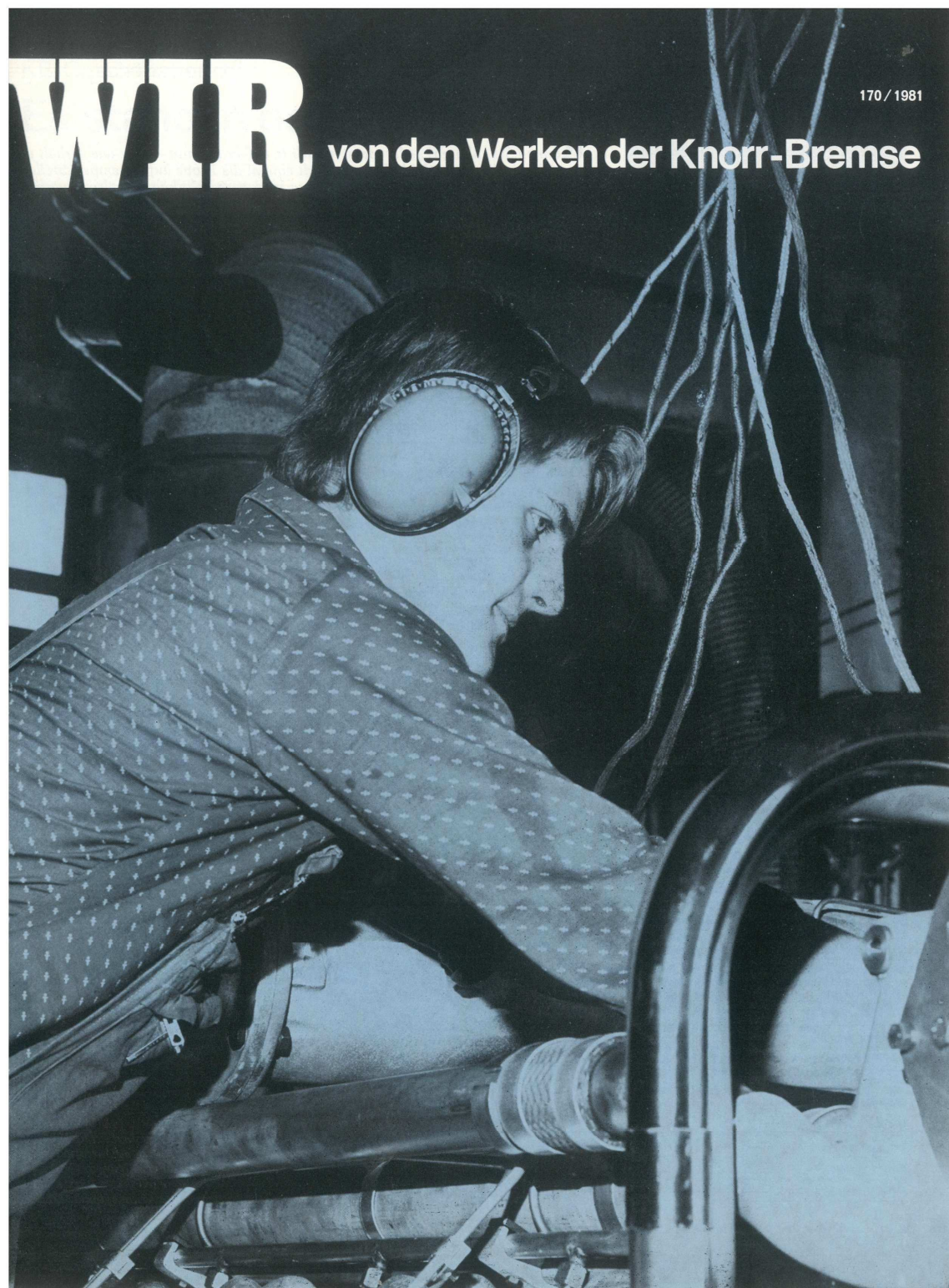


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

170 / 1981



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

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

itel und Layout:
I. A. Müller, München

Druck:
J. Hils & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 08731/2507

rtikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

170 AUGUST 1981

Inser Titelbild
Autorenprüfstände gehören zu den lärmintensivsten
Vrbeitsplätzen. Bei Werten bis 110 db(A) ist
das Tragen von Gehörschutz hier längst Tradition

nhalt/Seite	
Es stand in der Presse: KB-Geschäftsbericht	3
AWM-Vertriebstagung 1981	3
Inserer Knorr-Tochter in Sao Paulo	4
Knorr in Budapest	5
AWM und Shanghai	5
Teisebericht: China — „Reich der Mitte“	5
ARIANE und wir	9
Zus kommt per Kanu	10
Ein Testament hilft Ärger vermeiden	10
Sachkalkulation einst — und jetzt	11
Der kostbare Zehnmarkschein	12
AWM-Schlaufüchse wurden belohnt	12
Der Betriebsarzt zum Thema . . .	13
Versicherungsnummer ohne Geheimnis	14
Inserer Jubilare	15
AWM: Kein „Land unter“ in Nordfriesland	16

Können Sie zuhören? Jeder meint natürlich, daß er es kann — aber wie verhält es sich wirklich damit? Machen wir doch einmal die Probe aufs Exempel: Stellen Sie in Ihrem Betrieb oder Ihrer Abteilung eine etwa zehnköpfige, also zwanzig-ohrige, ahnungslose Gruppe von Kollegen zusammen. Die bilden eine sogenannte lose Zuhörer-Kette. Sie, als der schlitzohrige Experimentator, erzählen nun dem ersten eine x-beliebige Geschichte mit der Bitte, diese dann ans nächste Glied der Kette weiterzugeben. Sie werden sich wundern, was am Ende aus Ihrer klaren Beschreibung geworden ist! Ganz sicher fehlen einige oder gar die wichtigsten Tatsachen aus der ursprünglichen Erzählung, wahrscheinlich aber erkennen Sie Ihren Bericht überhaupt nicht mehr wieder — so haben ihn die Halbbohr-Zuhörer verändert und entstellt. Ja, das Ergebnis dieses hochinteressanten Versuchs ist die Tatsache, daß kaum jemand richtig zuhören kann. Ein wirklich bestürzendes Resultat! Am guten Willen mag es gar nicht einmal liegen, sondern mehr an der Fähigkeit, dem anderen ruhig und konzentriert zuzuhören, und nicht immer nur an sich und seine eigenen Belange zu denken.

Die bösesten Anschauungsbeispiele liefern uns dazu täglich Radio und Fernsehen. In sogenannten Diskussionen hört eigentlich selten jemand zu und antwortet vernünftig und präzise auf Fragen, sondern vertritt stets vor allem seinen Standpunkt. Möglichst lautstark und mit eingeeübten Gesten. Die Selbstdarstellung ist wichtiger als die Sache. Aber wir müssen gar keinen Ausflug in die garstige politische Landschaft machen — wir dürfen uns getrost an die eigene Nase beziehungsweise die eigenen Lauscher fassen.

Denken wir nur an die Schulzeit, an die gute alte Penne (wobei »Penne« doch wohl von »pennen«, gleich schlafen, kommt). Der Lehrer stand vorn und predigte vielfach vor tauben Ohren. Denn wir hörten nicht nur nicht zu, wir waren oftmals geistig weggetreten. Wir dachten an den nächsten Kinobesuch, an die Frau (oder den Mann) unserer Träume oder lasen sogar unverfroren — und nur durch breite Schultern unseres Vordermannes geschützt — in abenteuerlichen Groschenheften . . .

Nun, solches gibt es sicher auch heute noch in Schulen und überall dort, wo etwas vorgetragen, etwas gelehrt wird. Man hört nicht zu — und dieses leider ausschließlich zum eigenen Schaden.

Aber damit, lieber Leser, hat es nun ein Ende! Denn wir verfügen in der Bundesrepublik über die erste Schule, die uns in der Kunst des besseren Zuhörens unterweist: eine Zuhörerschule. Ihr geistiger Vater und Leiter ist der Betriebswirt Hubertus Graf Walderdorff, ein Pädagoge und Diplom-Psychologe, der seit langem für die Erwachsenenbildung tätig ist. Er hat sich mit seinem Team in einer alten Mühle im Marktflecken Weichs vor München etabliert. Bei seinen Seminaren, die er unter anderem im Hotel Holiday Inn abhält, stützt sich der juristisch gebildete Graf auch auf die 10 Sperryschen Thesen. Die Sperry-Corporation ist ein großes US-Industrie-Unternehmen, das für seine Mitarbeiter schon recht früh ein eigenes Zuhörerprogramm aufgestellt hat. Hier die 10 goldenen Regeln: 1. Finden Sie das Interessante heraus. 2. Bewerten Sie den Inhalt, nicht die Vortragsweise. 3. Bleiben Sie zurückhaltend (und urteilen Sie erst dann, wenn Sie alles aufgenommen haben). 4. Entdecken Sie neue Anregungen. 5. Seien Sie flexibel. 6. Geben Sie sich Mühe beim Zuhören. 7. Widerstehen Sie Ablenkungen. 8. Trainieren Sie Ihren Verstand. 9. Seien Sie tolerant (und reagieren Sie nicht emotional auf subjektiv gefärbte Worte). 10. Profitieren Sie davon, daß die Gedanken schneller sind als gesprochene Worte.

Wir meinen, daß die Befolgung dieser Richtlinien tatsächlich das menschliche Miteinander in Schule, Familie und Betrieb sehr positiv beeinflussen kann. Denn es geht ja nicht nur ums Zuhören an sich, sondern eben um die Folgen, die sich aus schlechtem Zuhören ergeben. Wieviele Freundschaften, Ehen und Karrieren sind schon daran zerbrochen! Die Ohren wurden uns Menschen als die feinsten Präzisionsinstrumente gegeben, damit wir sie sinnvoll zum Empfang von Wörtern und Tönen, von Botschaften benutzen. Zur Verständigung miteinander, zur geistigen Bereicherung aneinander — nicht, um auf ihnen zu liegen und zu schlafen!

Hugh — ich habe gesprochen! Hoffentlich haben Sie auch richtig zugehört.

KB-Geschäftsbericht

Es stand in der Presse...

Nach den Jahresabschlussitzungen gab die Geschäftsführung der KB-KG eine Information über den Geschäftsverlauf der Knorr-Bremse-Gruppe im Jahr 1980 heraus. Die Presse berichtete darüber. Für die Leser der Werkstatt-schrift veröffentlichten wir nachstehend den vollständigen Text der Mitteilung.

Der konsolidierte Umsatz der Knorr-Bremse-Gruppe (Inland und Ausland einschließlich der Gesellschaften der Knorr-Bremse-Holding AG) erhöhte sich um 6,3% auf 1.154 Mio. DM. Hiervon entfallen rd. 58% auf den Geschäftsbereich Dieselmotoren und Aggregate, 42% auf Bremsen und andere Tätigkeitsbereiche. Zu der Expansion trugen die Gesellschaften des Motorenbereichs und des Bremsenbereichs gleichermaßen bei. — Bei der Gruppe sind weltweit 11 396 Personen beschäftigt; davon im Inland 6 933 Personen, im Ausland 4 463 Personen.

Das Wachstum der Gruppe vollzog sich weitgehend bei den Auslandsgesellschaften, die ihren externen Umsatz um 17% auf 406 Mio. DM steigerten.

Der von den deutschen Werken erzielte externe Umsatz liegt mit 802,9 Mio. DM um 1,5% über dem des Vorjahres (790,4).

Das Inlandsgeschäft verbesserte 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 damit auf 42% (i. V. j. 45%).

Aufgrund des erhöhten Auftragsbestandes von 346,4 Mio. DM (i. V. j. 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 9,5% steigern. Der Inlands-umsatz erhöhte sich um 10%, der Auslands-umsatz um 8%. Die Exportquote betrug 37%. Bei

allen Produktgruppen, nämlich Bremsen und automatische Kupplungen für Schienenfahrzeuge, Bremsen für Straßenfahrzeuge und Druckluftsteuerungen war ein Zuwachs zu verzeichnen.

Der Auftragsbestand ist durch gute Auftrags-eingänge, vor allem im Schienenfahrzeug-sektor, aber auch bei Kfz-Bremsen und Steuerungen zum Ende des Berichtsjahres angestiegen. Für 1981 wird mit einer weiteren Umsatzsteigerung gerechnet.

Bei der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein wurde der gleiche Umsatz wie im Vorjahr erzielt. Während Stahl- und Grauguß geringfügig hinter dem Vorjahr zurückblieben, wurde bei Sphäroguß eine bedeutende Umsatz-zunahme erzielt. Der Rückgang bei bearbeitetem Stahlguß (Bergbau) wurde durch verstärkte Lieferungen von Autorädern und Zubehör weitgehend ausgeglichen.

Der Auftragsbestand der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein ist gestiegen, u. a. durch hohe Aufträge für Autoräder, Scheibenbremsen und Bremscheiben. Die Geschäftserwartung bei Rohguß wird dagegen mit Zurückhaltung beurteilt. Insgesamt wird für das laufende Geschäftsjahr mit einer leichten Umsatzsteigerung gerechnet.

Der Umsatz der Motoren-Werke Mannheim AG blieb 1980 um 2% hinter dem Vorjahr zurück. — Im Inland konnten die Lieferungen um 7% gesteigert werden, im Ausland mußte MWM jedoch einen Rückgang in Höhe von 10% hinnehmen. Die Exportquote verringerte sich von 57 auf 53%. — Dem Rückgang der Motoren-Umsätze standen Zunahmen bei Kompressoren und Motorenersatzteilen gegenüber.

Die verbesserten Auftragsgänge führten zu einer Erhöhung des Auftragsbestandes. Die Umsatzplanung für 1981 sieht gegenüber 1980 um 20% höhere Umsätze vor.

Die Verhandlungen über eine Kooperation mit der zu Krupp gehörenden MaK in Kiel laufen weiter.

Das Grundkapital der MWM wurde im Juni auf 30 Mio. DM erhöht.

Der Umsatz der Süddeutschen Bremsen AG erhöhte sich um 10%. Alle Produktgruppen hatten gute Zuwachsraten aufzuweisen.

Der Umsatz wurde von den Auftrags-eingängen noch übertroffen, so daß der Auftrags-bestand zum Jahresende anstieg. — Für 1981 wird mit einem geringen Umsatzzuwachs gerechnet.

Bei der Carl Hasse & Wrede GmbH verringerte sich der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 18%. Minderungen ergaben sich sowohl bei Schwingungsdämpfern als auch bei Werkzeugmaschinen. Gestiegen sind die Erlöse aus der Bearbeitung von Fremderzeugnissen, die inzwischen 8,5% des Gesamtumsatzes erreicht haben.

Die Aufträge haben Ende 1980 wieder zugenommen, der Auftragsbestand hat sich erhöht. Die Umsatzplanung sieht für 1981 eine geringe Steigerung vor.

Für Löhne und Gehälter wurden 248,0 Mio. DM aufgewendet, das sind 4,7% mehr als im Vorjahr (236,8).

Bei den sozialen Leistungen sind insbesondere die Zahlungen für Urlaubsgeld, Sonderzahlungen und Vermögensbildung gemäß den tariflichen Regelungen gestiegen. Leicht zugenommen haben die gesetzlichen Sozialabgaben und die freiwilligen Leistungen (Weihnachtsgratifikation, Renten, Erholungsfürsorge, Fahrtkostenzuschüsse, Jubiläen). Insgesamt ergab sich ein Anstieg um 7,8%.

Die Investitionen betrugen 36,3 Mio. DM, das ist 1 Mio. DM weniger als im Vorjahr (37,3).

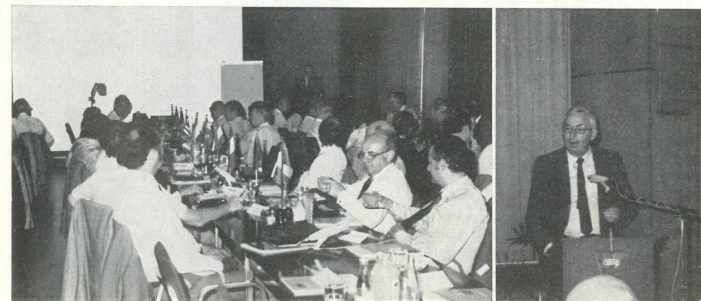
Abschreibungen wurden 1980 in Höhe von 33,6 Mio. DM vorgenommen.

Für Instandhaltungszwecke sind 20,7 Mio. DM aufgewendet worden (i. Vj. 27,0 Mio. DM).

Die inländischen Gesellschaften haben insgesamt ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis erzielt. Bei den Motoren-Werken Mannheim AG mußte nochmals ein Verlust hingenommen werden.

Die Ertragslage der Auslandsgesellschaften war insgesamt zufriedenstellend; gegenüber dem Vorjahr ist eine Verbesserung zu berichten.

MWM-Vertriebstagung 1981



Das diesjährige Treffen der deutsch-sprechenden Vertreter aus Europa, der inländischen Verkaufsbüroleiter und der Leiter der Außenstellen in Dänemark, Frankreich, Libyen, Iran, Nigeria und Singapur diente der Information über alle technischen und marktspezifischen Aspekte, über die gegenwärtige Situation, die Trends und die Zukunftsaussichten.

Die erfreuliche Umsatzentwicklung im laufenden Jahr war ebenso Thema wie die Straffung des Typenprogramms und die Entwicklungsziele bei verschiedenen vorhandenen und zukünftigen Motorbaureihen. VF M6.

Tischwipfel der Länder gaben dem Tagungsraum ein farbenfrohes Aussehen. Vertriebsdirektor Deneke begrüßte die 78 Teilnehmer

Unsere Knorr-Tochter in Sao Paulo Ein Werk, das sich sehen lassen kann

Vorstand der Mercedes Benz do Brasil besuchte die Indústria Freios Knorr Ltda.

Es gibt nur wenige deutsche Symbole, die inter fremden Himmeln so glänzen und leuchten wie der silberne Mercedes-Stern. Ihn kennt man natürlich auch auf den Straßen Brasiliens und weiß, daß man ihm selbst im Urwald vertrauen kann. Deshalb herrschte auch bei der Knorr-Bremse in Sao Paulo aufrichtige Freude, als kürzlich einige der maßgeblichen Herren hinter dem Stern aus Untertürkheim vor dem Empfangsgebäude unserer brasilianischen Knorr-Tochter vorfuhr.

Anlaß des Besuches von MBB-Vizepräsident Dir. W. Lechner und Einkaufsvorstand Dir. W. Obée war die Anwesenheit unseres Direktors F. Thiele aus München.

Die Mercedes-Direktoren wollten sich über die Entwicklung des neuen Kfz-Bremsengeräteprogramms informieren. Beim Gang durch die Fertigungshalle genossen sie einen guten Anschauungsunterricht: Der stattliche Maschinenpark, der die Attribute neu und qualitativ hochwertig verdient, machte auf die kritischen Besucher einen guten Eindruck. Ebenso die modernen Montage- und Hilfseinrichtungen. In der Versuchsabteilung — der Visitenkarte des Werkes — wurde bereits für das neue Programm gearbeitet. Eine eigens für sie vorbereitete Ausstellung bewies überzeugend, wie weit man schon mit der Produktion der neuen Bremsgeräte fortgeschritten ist.

Insgesamt steht für die Bremsenproduktion die beachtliche Fläche von 6000 Quadratmetern zur Verfügung. Auch auf den fast fertiggestellten 3000 qm großen Erweiterungsbau für die Bremsenfertigung konnte hingewiesen werden. Zusammen mit dem 1200 qm großen Seitenrakt für Büros, Sozialerichtungen und Hilfsbetriebe stellt dies eine beachtliche Aufbauleistung dar. Der endgültige Ausbau der IFK wird in ca. zwei Jahren erreicht sein, wenn die Serienlieferung für MBB voll läuft. Die Fertigung der Kfz-Bremsen (neue Knorr-Generation und Bosch-Lizenz-Geräte) und der Schienenbremsen wird dann über 69 Werkzeugmaschinen, eine Pulverbeschichtungsanlage, eine Imprägnieranlage und weitere Hilfseinrichtungen verfügen. Dazu kommen zahlreiche Produktionsprüfstände und eine Reihe moderner, unter ergonomischen Gesichtspunkten konzipierter Montageplätze. Die Versuchsabteilung wird in eigenen Räumen von etwa 150 Quadratmetern untergebracht sein.

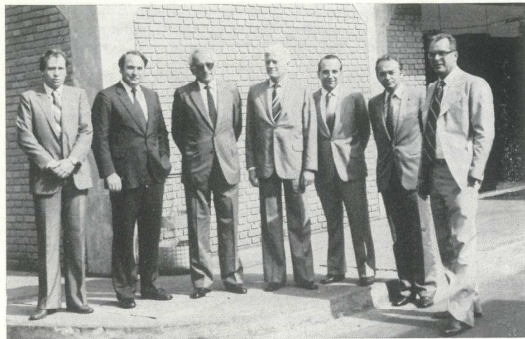
IFK wird Anfang 1982 die MBB mit einer Palette von 19 Bremsgeräten beliefern. Von diesem Zeitpunkt an will die MBB einen großen Teil ihrer Fahrzeuge modernisieren. Der für IFK interessante Teil der Fahrzeuge, die Bremsanlage, wird dann auf den modernsten Stand gebracht sein. Parallel zu MBB nimmt auch die argentinische Daimler-Tochter Mercedes Benz Argentina in derselben Weise die Modernisierung ihrer Fahrzeuge vor. Die heutigen Bremsanlagen der MBB-Fahrzeuge mit den von MWM in Lizenz gefertigten BOSCH-Geräten gehören dann in wenigen Jahren der Vergangenheit an.

Weitere potentielle Abnehmer für die IFK-Bremsgeräte sind die brasilianischen Zweig-

werke von SCANIA, VOLVO, VW-Caminhoes (die ehemalige Chrysler Motors do Brasil) und FIAT-Diesels. Dazu kommen noch Hersteller von Anhängern, Industrie-, Baustellen- und landwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Das Straßenfahrzeug — ein Transportmittel ohne Konkurrenz

Die Anstrengungen, die von IFK auf dem Nutzfahrzeugbremsensektor unternommen werden, sind besser zu verstehen, wenn man sich das brasilianische Transportwesen vor Augen hält. Das Nutzfahrzeug spielt in Brasilien eine weitaus größere Rolle als in Europa: 70,5 Prozent des Gütertransportes werden über die Straße und nur 16,3 Prozent über die Schiene abgewickelt. In Deutschland werden zum Vergleich 37 Prozent der Güter auf der Straße und 31 Prozent auf der Schiene befördert. Beim



Das Gruppenbild der Besucher, v. l.: Die Direktoren Wagner, Thiele, Lechner, Obée, Bindel, Gerich und Guenther

Personenverkehr ist das Verhältnis noch extremer. 96 Prozent der Reisenden benutzen Pkw und Busse und nur 1,7 Prozent die Eisenbahn.

1979 umfaßte der Kraftfahrzeugbestand Brasiliens ca. 10 Millionen Fahrzeuge. Er teilt sich auf in 8,8 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und 1,2 Millionen mittlere und schwere Lkw und Busse. Der jährliche Zuwachs an Nutzfahrzeugen liegt momentan bei ca. 160.000 Fahrzeugen pro Jahr. Marktführer ist die 1956 gegründete Mercedes Benz do Brasil mit einem Ausstoß von ca. 60.000 Fahrzeugen (Lkw und Busse) im Jahr 1980. MBB, die größte Daimler-Tochter im Ausland (ca. 22.000 Beschäftigte in den Werken Sao Paulo und Campinas), ist nicht nur die Nummer 1 in Brasilien, sondern auch wettbewerbsfähiger Exporteur nach USA, Afrika, Europa und das übrige Südamerika.

Ein großes Problem für den Fahrzeugproduzenten ist das schlechte Straßennetz Brasiliens. Nur 5 Prozent des 1,1 Millionen Kilometer langen Straßennetzes besitzt eine Asphalt- oder Betondecke. Der Rest sind Erdstraßen, die in der Regenzeit zudem nicht oder nur schwer passierbar sind. An die Robustheit der Fahrzeuge und der Komponenten werden daher erhebliche Anforderungen gestellt. Dies gilt

somit auch für die von KB-München entwickelten und von IFK nationalisierten Bremsgeräte. Die Notwendigkeit, die Geräte in den Versuchsabteilungen der KB-München und IFK unter extremen Dauerbelastungen zu testen, wird einem klar, wenn man auf Brasiliens Straßen fährt und wenn man erlebt, wie rücksichtslos dabei „auf Material“ gefahren wird. Die klimatischen Belastungen der Geräte liegen hier bei den hohen Temperaturen und der im ganzen Land ständig herrschenden hohen Luftfeuchtigkeit.

Die Schienenbremse — das starke Bein von Knorr Brasilien

Der Schienenverkehr ist immer noch Stiefkind im brasilianischen Transportwesen, wie aus den oben aufgeführten Zahlen zu ersehen ist. Langfristig gesehen wird sich dies sicher ändern müssen, da auch Brasilien trotz der enormen

Möglichkeiten, Treibstoff aus Biomasse zu gewinnen, in eine arge Abhängigkeit zum Erdöl geraten ist. Bei der Primärenergie dagegen wird Brasilien mit seinen riesigen Reserven an Wasserkraft wohl in Zukunft kaum Engpässe haben. Die bereits betriebenen und im Bau befindlichen Wasserkraftwerke erbringen zusammen eine Leistung von 54.000 Megawatt. In Itaipu, am Rio Paraná, entsteht das derzeit größte Wasserkraftwerk der Erde mit einer verfügbaren Leistung von 12.600 Megawatt. Die noch nicht ausgebauten Reserven an Wasserkraft werden auf 155.800 Megawatt geschätzt. Außerdem wird die Gewinnung von Kernenergie in Zusammenarbeit mit der Bundesrepublik

stark vorangetrieben. Bis 1990 sollen insgesamt ca. 10.000 Megawatt in acht Kernkraftwerken zur Verfügung stehen. Dies wären die besten Voraussetzungen, der Eisenbahn in der Transportpolitik den Vorrang zu geben.

Problematisch sind dagegen die enormen Investitionen, die notwendig sind, um das Eisenbahnnetz zu erweitern. Hierzu muß man sich die Größe Brasiliens vor Augen halten: Brasilien ist flächenmäßig 34 mal größer als die Bundesrepublik. Die Nord-Süd- und Ost-West-Ausdehnung beträgt ca. 4.300 Kilometer. Der Anteil der Eisenbahn am Güter- und Personen-transport wird sich deshalb nur langfristig verbessern können.

Die IFK hat auf dem Gebiet Schienenbremsen im Personen- und Güterverkehr in Brasilien bereits einen guten Namen. Ihre Produkte findet man bei der Metrô Sao Paulo, der Pré-Metrô Rio, bei Vorortstriebzüge für Rio und bei Güterwagen der Vale do Rio Doce (Erzbahn), bei der RFFSA (brasilianische Staatsbahn) und der FEPASA (Staatsbahn Sao Paulo).

Mit einer zukunftsorientierten Produktpolitik wird die Indústria Freios Knorr Ltda. gute Chancen haben, ihren Marktanteil und ihre Bedeutung auf dem Gebiet der Nutz- und Schienenfahrzeugbremsen in Brasilien und in anderen südamerikanischen Ländern noch ausbauen zu können.

Dr. R. Gerich, Sao Paulo

KNORR auf der Internationalen Frühjahrsmesse in Budapest



Der Bayer. Wirtschaftsminister Jaumann, die Herren Kun/KB Mü. und v. Sicherer/VDMA

Die Knorr-Bremse GmbH, Bereiche Bremsen für Straßenfahrzeuge und Schienenfahrzeuge, war in diesem Jahr im Rahmen einer Gemeinschaftspräsentation der Bayerischen Industrie auf der Frühjahrsmesse 1981, vom 20. bis 28. Mai, in Budapest vertreten.

Regen Ansporn fanden die von beiden Bereichen ausgestellten Geräte beim Fachpublikum. Beeindruckt war auch der Bayerische Wirtschaftsminister Anton Jaumann (auf dem Foto mit Herrn Kun, KB München, und Herrn v. Sicherer, VDMA), der sich ausführlich über Anwendungsbereiche unserer Produkte und deren Bedeutung für die ungarische Industrie auf dem KNORR-Stand informieren ließ.

H.-D. Kappler, München

Demnächst MWM-Service-Station in Shanghai

Nach Genehmigung durch die Regierung der Volksrepublik China ist am 13. Februar 1981 ein Zusammenarbeitsvertrag zwischen Shanghai Marine Diesel Engine Research Institute of China (SMDERI) und den Motoren-Werken Mannheim AG in Kraft getreten. Beide Partner vereinbarten, eine Service-

Station für MWM-Dieselmotoren in Shanghai einzurichten und langfristig auch auf anderen Gebieten zusammenzuarbeiten.

Die Service-Station wird national und international die Bezeichnung „China MWM-Service Station/CMSS“ tragen. Der Service-Bereich für das gesamte MWM-Motorenprogramm umfaßt die VR China und Hongkong. Die Einrichtung von Außenstellen in diesem Bereich ist

vorgesehen. Die Standorte werden von CMSS bestimmt.

MWM verpflichtet sich gleichzeitig zur Ausbildung von chinesischen Dieselmotoren-Spezialisten in ihrem Schulungszentrum im Werk II, Mannheim.

Damit steht den MWM-Kunden nunmehr auch im Bereich des chinesischen Meeres ein Reparatur- und Ersatzteilservice zur Verfügung.

Fremd und unvergleichlich

CHINA — »Reich der Mitte«

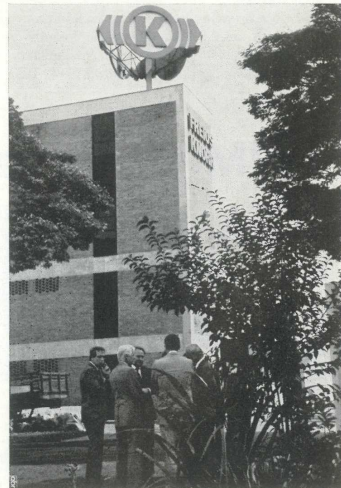
Wie kaum ein anderes Land übt China auf Bewohner der westlichen Erdhälfte eine merkwürdige Faszination aus. Wohl auch deshalb, weil dieses sogenannte „Land der Mitte“ für viele von uns ein Buch mit sieben Siegeln war und immer noch ist. China, einerseits behaftet mit dem Erbe einer Jahrtausende alten bewundernswerten Kultur, andererseits volkreichtes Land dieser Erde, verfolgte vor allem eine Politik nach innen, die während der Zeit der Kulturrevolution von 1965 bis 1976 zu einem völligen Stillstand des Informationsflusses führte. Unser Bild von China und den Chinesen beschränkte sich gerade in jenen Jah-

ren auf in Massen auftretende Menschen in hochgeschlossenen Drillanzügen, die berühmten „blauen Ameisen“. Kein Wunder deshalb, daß die nach der Ablösung der sogenannten Viererbande möglich gewordenen Reisen nach China reges Interesse finden, ebenso wie die ersten — und mittlerweile recht zahlreichen — chinesischen Delegationen, die die Bundesrepublik besuchten.

Herr Joachim Schultz-Naumann, langjähriger Geschäftsführer der Knorr-Bremse GmbH und seit Anfang des Jahres im Ruhestand, hielt sich mit einer Reisegruppe drei Wochen in China auf. Er hat viel Interessantes erlebt.

Ein Reisebericht

China ist kein Ferienland, sondern ein Land, in das man reist, um neue, bisher nicht erlebte und in kein Schema passende Eindrücke zu gewinnen. — Wenn man gefragt wird: „Wie war's in China?“ kann man, auf eine Kurzformel gebracht, nur sagen: „In China ist alles ganz anders!“ Der Berichterstatter wird neben einigen grundsätzlichen Ausführungen den chronologischen Ablauf der Reise schildern und einige, ihm wesentlich erscheinende Betrachtungen einfügen.



Ein abschließendes Gespräch vor dem IFK-Gebäude

Es ist jedem China-Reisenden zu raten, vor eiseintritt und auch während des Aufenthalts entsprechende Literatur zu lesen. Dann wird die Studienreise in ein faszinierendes Land um großen Erlebnis. Die Teilnehmer der Türer-Reise waren gut gerüstet. Sie wußten viel über vieltausendjährige Kulturen, über Dynastien, über die Ereignisse der letzten einhundertinzig Jahre, über innere und äußere Kämpfe, über Niedergang und Aufstieg des „Reiches der Mitte“. Dieser Begriff ist aus seiner Lage mitten asiatischer Räume zu erklären. China ist ein zum Binnenland hin orientiertes Reich, obwohl es im Osten und Süden an das Gelbe Meer, das Ostchinesische und das Südchinesische Meer grenzt. Der Name „China“ wird auf die TJIN-Dynastie zurückgeführt, deren Gründer als „TJIN-SCHI-HUANG-DI“ (erster Kaiser von TJIN) im Jahre 221 v. Chr. ein geeintes, zentral-regiertes China schuf, das, abgesehen von Phasen der Schwäche, bis auf den heutigen Tag besteht. Die Wurzeln dieses Reiches gehen zurück bis ins Neolithikum, ca. 6000—2000 Jahre vor Christus.

Vom 21. Jahrhundert bis zum Jahre 226 vor Christus werden vier Dynastien genannt. Danach folgen bis zur Gründung der Republik China (1912) sechzehn Dynastien. Die HAN-Dynastie (206 v. Chr. bis 220 n. Chr.) machte China zum Weltreich, das sich im Nordosten bis Korea, im Westen bis zum Tarim-Becken und im Süden bis nach Annam (heute Vietnam) ausdehnte und dessen Macht auf die angrenzenden Staaten wirkte. Sie wurden und blieben bis in die Neuzeit tributpflichtig. Dieses traditionelle Tributsystem beruhte auf zwei Voraussetzungen: China war der gesellschaftlich-kulturelle Mittelpunkt der Welt und übertrug seine gesellschaftspolitischen Vorstellungen auf die angrenzenden Völker. Besonders die TANG-Dynastie (618—906 n. Chr.) und auch die SUNG-Dynastie (960—1279 n. Chr.) leisteten zur Größe Chinas bedeutende Beiträge in Kultur, Literatur, Philosophie, Wissenschaft, Technik, Erhaltung und Kriegskunst. —

Die auf Konfuzius (Kong Fuzi), der von 551—479 v. Chr. lebte, zurückgehende Gesellschaftslehre war vom 2. vorchristlichen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts Staatsorthodoxie. Es chinesischen Kaisertums. Ahnenkult, religiöse Verhaltensvorschriften (Riten), Ausübung der Herrschaft durch eine geistige Elite (Bürokratie) und patriarchalische Sozialbeziehungen bei konservativer Einstellung waren die Charakteristika des Konfuzianismus, an dem auch Mao gewisse Merkmale übernommen hat.

Eine Jahrtausende alte Kultur

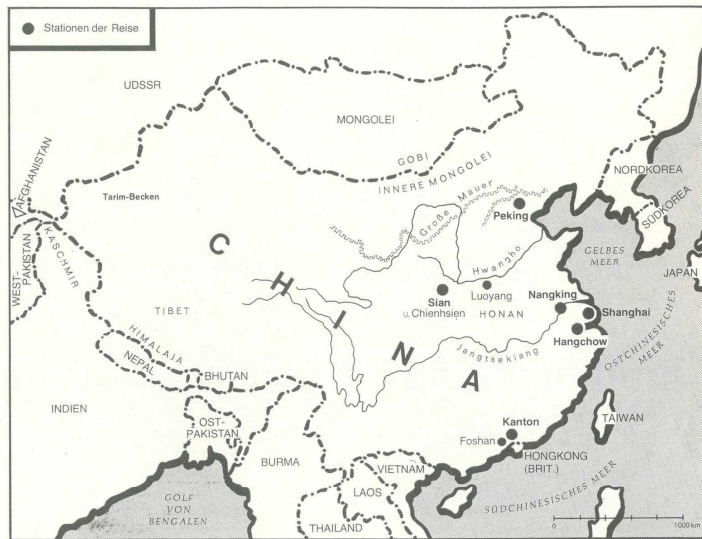
Eine Brücke von 2500 Jahren geht von Konfuzius bis zur Gegenwart, und man vergewissert sich, daß die Chinesen den Kalender an 365 Tagen festlegten, den Großen Wagen und den Halleyschen Kometen entdeckten, astronomische Aufzeichnungen erarbeiteten, auf deren Grundlage noch heute die Bahn von Planeten berechnet wird. China konstruierte das erste Planetarium. Die erste Uhr mit eingebauter Leuchtorgel gab die exakte Zeit an. Die Chinesen erfanden den Kompaß, das Schießpulver, das Papier und 1500 Jahre (!) vor Gutenberg die Buchdruckerkunst. Es gab Spezialisten für mehr und äußere Medizin. Die Gußtechnik war ein gründlicher Kenntnis der Mineralien hochentwickelt. Die Porzellanmanufaktur — Porzellan

heißt auf Englisch „China“ — stand in Blüte, der Bau von Hängebrücken und Erdbohrungen bis in 600 m Tiefe wurden durchgeführt. Kulturelle und zivilisatorische Leistungen ersten Ranges gab es bereits, als in Europa der Begriff „Kultur“ noch unbekannt war. —

Im Verlaufe unserer Reise konnten wir wiederholt die Zeugnisse einer bis in die Moderne fortwirkenden kulturellen Kontinuität eines gebildeten Volkes aufspüren. Das war überwältigend. —

Die chinesischen Reiseführer, die uns begleiteten, verstanden es, uns ihr Land und dessen Geschichte, auf die sie stolz sind, nahe zu bringen. Auch der Kontakt mit der Bevölkerung und der Einblick in viele Lebensbereiche — abgesehen von der Besichtigung der Kunstschätze — war möglich. Jeder Tag brachte eine

hatte ursprünglich eine viereckige Stadtmauer, die typisch für chinesische Städte ist. Peking ist mit etwa 8 Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt Chinas. Sie ist das politische und kulturelle Zentrum des Reiches. Die alte Kaiserstadt, auch „verbotene Stadt“, war baulich und in Ausdehnung von beeindruckender Schönheit. Der Himmelstempel ist für den Verfasser die großartigste Tempelanlage, die er in dieser Art kennt. Ein Juwel! — Der Besuch der großen Mauer und der MING-Gräber gehört zu den Erlebnissen, die man in der Umgebung Pekings nicht missen darf. Die chinesische Mauer ist das größte Bauwerk aller Zeiten mit über 5000 km Länge; im 3. Jahrhundert v. Chr. begonnen und im Laufe der Jahrhunderte vervollkommen. Über Gebirge und Täler, ohne Rücksicht auf das Gelände verlaufend, bot sie Schutz



Fülle von Eindrücken, die in der folgenden, tagebuchartigen Darstellung festgehalten sind:

Peking — das politische und kulturelle Zentrum des Reiches

Vom Treffpunkt Frankfurt aus ging es nach Paris und von dort weiter nach Peking.

Das Riesenreich China erspähten wir erstmals beim Überfliegen der burmesisch-chinesischen Grenze. Pünktlich landete die Maschine in Peking, wo uns Reiseführerin LIO, die sich als sehr versiert, fröhlich und aufgeschlossen erwies, erwartete. Sie hatte noch zwei weitere Chinesinnen zur Unterstützung bei sich. Fräulein WANG, wir nannten sie „Anna“, begleitete uns bis Kanton.

Die Unterbringung im Tjan-men-Hotel im Süden Pekings war einfach und sauber. Wir hatten nichts Großartiges erwartet. In dem großen Speisesaal saßen bereits viele Reisegruppen. Die erste Nacht schliefen wir, trotz fortlaufender Huperei (das scheint ein besonders beliebter Sport in Peking zu sein), gut. Am nächsten Morgen Abfahrt zur Besichtigung des großartigen Sommerpalastes außerhalb von Peking. Die Stadt ist über 2000 Jahre alt. Sie

gegen die Angriffe der kriegerischen Nomadenvölker des Nordens.

Immer wieder kamen wir mit Menschen zusammen, sahen die Massen der Bevölkerung, beweglich gemacht mit Fahrrädern und Karren. Das Fahrrad — oft sitzen zwei bis drei Personen darauf — ist das Auto der Chinesen. Nach Arbeitsschluß ergießen sich Ströme von Fahrrädern über die Straßen der Städte. Man muß es gesehen haben... Ebenso wie Schattenboxen, Freiübungen und natürlich die Akrobatikvorführungen in Peking, Sian und Shanghai, die Tanzdramen in Peking und in Hangchow.

Der Rückgriff auf die Geschichts- und Sagenwelt Chinas wird gefördert. Eine früher übliche marxistische Untermauerung ist fast ganz verschwunden. Die Vorführungen sind restlos ausverkauft. Die Zuschauer haben eine naive Freude an den Darbietungen — ohne jeden „Snob-appeal“. Immer wieder waren für uns Höflichkeit, Bescheidenheit und Freude an den kleinen Dingen des Lebens beeindruckend. Auch das feierliche Zeremoniell der „Peking-Ente“ wurde zur Freude der Teilnehmer beachtet. LIO entpuppte sich als vollendete Gastgeberin. Interessante Gespräche fanden mit Vertretern

von Politik und Wissenschaft in der Peking-Universität statt. Auch ein „Freundschaftsladen“ wurde — wie in anderen Städten — besucht. „Seide“ hieß hier die Versuchung.

Über Luoyang nach Sian und Nanking

Eine Schlafwagenreise mit vierbettigen 1.-Klasse-Wagen brachte uns von Peking nach Luoyang in der Provinz Honan. Unsere Bahnreisen waren gut organisiert und die Züge pünktlich. Wir genossen sie ebenso wie die vielen Busfahrten, da sie uns gute Einblicke in das weite Land, über die Bevölkerung, die Bebauung des Landes und die Baulichkeiten vermitteln. Die Bauernhäuser waren einfach, nur im Süden schauten sie wohlhabender aus. In den Städten waren noch alte Stadtkerne vorhanden, in Luoyang und Sian. Sie müssen bis auf wenige Pagoden und Tempel leider den meist häßlichen Industriebauten und den nüchternen Fertighäusern à la Sowjetunion weichen. Jedoch viele mit Bäumen, meist Platanen, bestandene Straßen in den Städten brachten eine lebenswürdige Note in die zwar großräumigen, aber einfachen Stadtbilder. Nanking und Hangchow hoben sich durch schöne Bauten, Alleen und eine oft liebliche Umgebung vorteil-

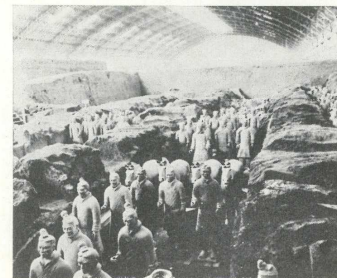


Linyong — archäologische Faszination: Tonerne Leibgardisten in der Grabstätte des ersten Kaisers von China (207 v. Chr.)

haft gegenüber anderen Plätzen ab. Die landwirtschaftliche Nutzung war in den verschiedenen Agrarregionen, die wir besuchten, weit vorangetrieben. Fleißige Hände arbeiteten auf den Feldern mit Weizen, Mais, Olsaaten und Baumwolle, mit Reis und Mais, mit Tee und im Süden um Kanton mit Zuckerrohr, Maulbeerbäumen (Seidenraupenzucht) und tropischen Früchten. Diese Vielfalt war auch auf den Märkten sichtbar. Es gibt sogenannte „freie Märkte“, auf denen die in den „Volkskommunen“ tätigen Landarbeiter — freie Bauern gibt es nicht mehr, obwohl der Ausdruck „Bauer“ gebraucht wurde — ihre Erzeugnisse aus dem Eigenbau verkaufen. In den besuchten Gebieten sind zwei bis drei Ernten im Jahr möglich. Die Hungersnöte konnten durch intensive Bearbeitung und Deichschutz in den Überschwemmungsgebieten des Hwangho und des Jangtsekiang weitgehend gebannt werden. Eine hochanzurechnende Leistung des Systems. —

In Luoyang und Umgebung besuchten wir buddhistische Tempel und die berühmten Grotten von Longmen, in denen sich insgesamt etwa 97000 in Stein gemeißelte Figuren befinden.

Sian-Stadt und Umgebung waren am 30. April und 1. Mai 1981, dem „Tag der Arbeit“, mit die stärksten Erlebnisse der Reise. Am 1. Mai



Archäologische Faszination: Tonerne Leibgardisten in der Grabstätte des ersten Kaisers von China (207 v. Chr.)



Markt bei Sian

wird im Gegensatz zu Deutschland gearbeitet, da dies für die chinesische Volkswirtschaft als notwendig erachtet wird, Sian war schon vor 8000 Jahren im Neolithikum besiedelt, war ähnlich wie Luoyang mehrmals Hauptstadt des Reiches und soll in der TANG-Dynastie (618—907 n. Chr.) etwa eine Million Einwohner gehabt haben. Sie war Ausgangspunkt der „Seidenstraße“. Jetzt wird Sian zu einem In-

dustrie-Zentrum entwickelt. — Der Glockenturm, die Wildgans-Pagode, die alte QJING-Stadt und die Moschee sind ebenso erwähnenswert wie das hochinteressante und glänzend ausgestattete Historische Museum sowie die prähistorischen Ausgrabungen aus der „Jungsteinzeit“ (Neolithikum) von Ban-po. Ein vollständig ausgegrabenes und rekonstruiertes Dorf gibt Einblick in die sogenannten „YANG-SCHAU-Kultur“, 6000 v. Chr.

„Die tönernen Armee“ im Grabhügel des ersten Kaisers Chinas, TJIN-SCHI-HUANG-DI, war für den Berichtenden die größte archaische Faszination der Reise; etwa gleichrangig zu setzen mit der CHIENLING-Grabanlage in der Nähe der Landstadt Chienhsien, 100 km von Sian entfernt. Eine Armee von etwa 7000 Tonfiguren in natürlicher Größe, von denen etwa 1000 ausgegraben sind, begleitet mit Schlachtrossen und Streitwagen den „Ersten Kaiser von China“ auf seiner letzten Reise. Drei Grabungssektoren sind bisher entdeckt worden. Es wird noch Jahrzehnte dauern, bis alles geborgen sein wird. Die archaische Erforschung des „Reiches der Mitte“ steht erst am Anfang. Die Ergebnisse sind bereits jetzt oftmals atemberaubend. Einen ersten Eindruck der „Versunkenen Armee“ gab die als „archaische Sensation“ bezeichnete Ausstellung in Zürich, Berlin und jetzt Hildesheim, die der Verfasser vor seiner China-Reise besuchte. Es ist die dritte Ausstellung mit archaischen Fundstücken, die in Europa gezeigt wird.

Die Gräber des Kaisers KAOTSUNG, (628—683 n. Chr.) des dritten Herrschers der TANG-Dynastie (618—907 n. Chr.) und der Kaiserin, sowie der Nebengräber von Prinzen und Prinzessinnen beeindruckten durch Schlichtheit, Größe und herrliche Fundstücke — zumeist Pferde, Kamele, Ritter, Reiter und überlebensgroße Menschen- und Tierplastiken. Sie waren auf der Zufahrtallee und vor den Gräbern verteilt. Ein besonderes Lob verdienen die großartigen Fresken (vermutlich erneuert), die Polospieler und junge Chinesinnen beim Fangen von Zikaden zeigen.

Nanking erreichten wir tagsdrauf mit einer Turbo-Prop-Maschine. Wir sahen viel von der reich gegliederten Landschaft und waren beeindruckt von dem gewaltigen Fluß-System des Jangtsekiang. Unser Hotel war westlichem Standard entsprechend; unsere Unterbringung in Hotels und Gästehäuser war immer zufriedenstellend. Das Essen war reichhaltig und wurde vom Norden nach Süden — Kanton — immer besser. Unser chinesischer Führer in Nanking, Herr WANG, sprach glänzend deutsch; er kannte Deutschland und Österreich. Nanking ist etwa 3000 Jahre alt, eine Stadt mit reicher Kul-



Shanghai: In der Tempelanlage des Jade-Buddha



Shanghai, Prachtstraße am Flußufer: „The Bund“

Das Mausoleum von SUN-YAT-SEN, die öden Grünanlagen, das prächtige Haus von dame TSCHIANG-KAI-SHEK und die 1968 aute 6,7 Kilometer lange Brücke über den IGTSKIANG seien besonders erwähnt. — iter ging es nach

nghai — eine der größten Städte der Welt mit einer Einwohnerzahl von 12 bis 15 Millionen. Vor 1949 besaßen Briten, Franzosen und erikaner hier weite Pachtgebiete. Der Hafen in westlicher Hand. Diese koloniale Vergangenheit ist noch heute spürbar. Shanghai einst berüchtigt als der lasterhafteste Platz Welt. Die früheren Mißstände sind verwunden. Trotzdem riet man uns hier, zum en und einzigen Mal auf unserer Reise, auf d und Wertgegenstände zu achten. Der ar, den wir durchschritten, wimmelte von ischen vieler Rassen. Die Chinesen zeichnen durch Ehrlichkeit, Zuverlässigkeit und ranz, gepaart mit gesunder Neugier, aus. s ist beruhigend und angenehm, in China zu en. Wir wurden wiederholt in Englisch esprochen und sogar in Deutsch. In Shang- besichtigten wir Parks, Geschäfte, eine dhistische Tempelanlage, eine Jade-Schlei und eine Teppichknüpferei, in der einige iteilnehmer „schwach für China-Teppiche“ den.

beids erreichten wir HANGCHOW mit dem enen Quartier im Gästehaus des West-Sees. var die überragende landschaftliche Perle er reichhaltigen Kette der besuchten Orte. große Buddha-Tempel, der Botanische en, die Bootsfahrt auf dem West-See, der henbrunnen-Tempel, der positiv beeinkende Besuch einer Elementar-Schule mit Maxime: „Erziehung zum Dienst am Vater“ und das Erlebnis fröhlicher und liebensliger Kinder und mütterlich fürsorglicher erinnen (keine Emanzen!) und Lehrer, sowie essante Einblicke in eine Brokatweberei, eten einen voll gelungenen Aufenthalt ab. 1 das Wetter verwöhnte uns, wie überall der Reise, mit Sonne und Wärme.

Abschluß bildete der Besuch von Kanton Foshan

inton war schon im 8. Jahrhundert n. Chr. wichtiger Handelsplatz. Über diese Messe- t gehen in Richtung Hongkong die wichtig- Im- und Exportverbindungen der Volks- blik China. Das pulsierende Leben der llionen-Stadt konnten wir spüren. Der Be-

such des „Freien Marktes“ im Zentrum und des Bootsmarktes am Perl-Fluß waren besondere Erlebnisse. Die am Rande der Perlfußebene gelegene Volkskommune gab uns Einblicke in die Arbeits- und Anbauverhältnisse dieses großen landwirtschaftlichen Komplexes. Reis, Erdnüsse, Gemüse, Weizen und Bohnen werden angebaut. Auch eine bescheidene Wald- und Weidewirtschaft wird betrieben. Einige Reparatur- und Industrie-Betriebe, z. B. Ziegelei, sowie Hospital und Arztversorgung gehören dazu. Die Wohnungen machten einen sauberen Eindruck. Über das Abgabesoll hinaus bleiben noch Erzeugnisse für den freien Verkauf. — Alle gestellten Fragen wurden beantwortet. Wir konnten viele Informationen sammeln. Allgemein war überall aufgeschlossenheit und Mittelsamkeit zu spüren. —

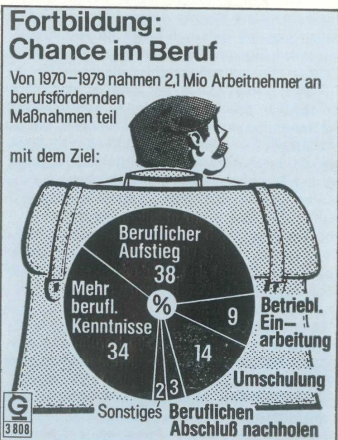
China im Wandel

Die Programme waren vielfältig und wechselten mit Besuch von Sehenswürdigkeiten aus Vergangenheit und Gegenwart ab. Zusätzliche

Einblicke gewannen wir durch persönliche Beobachtung in Städten und Dörfern, in Industriebetrieben, Schulen, Krankenhäusern und in unvorhergesehenen Gesprächen und Besuchen von Märkten, z. B. in der Umgebung von Stan, wo wir vermutlich die ersten weißen Besucher waren. Für die Chinesen sind die Errungenschaften der Neuzeit sicherlich genau so wichtig wie ihre Verbundenheit mit den Kulturen früherer Zeiten. Auf beides verstehen die Chinesen ihre Besucher aus dem Ausland hinzuweisen. Ihnen war sehr darum zu tun, auch unsere Meinung zu hören. Wir konnten offen sprechen, es ergaben sich oft aufgeschlossene Unterredungen, besonders mit unseren chinesischen Führern. Eine Vielfalt von Eindrücken hat unsere Reise geprägt. Man muß sich hüten, heutige chinesische materielle Verhältnisse mit den unsrigen zu vergleichen und die Chinesen für „arm“ zu halten. Sie sagten uns: „Wir sind nicht arm. Wir haben zu essen, wir können uns kleiden, wir haben eine Wohnung, wir zahlen wenig für Miete und Verkehrsmittel. Es bleibt noch etwas für den persönlichen Bedarf. Wir können uns sogar in absehbarer Zeit ein Fahrrad kaufen.“ — Ihre Bedürfnisse nach Zerstreuung sind gering, da sie sehr belesen und wißbegierig sind. Sie haben ein großes Interesse; sie sind tolerant und freundlich. Es ist ein angenehmes, unaufdringliches, bescheidenes Volk in seiner Gesamtheit. China respektiert andere Völker. Jedoch die Sowjetunion empfindet die V.R. China als ständige Bedrohung. Gegenüber unterdrückten Nationen gilt der Grundsatz eines „proletarischen Internationalismus“, gegenüber Staaten mit unterschiedlicher Gesellschaftsordnung gilt der „Grundsatz der friedlichen Koexistenz“. Sie wird gegenüber Europa angewandt. Gegen imperialistische Länder wird eine „Politik des Antihegemonismus“ verfolgt. China versucht, dieser Generallinie zu folgen und seine gewaltigen Kräfte, die in ihm schlummern, nicht zum Nachteil anderer Staaten einzusetzen. Möge es ihm gelingen.

Gute Ausbildung sichert Arbeitsplätze

Je fundierter die berufliche Ausbildung, desto sicherer ist der Arbeitsplatz. Wem es dagegen an beruflicher Vorbildung fehlt, kann in konjunkturell flauen Zeiten leicht seinen Arbeitsplatz verlieren. Die Statistiken der Arbeitsämter belegen, daß über die Hälfte der Arbeitslosen Ungelernte sind. Grund genug für den Staat, unter bestimmten Voraussetzungen Arbeitnehmer und Arbeitslose finanziell zu unterstützen, die sich beruflich weiterbilden wollen. Im vergangenen Jahrzehnt, 1970 bis 1979, nahmen insgesamt 2,1 Millionen Männer und Frauen an berufsfördernden Maßnahmen teil. Beruflicher Aufstieg und Erweiterung der beruflichen Kenntnisse waren Hauptmotive dafür, noch einmal die Schulbank zu drücken. Zumeist mit gutem Erfolg: Mehr als drei Viertel der Teilnehmer haben das gesteckte Schulungsziel erreicht.



MWM sichert die Stromversorgung der ARIANE-Raketenbasis

35 Industrieunternehmen und 11 europäische Banken haben sich im C.N.E.S. (Centre National d'Etudes Spatiales) vereinigt und eine Gesellschaft gegründet, die verantwortlich ist für die Herstellung, die Kommerzialisierung und das Starten der europäischen Rakete ARIANE.

Die ersten Gespräche zwischen den Regierungen und der zehn beteiligten Länder einerseits und verschiedenen Industrieunternehmen andererseits begannen 1978/1979. Bereits vier Monate später wurde von allen Industriellen ein Zustimmungprotokoll unterzeichnet.

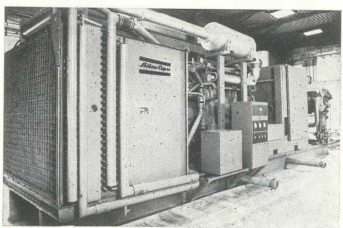
60,5% des Kapitals stammt von der Industrie, während die Banken nur mit 5,5% beteiligt sind. Der Rest wird von den Regierungen finanziert. Frankreich besitzt mit 59,25% die Majorität, während die Bundesrepublik mit 19,6% an zweiter Stelle rangiert vor Italien, Schweiz, Spanien, Schweden, England, Holland, Dänemark und Irland.

Es handelt sich bei dem Unternehmen ARIANE, also um ein echtes europäisches Gemeinschaftsprojekt. Im harten Konkurrenzkampf mit den Amerikanern sollen Nachrichtensatelliten für eine weltweite Kundschaft von der Raketenbasis in Kourou (Französisch-Guayana) gestartet werden. Gesellschaften wie u. a. Intelsat, Arabsat und Western Union haben bereits ernsthaftes Interesse bekundet. Bis 1984 sollen vier Satelliten in eine Umlaufbahn geschossen werden.

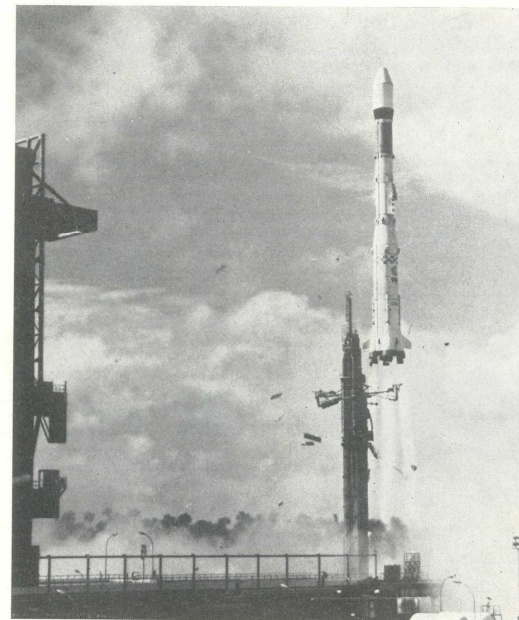
Der Konkurrenzkampf mit den Amerikanern, die mit einigen hundert Starts ihrer Delta- oder Atlas-Centaur-Raketen einen großen Erfahrungsvorsprung besitzen, wird letztlich durch den Preis entschieden, den die NASA für ihre Navette-Rakete verlangen wird. Die bekannten Mißerfolge der ersten ARIANE-Starts waren natürlich auch nicht gerade vertrauensfördernd.

Es wird von den europäischen Wissenschaftlern und Technikern also erwartet, daß sie bei der Entwicklung der Typen 2, 3 und 4 bis 1985 wesentliche Verbesserungen realisieren, die die ARIANE zu einer konkurrenzfähigen Rakete machen.

Unter den vielen Zulieferfirmen des ARIANE-Projekts finden wir auch die Motoren-Werke Mannheim. Sie lieferten über MWM Diesel



Kompressoraggregat für Startrampe der europäischen Gemeinschaftsrakete ARIANE in Kourou (Franz.-Guayana) mit Münchner Motor TBD 601-6



France ein Notstromaggregat, angetrieben von einem 320 kW starken MWM-Dieselmotor. Dieses Aggregat sichert die Stromversorgung bei Stromausfall oder Schwankungen im öffentlichen Stromnetz und erfüllt damit eine sehr wichtige Aufgabe. Zwei weitere Aggregate wurden noch für 1981 bestellt, desgleichen ein

MWM-Antriebsmotor für einen Kompressor. Bekanntlich gelang vor kurzem der erneute Start einer ARIANE, und wir können eine der wenigen vorhandenen Aufnahmen dieses dramatischen Augenblicks zeigen, wofür wir Herrn Baier, Berlin, besonders dankbar sind.

G. Möller, Mannheim

Süddeutsche Bremsen AG

ARIANE und wir

Am 19. Juni 1981 verließ die 48 Meter lange und 210 Tonnen schwere Dame von Kourou (Französisch-Guayana) aus unser irdisches All, um den europäischen Wettersatelliten „Meteosat II“ und einen indischen Fernmelde-satelliten auf eine vorläufige Orbitalbahn von 200 Kilometer Höhe zu lancieren.

Bis zum entscheidenden Startbefehl bedarf es bekanntlich des nervenkitzelnden „Count-down“. Und in diesen Zeitlaufplan ist unser Dieselmotor vom Typ TBD 601-65 voll mit integriert. Seine relevante Pflicht ist es ja, bei Netz-ausfall einen Notkompressor anzutreiben, um damit das elektronische Zentrum unter der Raketenspitze in absolut steriler Atmosphäre und bei gleichbleibender Temperatur von 18°C zu halten.

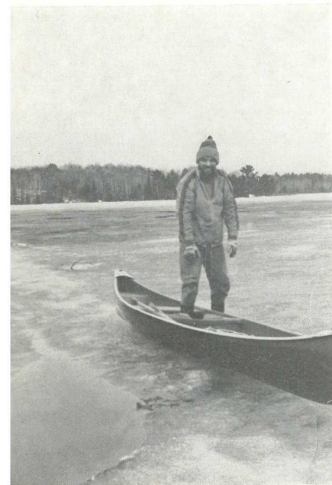
Die federführende Gesellschaft C.N.E.S. in

Frankreich beauftragte Anfang 1980 die Fa. Atlas Copco, France, mit der Konstruktion und Herstellung dieses Kompressor-Aggregates. Dazu lieferte die Süddeutsche Bremsen AG den Diesel mit einer Nennleistung von 320 Kilowatt bei 1800U/min, der unter der Regie von Atlas Copco mit dem Schraubenkompressor zusammengebaut wurde. Diesel, Kompressor, Schaltschrank, Kühler und Tagestank sind auf einem gemeinsamen Haupttrahmen mit den Abmessungen 10x3 Meter montiert. Die Wasserrückkühlung erfolgt über einen speziellen Ventilator-kühler mit drei getrennten Blöcken für die Kühlkreisläufe Motor, Ladeluft und Kompressor. Der Lüfter wird vom Diesel aus angetrieben.

(Übrigens: ARIANEs HM 7-Schubkammer der 3. Stufe kommt auch aus München. Von MBB.)

K. Gräff, München

Aus kommt er Kanu



Just arrived home" —
Mitarbeiter Gus Rischer auf
em Weg vom Büro in Toronto
ach Hause

Sie werden es kaum glauben, aber dieser portliche Typ auf dem Foto ist ein Mitarbeiter der Knorr-Bremse auf dem Heimweg . . . Vo andere ihr Auto, ihr Fahrrad, die U-Bahn oder den Bus benutzen, steigt er in sein schnitiges Kanu, um einen ziemlich breiten Fluß zu überqueren, und landet dann nahe bei seiner Arbeitsstätte. Allerdings ist's nicht etwa der Rhein bei Mannheim, sondern ein Strom in Kanada. Herr Dr. Jens von Bandemer brachte uns den Schnappschuß von seiner Reise mit.

Gus — so heißt unser Mann in Kanada — ist ein rauher Witterung entsprechend angezogener, im Vordergrund sehen wir Eis und im Hintergrund Schnee. Er scheint also seinen ungewöhnlichen Arbeitsweg in jeder Jahreszeit zurückzugehen. Ein harter Junge also, wie viele Kanadier. Wir wissen's ja vom Eishockey her . . . Kein solch verweichtlicher kontinentaleuropäischer Typ, der sich schon bei ein paar Regentropfen oder Schneeflocken ins warme Caféhaus zurückzieht, sondern ein Mann aus echtem Schrot und Korn. Sicher auch treu wie Gold, stark und zuverlässig — ein Mann, bei dem sich jede Frau gut aufgehoben fühlt, wenn auch wohl mehr in seinen Armen als in dem arg schwankenden Kanu! Allerdings — ob Gus noch Junggeselle ist, weiß ich nicht, könnte es aber unter Umständen in Erfahrung bringen. Aber bitte nur ernstgemeinte Zuschriften mit Ganzfoto (damit Gus auch ganz genau erkennen kann, ob Ihre Arme zum Mitpaddeln im Kanu ausreichend muskulös sind)!

Rechtzeitig Vorsorge treffen

EIN TESTAMENT hilft Ärger vermeiden

Wer regelt schon gern seine letzten Angelegenheiten? Und doch gehören gewisse grundlegende Anweisungen für jeden, der sein Haus ordentlich bestellen will, zu den ganz wichtigen Besorgungen des Lebens.

Wenn ein Schicksalsschlag die Familie trifft — und das kann ja auch in jüngeren Jahren geschehen — sind die Angehörigen mit der Abwicklung der notwendigen Formalitäten oft überfordert. Meistens noch verwaltet der Mann die wichtigsten persönlichen Dinge. Die Frau ist nicht selten unvollständig über die Einzelheiten informiert und steht dann mehr oder weniger ahnungslos vor einem Berg von Sachgegenständen.

Dem überlebenden Ehegatten können dadurch, neben dem Verlust des Partners, auch noch materielle Nachteile entstehen, wenn der erforderliche Überblick fehlt oder keine Regelung für den Todesfall getroffen wurden.

Deshalb sollte jeder einmal überlegen: Wer sind überhaupt meine Erben? Wer erbt nach der gesetzlichen Erbfolge neben dem Ehepartner, wenn kein Testament vorliegt? Schwierigkeiten können da schon durch die Erbanteile der eigenen Kinder — ob minderjährig oder volljährig — entstehen.

Ferner: Welche Lebensversicherungen bestehen? Wo befinden sich die Unterlagen? Gibt es Ansprüche auf Sterbegeld und wo können sie geltend gemacht werden? Bei welcher Bank werden Konten, Sparbücher oder ein Safe unterhalten? Besonders wichtig ist z. B. eine Bankvollmacht für den Todesfall, damit die Konten nicht blockiert sind, bis es zur Testamentseröffnung bzw. Erteilung eines Erbscheines

kommt. Inzwischen laufen ja die finanziellen Verpflichtungen weiter.

Wenn kein Testament vorliegt, müssen die Angehörigen erst einen Erbschein beantragen. Das Nachlaßgericht prüft dann, wer erbrechtigt ist und in welcher Reihenfolge. Das kann je nach Sachlage u. U. längere Zeit dauern.

Es ist keine Frage des Lebensalters oder der Lebenserwartung — die ja bekanntlich nicht in unserer Hand liegen —, die wichtigsten Dinge rechtzeitig zu klären und schriftlich niederzulegen.

Es sollte in unserer aufgeklärten Gesellschaft kein Tabu mehr sein, offen über diese Dinge zu sprechen und sein Haus rechtzeitig, d. h. schon in jüngeren Jahren, ordentlich zu bestellen, um später Ärger zu vermeiden.

Auch die oft vertretene Auffassung, ein Testament sei nur etwas für „reiche Leute“, trifft nicht den Kern der Überlegung. Denn fast jeder Mitbürger verfügt heutzutage über materielle Werte wie Lebensversicherungen, Spargelder, Wertpapiere oder sogar Haus- bzw. Wohnungseigentum. Bei komplizierten Verhältnissen ist ohnehin der Gang zu einem Rechtsanwalt unbedingt anzuraten.

Als Neuheit auf dem deutschen Markt hat der RNK-Vordruckverlag in Braunschweig jetzt den „Persönlichen Testamentbrief“ herausgebracht, mit dem man anhand der beigegebenen Erläuterungen und Muster nicht nur ein privates Testament selbst verfassen, sondern auch die wichtigsten Anweisungen für den Todesfall geben kann. (Für weniger als DM 5,— im Buch- und Schreibwarenhandel unter der Verlags-Nr. 2812 erhältlich.)

Nachkalkulation einst – und jetzt

Beim Kramen in alten Unterlagen fiel unserer Kollegin Ilse Albrecht eine Rarität in die Hände: ein Berichtsheft aus den Jahren 1956-58. Damals absolvierte sie — als Frl. Ablaßmayer — ihre kaufmännische Lehre in den Abteilungen „Einkauf“ und „Motorenprüfstand“ konnten Sie in den WIR-Heften 168/169 lesen; jetzt setzen wir die Serie fort mit den Zeichnungen vom 1. 2. bis 31. 7. 58 in der Abteilung „Nachkalkulation“ und ergänzen eine Betrachtung aus heutiger Sicht

Tätigkeitsbericht des Lehrlings Ilse Ablaßmayer

Am 1. Februar wurde ich in die Nachkalkulation versetzt.

Von den verschiedenen Büros und Betriebswerkstätten kommen täglich die Belege, wie z. B.: die Kundenaufträge, Werkstattaufträge, Laufkarten, Duplikate von Bezugscheinen usw.

An Hand der Laufkarten werden Lohn und Ausschub errechnet. Diese werden nach den Typen Knorr, Motoren, Kraftfahrzeuge, ADK 9—10, BAKD 9 und Hercules (Kleindieselmotoren) unterschieden.

Die Laufkarten werden abgerechnet und in ein dafür nach Typen bestimmtes Heftchen eingetragen. Es wird die Laufkarten-Teilenummer und der in den verschiedenen Abteilungen angefallene Ausschub eingeschrieben. Bei der Inventur hat man dann eine schöne Übersicht, in welcher Abteilung zuviel Ausschub angefallen ist.

Die fertig abgerechneten Laufkarten werden in Zugang genommen. Das geht folgendermaßen vor sich: Der errechnete Stückpreis, die Laufkartennummer und der Monat werden in die dafür angelegten Karteikarten eingetragen.

Dieser Preis wird sehr oft benötigt, mitunter auch zur Errechnung des Verkaufspreises.

Jede Woche kommen vom Lohnbüro die Lohnkarten eines jeden Arbeiters zu uns. Man kann daraus ersehen, wieviel Zeit der Arbeiter für die Bearbeitung eines Stückes gebraucht hat. Je

weniger Zeit er benötigt, desto mehr Lohn bekommt er. Dies nennt man Akkordsystem.

Nebst anderem ist auch die Ausschubware des Arbeiters auf der Lohnkarte vermerkt. Diese werden nach den verschiedenen Typen und Nummernkreise sortiert. Die Lohnkarten werden zu der dazugehörigen Laufkarte eingereiht. Alle Laufkarten, die wir von der Verfolgskarte erhalten, müssen in ein Heft eingetragen werden. Hier sieht man am Monatsende, wieviel Laufkarten erledigt wurden.

Jeden Tag kommen von der Betriebsbuchhaltung Lieferantenrechnungen zu uns. Sie werden bei uns ausgerechnet und der Stück-

preis in die Preiskartei übernommen. Die Fracht- und Verpackungskosten werden außerdem in eigenen Listen erfaßt.

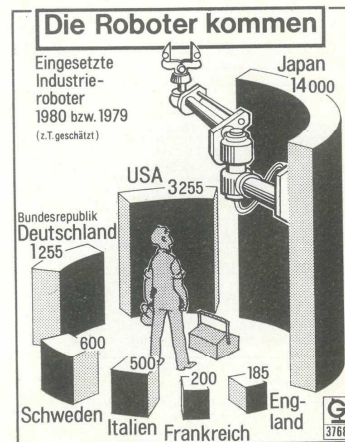
Von verschiedenen Abteilungen kommen täglich die Durchschläge der Material-, Ersatzteil- und Rückliefererscheine. Diese muß ich mit Lohn und Material bewerten. Den Preis hierfür entnehme ich der Preiskartei. Die Registratur, die ich zum Teil zu betreuen hatte, umfaßt die Werkstattaufträge, Bezugscheine, Vorrats- und Kundenaufträge, Stücklisten, Änderungszettel verschiedener Typen etc.

Ich habe mich bemüht, die mir anvertraute Arbeit ordentlich auszuführen.

I 15694 Bremsstellvorrichtung ein-aus		Prs. Ent. 28/58		K 9962157		8/58			
Teil Nr.	Bezeichnung	Anzahl- An. Stückm.	Stk. An. Entf.	Lohn	Mat.	Lohn	Mat.	Lohn	Mat.
39 24154	Schleifen	V 1056	1	6654	-20	-12	-19	-19	-19
39 24152	"	V 1052	1	6654	-20	-12	-19	-19	-19
48 2444	Handgriff	V 17263	1	6654	-50	1.60	-22	3.44	
45889	Hubel	V 6310	1	6654	-15	-11	-15	-16	
214 2136	Spindel 10x30x16	Spindel	1			-29			
233	Spindel 19,5	"	1			-21			
84	Spindel 3x15	"	1			-21			
7	Spindel 6x10	"	3			-21			
	Montageplan					-26			

Der japanische Vorsprung

Wer die wirtschaftlichen Erfolge der Japaner für ein Wunder hält, der sollte einen Blick in ihre Betriebe werfen. Kein anderes Land der Welt hat die Modernisierung und Automatisierung seiner Wirtschaft so zügig vorangetrieben wie Japan. Das wird am Beispiel der Industrie-Roboter deutlich. Dabei handelt es sich um elektronisch gesteuerte Fließband-Arbeitsmaschinen, die für die verschiedensten Aufgaben verwendbar sind. Rund 14 000 dieser kostensparenden Roboter sind heute in Japan im Einsatz. In den USA dagegen nur 3 255 und in der Bundesrepublik Deutschland 1 255. Es ist also durchaus kein Wunder, wenn die Japaner auf zahlreichen Märkten ihre Produkte günstiger anbieten können als die Konkurrenz. Die Autos „Made in Japan“ sind nur eines von vielen Beispielen.



Die Nachkalkulation – ein Opfer des Computerzeitalters?

Die Abteilung Nachkalkulation ist zur Nostalgie geworden. Es gibt sie nicht mehr. Aufgrund neuer EDV-Programme und der dadurch bedingten Umorganisation im F-Bereich entstand aus der ehemaligen Rechnungskontrolle, Teilen der Debitorenbuchhaltung und Teilen der Nachkalkulation die neue Abteilung Belegstelle.

Das Büro der Nachkalkulation vor 25 Jahren hatte noch blanken Betonfußboden, echte Holzschreibtische Marke „Norkriegszeit“, Holzstühle, die bei jeder Bewegung knarnten, wurmtüchtige Regale, geflochtene Papierkörbe und energiesparende Rechenmaschinen; die berühmten Handkurbeln. Zum Vergleich die heutige Abteilung Belegstelle: Großraumbüro, Teppichfußboden, Stellwände, Wandschränke, Hydro-

kultur, Schreibische aus Blech und Kunststoff, elektronische Rechenmaschinen — und das Herz der Abteilung: die Bildschirme. Es fehlt nur noch eine Klimaanlage.

Die Abrechnung der Laufkarten und Montagen erfolgt nicht mehr wöchentlich, sondern monatlich; nicht mehr manuell, sondern maschinell. Bei Ausgabe von neuen Laufkarten und Montagen wird in der EDV automatisch ein Gerüst erstellt, d. h. der Computer weiß genau, wieviel Arbeitsfolgen kommen müssen und welches Material verwendet wird. Jeweils am 9. Arbeitstag jeden Monats werden von der EDV alle Teile abgerechnet, die als Lagerzugang gemeldet worden sind — vorausgesetzt, alle Lohnfolgen sind abgearbeitet und ein Preis

im Preisprogramm ist vorhanden. Der so ermittelte Preis (Lohn und Material) wird in das Preisprogramm überspielt, und der älteste Preis jeder Sachnummer wird zugleich gelöscht. Das Preisprogramm ersetzt die ehemalige Preiskartei; es können somit über den Bildschirm die letzten drei Zugänge abgefragt werden (Lohn, Material, Konto, Datum der Abrechnung). Auf diese Weise können allerdings nur ca. 70% der Belege abgerechnet werden. Die restlichen 30% sind der sogenannte K-Lauf (Korrektur-Lauf).

Es werden bei der EDV-Abrechnung hauptsächlich folgende Fehler festgestellt: Löhne fehlen, Ausschubkarten fehlen, Stückzahlen der einzelnen Folgen stimmen nicht, Folgen sind

erlagert worden, Materialwert ist nicht voranden usw. Diese Laufkarten und Montagen werden manuell berichtet und in den Bildschirmen gegeben. Auch die maschinelle Ausschuldrliste ro Kostenstelle wird manuell ergänzt und fließt ann in die Plankostenrechnung ein.

Das Ziel der Belegstelle ist es, die maschinelle .brechnung „der hundertprozentigen Schallrenze“ näherzubringen.

Die Rechnungen vor 25 Jahren durchließen och mehrere Abteilungen: Posteingang, Rechnungskontrolle (Preisprüfung, Eingangsprüfung), etriebsbuchhaltung (Kontierung), Hauptbuchaltung (Buchung), Nachkalkulation (Preiskartei), echnungskontrolle (Ablage). Wie man daraus sehen kann, führten die Rechnungen zur amaligen Zeit ein „sehr flottes Dasein“, denn gendwer von den oben angeführten Abteilungen suchte bestimmt nach einer von ihnen. Da ich der Durchlauf über Wochen erstreckte, ntwickelten sich sogar Spezialisten, (Rechnungssucher), die sehr „beliebt“ und „gefragt“ .raren.

Zum Vergleich der heutige Stand:

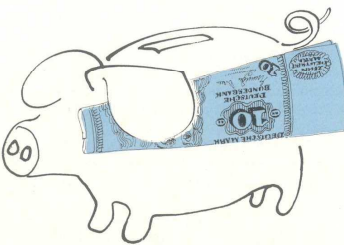
1. Tag: Posteingang
 2. Tag: Anheften einer Allonge mit Lieferantennummer und Zahlungskonditionen
 3. Tag: Herrichten von Buchungsumfängen und Kondierung der Gemeinkostenrechnungen
 4. Tag: Bildschirmeingabe
 5. Tag: Kontrolle und Ablage
- Die Bildschirmeingabe umfaßt Arbeiten, die über in vier Abteilungen erledigt wurden (Buchung, Rechnungskontrolle, Kondierung, Preisartei). Die Rechnungen bleiben also immer, on einigen Ausnahmen abgesehen, im Großzumbüro. — An diesen beiden Hauptaufgaben er Belegstelle kann man ersehen, inwieweit er Computer mit seinen „Ablegern“, den Bildschirmen, bereits in das Büroleben eingegriffen at.

Man kann dem Fortschritt nicht enttrinnen, an muß sich ihm stellen, man muß mitmachen. och war die frühere Arbeitsweise — und wenn uch nur in der Erinnerung — weniger hektisch, eniger vom Streß geplagt; sie war einfach och menschlicher.

H. Krickl, München

Berufsanfänger

Der kostbare Zehnmarkschein



Wieder einmal haben junge Menschen die Schulzeit hinter sich. Voller Hoffnung steigen sie ins Berufsleben ein. Sie werden auch in den nächsten Jahren noch vieles lernen müssen — vom Lehrmeister, vom neuen Chef. Oder selbst den besten Weg herauszufinden versuchen, zum Beispiel, was sie mit ihrem Geld machen.

Die Schulzeit ist vorbei, jetzt geht's an's Geld verdienen. So träumt voller Glück mancher junge Mensch und denkt an die „dicke Brieftasche“. Dieses Ziel aber ist, abgesehen vom großen Lottogewinn, der leider selten ins Haus flattert, nur einmal nur in kleinen Schritten zu erreichen, wenigstens am Anfang. Denn wenn man den richtigen Start erwischt, werden sie von Mal zu Mal größer und gewinnbringender.

Ein Sparkassenbuch besitzt heute eigentlich schon jedes Kind. Es sollte nun zielstrebig genutzt werden, dann ist es ein guter Freund in allen Lebenslagen. Da gibt es z. B. die unterschiedlichen Kündigungsfristen: je länger die Frist, desto höher die Zinsen.

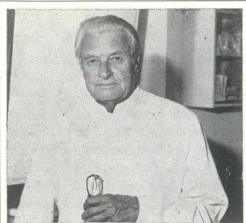
Mit dem Eintritt ins Berufsleben bietet sich eine neue Möglichkeit, den Grundstock zu einem Vermögen zu legen. In etwa sieben Jahren kann man es zu einem Kontostand von fast 5000,— Mark bringen — durch vermögenswirksames Sparen. Das sieht so aus: Bei einer jährlichen Sparsumme von 624,— Mark fallen 52,— Mark auf jeden Monat. In der Regel übernimmt der Arbeitgeber die Hälfte, bleiben noch 26,— Mark. Der Staat zahlt 15,60 Mark als Arbeitnehmersparzulage. Der Sparer hat tatsächlich nur 10,40 Mark aufzubringen. Damit läßt sich schon ein Anfang machen. Wer will und kann, sollte darüber hinaus das prämienebunigste Ratensparen nutzen.

Einen anderen Anfang sollte jeder junge Mensch damit machen, daß er sich ein Girokonto bei der Sparkasse einrichten läßt. Das erleichtert die regelmäßig wiederkehrenden Zahlungen, die nun per Dauerauftrag erledigt werden können. Darüber hinaus wird es ein weiterer Startblock, wenn man gleich das Plusparen vereinbart: Jede Mark, die vor der neuen Gehaltszahlung noch auf dem Girokonto zu Buche steht, wandert automatisch aufs Sparkonto, wo das Geld mehr Zinsen bringt.

Und wenn die Summe auf der Haben-Seite wächst, ist schon wieder ein Schritt fällig — ein fühlbar großer sogar: Man beginnt darüber nachzudenken, wie man mehr aus seinem Geld macht, mit anderen Worten, wie man es gewinnbringend anlegt. In jeder Sparkasse findet der junge Kunde einen Gesprächspartner, der fachkundig und vertrauensvoll mit überlegt, auf welchem Wege sich Vorstellungen und Möglichkeiten am besten vereinen lassen: den persönlichen Anlageberater.

Das klingt vielleicht wie Zukunftsmusik — wer jedoch mit dem Sparen klein, aber früh anfängt, für den kann diese Zukunft schon mit dem ersten selbstverdienten Geld beginnen.

I. Pompe



Dr. med. G. Fuchs
Arzt für Arbeitsmedizin

DER BETRIEBSARZT ZUM THEMA:

Alter — auch eine Bremse?

Es ist das Vorrecht der Jugend, munter in den Tag zu leben, so zu arbeiten, zu denken und zu planen, als hätte man das ewige Leben. Es ist dabei verständlich, wenn die jungen Leute gleichgültig und manchmal rücksichtslos gegen die Alten sind; sie wollen in ihrem Schwung, in ihrer Unvoreingenommenheit nicht durch Gedanken an das Alter gehemmt werden. So werden gerne die Probleme des alternden Menschen unter den Tisch gefegt.

Es gibt allerdings auch unter den jungen Arbeitnehmern Leute, die schon bei der Einstellung an Renten und Zukunftssicherung denken. Sie vergessen den ständigen Lernprozeß, dem wir unterworfen sind, sowie den notwendigen Wechsel der Lebensumstände. Diese Denkweise schlägt sich in der heute viel diskutierten fehlenden Leistungsbilanz nieder, obgleich das höchste Leistungsvermögen, die größte Aufnahmefähigkeit in den wenigen Jahren der Jugend liegen. Durch diesen Mangel an schöpferischer Dynamik werden jetzt schon die sozialen Zuwendungen nicht mehr erbracht. Es wird dabei nicht berücksichtigt, daß entscheidend in einer Gesellschaft das Gleichgewicht zwischen Alten und Jungen ist.

Ein Problem in den Betrieben ist sicher die Altersstruktur. Man hat errechnet, daß 51% der in der Wirtschaft Tätigen 1985 50 bis 56 Jahre alt sein wird. In diesem Zeitpunkt rechnet man mit einer Abnahme der 15- bis 39jährigen um 1,2 Millionen. Aus diesem Grund ist der alternde Mitarbeiter sowohl für die Volkswirtschaft wie das Personalwesen in den Betrieben, wie vor allen Dingen aus menschlicher Sicht, ein erhebliches Problem. Im Alltag der Betriebe gewinnt es immer mehr an Bedeutung. Die Lösung dieses Problems war auch in Deutschland weitgehend von Amerika beeinflusst. Hier war Jugend nicht nur ein abendfüllendes, sondern auch ein tagefüllendes Programm. Jetzt hat sich die Einstellung in Amerika erheblich gewandelt; und das nicht nur durch Herrn Reagan, sondern schon vorher. Es geht so weit, daß schon Annoncen aufgegeben werden mit der Aufforderung, über 60jährige Mitarbeiter anzuwerben. In Japan, das uns, wie man täglich liest, wirtschaftlich überflügelt, liegt das Durchschnittsmanagement bei 60 Jahren. Gerade das Problem der Arbeitslosigkeit hat diese Fragestellung sowohl bei Gewerkschaften wie bei Parteien immer aktueller gestaltet.

Am meisten jedoch trifft die Frage des Alters im betrieblichen Leben die Betroffenen selbst, die vorzeitig und bei Wahrung eines noch lebenswerten materiellen Standards aus gesundheitlichen Gründen ausscheiden wollen. Dabei reicht bei vielen die Rente nicht einmal für ein Minimum der Existenz. Bei unserem heutigen Wohlstand und der Tatsache, daß sehr viele Arbeitnehmer bei einem hohen Endverdienst relativ hohe Renten beziehen, unterliegen wir

bei diesem Personenkreis oft einer Fehleinschätzung. Hier muß eine ganz persönliche Beurteilung einsetzen, die oft erst uns Ärzten offenbart wird. Bei Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist das maximale Leistungsvermögen und der gesamte Sauerstoffverbrauch des Körpers bei schwerer Arbeit und kurzer Dauer mit 25 Jahren noch im Höhepunkt. Bei Erreichen des 25. Lebensjahres wird dieses Maximum mit fortschreitendem Alter abgebaut, so daß das durchschnittliche Leistungsvermögen des 50jährigen 55% und des 70jährigen nur noch 30% beträgt. Es ist jedoch wissenschaftlich erwiesen, daß das Alter nicht ein naturgegebener Krankheits- oder Verfallsprozeß ist, sondern nur eine Leistungswandlung, die sich mit dem Alter vollzieht. Aus vielen Gesprächen mit älteren Arbeitnehmern hat sich ergeben, daß die Wirkung



der Umweltfaktoren, also der Schädigungen, die einen vorzeitigen Aufbruch hervorgerufen haben, weniger in der Arbeit — die Zahl der Berufskrankheiten ist eher rückläufig — wie als Folge von Krieg, Flucht, Vertreibung und Gefangenschaft lagen. Bei Frauen waren es auch oft die übermäßigen Belastungen in den Kriegsjahren. Viele haben, besonders in ländlichen Bezirken, in der Jugend unvorstellbar schwer gearbeitet. Sie waren zum Teil nicht versichert, da sie nur Gelegenheitsarbeit verrichteten. Auch die Existenzsorgen dieser Generation werden von vielen Jungen heute vergessen. Ein Faktor des vorzeitigen Aufbruchs ist auch die Fülle der Krankheiten, die sich im Alter angesammelt haben. Die sogenannte Multimorbidität, also die Vielzahl der Krankheiten, zeigt sich daran, daß 70—80% der 60jährigen mehr als vier ärztliche Diagnosen haben. Aber auch selbst verschuldete Voralterung durch Alkohol, Rauchen, ungesunde Lebensweise, Freizeitstreß und gestörte Familienverhältnisse sind ein Teil der Gründe für vorzeitiges Altern.

Ein Nachlassen der Leistungsfähigkeit ist nicht zu bestreiten. Man weiß es auch vom Auge,

wo der Lichtbedarf bei 40jährigen 500 Lux und bei 60jährigen 2500 Lux verlangt. Auch das Reaktionsvermögen, die Anpassung an neue Reize, läßt im Alter nach. Ich führe nur das Beispiel des Raben an, mit dem Prof. Lorenz einen Versuch machte: Er warf einem alten Raben plötzlich ein weißes Stück Papier hin, worauf dieser sich davon machte. Das Papier, dem jungen Raben hingeworfen, ließ ihn sich damit beschäftigen und spielen.

Dabei nehmen bestimmte Dinge im Alter zu, die den älteren Mitarbeitern auch am Arbeitsplatz noch widerstandsfähig und einsatzbereit erhalten: das ist die Arbeits- und Berufserfahrung, die Urteilsfähigkeit, die Gesprächsfähigkeit, eine große Selbstständigkeit und die Fähigkeit, mit Menschen umzugehen und zusammenzuarbeiten. Auch die Geütheit bei geistigen Aufgaben und die Genauigkeit ist ein Vorteil der älteren Mitarbeiter. Das gleiche trifft für die Verantwortung, die Zuverlässigkeit und die Ausgeglichenheit zu. Auch Untersuchungen bei Hitzearbeitern haben gezeigt, daß sich die Altersgruppen in ihrer Leistungsfähigkeit nicht unterscheiden. Das gleiche gilt für Bohrer, die ebenfalls in ihrer Arbeitsleistung dasselbe erbrachten. — Interessant ist auch die Betrachtung der Krankenstände, die bei älteren und jüngeren Arbeitnehmern nach einer Untersuchung bei 9000 Arbeitnehmern gleich hoch oder niedrig waren.

Wirkt nun das Alter als Bremse der Leistungsfähigkeit?

Entscheidend dabei ist sicher das Image, das heißt die Stellung im Betrieb und wie der Betrieb den älteren Arbeiter beurteilt. Wird er als gleichwertig betrachtet, so wird auch seine Leistung im Rahmen seiner Möglichkeiten keinen entscheidenden Abfall zeigen. Um nun den älteren Arbeitnehmer für den Betrieb wirkungsvoll und für ihn selbst befriedigend einzusetzen, muß rechtzeitig vom Personalwesen in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und dem Arzt ein Plan erstellt werden, der Arbeitsplätze für den älteren Arbeiter und Angestellten findet. Dabei gilt noch der alte Ausspruch von Hipokrates — immerhin 460 Jahre vor Christi Geburt — daß „alle Teile unseres Körpers, die zu einer Funktion bestimmt sind, gesund bleiben, wachsen und ein gutes Alter haben, wenn sie mit Maß gebraucht werden und in den Arbeiten, an die jeder Teil gewöhnt ist, geübt werden. Wenn man sie aber nicht braucht, neigen sie eher zu Krankheiten, nehmen nicht zu und altern vorzeitig.“

Wichtig bei dem Entschluß, mit dem Mitarbeiter ein Gespräch über ein auch von ihm gewünschtes früheres Ausscheiden durchzuführen, ist das Wissen, daß es kein biologisches Alter gibt, sondern nur ein individuelles Alter; das heißt, nicht der Kalender ist das Bestim-

MWM-Schlaufüchse wurden zusätzlich belohnt

Der 1. Preis von DM 1000,— fiel an Hans Dresch, AB 53. Dir. Dr. Kinz überreicht ihm dem glücklichen Gewinner



Alle Einsender von Verbesserungsvorschlägen und Fehlerhinweisen aus der Zeit vom Januar bis Mai 1981 nahmen an einer Verlosung zusätzlicher Preise teil.

Dieses Mal waren Warengutscheine im Werte von 1000, 600 und 200 DM sowie Schreibeutis und Taschenrechner zu gewinnen. Vorstandsmitglied Dr. Kinz überreichte den glücklichen zehn Gewinnern die erlostten Preise. Er dankte allen für das lebendige Interesse und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Ausschüttung zusätzlicher Preise als Anerkennung für alle MWM'ler Ansporn sein möge, sich noch zahlreicher zu beteiligen. Denn: „Wer immer strebend sich bemüht . . .“, für den wird sich's auch lohnen. Gerade in der heutigen Zeit kommt dem Verbesserungsvorschlagswesen eine besondere Bedeutung zu.

VF M6.

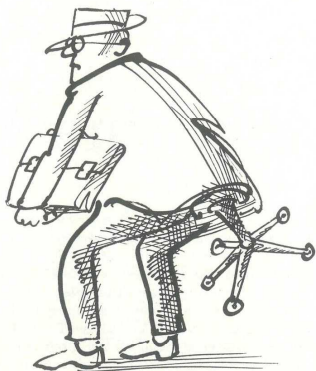
Kleines BETRIEBSLEXIKON

H.A. Müller

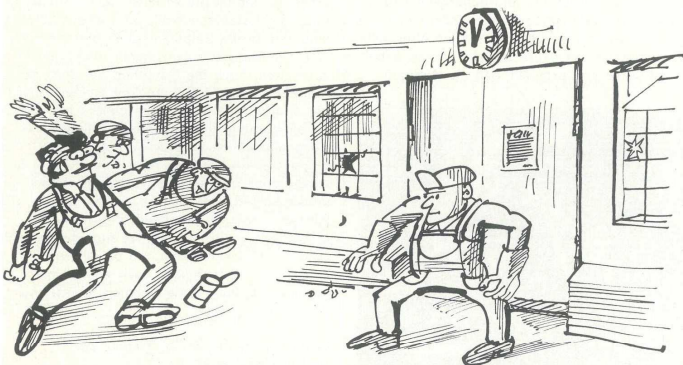


Ergonomische Gesichtspunkte

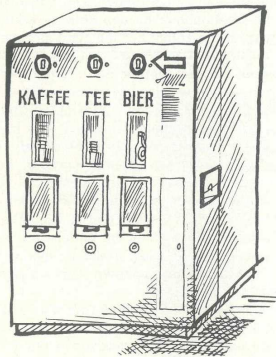
- nach denen Montagsleistungen beurteilt werden



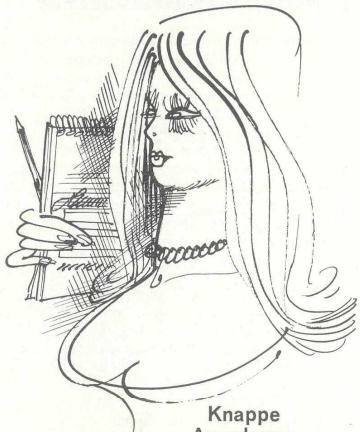
Berufskrankheit (operabel)



Werkstor



Schweißgerät



Knappe Anordnung
(befolgte)

mende der Leistungsfähigkeit eines älteren Menschen, sondern sein ganz persönlicher gesundheitlicher und geistiger Zustand. Hier setzt auch die Hilfe des Arztes ein, der neutral und ohne Druck wirtschaftlicher oder politischer Interessen allein aus seinem ärztlichen Gewissen heraus urteilen muß. Dabei gibt es keine Kollektive, sondern nur den einzelnen Menschen, dessen persönliches Schicksal erkannt werden muß. Nie darf vergessen werden, daß wir nicht der Wirtschaft oder einer Organisation, sondern nur dem Nächsten verpflichtet sind.

So gesehen, ist gerade der alte Mensch der Gradmesser unserer Fähigkeit bei Führung und Beratung der Betriebe. Bei Berücksichtigung aller Gegebenheiten des älteren Mitarbeiters kann er nicht Bremse, sondern noch Motor sein.

Versicherungsnummer ohne Geheimnis

Die Versicherungsnummer, die jedem Versicherten in der Rentenversicherung zugeteilt wird und die das individuelle Versicherungskonto kennzeichnet, besteht aus einer zwölfstelligen Kombination von elf Ziffern und einem Buchstaben. Nur mit Hilfe dieser Nummer können die Daten des Versicherungskontos jederzeit abgerufen werden.

Warum die Versicherungsnummer so lang geraten ist und was die einzelnen Ziffern und der Buchstabe bedeuten — dieses „Geheimnis“ hat der Verband Deutscher Rentenversicherungsträger kürzlich gelüftet. Danach ist es jetzt jedem möglich, seine Kontonummer bei der Rentenversicherung sozusagen in Klarschrift zu lesen.

Hat jemand beispielsweise die Versicherungsnummer 12140421E115, dann ist die Sache klar: Es handelt sich um einen männlichen Versicherten, dessen Familienname mit E beginnt und der am 14. April 1921 geboren wurde. Sein Konto wurde bei der LVA Hessen eröffnet.

Und hier die Lösung des Rätsels: 12 ist die sogenannte Bereichsnummer; sie kennzeichnet die Versicherungsanstalt, die die Versicherungsnummer vergeben hat (im Beispielsfall Hessen).

14: Geburtstag, 04: Geburtsmonat, 21: Geburtsjahr des Versicherten
E ist der Anfangsbuchstabe des Geburtsnamens, bei verheirateten Frauen also des Mädchennamens.

11 ist eine Unterscheidungsziffer für Versicherte, deren Familienname mit dem gleichen Anfangsbuchstaben beginnt und die das gleiche Geburtsdatum haben. Zugleich ist diese Ziffer das Merkmal für das Geschlecht: die Zahlen 00 bis 49 werden an männlich, die Zahlen 50 bis 99 an weibliche Versicherte vergeben.

5 ist eine Prüfungsziffer, mit deren Hilfe überprüft wird, ob die Versicherungsnummer fehlerfrei angegeben ist.

Ein einfaches Kennzeichnungsverfahren also; erstaunlich einfach sogar, wenn man bedenkt, daß die gesetzliche Rentenversicherung fast 26,2 Millionen Versicherte zu betreuen hat mit ebenso vielen individuellen Versicherungskonten. Ob sie stimmt, die Kontonummer, kann jetzt jeder selbst nachprüfen.

25 DIENSTJAHRE

Unsere Jubilare

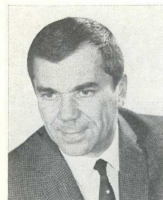
Knorr-Bremse GmbH München ▶



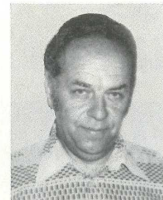
GÜNTHER MACH
Sachbearbeiter
1. 7. 81



ULRICH WÄCHTER
techn. Kfm.
1. 8. 81



RICHARD SCHEUERING
Techniker
1. 8. 81



HEINZ JACKEL
Kfm. Angest.
8. 8. 81

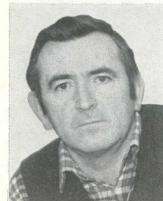


ULRICH LEWETAG
Prokurist
15. 8. 81



LEO EICHLER
Sachbearbeiter
20. 8. 81

Süddeutsche Bremsen AG ▶



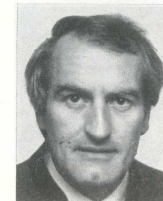
JOSEF HARTL
Automateneinrichter
9. 7. 81



WALTER WEIN
Betriebsratsvors.
9. 7. 81



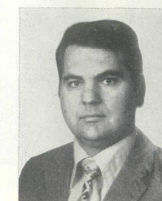
HERMANN HIMPSL
Pfortner
14. 8. 81



JOHANN MITTENBERGER
techn. Sachbearb.
20. 8. 81



FRANZ KNÄBL
Fertigungsplaner
20. 8. 81



FRANZ GINDELE
NC-Programmierer
20. 8. 81

Motoren-Werke Mannheim AG ▶



ANTON KINDTNER
Konstrukteur
1. 7. 81



ELFRIEDE GAHR
Sachbearbeiterin
1. 7. 81



HANS-GEORG ARENDT
Gruppenleiter
1. 7. 81



HERMANN MERKEL
Obermeister
9. 7. 81



HORST WIDZOWSKI
Schlosser
16. 7. 81



HANS HÄFNER
Montageschlosser
16. 7. 81

Carl Hasse & Wrede GmbH



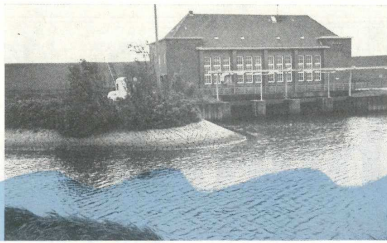
DIETER GOTTLIEB
Registrator
9. 8. 81



JAN KAIMER
Lagerarbeiter
27. 8. 81

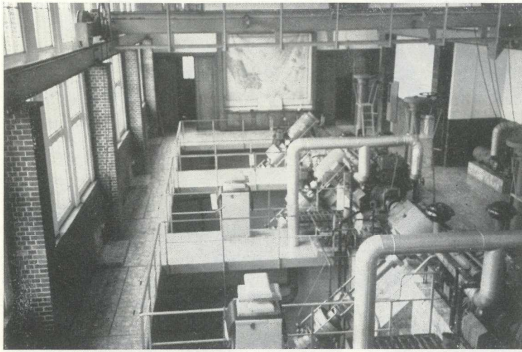


RICHARD NITTSCHALK
Pfortner
14. 8. 81

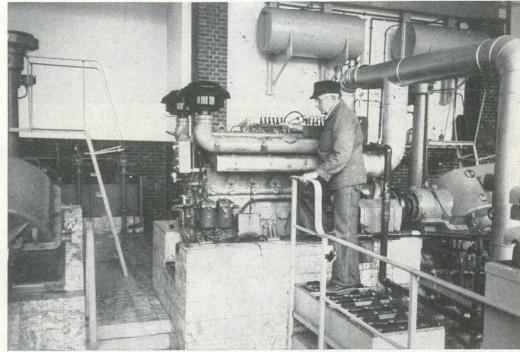


Das Pumpwerk
Arlauschleuse.
Im Hintergrund der
Nordsee-Deich

Dank Motoren aus Mannheim: Kein »Land unter« in Nordfriesland



Motoren und Pumpen
geben den Ton an



Franz Krön beim Warten eines MWM-Motors:
„Auf diese Diesel kann ich mich verlassen!“

„Mit seinem Gezeitenrhythmus. Wo die Wellen nach der Melodie des Windes tanzen. Wo Sonne und Wolken die Farben mischen für Himmel und Meer. Hier weicht die Alltagslast von Ebbe zu Ebbe. Hier wächst die Urlaubslust von Flut zu Flut.“ Sehr einladend klingen diese Sätze, die Feriengäste in einem Prospekt über den Kreis Nordfriesland nachlesen können. Nicht immer so friedlich ist die nordfriesische Ferienlandschaft für Franz Krön (64), Schleusen- und Schöpfwerkmeister der Arlauschleuse. Seit Jahren sorgt der gebürtige Pfälzer dafür, daß nicht über 60.000 Hektar wertvolles Ackerland in unmittelbarer Nähe der Kreisstadt Husum unter Wasser stehen. Unterstützt wird er dabei durch drei MWM-Dieselmotoren.

Beim nordfriesischen Klönschnack, gemischt mit „Pfälzer Gebabbel“ war zu erfahren, wie der Pfälzer — „meine Mutter stammt aus Neuhofen, mein Vater ist ein echter Hemshöfer“ (der Hemshof ist ein Ludwigshafener Stadtteil) — in Nordfriesland sesshaft wurde. Krön lernte bei der damaligen „Anilin“ (heute BASF) Maschinenbauer. „Mich hielt es aber nicht lange in Ludwigshafen. Ich wollte hinaus in die weite Welt“, erzählte Krön. Die Seefahrt hatte es ihm angetan. Sein weiterer Weg: Krön ging nach seiner Lehre 1934 zur damaligen Reichsmarine und schipperte mit dem Schulkreuzer „Karlsruhe“ auf allen Weltmeeren herum. Im Zweiten Weltkrieg war der aktive Marineer an Bord des Zerstörers „Z 33“ und mehrerer Minensuch-

boote. Krön: „Als Marineer machte ich auch die erste Bekanntschaft mit MWM-Motoren. Sie liefen wie ein Uhrwerk.“ 1945 war die „Christliche Seefahrt“ für Franz Krön in einem holländischen Hafen zu Ende. Er ging von Bord, aber nicht Richtung Heimat. Krön: „Ich wollte nicht nach Ludwigshafen, das damals von den Franzosen besetzt war.“ Krön ging auf Kurs Schleswig-Holstein. „In Kiel hatte meine große Fahrt begonnen, in der alten Hafenstadt wollte ich ein neues Leben beginnen.“

Für Krön begann ein neues Leben: Er blieb in Schleswig-Holstein. Krön lernte dort seine Frau Christine kennen. Aus dem Pfälzer wurde ein Nordfrieser.

Kröns Arbeitgeber war zunächst das Land Schleswig-Holstein. Im Deichbau wurden engagierte Mitarbeiter gebraucht, da war der Pfälzer mit von der Partie.

1952 kam für den gelernten Maschinenbauer der richtige Job: der Deich- und Hauptsielverband Arlau, eine kommunale Einrichtung, wurde mit dem Ziel gegründet, für die schadhafte Abführung des Niederschlagwassers durch die Niederung der Arlau (das Gewässer entspringt in der Nähe von Flensburg und mündet in die Nordsee) zu sorgen. Zuerst wurden die Hauptvorfluter der Gewässer Arlau, Ostenu und Ahrenshöfer Graben begradigt und bedeckt. 1953/54 wurde das Hauptschöpfwerk (Krön: „Es ist das größte Werk an der schleswig-holsteinischen Westküste“) gebaut. Nach dem

Ausbau der gesamten Anlage des Hauptsielverbandes wurden in den insgesamt neun kommunalen Mitgliedsverbänden die Binnen-Entwässerungsanlagen ausgebaut. Das gesamte Projekt, dessen Ausbau noch nicht ganz beendet ist, hat 25 Millionen Mark gekostet.

Der Pfälzer kennt die Anlagen wie seine Hosentaschen. Krön: „Schon bei der Planung war ich dabei.“ In der Nähe der Schleuse hat er auch seine Dienstwohnung. „So kann ich rund um die Uhr die Anlage überwachen“, sagte Krön.

Technik aus der Kurpfalz helfen dem Pfälzer bei seiner Arbeit: vier große Pumpen, die von einem Frankenthaler Unternehmen gebaut wurden, sorgen, unterstützt von drei MWM-Dieselmotoren, dafür, daß es für die nordfriesischen Bauern nicht „Land unter“ heißt. Krön: „Die Situation der Landwirtschaft in dieser Region hat sich durch das Pumpwerk wesentlich verbessert. In früheren Zeiten haben die Bauern darunter leiden müssen, daß ihre Ländereien mehrere Monate lang unter Wasser standen. Das ist heute vorbei.“

Krön lobte die robusten MWM-Motoren. Im Pumpwerk stehen zwei 350-PS-Diesel und ein 45-PS-Motor. Krön: „Da bei uns oft Stromabschaltungen vorkommen und Ebbe und Flut keine Pause machen, sind die Diesel meine letzte Rettung.“ Den kleinen Diesel braucht er für die Notstromversorgung. Krön: „Auf die Diesel aus der Mannheimer Neckarstadt konnte ich mich bisher schon immer verlassen.“

H. Hauser, Ludwigshafen