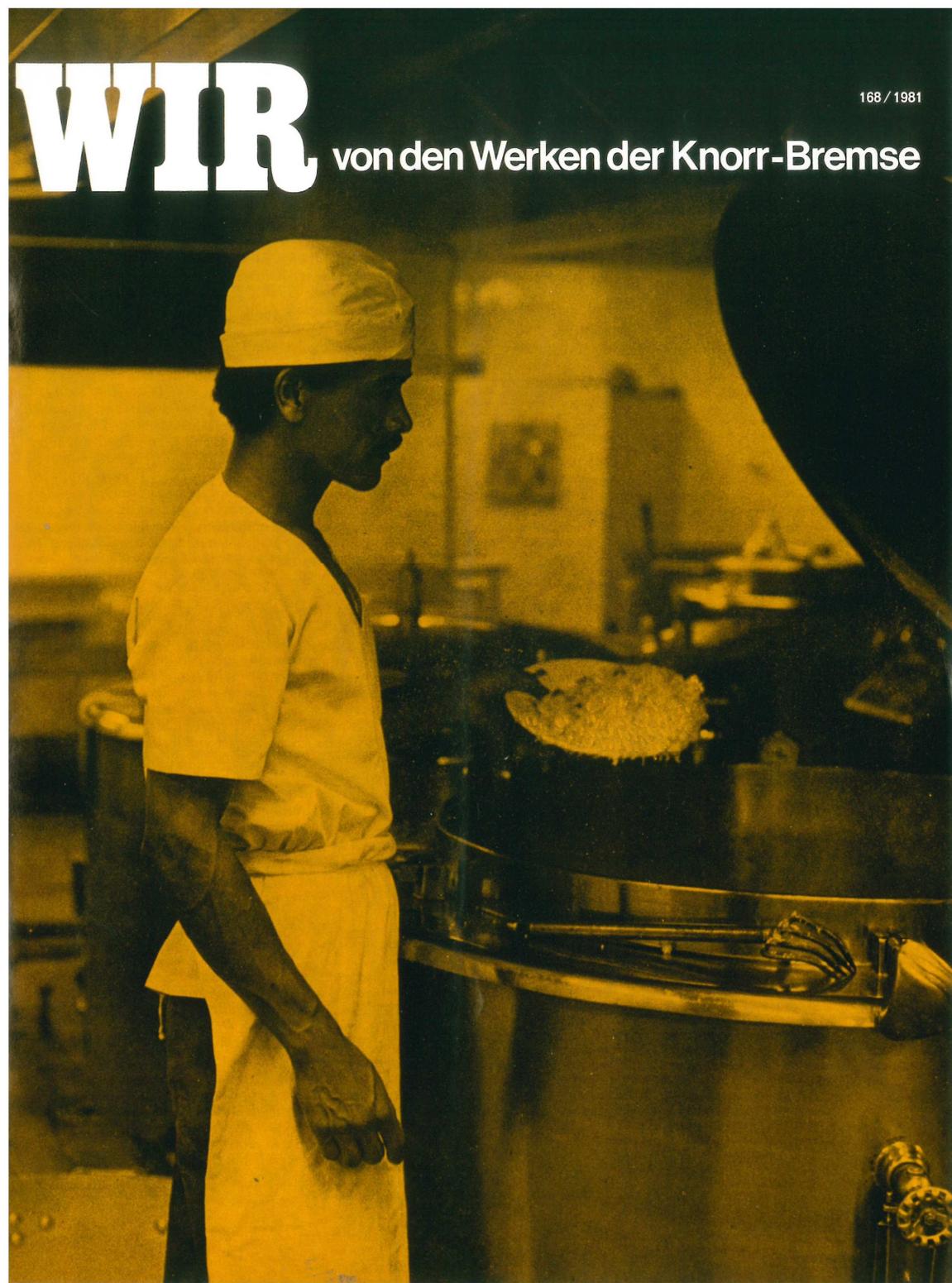


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

168 / 1981





Herausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Vlooscher Straße 80, 8000 München 40

Schriftleitung:
Renate Stapf
Vlooscher Straße 80, 8000 München 40
Telefon: 089 / 35051

Titel und Layout:
A. Müller, München

Druck:
J. Hils & A. Meier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 087 31 / 2307

Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

168 APRIL 1981

Inser Titelbild
bei DIMOTOR in Sao Paulo: Inmitten er blitzsauberen, modernen Werkküche räsertiert einer der Köche eine Portion Reis, die — mit Bohnen — zur landesüblichen Grundnahrung unserer brasilianischen Kollegen zählt

Inhalt/Seite	
Die Geschäftsentwicklung unserer Werke im Jahr 1980	3
Wirtschaft in Korea — „GERMATEC“ in Seoul	4
Der Betriebsarzt rät . . . Mit Fett gesund	5
Fotoren-Werke Mannheim AG: Die Auftragsbücher sind gefüllt!	6
Inkauf — einst und jetzt	8
Über Knorr unterwegs: In Königreich Saudi-Arabien	10
Ententips	12
Unsere Jubilare	14
Werkunde aus der Welt des Verkehrs	16
Wie Drittel der Auszubildenden mit 400 bis 50 Mark	16

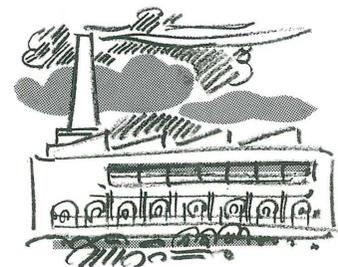
Jetzt geht's bei den meisten wieder nach dem Süden, und für viele ist Italien das Urlaubsziel. Natürlich, denn seit der Germanenzeit zieht es uns Nordländer in die sonnigeren Gefilde. Auch im Falle Italien/Deutschland ist es so, daß sich Gegensätze halt anziehen. Denn die Italiener haben alles, was uns fehlt: Den ewig blauen Himmel und das meerumsäumte Land der Zitronen und Zypressen. Die Menschen gehören selbstverständlich auch dazu — mit ihren bunten Kleidern, fröhlichen Gesichtern, ihrer melodischen Sprache und den eleganten Gesten, neben denen wir Barbaren aus dem Norden wie Trauerklöße wirken. Zwar sind wir vielleicht disziplinierter, aber eben auch schwerfälliger und so schrecklich ernsthaft. Was die Kunst des Lebens betrifft, haben die Südländer uns sowieso vieles voraus.

Ich muß da immer an eine bezeichnende Szene in Italien denken: Ich war mit meiner kleinen Tochter in Venedig. Während ich in einem Laden schnell einkaufen wollte, fing es an zu regnen. Das Töchterchen mußte ich im offenen Klappwagen vor dem Geschäft lassen. Sofort trat ein junger Mann an den Wagen und hielt schützend seinen Schirm darüber. Ja, die Italiener sind im allgemeinen besonders kinder- und überhaupt menschenfreundlich! Ich erinnere mich auch, daß wir einmal auf dem Lande durch einen Reifenschaden in die Nähe einer bäuerlichen Hochzeitsgesellschaft gerieten. Wir wurden sofort eingeladen und fast vom Wohlwollen erdrückt . . . Diese spontane Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft gehört ebenfalls zu den liebenswerten Eigenschaften.

Apropos Gast — wir Deutschen sind ja gern zu Gast in Bella Italia, aber wie ist's mit den Italienern, wenn die als Gast-Arbeiter bei uns in Deutschland sind? Erkundigen wir uns danach, wie sie sich fühlen in unserem so ernsthaften und ordentlichen Land? Wir finden sie oft am Sonntag in der Bahnhofshalle in Gruppen gestikulierend zusammenstehen. Manche Deutsche rümpfen darob die Nase. Auf einmal haben wir das Wort »Gast« vergessen, und nur die Worte »Arbeiter« und »Ausländer« bleiben. Ist das nicht seltsam? Wenn wir ihnen drüben in Italien begegnen, wo also der Gastarbeiter sich plötzlich in unseren Gastgeber verwandelt, dann auf einmal finden wir die Italiener furchtbar nett und lustig. Wir bewundern sogar ihre Kunst, inmitten eines von Inflation, Wirtschaftskrisen und Terror geschüttelten Landes ihr Leben so ganz nach eigener Fassung zu gestalten. Wir beneiden sie insgeheim um ihre Fähigkeit zur Improvisation, aber wir können halt auch nicht aus unserer engen Haut. Im Urlaub finden wir auch die Siesta, die ausgedehnte Mittagsruhe nach dem Essen, prima und pflegen das Dolce far niente, das süße Nichtstun, doch daheim reißen wir uns dann am Riemen: Dienst ist Dienst, und vino ist vino. Doch oder gerade deshalb fahren wir wieder im nächsten Jahr nach Italien und atmen ein wenig freier, wenn wir unter den Zypressen den ersten Espresso oder Campari nehmen. Wahrscheinlich ging es schon Goethe ähnlich und den Millionen Bildungsreisenden, die Italien, die Wiege der abendländischen Kultur, besuchten. Und auch den Millionen Jungvermählten, die ihre Hochzeitsreise nach Italien machten.

Doch zurück zu den Gastarbeitern. Daß sie nicht so heiter nach Deutschland fahren wie wir nach Italien in den Urlaub, ist wohl logisch. Nebel, Regen, Schnee, das Getrenntsein von ihren Familien und die gleichgültige oder reservierte Haltung vieler Deutscher lassen sie körperlich und seelisch frösteln. Und wir? Wir sehen die Italiener im Urlaub natürlich anders als in unserem Arbeitsalltag in Germania. Es fehlen die Sonne, das Klima und unsere Ferienstimmung, mitunter auch der Wein — Dinge, die uns die Einheimischen in ihrem Lande so besonders sympathisch machen. Unter unserem grauen Himmel erscheinen sie uns verändert, denn wir sehen sie nüchterner. Das heißt aber nicht, daß diese Sicht gut und richtig ist — durch die scharfe Bundesbürgerbrille . . . Wir, die wir Jahr für Jahr nach Italien fahren, sollten die Erinnerungen an dieses Land nicht nur mitnehmen und in einem Gehirnschubfach ablegen, reserviert für den nächsten Urlaub, sondern auf unseren Alltag einwirken lassen. Vielleicht wird er dann ein wenig wärmer und freundlicher. Bella Italia: grazie und arrivederci!

Die Geschäftsentwicklung unserer Werke im Jahr 1980



Im Jahr 1980 erzielten die deutschen Werke der Knorr-Bremse-Gruppe Umsätze in Höhe von 802,9 Mio DM (ohne interne Lieferungen untereinander), das sind 1,6% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres (790,4).

Das Inlandsgeschäft erhöhte sich um 6,4% auf 465,0 Mio DM, im Exportgeschäft ergab sich ein Rückgang von 4,6% auf 337,9 Mio DM. Die Exportquote verringerte sich auf 42% (i. Vj. 45%).

Daß ein Umsatzzuwachs erzielt werden konnte, ist in erster Linie den noch weiter gestiegenen Auftragsengpässen bei den Druckluft-erzeugnissen und den bearbeiteten Gußteilen zu verdanken. Bei den Motoren war die Auftragsentwicklung Ende 1980 zwar ebenfalls wieder ansteigend, doch hat sich dies im Umsatz 1980 nicht mehr voll niederschlagen. — Generell zu berücksichtigen ist, daß der erzielte Nominalzuwachs nur durch die durchgeführten Erhöhungen der Verkaufspreise möglich war.

Aufgrund des erhöhten Auftragsbestandes von 346,4 Mio DM (i. Vj. 305,3) und der weiteren Geschäftsaussichten wird für die Gruppe mit einer Umsatzsteigerung von 7% im Jahr 1981 gerechnet; dies mit dem Vorbehalt, daß die Absatzmärkte nicht durch wirtschaftliche und politische Änderungen in besonderem Maße beeinflusst werden.

Die **KNORR-BREMSE GMBH MÜNCHEN** konnte ihren Umsatz um 8,6% steigern. Der Inlandsumsatz erhöhte sich um 10%, der Auslandsumsatz um 6%. Die Exportquote betrug 37% (i. Vj. 36%).

Im Bereich Bremsen für Schienenfahrzeuge betrug der Umsatzzuwachs 4,4%. Die Bundesbahn hat mehr Güterwagenbremsen abgenommen. Auch bei U- und Stadtbahnen war die Entwicklung positiv. In verschiedenen europäischen Ländern konnten die Märkte ausgeweitet werden. Schwieriger ist dies in asiatischen und afrikanischen Ländern, nicht zuletzt auch wegen Finanzierungsfragen.

Im Bereich Bremsen für Straßenfahrzeuge konnte der Umsatz um 12% gesteigert werden, und zwar im Inland wie im Ausland. — Die Geschäftsentwicklung war trotz einer teilweisen konjunkturellen Abschwächung insgesamt befriedigend. Die Preise sind dagegen unbefriedigend. — Die in den letzten Jahren errichteten Tochtergesellschaften in verschiedenen Ländern bewährten sich.

Im Bereich Druckluftsteuerungen ergab sich eine Umsatzsteigerung von 11,9%. Bei der Mittelpufferkupplung sind die Umsätze z. Zt. nicht von Bedeutung.

Der Auftragsbestand der Knorr-Bremse GmbH München hat auf Grund guter Aufträge im Schienenfahrzeugsektor, bei Kfz-Bremsen und Steuerungen wieder zugenommen. Für 1981 wird mit einer Umsatzsteigerung von 2% gerechnet.

Bei der **KNORR-BREMSE GMBH VOLMARSTEIN** hat sich der Umsatz im Jahr 1980 nur leicht erhöht. Während Stahl- und Grauguß

geringfügig hinter dem Vorjahr zurückgeblieben sind, wurde bei Sphärorohgüß eine bedeutende Umsatzzunahme erzielt; dies entspricht dem allgemeinen Trend, weil Sphärorohgüß billiger ist und besser verarbeitet werden kann. Der Rückgang der Lieferungen für bearbeiteten Stahlgüß (Bergbau) wurde durch den verstärkten Verkauf von Autorädern (Sphärorohgüß) und Zubehör weitgehend ausgeglichen.

Der Auftragsbestand der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein hat sich etwas verbessert, u. a. durch gute Aufträge für Autoräder, Scheibenbremsen und Bremsscheiben. Die Geschäftserwartung bei Rohgüß wird dagegen mit Zurückhaltung beurteilt, weil in einigen Industriebranchen die Investitionen geringer sein dürften. Die Umsatzvorausschätzung für Volmarstein sieht einen Rückgang um 6% vor.

Der Umsatz der **MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG** blieb 1980 um 2,6% hinter dem Vorjahr zurück. Im Inland konnten die Lieferungen um 6,9% gesteigert werden, im Ausland mußte MWM jedoch einen Rückgang hinnehmen. Die Exportquote verringerte sich von 57,5 auf 53,4%.

Angesichts der Auftragslücken, die nach dem Ausfall des Iran-Geschäftes vor zwei Jahren aufgetreten sind und angesichts der schrumpfenden Aufträge für Landmaschinen und Kranschlepper im Inland waren die vor allem in den letzten Monaten des Jahres 1980 erzielten Umsätze sehr hoch. Die Rückgänge blieben — auf das ganze Jahr bezogen — in Grenzen. Sie betragen bei KD-Motoren 4%, bei RH-Motoren 12%. Zunahmen gegenüber dem Vorjahr wurden bei Kompressoren und Motorenersatzteilen erzielt.

Die Auftragszunahmen im Berichtsjahr führten zu einer Erhöhung des Auftragsbestandes. Eine Reihe von Aufträgen konnte in jüngster Zeit hereingenommen werden, u. a. im RH-Sektor für Schiffsmotoren und Dieselkraftanlagen für Stromerzeugung, im KD-Bereich für Einbaumotoren und Aggregate. Zugenommen haben auch die Aufträge für Gasmotoren.

Die Umsatzvorschau für 1981 sieht einen Zuwachs von 19% vor.

Der Umsatz der **SÜDDEUTSCHEN BREMSEN**

AG stieg 1980 um 10,3%. Alle Produktgruppen hatten Zunahmen aufzuweisen. Der Umsatz wurde von den Auftragsengpässen noch übertrifft, so daß der Auftragsbestand zum Jahresende anstieg. Bei den Motoren fehlen allerdings zur Zeit die vielen Einzelaufträge, die den Grundstock des Motorengeschäftes bei der SB bilden. Erfreulicherweise konnte dafür eine ganze Anzahl von größeren Aufträgen aus außereuropäischen Ländern hereingenommen werden. Die intensiven, individuell geführten Preisgespräche wirkten sich positiv auf die Abschlüsse aus. Die Umsatzplanung baut 1981 auf einer Steigerung von 4% auf.

Bei der **CARL HASSE & WREDE GMBH** verringerte sich der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 18,3%. Minderungen ergaben sich vor allem bei den beiden Hauptkostenträgern Schwingungsdämpfer und Werkzeugmaschinen. Gestiegen sind die Erlöse aus der Bearbeitung von Fremderzeugnissen, die insgesamt 8,5% des Gesamtumsatzes erreicht haben.

Die Aufträge haben inzwischen wieder zugenommen, der Auftragsbestand hat sich leicht erhöht. Einige ausländische Kunden konnten für Schwingungsdämpfer gewonnen werden. Die Umsatzvorausschätzung für 1981 sieht eine Steigerung von 1,5% vor.

Die Zahl der Mitarbeiter hat sich 1980 um 162 auf 6933 Personen verringert. Abnahmen ergaben sich vor allem bei MWM, KB-Volmarstein und H & W, Zunahmen vor allem bei der SB. Zum Jahresende wurden 1408 ausländische Arbeitnehmer beschäftigt (i. Vj. 1455).

Für Löhne und Gehälter wurden 1980 248,0 Mio DM aufgewendet, das sind 4,7% mehr als im Vorjahr (236,8). Der Mehraufwand für Löhne und Lohnnebenkosten war durch die Verringerung der Belegschaftszahl nicht auszugleichen.

Bei den sozialen Leistungen sind insbesondere die Zahlungen für Urlaubsgeld, Sonderzahlungen Weihnachten und Vermögensbildung gemäß den tariflichen Regelungen gestiegen. Leicht zugenommen haben die gesetzlichen Sozialabgaben und die freiwilligen Leistungen (Weihnachtsgratifikation, Renten, Erholungsfürsorge, Kinderversicherung, Fahrtkostenzuschüsse, Jubiläen).

Die Investitionen betragen 1980 34,0 Mio DM, das sind 3,3 Mio DM weniger als im Vorjahr (37,3).

Abschreibungen wurden 1980 in Höhe von 32,7 Mio DM vorgenommen.

Für Instandhaltungszwecke sind 20,7 Mio DM aufgewendet worden.

Die Ertragslage ist nicht zufriedenstellend. Ursachen hierfür sind vor allem das schlechte Preis-Kosten-Verhältnis und die ungünstiger gewordene Produktzusammensetzung, z. T. auch die fehlende Auslastung.

Bei den ausländischen Werken der Knorr-Bremse-Gruppe sind die Umsätze gegenüber dem Vorjahr um rund 14% gestiegen (z. T. inflationsbedingt). Beschäftigt werden annähernd 4500 Personen.

ZV/Schl.

KNORR IN KOREA

GERMATEC

Ausstellung der deutschen Industrie in Seoul

Nein, warm war es im Dezember in Seoul wirklich nicht. Gleich am Tage nach der Ankunft gab es einen Schneesturm, der den Verkehr in der Achtmillionen-Metropole nahezu vollständig lähmte. In Vorankommen in den chaotisch verstopften Straßen war wegen Glatteis nicht mehr möglich. In den folgenden zwei Wochen dann zeigte sich die Stadt meist von ihrer sonnigen Seite, wobei die Temperaturen jedoch teilweise auf -16°C absanken. Die schneebedeckten Bergpfade rund um Seoul trugen jedoch dazu bei, eine gewisse Vertrautheit aufkommen zu lassen, vor allem dann, wenn die Anreise gerade aus dem winterrlichen München erfolgte.

Doch was war der Zweck dieses Besuchs in Korea? Die deutsche Industrie stellte aus. Im verbauten Messe- und Ausstellungszentrum KOEX, ca. 15 km außerhalb der City über deren Haupt-Han gelegen, gaben über 140 Vertretungen der deutschen Industrie einen Einblick in die Vielfalt ihrer Produkte und informierten die zahlreichen interessierten koreanischen Zuhörer über den Stand der Entwicklungen. Doch was war der Zweck dieses Besuchs in Korea? Die deutsche Industrie stellte aus. Im verbauten Messe- und Ausstellungszentrum KOEX, ca. 15 km außerhalb der City über deren Haupt-Han gelegen, gaben über 140 Vertretungen der deutschen Industrie einen Einblick in die Vielfalt ihrer Produkte und informierten die zahlreichen interessierten koreanischen Zuhörer über den Stand der Entwicklungen.

Volkenkrazern und Hotelbauten bestimmt, zwischen denen — von Parks und Grünanlagen abgesehen — die alten, zum größten Teil unter Denkmalschutz gestellten Paläste und Holzbauten verschwinden und wo der Verkehrslärm nur noch gedämpft hereinklingt. Dabei können sich die beiden Königspaläste, der Kyongbok- und der Changdok-Palast aus dem 15. Jahrhundert mit ihren eleganten und anmutig geschwungenen Holzdächern, reich verziert und bemalt, durchaus in ihrer Schönheit gegen die modernen Stahlbetonbauten behaupten. In ihrem Innern wird die hochstehende Kultur der vergangenen Jahrhunderte gezeigt; die Keramikarbeiten aus der Koryo-Dynastie im 12. Jahrhundert sind als Antiquitäten weltberühmt und kaum noch zu bezahen.

Überall in den Straßen — man muß nur etwas aus dem Hotelviertel der Touristen fliehen — stößt man in unzähligen kleinen Läden auf kunstvoll gearbeitete Lack- und Holzarbeiten, die mit

dem Spaziergang geht man dann in ein koreanisches Restaurant oder in eine der vielen kleinen Teestuben, wo das Nationalgetränk, der Gin seng- Tee, ausgeschenkt wird. Die koreanische Gin seng-Wurzel wird als die beste der Welt bezeichnet und ist eines der Exportprodukte Südkoreas schlechthin. Sie ist ein geheimnisvolles und uraltes koreanisches Heilmittel, deren Gewicht an asiatischen Fürstenthöfen früher mit dem 18fachen Gewicht an Gold aufgewogen wurde.

Können Sie mit Eßstäbchen umgehen? Keine Angst, in den Hotels gibt es Messer und Gabel, und die Auswahl der Restaurants innerhalb der Hotelmauern reicht von mediterraner französischer oder internationaler Küche bis zur chinesischen und japanischen, alter oder moderner Prägung. Man sollte sich den Besuch in einem traditionellen koreanischen Restaurant jedoch nicht entgehen lassen. Nach dem Ausziehen der Schuhe läßt man sich in einem kunstvoll

Der Knorr-Messestand im neuen Messe- und Ausstellungszentrum KOEX, ca. 15 km außerhalb von Seoul



Perlmutter üppig verziert werden. Keramikarbeiten wie Vasen, Schüsseln, Teller und Trinkgefäße, in Form und Farben völlig verschieden, stehen ebenfalls hoch im Kurs. Möchte man eines dieser Stücke erwerben oder interessiert man sich für koreanische Halbedelsteine — Rauchtopaz, Amethyst und Jade sind bekannt und geschätzt — so bleibt es dem eigenen Verhandlungsgeschick überlassen, wie viele Won oder US-Dollar — dann meist 10% billiger — man dafür hinlegen muß. Verständigungsschwierigkeiten werden mit einem Lächeln und viel Geduld überbrückt. Es ist auch durchaus möglich und ein Zeichen der übergroßen koreanischen Höflichkeit, daß unkundige Fremde an der Hand genommen und etliche Meter weit begleitet werden, bis der Führer überzeugt ist, der Fremde könne jetzt nicht mehr fehlgehen.

Wohluntend fallen beim Sonntagnachmittagsspaziergang die traditionellen Trachten junger Mädchen im Gewühl westlich gekleideter Menschen auf. Diese weiten, bis zum Boden reichenden Kleider bestehen aus reich verzierten Seiden- oder Brokatstoffen, die offenbar nichts von der Kälte dieses sonnigen Dezembertages durchlassen und bunte Flecken im weißen Schnee des Parks bilden. Zum Aufwärmen nach



Koreanischer Bildermaler im Folk Village



Erinnerungsfoto im Folk Village mit den Herren Kubath, Paschen und Schober



Besonders farbenprächtig: Koreanischer Bauerntanzen

Mr. Won Inn von unserer koreanischen Vertretung (Eisenbahnbremse)

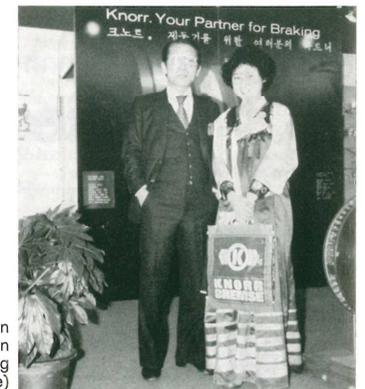
zu Fuß zu gehen, da auch Taxifahrer nach 24.00 Uhr ihre Dienste nicht mehr anbieten.

In Korea sind die unterschiedlichsten Religionen zu Hause. 35% der Bevölkerung ist katholisch, was vor allem in der Vorweihnachtszeit sehr deutlich wird. Die riesigen Warenhäuser, durchaus vergleichbar mit europäischen, sind festlich geschmückt, die aufgestellten Christbäume aus Plastik übertreffen sich an Farbenpracht und Intensität der Blinklichter. Amerikanische Weihnachtslieder hört man von früh bis spät.

Es hilft nur noch die Flucht aus der Stadt ins „Folk Village“, wo Bauart, Handwerk und Lebensweise der ländlichen Gebiete Koreas gezeigt werden. Ein vorgeführter Bauerntanzen in farbenprächtigen Gewändern mit Trommeln und Schellen kommt in der Melodie unseren europäischen Volkstänzen schon näher als beispielsweise im nahe gelegenen Japan. Hier zeigt sich auch der stille Reiz der ländlichen Umgebung mit einstöckigen Wohnhäusern und ihren bunten Dächern inmitten winterlicher Felder und Hügel; ein Eindruck, der auf das gesamte Südkorea zutrifft.

Eine Besonderheit sei noch erwähnt. Der Koreaner hat drei Namen, und jeder Name besteht aus einer Silbe. Die erste Silbe ist der Familienname. Nach diesem kommen zwei Vornamen. Ein Zugeständnis an westliche Gewohnheiten ist es nun, daß viele Koreaner, vor allem diejenigen, die beruflich mit Ausländern zu tun haben, heute ihren Familiennamen hinter die Vornamen setzen. Wenn Sie jetzt eine Visitenkarte erhalten, dürfen Sie raten, ob der erste Name der Vor- oder der Familienname ist. Viel Spaß, die Chancen stehen 50 zu 50.

K. Schober, München



Der Betriebsarzt rät ...

Mit Fett gesund

Letzte Untersuchungen haben meine Meinung bestätigt, daß für Gesundheit, Arbeit und Freizeit nicht die angepriesene Abmagerung durch einseitige Kost entscheidend ist. Wichtig ist die Menge und die Qualität der Nahrungsmittel. Also auf geht's: man kann auch mit Schweinshax'n richtig ernährt werden.

Entscheidend für die Verträglichkeit des Essens ist die Tatsache, daß Essen Freude machen soll. Wie grantig ist oft ein Mitbürger, der nur ein Salatblatt am Tag gegessen hat.

Doch der tatsächliche Wert der Rohstoffe, die unsere Kost ausmachen, bleibt das Entscheidende.

Das unnatürlich gezüchtete Gemüse mit allen Arten künstlicher Düngung, die Schweine, die wie dürre Fahrräder aus dem Norden importiert werden und die unser Schlachthof ausspeit und die nur durch Medikamentengaben die weite Touristikreise überstehen, sind es wahrscheinlich nicht wert, unsere Geschäfte und Supermärkte zu überschwemmen.

es nicht beschämend, daß bei einem gen Beamenapparat, der zur Überwachung Nahrungsmittel eingesetzt ist, ausgerechnet als großzügig bezeichnete Italien uns über Ostrogene bei den Kälbern belehrt hat? r wer weiß heute noch etwas über das Milch-früherer Zeiten? Diese Kälber wurden r vollkommen mit der Milch von Milchkühen jezen.

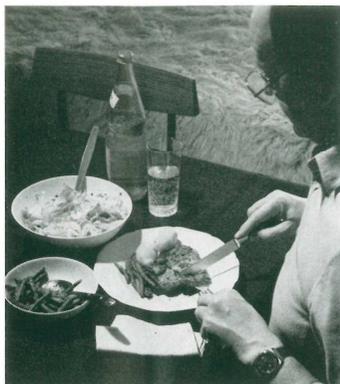
ie nur aus ökonomischen, also geldgierigen ichtpunkten produzierten Grundnahrungs- al sind im wahren Sinne des Wortes der sschaden. Wenn es um die Gesundheit i, hilft auch nicht das Argument, daß damit Ansprüche eines größeren Anteils der ökerung befriedigt werden müssen. ähen wir uns doch alle die Produkte an: ie *Gemüse* kommen aus „Subkulturen“ mit stdünger.

bst wird unreif geerntet, nachdem es ge- zt ist, damit nur nichts verlorengeht; aber Geschmack ist wie Papp. Nie hat man ge-, daß ein Wurm, der zufällig in einer tsche, die aus Nachbars Garten gestohlen je, in früheren Zeiten irgendjemandem einen den zugefügt hätte.

as *Fleisch* ist bei den Rindern durch die Art Mast aufgeschwemmt. Wer hat nicht einmal Steak zusammenschürren sehen, das er die Bratpfanne gelegt hat?

ie Fettlosigkeit nimmt im übrigen den Ge- rack. Blindteste haben ergeben, daß eben Fett in den Fasern den Geschmack aus- r und daß beim Versuch kein Unterschied chen Kalb-, Schweine- und Rindfleisch zu en war.

on den *Fischnel-Hähnchen* kann man nur n, daß man gleich Kabeljau, der angeblich h ist — dabei hat er eine achtwöchige La- eit hinter sich, seit die Flotte ihn gefangen — essen kann.



Die Eier der armen Gefängnishühner braucht man kaum zu erwöhnen.

Beim Brot muß man manchmal vor Treibmit- teln, Haltbarmachern und anderen Zusatzstoffen bald das Mehl suchen. Die leckeren *Kuchen* mit Aromen und der künstlich verlängerten Sahne sind auch oft Kunstprodukte fast wie die moderne Kunst.

Die Milch wird durch Erhitzen und andere Verfahren für die Supermärkte haltbar gemacht. Aber wer hat nicht schon einmal Milch aufgesetzt und gemerkt, wie die Dickmilch, die man damit gewinnt, stinkt.

Die Butter, die an sich wertvoller ist als die Ersatzfette, ist mit ihren Farbstoffen vielleicht gar nicht so gesundheitsfördernd, denn sie lagert endlos.

Bei den *Getränken* lauern auch Gefahren. Man denke nur an manche nicht gereinigte Behälter

der Lastwägen von Fruchtsäften, die aus dem Ausland importiert werden.

Jeder weiß, daß nur wenige Winzer noch auf volle Reinheit des *Weins* achten. Die Produktion ist auch hier durch die Genossenschaften kom- merzialisiert.

Bleibt nur unser geliebtes *Bier*. Auch da hat man Zusatzstoffe gefunden, die beseitigt sein sollen. Hoffentlich besinnt man sich auf das gute Reinheitsgesetz in Bayern aus dem Jahre 1516.

Wie soll man nun bei all diesen Beispielen verfahren, um sich bei der Ernährung gesund zu erhalten?

Die Familie, der Verbraucher sollte sich kritisch beim Einkauf verhalten. Sie können sich da ein Beispiel an der französischen Hausfrau nehmen, die sich solche Produkte in keiner Weise aufreden läßt.

Man sollte beim Essen das genießen, was die Jahreszeit bringt. So könnte man auch man- che Devisenlücke schließen. Das „Bitte-kein- Fett“ der jungen deutschen Hausfrau ist weit- gehend durch wissenschaftlich ausgerichtete ärztliche Cholesterin-Jäger hervorgerufen. Man soll vielseitig essen. Etwas Fett ist bestimmt nicht schädlich. Außerdem kann man es auch abschneiden. Ärztlicherseits habe ich bei mas- siver Abmagerung erhebliche organische Schä- digungen erlebt. Daraus folgt kein haltloses Essen. Man soll bei Hunger aber nicht aus Langeweile und Gewohnheit beiessen. Dabei ist vernünftige Bewegung auch bei oft einseitig schwerer körperlicher Arbeit notwendig.

Abschließend ist festzustellen, daß eine in der Qualität vielseitige Kost, die der körperlichen Belastung entspricht, in nicht allzu großen Men- gen am besten unsere Leistungsfähigkeit und Gesundheit erhält.

Arzt für Arbeitsmedizin
Dr. med. G. Fuchs, Betriebsarzt

Motoren-Werke Mannheim AG:

Die Auftragsbücher sind gefüllt!

V sorgt für Sicherheit im Luftverkehr

r die ununterbrochene Stromversorgung „Luftaufsichtscomputer und Radarstation der sicherung läuft im Flughafen Prag ein V-Sofortbereitschaftsaggregat.

ese Stromversorgungsanlage wird jetzt um re zwei Sofortbereitschaftsanlagen mit V-Motor Typ D 232 V 12 erweitert.

e elektrische Leistung der Aggregate be- 165 kVA bei 1500 1/min.

lagen für unterbrechungslose Stromver- ng lieferte MWM auch für den Großflug- r Brasilia, für eine Reihe deutscher Flug- r und u. a. für die Satellitenbeobachtungs- n Helios und die Sternwarte Bochum.

A produziert Strom auf griechischen Inseln

3 erste Lieferung gehen in diesen Tagen Diesel-Generator-Aggregate nach Grie- land. Sie sind für die Elektrifizierung grie- cher Inseln bestimmt.

besteht eine Option auf weitere dreißig A-Stromerzeugungsaggregate, die eben- auf Inseln eingesetzt werden sollen.



MWM-ausgerüsteter US Bohrinselforsorger MS „Juno del Golfo“

Stromversorgung für Straßentunnel in Hongkong

Um eine ununterbrochene Stromversorgung für Beleuchtung, Signale, Belüftung und Video- überwachungsanlagen zu gewährleisten, wurden für einen neuen Straßentunnel in Hongkong vier Sofortbereitschaftsanlagen der Motoren-Werke Mannheim installiert.

Vier MWM-Dieselmotoren vom Typ D 232 V 8 erzeugen über Generatoren eine elektrische Leistung von jeweils 85 kVA bei 1500 1/min.

Weitere zwei SB-Anlagen, bestehend aus zwei MWM-Diesel-Aggregaten vom Typ TD 226-6, elektrische Leistung je 75 kVA, wurden für den Aberdeen-Tunnel in Hongkong ge- liefert.

Diesel-Kraftstation für Libyen

Die Oasenstädte Marada und Tazerbo, etwa 600 bzw. 200 Kilometer südlich von Bengasi, er- halten je eine schlüsselfertige MWM-Diesel- Kraftstation.

Je vier Diesel-Generator-Aggregate erzeugen eine elektrische Gesamtleistung von 7600 kVA. Generatoren und Schaltanlagen lieferte Sie-

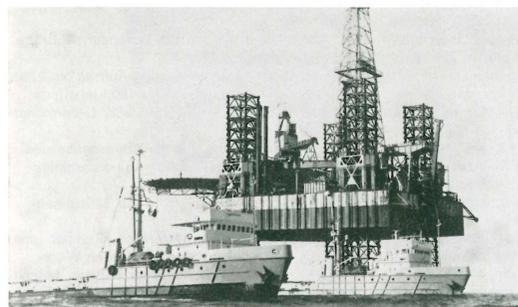
mens. Die Bauplanung und Architektenleistung bis zur schlüsselfertigen Übergabe übernahm ebenfalls MWM. Eine bereits bestehende Diesel-Kraftstation von MWM in der Oasenstadt Hon wird um zwei Großaggregate mit einer elektrischen Leistung von 12 000 kVA auf eine Gesamtleistung von 30 000 kVA gebracht.

Auch diese Anlage wurde von MWM schlüs- selfertig erstellt.

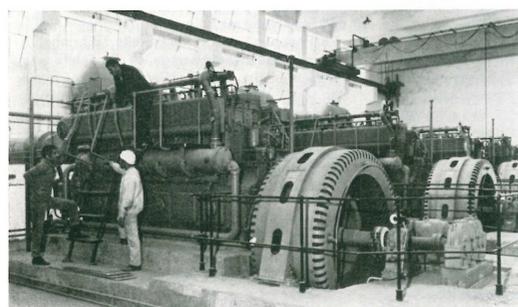
Für Gulf Cement ein Diesel-Großkraftwerk für 37 Millionen DM

Für eine neue Zementfabrik im Emirat Ras Al Khaiman bauen die Motoren-Werke Mann- heim eine schlüsselfertige Dieselkraftstation.

Sechs große Dieselmotoren von je 8000 PS Motorleistung, die mit Schweröl betrieben werden, erzeugen über Generatoren eine elek- trische Leistung von 30 000 kVA.



Bohrinsel, davor zwei Bohrinselforsorger



MWM-Diesel- Kraftstation: Stromlieferant für Gemeinden und Industriebetriebe

Die 78 Tonnen schweren Aggregate sind auf gemeinsamer Grundplatte montiert, was ein kostspieliges Betonfundament überflüssig macht.

Die Fabrik produziert pro Jahr 1,2 Millionen Tonnen Zement.

Bei Aufstellung eines zweiten Zementbren- nens soll auch die Dieselkraftstation um 15 000 kVA elektrische Leistung erweitert wer- den.

Kraftstation für eine Brauerei in Nigeria

Die weltbekannte holländische Brauerei Heineken baut in Nigeria eine neue Brauerei. Für die Stromversorgung wurden drei MWM-Diesel-Aggregate mit einer elektrischen Leistung von je 2000 kVA bestellt.

Die Aggregate werden in Holland jeweils auf eine Grundplatte montiert. Während zwei

Aggregate den ständigen Grundlastbetrieb übernehmen, steht ein Aggregat in Reserve.

MWM motorisierte norwegischen Versorger

Die Atlantic Supply A/S in Christiansund beauftragte Mec. Verksted A/S, Christiansund mit dem Bau eines Versorger Schiffes als standby und Rettungsfahrzeug für Bohrinself in der Nordsee. Als Hauptantrieb wählte man zwei MWM-Dieselmotoren vom Typ TBD 510 L8, Motorleistung je 3000 kW bei 750 1/min.

Gefahren wird mit Schweröl 600 sec. redwood.

Jeder Motor besitzt als energiesparende Schwachlasteinrichtung eine verschiebbare Nockenwelle. Diese Einrichtung an MWM-Antriebsmotoren hat sich in der Praxis bereits sehr bewährt. Außerdem wurde die Maschinenanlage mit einer kombinierten Wärmerückgewinnung

Australische Thunfischerei fährt mit MWM

Bei der Kali Shipyard, Adelaide, werden zwei kleine Thunfischfänger mit je einer Doppelan- lage der MWM-Baureihe TBD 601-6K, 425 kW bei 1800 1/min und einem MWM-Bordaggregat TD 226-6, 64 kW bei 1500 1/min, gebaut.

Die Port Lincoln Ship Construction baut einen Thunfischfänger mit Einzelanlage TBD 602 V 12, Motorleistung 640 PS bei 1800 1/min.

Auf dem Schiff werden außerdem zwei MWM-Bordaggregate mit Leistungen von 53 und 126 kW installiert. Dieselbe Werft baut außer- dem zwei 34 Meter lange Thunfischfänger, die jeweils eine Einzelanlage mit MWM-Motor erhalten; dieser Motor entwickelt 883 kW bei 900 1/min.

Als Bordaggregate wurden geliefert für jedes Schiff:
2 x TD 232 V 8, 140 kW bei 1500 1/min
2 x TD 226-6, 80 kW bei 1500 1/min
2 x D 226-6, 53 kW bei 1500 1/min
2 x D 226-4, 35 kW bei 1500 1/min

Singapur Navy entschied sich für MWM-Motoren

Für ein Leichtertankschiff der Singapur Ma- rine erhielt die MWM-Tochterfirma in Singapur, MWM-Diesel Far East, einen Auftrag über eine Doppelschraubenanlage mit Antriebsmotoren TBD 440-6K, mit einer Motorleistung von je 773 kW bei 900 1/min.

Doppelanlagen für saudi-arabische Feuerlösch- boote

Mit je einer Doppelanlage vom Motortyp 603 V 16, 1030 kW bei 1500 1/min, werden auf der Werft Vosper-Thornycroft, Singapur, drei Feuerlöschboote für die Saudi Port Au- thorities gebaut.

Die Boote sind stationiert in den Häfen Jubail und Jeddah.

Die Feuerlöschpumpen werden über einen Vorderantrieb vom Hauptmotor gefahren.

Die Propulsionsanlage besteht aus einem konventionellen Antrieb mit Festpropeller und V-Antrieb.

MWM motorisiert zehn Schlepper für Saudi-Arabien

Bei der Korean Shipbuilding Engineer Corp. in Busan Seoul, Südkorea, werden z. Zt. für die Port Authorities Jubail und Jeddah, Saudi-Ara- bien, drei water tractors mit MWM-Doppelan- lagen TBD 440-6, Motorleistung je 1500 PS bei 950 1/min, gebaut.

Weitere fünf water tractors erhalten Doppel- anlagen mit MWM-Motoren TBD 440-8K. Diese Hafenschlepper werden außerdem ausgerüstet mit je zwei MWM-Bordaggregaten D 232 V 8, elektrische Leistung je 125 kVA.

Zwei der zehn Schiffe wurden als salvage tugs gebaut und mit je zwei MWM-Motoren TBD 441 V 16 ausgerüstet. Die Motorleistung beträgt 5200 kW bei 900 1/min; jedes Schiff erhält drei MWM-Bordaggregate TD 232 V 8, elektrische Leistung je 180 kVA.

Die Schlepper sind alle ausgerüstet mit Voith- Schneider-Verstellpropeller.

Die drei kleineren Schlepper besitzen auf der Vorderseite des Steuerbordmotors einen Ab- trieb für eine Feuerlöschpumpe.

G. Möller, Mannheim

Einkauf einst – und jetzt

Beim Kramen in alten Unterlagen fiel unserer Kollegin Frau Ilse Albrecht eine Rarität in die Hände: ein Berichtsheft aus den Jahren 1956–58. Damals absolvierte sie – als Fräulein Ablaßmayer – ihre kaufmännische Lehre in der Stüddeutschen Bremsen AG. Den Bericht über ihre Tätigkeit im Einkauf (damals Abteilung KE I), in artigem Deutsch verfaßt, stellen wir voran

Am 1. September 1956 wurde ich bei der Stüddeutschen Bremsen AG eingestellt. Ich begann meine Lehrzeit in der Einkaufsabteilung. In dieser Abteilung werden nur Fertigteile eingekauft, die im Betrieb nicht mehr bearbeitet werden müssen. Wir kaufen u. a. Luftbehälter, die nach Inhalt eingeteilt sind (1-400 l), Bremszylinder z. B. 8" o.H. (ohne Hebel), 12" m.H., Nuten, Schrauben, Federteller, Manometer, Ventile, Ventile, Siebe und so weiter. Unserer Bestellung liegt eine Anforderungskarte des Betriebes zugrunde; diese legt folgenden Weg zurück: Wenn unsere Bestände aufgebraucht sind, wird vom Sachbearbeiter unserer Arbeitsvorbereitung eine Anforderungskarte ausgestellt. Wir bekommen diese dann in den Abteilungen AV III a (für Motoren), AV III b (für die Type BAK 9-10), KL II b und KL II a (für die Type KF Knorr), AV III c (für die Type Knorr), AV III d (für die Type KF). Wenn wir die Materialkarten erhalten, suchen wir die entsprechende Preiskarte dazu. Daraufhin werden rote Anforderungskarten mit Preis und Liefertermin versehen und an das Sekretariat zur Genehmigung weitergeleitet, da die Angaben für statistische Zwecke benötigt werden. Daraufhin laufen die Anforderungskarten wieder zurück. Nun werden auf der Preiskarte Lieferfirma, die Bestellmenge, das Bestellum, der Preis, sowie der Liefertermin eingetragen.

Auf der Anforderungskarte wird das Bestellum, der Lieferant und die zuständige Einkaufsabteilung vermerkt. Auf Grund dieser Unterlagen wird dann die Bestellung herausgegeben.

Bei Teilen, die noch nie geführt wurden, bzw. die uns seit längerer Zeit nicht mehr bestellt worden sind, wird bei der Firma, die wir uns von der Lieferantenkarte herausuchen, angefragt.

Ist das Angebot für uns günstig, wird die Bestellung geschrieben, die von zwei Bevollmächtigten unterzeichnet und sodann an die betreffende Firma abgesandt wird.

Nun möchte ich die einzelnen Arbeitsgänge näher beschreiben.

Wenn wir die Bestellungen in unsere Karteisten eingereiht haben, lassen wir diese so liegen, bis uns der Lieferant eine Auftragsbestätigung schickt. Sollte diese 10 Tage nach dem Ausstellungsdatum der Bestellung nicht eingetroffen sein, so wird die Auftragsbestätigung angemahnt. Hierfür verwenden wir ganz spezielle Vordrucke. Ist die Auftragsbestätigung eingetroffen, wird sie mit der Bestellung verglichen, abgehakt und an die Rechnungskontrolle weitergegeben. Es kann aber auch vorkommen, daß die Auftragsbestätigung nicht übereinstimmt, z. B.: der Preis kann sich

geändert haben, die Maße stimmen mit unserer Vorschrift nicht überein, oder der Lieferant erkennt unsere Zahlungsbedingungen nicht an. Wir bitten dann die betreffende Firma um Überprüfung und Berichtigung der Mängel. Wenn sich unsere Zeichnungs- oder Modellnummer inzwischen ändern sollte, wird der Lieferant benachrichtigt und gebeten, unsere alte, ungueltige Zeichnung zurückzugeben.

Es kommt manchmal auch vor, daß unsere Kunden Aufträge annullieren. Wir verständigen dann den Lieferanten, daß wir die bei ihm bestellten Teile nicht mehr benötigen.

Wenn die Teile zu einem früheren Zeitpunkt gebraucht werden sollten, schreiben wir dem Lieferer eine Terminvorverlegung.

Zehn Tage vor dem Liefertermin wird von uns eine „vorsorgliche Lieferanmeldung“ geschrieben. Diese ist wie die Auftragsbestätigungsanmeldung schon vorgedruckt. Wenn wir die Bestellung so weit erledigt haben, warten wir auf die Versandanzeige des Lieferanten. Der Eingang dieser wird links oben in der Bestellung eingetragen. Sind die Teile im Wareneingang unserer Firma eingetroffen, so wird von dieser Abteilung ein roter Materialeingangsschein (ME) ausgestellt und an unsere Abteilung weitergegeben. Auf diesem ME wird nun mit Bleistift der Preis und der Liefermonat des eingegangenen Teils geschrieben. In der Bestellung wird der ME neben der Versandanzeige ebenfalls eingetragen.

Ist eine Ware in mangelhaftem Zustand geliefert worden, bekommen wir von der Kontrolle eine Mängelrüge (MR). Daraufhin schicken wir unserem Lieferanten ein Schreiben und veranlassen mit einer Versandanweisung die Rücksendung dieser Ware. Gleichzeitig stellen wir eine Ersatzbestellung aus und bitten den

Lieferanten, umgehend um eine einwandfreie Lieferung besorgt zu sein.

Wenn wir nun alle Teile erhalten haben, ist die Bestellung erledigt und wird in unseren Karteikästen für „erledigte Bestellung“ abgelegt.

Alle Monate werden die laufenden Aufträge in Listen erfaßt; z. B.:
Bestell-Nr. 48563 — Kunden-Auftrag-Nr. 2790;
Teilbezeichnung: Luftbehälter 150 l Inhalt;
Teil-Nr. 1/9981 — Preis: DM 73,88; Liefermonat: Januar/Februar.

Ich gab mir Mühe, die mir übertragene und lehrreiche Arbeit gewissenhaft und sorgfältig auszuführen.

Am 1. Januar wurde ich in die Einkaufsabteilung KE I versetzt.

In diesem Büro werden Metall-, Temper- und Stahlgußteile gekauft, die in unseren Werkstätten noch verarbeitet werden müssen. Manchmal werden auch Modelle und Kokillen gekauft. Jeden Morgen ist es meine Aufgabe, die Durchschläge der am Vortag eingelaufenen Post in der Expedition zu holen und den Inhalt der „Postmappen“ an Ort und Stelle zu bringen. Auf jeder Bestellkarte trage ich die Telefon- und Fernschreibnummer, den Sachbearbeiter und den Vorgesetzten der Lieferfirma ein. Ferner werden von mir die Modell- oder Teil-Nummern in ein Sonderfeld eingetragen.

Die Liefertermine werden durch farbige Reiter gekennzeichnet. Außerdem ist jede laufende Bestellung nach Typen bereitet. Alle Bestellungen werden nach den Modell- oder Teil-Nummern in Karteikästen eingereiht.

Wenn eine Auftragsbestätigung noch aussteht, ist die Bestellung mit einem weißen Reiter zu versehen.

Typen Reiter:

grün = Knorr (Kn)
gelb = Motor (RHS)
orange = Dieselmotoren (AKD 9-10)
violett = Kraftfahrzeuge (KF)
blau = allgemein

Termin Reiter:

gelb = 5. ds. Mts.
rot = 10. ds. Mts.
grau = 15. ds. Mts.
orange = 20. ds. Mts.
blau = 25. ds. Mts.
weiß = 30. ds. Mts.

ausrechnen. Beträge über 1500,— DM müssen von der Direktion abgezeichnet werden. Sind die Materialanforderungskarten mit dem Signum des Einkaufssekretariats versehen, so sind die dazugehörigen Preiskarten beizufügen.

Dann werden die Bestellungen ausgeschrieben. Der Lieferant erhält das Original und die nachstehenden Abteilungen je einen Durchschlag:

1. Registratur (gelb)
2. Statistik (rot)
3. Rechnungskontrolle (weiß)
4. Wareneingang (grün)
5. der Besteller vom Betrieb (blau)
6. die Bestellkarte bekommt der Einkauf.

Der Schriftverkehr wird auf der Rückseite der Bestellung vermerkt.

Nicht immer läuft die Lieferung glatt ab. Wenn der Lieferant schlechten Guß geliefert hat oder durch Überlastung seines Betriebes die Gußteile nicht rechtzeitig fertigstellen konnte, treten zuweilen Lieferverzögerungen ein. Es ist die besondere Aufgabe des Einkaufs, gerade in solchen Fällen einzugreifen, um die Lieferverzögerung zu Sondermaßnahmen zu veranlassen, damit wenigstens ein einigermaßen tragbarer Termin erreicht wird.

Der gesamte Wareneinkauf hat mich sehr interessiert und ich habe viel dabei gelernt.

Wie haben sich die Zeiten geändert!

Herr Schreiner, der damals demselben Lehrlingsjahrgang wie Frau Albrecht angehörte und heute der Abteilung „Systemanalyse und EDV-Abwicklung, Materialwirtschaft“ vorsteht, hat die Ausarbeitungen seiner Kollegin auf den neuesten Stand gebracht:

In den zurückliegenden 25 Jahren hat sich sehr viel geändert. Es gibt zwar immer noch einen Einkauf, der noch wie damals untergliedert ist in die Einkaufsabteilungen für Rohmaterial und Fertigteile. Was sich jedoch grundlegend geändert hat, ist die Abwicklung der vielschichtigen Einkaufsaktivitäten.

Der Computer ist heute ein stiller und fleißiger Mitarbeiter des Einkaufs geworden, und das ist gut so, denn der Einkauf — mit der Wahrnehmung einer der wichtigen Grundfunktionen eines Unternehmens betraut — muß sich heute mehr denn je den ständig wechselnden Anforderungen des Vertriebs und des Beschaffungsmarktes stellen.

Der Einkauf ist ein Glied in der Kette der Ausführenden, die dafür zu sorgen haben, daß unsere Erzeugnisse kostengünstig hergestellt und termingetreu geliefert werden können. Dabei half die Einführung einer durchgehenden Disposition mit EDV. Die Folge davon ist, daß der Einkauf nun nicht mehr vom Betrieb eine Anforderungskarte bekommt, sondern daß der Computer meldet, welche Artikel in welchen Mengen zu welchen Terminen und zu welchen Konditionen wann zu beschaffen sind. Bei der Mengenermittlung werden selbstverständlich Lagerbestände oder schon laufende Bestellungen berücksichtigt.

Die eigentliche Bestellabwicklung erfolgt über Bildschirm, wovon sich neun im Einkauf befinden. Ihre Einführung brachte die gravierendste Veränderung in dieser Abteilung mit sich. Die bis dahin existierenden zahlreichen Karteisten und schriftlichen Unterlagen wurden damals zum Entsetzen mancher Mitarbeiter weitgehend zu Makulatur erklärt. Das war das Ende der Papier-Ära im Einkauf.

Einem kaufmännischen Auszubildenden des Lehrjahrs 1981 wird die Abwicklung eines Bestellvorganges vor 25 Jahren geradezu abenteuerlich vorkommen. Heute läuft dieser beinahe vollautomatisch ab. Über Bildschirm wird der zu aktivierende Bestellvorgang angezeigt. Falls erforderlich, können noch einige Faktoren geändert werden. Durch Drücken auf die Freigabetaste, also wirklich per Knopfdruck, wird aus einem Bestellvorgang eine offene Bestellung. Dies bedeutet, daß in der Bestelldatei ein Bestellsatz mit allen erforderlichen Daten angelegt und für den Lieferanten eine Bestellung gedruckt wird.

Unterschieden werden die Bestellungen zwar auch heute noch, die Anmahnung einer fehlenden Auftragsbestätigung geschieht jedoch wieder vollautomatisch per Computer.

Selbstverständlich werden auch Veränderungen (z. B. Termin, Menge, Annullierungen) von bestehenden offenen Bestellungen über die EDV abgewickelt. Anhand der gespeicherten Bestellsätze werden auch die Lieferanmahnungen vollautomatisch, zu festgelegten Terminen vom EDV-System durchgeführt.

Die Lieferung einer Ware wird im Wareneingang per Bildschirm gebucht, die Eingangsdaten in den Bestellsatz übernommen und auf einem Online-Drucker, also dezentral, sofort der entsprechende Wareneingangsschein ausgegeben. Gleichzeitig wird für die Rechnungsprüfung ein Datensatz angelegt. Unstimmigkeiten, wie z. B. Mengendifferenzen oder falsche Bestellangaben in den Lieferpapieren, werden durch Plausibilitätsprüfungen in den Anwendungsprogrammen erkannt, dann richtiggestellt und durch automatischen Ausdruck eines Briefes dem Lieferanten mitgeteilt.

Alle erforderlichen Informationen (Preise für Rechnungskontrolle, Wareneingangsdaten für Liefer- bzw. Terminkontrolle usw.) sind nun in den Bestellsätzen gespeichert, sie können somit jederzeit für weitere Aktivitäten von den jeweiligen Stellen des Hauses über Bildschirm abgerufen werden. Unterlagen, wie Bestellscheine, Wareneingangsscheinkopien und ähnliche werden deshalb nicht mehr benötigt.

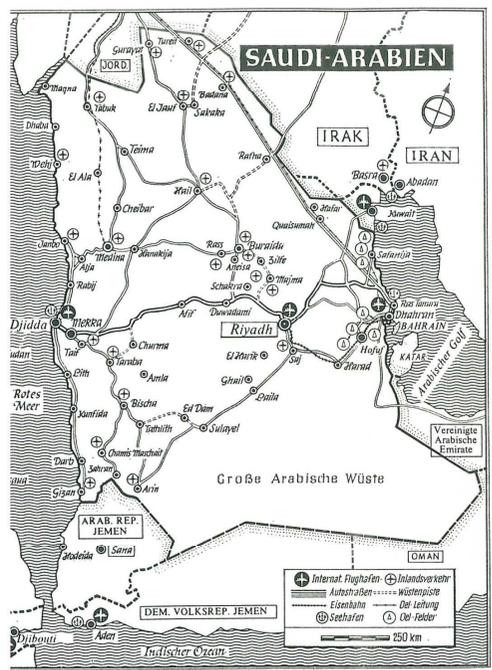
Die monatliche wertmäßige Erfassung aller laufenden Bestellungen, die Obligo-Rechnung, hat selbstverständlich auch der Computer übernommen. Während diese Auswertung „in grauer Vorzeit“ die ganze Einkaufsmannschaft nach Ultimo — jeden Monat aufs neue — einen ganzen Tag lang beschäftigte, benötigt das EDV-Programm hierzu nur ganze 13 Minuten.

Abtragsarbeiten führt man heute überhaupt nicht mehr durch; im Einkauf befinden sich ja keine schriftlichen Bestellunterlagen mehr. Auch lieferantenbezogene Informationen sind über den Bildschirm ersichtlich, und zwar über die Lieferantenstammsatzanzeige.

Den Mitarbeitern des Einkaufs stehen heute 25 Bildschirmprogramme zur Verfügung. Es sind Dialog-Programme, über die Daten eingegeben werden können und Abfrage-Programme, die dem Bildschirmbenutzer entweder sofort-aktuelle, mindestens aber vortagsaktuelle Informationen zur Verfügung stellen.

Alle diese EDV-Anwendungen für den Einkauf dienen dem Zweck, den Einkäufer von administrativen Arbeiten zu entlasten, um ihm mehr Zeit für die eigentlichen einkäuferischen Aufgaben zu schaffen, denn — wenn sich auch viel geändert hat — der Spruch: „Im guten Einkauf liegt der erste Gewinn“ — hat noch immer seine Gültigkeit.
H. Schreiner, München

An einer Ausgrabungsstätte 1000 km südlich von Riad: Herr Beinhofer als Ausflügler und Begleiter einer Gruppe von Wissenschaftlern. Wir sehen ihn oben in Bildmitte, darunter im Vordergrund/links — und auf der folgenden Seite vor freigelegtem Mauerwerk



Für Knorr unterwegs IM KÖNIGREICH SAUDI-ARABIEN

Wüstenstaat gilt heute als das reichste der Welt: die ungeheuren Erdölvorkommen machen es möglich. Seit zwei Jahrzehnten werden sie dem einst armen Beduinenstaat immensen Reichtum, nämlich 340 Milliarden Dollar täglich, das sind 220 Milliarden im Jahr. Und dieser Geldsegen muß nach in dem eigenen Land investiert werden. Davon ist ein fast beispielloser Bauboom, nicht zu übersehen ist. Doch nicht nur Häuser schießen aus dem Boden — in den fünf Jahren wurden 21 000 Kilometer asphaltstraßen gebaut. Sie bilden die Grundlage für die Modernisierung der Verkehrsverbindungen in einem Land, das etwa sechsmal so groß wie die Bundesrepublik ist. rchlich lieferte die Stuttgarter Firma Aur 500 Neoplan-Busse, ausgerüstet mit r-Bremsen, und unser Mitarbeiter Erich rofer oblag die schwierige Aufgabe, das stattpersonal an Ort und Stelle in Funk-Inspektion und Wartung der Bremsung zu schulen. türlich hatte Herr Beinhofer vor seiner Ab nach Saudi-Arabien alle greifbaren Artikel das Land studiert: Er wußte, daß er im mber mit Temperaturen von „nur“ 35 Grad zu rechnen konnte (im Gegensatz zum ner, wo die Quecksilbersäule auf 47 Grad rigen kann); daß er es bei seinem Besuch

vorzugsweise mit Gastarbeitern zu tun haben würde, weil kein echter Saudi wirklich körperlich arbeitet (rund 5 Millionen Einwohnern steht das Massenheer von 2 Millionen Gastarbeitern aus aller Welt gegenüber); und natürlich hatte er in Informationen für Geschäftsleute gelesen, daß es in ganz Saudi-Arabien kein Kino, kein Theater, keine Bar und keine Diskothek gibt — von Bier ganz zu schweigen . . . Ein Land ohne Freizeitangebot also. Kein Land für Touristen. Man will sie auch gar nicht haben. Man braucht ihr Geld nicht. Umso erstaunter war Herr Beinhofer, als er auf dem supermodernen Flughafen von Dscheddah landete: Menschenmassen, die auf Decken zwischen ihrem Gepäck in allen Flughafenhallen lagerten, aßen, schliefen, rund um die Gebäude in Zelten kauerten, in denen gekocht und Babys gewickelt wurden und die alle auf ein Flugticket in ihre Heimat warteten . . . Flüchtlinge? Pilger! Für gläubige Moslems schreibt der Koran wenigstens einmal im Leben eine Pilgerreise nach Mekka und Medina vor. In diesem Land, das sich als Hüter des reinen Islam versteht, in dem die puritanischen Gesetze des Koran so konsequent wie sonst nirgendwo eingehalten werden, waren denn die frommen Pilgerinnen auch beinahe die einzigen weiblichen Wesen, die Herr Beinhofer während seines 14tägigen Aufenthalts in Saudi-Arabien zu

Gesicht bekommen hatte: Frauen halten sich nur in ihren Häusern oder Camps auf, sie verlassen sie kaum jemals — und selbstredend wird niemals eine Frau am Steuer eines Autos sitzen (was bei Strafe verboten ist). Noch heute wird die Ehe nach wie vor von den Eltern vermittelt; der saudische Bräutigam sieht seine Frau zum erstenmal kurz vor der Heirat. So gibt es im Lande keine Mädchen, mit denen sich junge Burschen treffen können . . . Für sie ist das Freizeitangebot ebenfalls gleich null. 124 Gastarbeiter aus dem riesigen Heer der Zweimillionen traf Herr Beinhofer auf seinen Schulungsreisen, die ihn nach Riad, Damman, Dscheddah, Mekka und Medina führte. Die Schulung der Sudanesisen, Philippinos, Inder und Koreaner selbst gestaltete sich äußerst schwierig: Infolge der Sprachbarriere und der mangelhaften fachlichen Qualifikation der Teilnehmer konnte nur praktischer Unterricht an einem Bus selbst und an den Bremsgeräten, unterstützt von Dias, die Aufbau und Funktion der Knorr-Bremse demonstrierten, erteilt werden. Noch größere Schwierigkeiten allerdings bereitete die Anreise zu den Betriebshöfen in den einzelnen Städten. Da nur eine Eisenbahnlinie von Damman nach Riad in Betrieb ist, die Entfernungen aber beträchtlich sind, benutzt man Flugzeuge. Die aber sind zumeist ausgebucht. Also tut man gut daran, sich bereits zu

Zwang auf. Auf diese Weise kam Herr Beinhofer zu einem Ausflug, dessen Höhepunkt das Zeremoniell einer arabischen Bewirtung war und das ihm wohl stets in Erinnerung bleiben wird. Es begann in einem der vielen Zelte inmitten der Wüste. Doch lassen wir Herrn Beinhofer selbst berichten: „Nach der mehrstündigen Fahrt wurde uns Ankömmlingen aus kleinen Gläsern ein heißer, fast farbloser Begrüßungstrunk angeboten: fröhlicher gewürzter Kaffee. Den Durst löschte dann der traditionelle Tee, bis schließlich die Aufforderung erfolgte, im Eßzelt Platz zu nehmen. Es war, wie die anderen auch, mit Teppichen ausgelegt. In der Mitte der niedrigen langen Tafel waren sechs oder sieben große Platten aufgestellt, gefüllt mit warmem Reis, eingerahmt von Tomaten, Gurken und grünem Paprika. Abgedeckt war der Reis mit einem riesigen Braten, einem halben Lamm unter einer dicken Fettschicht. Fladenbrot, Schüsselchen mit Erbsen und Salat ergänzten die Tafel. Obst und Säfte fehlten nicht. Was aber leider fehlte, war ein Besteck. Denn der Araber ißt mit der Hand. Wir knieten am Boden, und es war mir rätselhaft, auf welche Weise ich die Speisen zum Munde führen sollte. Glücklicherweise be-

fand sich unter der Reisegruppe ein deutscher Professor, seit Jahren in Riad ansässig, der mich mit knappsten Hinweisen vor dem schlimmsten Fauxpas bewahrte. Dazu gehört, daß man nur mit der rechten Hand ißt! Also versuchte ich, es meinen Tischnachbarn nachzumachen: Man bricht das Brot in mundgerechte Stücke und stipt es in den stark gewürzten Brei. Dann ging's an die große Platte: Jeder faßte mit der (rechten!) Hand in den Reisrand, wischte über die Grüngarnierung und mengte alles zu einem kleinen Bällchen. Das Abenteuerlichste aber war der Fleischgang: Es war ein gebratenes Lamm, das halbiert als riesiges Stück auf der Reisplatte lag. Gleichzeitig mit den anderen fuhr mein Tischnachbar mit der Hand unter die Fettschicht und riß sich ein Stück Fleisch heraus, bis zum Schluß nur noch das Gerippe übrig blieb. Die Tischsitzen entsprechen diesem urwüchigen Zeremoniell: es wird geschmatzt und geschlürft und in Hast untergeschlungen . . . Selbstredend, daß ich da etwas zu kurz gekommen bin! Aber alles hat geschmeckt. — Danach hatte jeder von uns bis zum Gelenk eine total fettige Hand. Das Dessert bestand aus Obst, und hier darf man die linke Hand zu Hilfe nehmen. Nach Beendigung des Mahls trat man vor das Zelt, wo junge Männer mit einer Wasserkanne, Seife und Handtuch standen, auf daß sich die Gäste säuberten. Doch so reichlich das Essen war, so sparsam wurde das Wasser zugeleitet! Wasser ist ja eine Kostbarkeit. Es muß aufbereitet werden. Das Brauchwasser liefern die Meerwasserentsalzungsanlagen; Trinkwasser wird im benachbarten Ausland gekauft. Es ist teurer als Benzin in diesem Land, wo ein Liter Super sechs Pfennige kostet! Übernachtet wurde in einem großen Schlaf-

. . . und zeige nicht deine Sohlen!

„Arbeiter in Saudi-Arabien machen manchmal höchst peinliche Erfahrungen. So kann der bloße Besitz einer Büchse Bier eine Gefängnisstrafe einbringen. Deshalb unterrichten amerikanische Unternehmen ihr Personal jetzt in arabischen Sitten.“

○

„Vermeide es, beim Sitzen oder sonstwo deine Fußsohlen zu zeigen. Das wäre ein Zeichen der Nichtachtung.“

○

„Vermeide es unter allen Umständen, einem Araber einen Händedruck mit der linken Hand zu geben. Das wäre ein noch schlimmeres Zeichen der Nichtachtung, denn die linke Hand ist die „Toilettenhand.“

○

„Klopf niemand freundlich auf den Rücken! Es wäre eine Beleidigung.“

○

„Bewundere nicht die Armbanduhr deines Geschäftspartners oder Gastgebers (oder gleichviel, was ihm sonst gehört). Er wird sie dir schenken wollen. Du darfst sie dann nicht zurückweisen und mußt ihm etwas Gleichwertiges schenken.“

○

„Stemme nicht die Hand in die Hüfte. Das würde als eine aggressive Geste angesehen werden.“

○

„Geh mit keiner Frau auf der Straße Hand in Hand.“

○

„Rede nicht über deinen Hund, du bist nicht zu Hause. In arabischen Ländern ist der Hund ein unreines Tier.“

○

Auf einen psychologisch sehr wichtigen Umstand machte Glenn O'Brien in „Esquire“ aufmerksam. „Bei jeder Unterhaltung gibt es einen charakteristischen, kulturbedingten Abstand von Sprecher zu Sprecher. In den USA sind die Gesichter vom Gesprächspartner gewöhnlich 60 bis 68 Zentimeter voneinander entfernt. Im Nahen Osten schrumpft die Gesprächsdistanz auf die Hälfte: 33 Zentimeter. Ein Amerikaner oder Europäer, der seine gewohnte Sprechentfernung beibehält, wird im Orient als arrogant und buchstäblich distanziert empfunden. Er darf keinesfalls fortrücken, auch unbewußt nicht, wenn ihm der Araber näherkommt.“

Altersgrenzen für Altersruhegeld und Hinzuverdienst

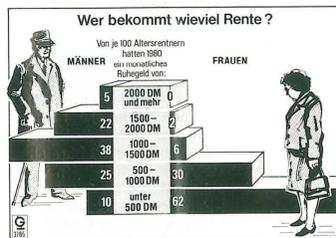
Über das flexible und vorgezogene Altersruhegeld bestehen in der Frage der Altersgrenzen und der Höchstwerte für den Hinzuverdienst noch vielfach Unklarheiten. „Der Rentendienst“ dokumentiert anhand von Auskünften des Bundesarbeitsministeriums die 1981 geltenden Regelungen:

Personengruppen	Altersgrenze	Voraussetzungen	Weiterarbeit
Alle Versicherten	65	Versicherungszeit (Beitrags- und Ersatzzeiten) 180 Kalendermonate	Keine Einschränkung des Hinzuverdienstes
Alle Versicherten	63	35 Versicherungsjahre, davon eine Versicherungszeit (Beitrags- und Ersatzzeiten) von 180 Kalendermonaten	Bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres besteht bei einer zeitlichen Beschränkung der Beschäftigung im Jahre auf 2 Monate oder 50 Arbeitstage keine Einschränkung des Hinzuverdienstes, sonst kann bis zu 1000 DM monatlich hinzuverdiene werden.
Schwerbehinderte, Berufs- oder Erwerbsunfähige	60		Der Hinzuverdienst ist bis zur Vollendung des 62. Lebensjahres auf 425 DM monatlich eingeschränkt.
Arbeitslose	60	Versicherungszeit (Beitrags- und Ersatzzeiten) 180 Kalendermonate und Zeiten einer Arbeitslosigkeit von 52 Wochen innerhalb der letzten 1 1/2 Jahre	Bei einer zeitlichen Beschränkung der Beschäftigung im Jahre auf 2 Monate oder 50 Arbeitstage besteht keine Einschränkung des Hinzuverdienstes, sonst kann bis zu 425 DM monatlich hinzuverdiene werden. (Bei Schwerbehinderten erhöht sich von der Vollendung des 62. Lebensjahres an, bei allen übrigen von der Vollendung des 63. Lebensjahres an die Hinzuverdienstgrenze auf 1000 DM monatlich, wenn die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen für das flexible Altersruhegeld vorliegen.)
Frauen	60	Versicherungszeit (Beitrags- und Ersatzzeiten) 180 Kalendermonate bei wenigstens 121 Pflichtbeiträgen in den letzten 20 Jahren	

Quelle: „Der Rentendienst“

Höhere Leistungen - höhere Renten

Alle Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland sind von Gesetzes wegen rentenversichert. Das bedeutet freilich nicht, daß sie nach Ausscheiden aus dem Berufsleben eine einheitliche Rente erhalten. Die Höhe der Rente richtet sich vielmehr nach den Leistungen, die ein Versicherter während seines Arbeitslebens für die Versichertengemeinschaft erbracht hat. Die wichtigste Rolle spielen hierbei Höhe und Anzahl der geleisteten Beiträge sowie die Versicherungszeit. Daher können sich die ausgezahlten Renten beträchtlich voneinander unterscheiden (unser Schaubild). Wer lange gearbeitet und gut verdient hat, also entsprechend viele und hohe Beiträge gezahlt hat, der kann im Alter auch eine höhere Rente erwarten. Jene, die weniger lange berufstätig waren oder weniger verdient haben, bekommen eine entsprechend niedrigere Rente. Das ist auch der Grund dafür, daß die Renten der Frauen im Durchschnitt niedriger sind. Denn die Frauen kommen vielfach nicht auf die gleiche Anzahl von Berufsjahren wie die Männer und verdienen meist auch nicht so gut. Viele haben nach ihrer Heirat den Beruf an den Nagel gehängt oder ihn unterbrochen, um Nachwuchs aufzuziehen. Viele arbeiten nur halbtags.



Umtausch alter Beitragsmarken wieder möglich

(drd) Ein Tip, der bares Geld wert ist! Die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) erstattet wieder den Beitragswert alter Beitragsmarken. Bekanntlich sind nicht verwendete Beitragsmarken der Rentenversicherung der Angestellten mit Ablauf des 31. 12. 1976 ungültig geworden. Ihr Gegenwert konnte nur dann erstattet werden, wenn die losen Beitragsmarken der BfA bis zum 31. 12. 1978 vorgelegt worden sind. Diese Frist, betont die BfA, ist nunmehr rückwirkend aufgehoben worden. Versicherte, die noch im Besitz loser Ange-

stelltenversicherungsmarken sind, erhalten den Gegenwert zurück, wenn sie die Marken der BfA übersenden. Alle Fälle, in denen die Erstattung in der Vergangenheit abgelehnt werden mußte, weil die Marken erst nach 1978 vorgelegt wurden, werden von der BfA erneut überprüft. Die Überprüfung geschieht von Amts wegen, d. h. ohne Antrag des Berechtigten. Der Gegenwert der Beitragsmarken kann erstattet oder entsprechend den Wünschen des Versicherten anderweitig verbucht werden.

Zeugenerklärung bei verlorengegangenen Versicherungsunterlagen

(drd) Gar manchem Rentenantragsteller sind die Versicherungsunterlagen für bestimmte Versicherungszeiten verlorengegangen. Die BfA rät, nicht gleich bei der Berechnung der künftigen Rente auf diese Zeiten zu verzichten, auch wenn der Nachweis einige Mühe bereitet. Denn: Für die Höhe der Rente kommt es nicht nur auf die letzten Jahre an, sondern auf alle Zeiten während des langen Versicherungslebens. Die BfA hat dem Rechnung getragen durch die Möglichkeit der Zeugenerklärung. In ihr muß der Zeuge mit eigenen Worten ausführlich schildern, was ihm über die Art und Dauer der

Beschäftigung des Versicherten bekannt ist. Die Darstellung darf dabei nicht allgemein gehalten sein, sondern muß mit Angaben über bestimmte Daten und Tatsachen belegt werden. Es muß auch angegeben werden, woher die Kenntnis stammt (z. B. eigene Kenntnis, Beobachtung, Mitteilung des Versicherten oder anderer Personen). Außerdem sind möglichst der vom Versicherten erzielte Verdienst und die Anzahl und Höhe der zur Arbeiterrentenversicherung (früher Invalidenversicherung) und zur Angestelltenversicherung entrichteten Beiträge anzugeben. Sofern bekannt, sollen auch die Anschriften der Arbeitgeber des Versicherten aufgeführt werden. Die BfA, Postfach, 1 Berlin 88, stellt für Zeugenerklärungen einen Vordruck (Formular) zur Verfügung; die Unterschrift des Zeugen muß beglaubigt sein.

Mit Kindergeld Zukunft sichern

Eltern, die das ab 1. Februar 1981 erhöhte Kindergeld vorsorgebewußt anlegen, verbessern die Zukunftschancen ihrer „Sprößlinge“. Denn es kommt auf eine gute Berufsausbildung an. Die ist aber nicht billig. Das „Versicherungsparen“ gibt eine finanzielle Starthilfe. Das funktioniert so: Kindergeld wird für Prämienzahlungen einer Lebensversicherung (Ausbildungs-/Heiratsversicherung) eingesetzt. Damit wird bei geringem Aufwand Kapital steuerbegünstigt angesammelt.

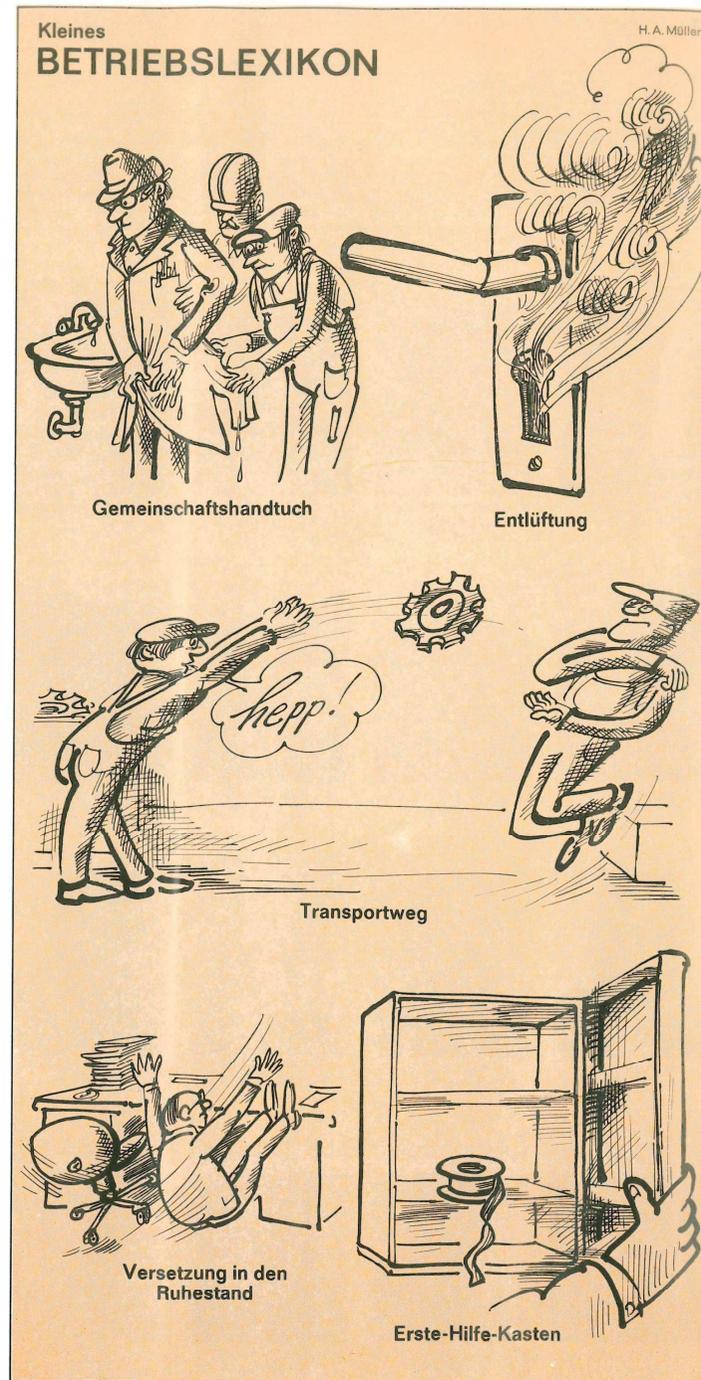
Früh genug eine Lebensversicherung abzuschließen, ist besonders günstig. Die laufenden Beitragszahlungen sind dann relativ niedrig. Das Startkapital steht bei Heirat, spätestens zum 25. Geburtstag oder bei Vertragsablauf zur Verfügung, je nachdem ob eine Heirats- oder eine Ausbildungsversicherung abgeschlossen wird. Ausgezahlt wird die Versicherungssumme plus Dividende, denn eine Lebensversicherung ist voll gewinnberechtigt.

Versichert wird der Versorger. Das können neben Eltern auch Großeltern, Paten, Onkel und Tanten sein. Stirbt der Versorger vor Vertragsablauf, entfallen alle weiteren Prämienzahlungen bei vollem Anspruch. Durch eine Unfallzusatzversicherung kann man die Versicherungssumme auch verdoppeln. Bei Tod des Versorgers durch Unfall wird dann die Versicherungssumme sofort und zum vereinbarten Termin nochmals ausgezahlt. Auch hier entfallen dann die Versicherungsbeiträge.

Was aber kostet eine Kinderversorgung? Ein Vater (30 Jahre), der für seinen 3jährigen Sohn und seine 1jährige Tochter eine Ausbildungs- bzw. Heiratsversicherung über eine Versicherungssumme von je DM 20 000,— abschließt, kann beide Versicherungen mit dem Kindergeld bequem finanzieren und behält noch etwas übrig.

Ein steuerlicher Hinweis: Die Prämien sind als Sonderausgaben (Vorsorgeaufwendungen) steuerlich abzugsfähig, und das angesammelte Kapital steht einkommenssteuerfrei zur Verfügung.

Eine Lebensversicherung, meinen die öffentlich-rechtlichen Versicherer, finanziert durch das Kindergeld, ist ein einfacher Weg, Kindern die Berufswünsche zu erfüllen oder die Aussteuer zu sichern. Sie schützt vor Risiken, schafft ein gutes finanzielles Polster und kostet wenig.



INSERE JUBILÄRE

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein ▶



WALTER ENGELHARDT
Versandleiter
15. 3. 81



FRIEDHELM SCHÜTTLER
Modellschlosser
7. 4. 81



ERNST REISCH
techn. Angestellter
1. 3. 81



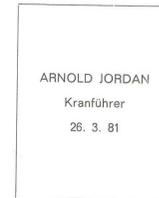
INGEBORG WYRTKI
Sachbearbeiterin
1. 4. 81



FRANZ WIEDORFER
techn. Angestellter
24. 4. 81



HANS ENGLER
Maschinenformer
6. 3. 81



ARNOLD JORDAN
Kranführer
26. 3. 81



GERD ORTWEIN
Formermeister
3. 4. 81

deutsche Bremsen AG ▶



OTTO HAID
Meister
1. 4. 81



FRANZ PAINTNER
Fertigungsplaner
1. 4. 81



SEBASTIAN RAMPFL
Rundschleifer
1. 4. 81



RICHARD JASCHKOWITZ
Rundschleifer
10. 4. 81



PAUL SEITZ
Terminverfolger
14. 4. 81

Süddeutsche Bremsen AG ▶



HELMUT KRUG
Waschraumwärter
3. 4. 81



WALTER SCHNEIDER
Drehler
3. 4. 81



LUISE MAYR
Sekretärin
1. 3. 81



EDWIN ZIRPS
Automatenspanner
4. 4. 81



GOTTFRIED HOFMANN
Arbeitsverteiler
9. 4. 81



FRANZ GRASCHI
Abteilungsleiter
24. 4. 81

ren-Werke Mannheim AG ▶



FITZ LEONHARDT
Elektriker
21. 4. 81



KARL HECKMANN
Rohrschlosser
21. 4. 81



FITZ WEIGEL
Rohrschlosser
21. 4. 81



RICHARD BARTH
Schlosser
21. 4. 81



ERICH HECK
Werkzeugdreher
21. 4. 81



KURT JOOSS
Obermeister
21. 4. 81

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



FITZ MUTZBAUER
Montageschlosser
19. 2. 81



GERHARD MERING
Schlosser
7. 3. 81



OSKAR HOFFMANN
Gruppenleiter
15. 3. 81



WOLFGANG DIETZ
Bohrwerksdreher
16. 4. 81



ERHARD UTECHT
Montageschlosser
16. 4. 81



SIEGFRIED MARTIN
Montageschlosser
16. 4. 81



HEINZ WESCH
Meister
21. 4. 81



HANS ROHR
Leiter d. Ersatzteillagers
21. 4. 81



GÜNTER HESS
Disponent
21. 4. 81



KURT MALLMANN
Lagerarbeiter
21. 4. 81



MANFRED GERMER
techn. Sachbearbeiter
21. 4. 81



KURT CORNELIUS
Vorarbeiter
21. 4. 81



ALFRED SCHWEIDLER
Bohrwerksdreher
16. 4. 81



HANS NEUER
Drehler
16. 4. 81



DIETER KROMER
Schlosser
16. 4. 81



PETER RENNER
Materialsteuereur
16. 4. 81

Knorr-Bremse GmbH München ▶

25 DIENSTJAHRE



HANS NAGEL
Kontrollleur
21. 4. 81



PAUL WEGERLE
Registrator
21. 4. 81



FRIEDRICH MOOG
Betriebschlosser
23. 4. 81



FRANZ MOCK
BR-Vorsitzender
1. 3. 81



KARL HOOCH
Vorarbeiter
16. 4. 81



JÜRGEN COLLET
Konstrukteur
16. 4. 81



HANS EHE
Monteur
16. 4. 81



WOLFGANG UEBEL
Systemanalytiker
16. 4. 81



WALTER SPITZENDOBLER
Kontrollleur
16. 4. 81



DIETER GIERING
Maschinenschlosser
1. 4. 81

Carl Hesse & Wrede GmbH



Die erste elektrische Lokomotive der Welt lief 1879 in Berlin. Damit fand sie sogleich ihren Platz im Guinness-Buch der Rekorde. Die erste Universallokomotive der Welt mit Drehstromantriebstechnik, die „120 001-3“ der Bundesbahn, wartet noch auf Aufnahme

Rekorde aus der Welt des Verkehrs

(dbp) Daß der erste Eisenbahnzug auf deutschem Boden von der Lokomotive „Adler“ gezogen wurde, weiß hierzulande jeder. Daß die höchstgelegene Bahnstation Europas Jungfrau-Joch heißt und in der Schweiz 3454 Meter hoch in der Region des ewigen Eises liegt, wissen viele. Doch bei mancher Frage wird's kritisch; welcher Staat hat das kleinste „Eisenbahnnetz“ der Welt, welches Land die größte Eisenbahndichte, welche Strecke die größte Steigung? Antwort auf diese und tausend andere Fragen aus der Welt des Verkehrs, wie auch aus allen anderen Wissensgebieten, gibt das „Guinness Buch der Rekorde“, das jetzt auch in einer deutschen Ausgabe vorliegt.

Das kleinste Eisenbahnnetz liegt im Vatikan in Rom; von einem Netz kann eigentlich keine Rede sein, denn es handelt sich nur um einige hundert Meter Anschlußgleis zum Vatikanbahnhof, der nur gelegentlich für Sonderreisen geöffnet und von der Italienischen Staatsbahn mitbedient wird. Die meisten Eisenbahnkilometer auf die Gesamtfläche des Landes bezogen kann Belgien sein eigen nennen: 1521 Kilometer Strecke je Quadratkilometer. Und die steilste Strecke der Bundesbahn liegt zwischen Boppard am Rhein und Buchholz im Hunsrück; auf 100 Meter Länge steigt die Strecke dort um mehr als sechs Meter.

Viele Weltrekorde zählt das Buch aus dem

weiten Gebiet der Eisenbahnen auf. Die erste elektrische Bahn stellte Werner Siemens 1879 in Berlin vor. Schnellste Dampflokomotive der Welt war mit 202 km/h die englische „Mallard“. Als am stärksten beanspruchte Eisenbahn der Welt gilt die Japanische Nationalbahn, die 1976 täglich nahezu 20 Millionen Passagiere beförderte; im Gedränge sollen 1970 unter anderem 419 929 Regenschirme, 172 106 Schuhe, 250 630 Brillen und Hüte sowie unzählige Glasaugen und Zahnprothesen verlorengegangen sein. Die längste Eisenbahnfahrt der Welt unternahm englische Reisende mit einem Sonderzug von London zur britischen Kronkolonie Hongkong; für die 14 500 Kilometer lange Strecke nach China waren 42 Tage nötig. Das Land mit dem ausgedehntesten Eisenbahnnetz sind die USA mit 332 856 Kilometern; in der UdSSR beträgt die Streckenlänge 134 600 Kilometer. Die größte, jemals auf Schienen gefahrene Geschwindigkeit erreichte am 19. Februar 1959 ein unbemannter Raketenschlitten mit 4972 km/h auf einem Versuchsgelände im US-Bundesstaat Neu-Mexiko, und auch der größte Bahnhof der Welt gehört den Vereinigten Staaten: der Grand Central Terminal in New York.

Guinness Buch der Rekorde liest sich streckenweise spannend wie ein Kriminalroman. Wer mit eigenen Rekorde Eingang finden will, muß strengen Anforderungen an den Nachweis seiner Leistungen genügen. Bei den historischen und technischen Daten haben es die Herausgeber allerdings nicht so genau genommen, mancher Fehler hat sich eingeschlichen. Bisweilen war auch einfach der Wettlauf mit der Zeit nicht zu gewinnen: Deutschlands vormals einzige Bahnhofsvorsteherin, Antonie Müller im oberbayerischen Murnau, verließ ihren Posten just zum gleichen Zeitpunkt, als sie Guinness den Lesern als einzige Chefin eines Bahnhofs vorstellte.

Zwei Drittel der Auszubildenden mit 400 bis 550 Mark



(drd) Was verdiene ich als Lehrling? Das ist eine Frage, die sich viele junge Menschen stellen, die in wenigen Monaten von der Schule in das Berufsleben wechseln. Die Antwort ist nicht einfach. Sie hängt einmal davon ab, welcher Beruf gewählt wird; denn zwischen den Ausbildungsvergütungen in den einzelnen Berufen gibt es beträchtliche Unterschiede. Zum anderen hängt die Höhe der Vergütung davon ab, in welchem Teil des Bundesgebietes der Beruf erlernt wird.

Das Bundesinstitut für Berufsbildung ist diesen Fragen nachgegangen und hat die Tarifverträge über Ausbildungsvergütungen ausgewertet. Die Ergebnisse wurden kürzlich veröffentlicht. Sie ergeben folgendes Bild:

Mehr als zwei Drittel aller Auszubildenden erhalten monatliche Ausbildungsvergütungen von 400 bis 550 Mark. Zwischen den einzelnen Berufen gibt es beträchtliche Unterschiede, und im gleichen Beruf hängt die Höhe der Vergütung wesentlich davon ab, in welcher Region man den Beruf erlernt.

Als monatliche Ausbildungsvergütung bekommen danach

rund 5% der Auszubildenden weniger als 250 Mark
 rund 17% der Auszubildenden weniger als 400 Mark
 rund 20% der Auszubildenden 400 bis 450 Mark
 rund 30% der Auszubildenden 450 bis 500 Mark
 rund 20% der Auszubildenden 500 bis 550 Mark
 rund 10% der Auszubildenden 550 bis 900 Mark.

Was die einzelnen Berufe angeht, so lagen die Damen-Schneider bzw. -Schneiderinnen im Jahr 1979 mit einem Schnitt von 172 Mark monatlich am Schluß der Vergütungsskala, an der Spitze stand der „Bergmechaniker“ mit einer Ausbildungsvergütung von 860 Mark. Jungen

und Mädchen erhalten im gleichen Beruf auch die gleiche Vergütung.

Dafür gibt es jedoch Unterschiede zwischen den typischen Mädchen- und Jungen-Berufen. So lag die Ausbildungsvergütung in den 15 am stärksten besetzten Mädchenberufen (Mädchenanteil über 90%) im Schnitt bei 380 Mark monatlich, in den 15 am stärksten besetzten Jungen-Berufen (Anteil über 90%) bei 475 Mark.

Auch regional gibt es spürbare Unterschiede. Eine Schlosserausbildung in Baden-Württemberg wird beispielsweise mit 525 Mark monatlich vergütet, in Schleswig-Holstein dagegen mit 288 Mark. Ähnlich ist es bei der Ausbildung zum Kfz-Mechaniker; in Baden-Württemberg erhält der Auszubildende im Schnitt 484 Mark pro Monat, in Schleswig-Holstein 314 Mark.

Insgesamt dürften 1979 etwa 8,7 Milliarden Mark an Ausbildungsvergütungen gezahlt worden sein. Nach einer Untersuchung von Anfang der siebziger Jahre machen die Ausbildungsvergütungen knapp zwei Drittel der Netto-Ausbildungskosten insgesamt aus.