locker in den Bus. Und endlich mal keine Dachlast. Nicht diesen Turm

obendrauf — dieses Gezottle und Gewurstle! Im übrigen bin ich froh, daß wir dem Vollpensionsrummel entfliehen werden. Ein idyllisches Plätzchen — mal hier, mal da — zwei Bäume und eine Hängematte, mehr will ich nicht. Und wenn ihr mir alle helft, muß ich mich mit der Kocherei nicht totmachen.“

„Mußt du nicht“, sagt Walter mit festem Blick in den Spiegel. „Wir machen auf Diät. Wir sind alle zu fett. Wir machen Gesundlebe. Ganz unkompliziert. Viel Obst, ein bißchen Gemüse... Spartanisch — na, du weißt schon.“

„Gute Idee, Walter.“ Montagabend, Ende Mai. Vater bedeckt einen Zettel mit Zahlen.

„Sieh her, Susemaus! Wir sparen eine Menge Mäuse. Nur Treibstoff, Maut, Campingplatzgebühren, Verköstigung und so weiter, schließlich noch einen Fond für Unvorhergesehenes — macht summa summarum...“

„Oh! Das sind ja zweitausend weniger als letztes Jahr für den Urlaub in Mare-Olio. Klar, die Zimmer fallen weg, keine Vollpension und was sonst noch alles.“

Am folgenden Tag: Vater kommt nach Hause, etwas später als üblich. Elke fängt ihn schon im Flur ab.

„Wir sparen noch viel, viel mehr, Paps! Rolf hat sich erkundigt: Für das gleiche Hotel vom Vorjahr müßtest du 20% mehr hinblättern. Das brauchst du nun nicht — und da habe ich erst mal gleich zwei tolle Bikinis gekauft. Totschick! Einen in Weiß, einen in Pink. Irre sind die. Frag' Mutti. Die hat mir auch gleich das Geld gegeben.“

„Zwei ‚verzickte Fetzen‘, Walter, so ist es; aber ich denke, sie braucht ja auch was für die hiesigen Stadtbäder — ich meine etwas Neues, sonst platzen die Nähte.“

Vater lacht und macht noch Witze. Da sieht Rolf seine Gelegenheit:

„Mutter und ich haben heute gleich groß eingekauft. Weil wir einen so billigen Urlaub machen, hat sie gemeint, kann man schon mal kräftiger in die Kasse greifen; jedenfalls sind jetzt vier neue Bademäntel in der Familie, Tini hat drei Latzhosen bekommen, ich hab' neue Jogging-Mauken und ein Sweat-shirt gekriegt. Mutti selbst hat einen Haufen neuer Sommerplünnen — und für dich hat sie auch ein paar Überraschungen, wirst schon sehn! Außerdem haben wir jetzt das originale Camping-Geschirr, ganz leicht — und außerdem haben wir jetzt endlich die 14-Kanal-Vario-Prop-Fernsteuerung für mein Modellflugzeug...“

„... angezahlt“, erklärt Susanne, „ich hatte ja, außer Bargeld, nur fünf Euroschecks mit.“

„Na, hör mal, das Ding sollte doch der Knlich erst im Dezember zum Geburtstag...“

Vaters Vorwurf verstummt unter einer rasanten Schirmmütze, die man ihm aufstülpt und angesichts zweier Tennisschläger, die Tini herbeischleift: „Tornado Competition“ — vom Feinsten. Susanne drapiert ein blütenweißes Baumwollhemd mit Regenbogenpaspel auf seiner Brust. Er stammt aus der LaCostet-Super-Kollektion wie auch die Shorts, die ihm Elke auf den Schoß legt. — Es ist wie Weihnachten. Tennisbälle kullern durch die Wohnung, und Susanne fragt noch:

„Wieviele Pfunde soll ich dir abschlagen?“ So geht der Abend zu Ende.

Und die Nacht kommt. Regen peitscht gegen die Fensterläden. Walter sucht Fußkontakt und Susannes Händchen.

„Was gib't, Dicker?“ „Ach, das ist fürchterlich beknackt. Weil —

ich habe einen Windsurfer gekauft. Er hängt in der Garage. Dachte, wir machen zwei Mille gut, da könnte ich mir für sechzehnhundert einen Jugendtraum erfüllen.“

„Jugendtraum? Witzbold. Euch haben doch die Enten im Binsenboot über'n Dorfteich geschoben; damals gab's...“

„Susemaus, das ist jetzt wurscht. Sache ist, daß durch die kühnen Käufe 'ne Menge Schecks abgebucht werden. Am 18. 6. hole ich Bares für den Urlaub, und ab August kommen wir mit dem Konto für längere Zeit satt in die Miesen. Schöne Wirtschaft. Das kostet!“

„Denk nicht ans Geld, Dicki. Wer weiß, was kommt. Und für den Wellenbügler wird sich ja auch Rolf interessieren. Ich glaube, der bringt es. Bei dir weiß ich das nicht so genau.“

„Wirst schon sehn!“

„Kommt das Brett aufs Dach?“

„Logo.“

„Na — dann gute Nacht!“

Samstagsvormittag, Anfang Juni. Rolf kommt mit den Brötchen vom PennySpar.

„Am Schwarzen Brett hängt eine phantastische Okkasion: ‚Schlauchboot, 350 kg Tragkraft, mit Beseglung und 4-PS-Huber-Craft, umständehalber... 12 Monatsraten à DM 120.-‘; wenn das keine Meziehe ist! Ich verzichte ein Jahr lang aufs Taschengeld.“

„Ein Schlauchboot ist Nervenbalsam. Ich mag so'n Ding. Das schaukelt so schön“, sagt Susanne. „Beine hoch, Schinken und Melone, Chianti, heitre Lektüre: Der Himmel auf dem Wasser!“

Walter atmet schwer. „Macht, was ihr wollt! Hauptsache, wir kriegen die vier Klappräder mit. Die schnallen wir auf den Windsurfer.“

Elke fragt, ob sich nicht noch die Tischtennisplatte drunterschieben ließe.

„Geht das?“

„Geht.“

Am Morgen des 19. 6. — Waltervater checkt den Rest der „Frachtliste“: Luftmatratzen, Cassettennetze, Dartscheibe, Roller-Skates, Cassettenrecorder, Werkzeug fürs Flugmodell, Tauchbrille, Flossen, Schnorchel, Angelgerät, Filmkamera, Feldstaffelei, Mal-Utensilien... Tini stopft noch Lücken im Stauraum mit Bällen, Schiffchen, Schippchen und Püppchen und dremmelt Micky-Mouse-Hefte zwischen die Sitze.

Endlich, 10,00 Uhr: Ein letzter Blick auf das Dach des Transporters.

„Sieht ja gefährlich aus!“

„Müße aber halten. — Auf geht's!“ H. A. M.

