

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

191 / 1985





erausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
chriftleitung:
Renate Stapf
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
elefon: 0 89 / 35 40 01
telfoto:
t. A. Müller, München 81
ruck:
t. Hils & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
elefon: 0 87 31 / 23 07
rtikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

191 FEBRUAR 1985

Inhalt/Seite

in Kapitel Knorr-Geschichte geht zu Ende: Joachim Vielmetter nahm seinen Abschied	3
r: Alexander Bodey at in den Ruhestand	3
15 Jahre Schnellbahn Athen-Piräus	4
hina im Aufbruch	4
ie „Vollbahn- und Nahverkehrsausstellung hina '84“	6
mweltschutz ank MWM-Motor umweltfreundlich schwimmen	7
donesian ine Aufgabe für die Knorr-Bremse	8
röhliche Feste am Jahresende	10
nsere Jubilare	14
oldibrator rechtzeitig fragen	14
eine Angst vor Einzugsermächtigungen	14
um Gedenken	15
ichtiges Verhalten ei der Einführung von Neuerungen	15

Sind Pensionäre besonders frohe Menschen? Wenn man an die angeregt plaudernden Gruppen auf den Betriebsfesten zum Jahresende denkt, darf man es annehmen.

Gutes Essen und Trinken auf Firmenkosten sind aber nur eine Ursache der guten Stimmung. Der wichtigste Grund ist ein anderer: Man ist wieder einmal unter alten Kollegen. Man kennt sich aus vielen gemeinsam verbrachten Arbeitsjahren und hat sich eine Menge zu erzählen: „Weißt du noch, als der H. seinen Einstand gab?“ „Erinnerst du dich noch an die kleine B.“

Seltsamerweise geht es diesen Ehemaligen bei ihrem Zusammensein ähnlich wie den alten Kameraden bei ihren Traditionstreffen. Was im Kriege, dessen Wahnsinn und Dummheit ganz außer Frage stehen, schrecklich und böse war, bleibt verborgen auf dem Grunde des Gedächtnisses. Es ist nicht vergessen; es bleibt immer vorhanden, aber nach oben drängen sich die anderen Erlebnisse positiver Art. Ja, denn solche gab's auch im Kriege: die Kameradschaft, das Überwinden von körperlicher Schwäche, Egoismus und Angst, das abenteuerliche Erlebnis fremder Länder und Menschen...

Ein schönes Dichterwort lautet: „Was aus Schmerzen kommt, ist Vorübergang, und mein Ohr vernimmt nichts als Lobgesang.“ Es besagt, daß dem Menschen die gnädige Gabe des Vergessens gegeben ist. Dies trifft besonders auf den alten Menschen zu. Er steht mit seinen 60 oder 80 Lebensjahren wie auf einem Berg und schaut hinunter auf die Landschaft seines vergangenen Lebens. Da er hoch oben steht, sieht er die Dinge unter sich nur noch schwach und klein, gleichsam verschwommen, mehr als ein buntes Mosaik oder einen Fleckerlteppich. Die Einzelheiten springen nicht mehr ins Auge; sie haben ihre scharfen oder eckigen Konturen verloren.

Ein Pensionär sieht sein vergangenes Arbeitsleben und die alte Firma anders als zu der Zeit, da er noch an der Maschine stand oder auf dem Bürostuhl saß. An die negativen Dinge wie ungerechte Vorgesetzte, unsympathische Kollegen, garstig frühes Aufstehen und anstrengende Nachtschichten denkt er kaum noch. Dagegen nehmen die positiven Dinge wie ehrliches Lob, Beförderung, menschliche Chefs und kameradschaftliche Kollegen einen breiten Raum in der Erinnerung ein. Dazu kommt, daß der Pensionär seiner ehemaligen Firma nun entspannt, locker und objektiver gegenübersteht. Er hat zu seiner Arbeit Abstand gewonnen. Ihm drängt nun kein Ehrgeiz mehr, anderen auf die Füße zu treten und sich selbst in den Allerwertesten, um den nächsten Karrieresprung zu schaffen. Der Pensionär kann also seine alte Firma freundlich, ja wohlwollend betrachten – und zwar nicht nur wegen der Betriebsrente, sondern weil er dort einmal Arbeit und Brot gefunden und den größten Teil seines Lebens zugebracht hat. Das schafft eine feste Bindung des Pensionärs an die Firma. Aber wie ist es nun mit dem ehemaligen Arbeitgeber?

Jede gute Ehe besteht aus Nehmen und Geben in einem ausgewogenen Verhältnis. Für das Unternehmen ist grundsätzlich jeder Pensionär ein guter Mann, denn er hat – was immer er auch tat – ihm viele Jahrzehnte lang gedient. Und die Treue hat einen hohen Stellenwert innerhalb der menschlichen Beziehungen. Für das Unternehmen ist der zufriedene Pensionär mehr als ein lebendiges Stück Firmengeschichte. Er kann ihm auch im Ruhestand nützen, denn er wird ja als alter Kruppiener, Aniliner oder Bremser in der Familie, am Stammtisch, im Verein und im Schrebergarten – überall, wo er Menschen trifft – viel mehr Zeit haben zu reden, auch über seine Vergangenheit. So gesehen kann der Pensionär der gute Leumund seiner alten Firma sein.

Alles in allem: Die Gesichter der Pensionäre mit ihren Furchen und Fältchen sind, wenn sie die heitere Gelassenheit des Alters ausstrahlen, die schönste Visitenkarte für ihr Unternehmen – viel besser und ehrlicher als glatte Hochglanzpapierprospekte mit Werbesprüchen.

Ein Kapitel Knorr-Geschichte geht zu Ende

Joachim Vielmetter

– geschäftsführender Gesellschafter der Knorr-Bremse KG München/Berlin – trat am 31.12.1984 in den Ruhestand. Der dienstälteste Knorrianer nahm seinen Abschied.



Als Joachim Vielmetter 1938 als 19jähriger seine Tätigkeit in der von seinem Großvater Joh. Ph. Vielmetter gegründeten Knorr-Bremse AG in Berlin-Lichtenberg antrat, war ihm nur eine kurze Zeit der Vorbereitung auf künftige Führungsaufgaben beschieden: Bereits ein Jahr später erfolgte nach Kriegsausbruch die Einberufung zur damaligen Wehrmacht, deren Uniform er bis Kriegsende tragen mußte. Und 1947, aus sowjetrussischer Kriegsgefangenschaft heimgekehrt, galt es erst einmal, das schwer angeschlagene Unternehmen im Westen wieder aufzubauen.

Joachim Vielmetter übernahm die Geschäftsführung der neugegründeten Knorr-Bremse GmbH in München und ging gemeinsam mit einigen bewährten Führungskräften daran, den Anschluß an die technische Spitzenstellung der Knorr-Produkte aus der Zeit vor dem Krieg zu gewinnen, verlorenen Auslandsmärkte zurückzuerobern und neue Märkte zu erschließen. Der Aufbau der Auslandstöchter, begonnen in den 50er Jahren, beispielsweise in Brasilien, bleibt einer seiner herausragenden Verdienste.

Nun, im Alter von 65 Jahren, hat Joachim Vielmetter die Führung des Unternehmens, das er 35 bewegte Jahre lang leitete, abgegeben. Seine „alten“ Knorr-Bremser aber werden ihn als einen Chef in Erinnerung behalten mit sehr ausgeprägtem Traditionsbewußtsein und zähem Durchsetzungswillen, aber auch mit Herz und Ohr für die Sorgen seiner Mitarbeiter. Und ein schöner Zug seines Wesens wird sicher vielen im Gedächtnis bleiben: seine Liebenswürdigkeit gegenüber jedermann. Auch dafür gebührt dem Mann, der fast ein Menschenalter verantwortlich hinter der Knorr-Bremse stand und nun die Verantwortung weitergibt und sich verabschiedet, Anerkennung und Dank.

Dr. Alexander Bodey

– Generalbevollmächtigter der Knorr-Bremse KG,
Geschäftsführer der Knorr-Bremse GmbH,
Mitglied des Vorstandes der Süddeutschen Brennen AG –
trat am 31.12.1984 in den Ruhestand.



Er war über drei Jahrzehnte für die Knorr-Bremse tätig – anfangs bei den MWM und dann, ab 1957, bei der Knorr-Bremse München. Herr Dr. Bodey hat maßgeblichen Anteil an dem hohen Ansehen, das Knorr-Entwicklungen heute im In- und Ausland genießen.

Sein Studium absolvierte er an der Technischen Universität in Berlin-Charlottenburg, und die erste Station seines Berufsweges war Mannheim, wohin ihn der unvergessene Hans Peters holte. Seit 1968 stellte er als Mitglied der Geschäftsführung der Knorr-Bremse GmbH die Weichen der technischen Entwicklung.

Bei der Modernisierung des Stahlwerks Volmarstein und beim Aufbau der Tochtergesellschaften im Ausland wirkte Herr Dr. Bodey maßgeblich mit. In der bewegten Geschichte unserer Werke ist er mit seiner markanten Handschrift auf vielen Seiten zu finden.

Wir wünschen Herrn Dr. Bodey, der das Gesicht der Knorr-Bremse mitgeprägt hat, noch viele glückliche und gesunde Ruhejahre!

115 Jahre Schnellbahn Athen-Piräus

Die Schnellbahn Piräus-Athen-Kifissia ist zur Zeit das einzige elektrische Schienenverkehrsmittel in Griechenland. Das als I.S.A.P. (Elektrische Eisenbahn Athen-Piräus) firmierende Unternehmen hieß bis 1971 E.I.S. (Griechische Elektrische Eisenbahnen).

Der moderne silbergrau-orangefarbene Triebzug aus nichtrostendem Edelstahl von M.A.N. mit Bremsen von Knorr



Geschichte

Alexander Ramgavis schlug bereits im Jahr 843 der griechischen Regierung vor, die Hauptstadt Athen des neugegründeten griechischen Staates mit der Hafenstadt Piräus durch eine Eisenbahnlinie zu verbinden. Die mit solch einem Vorhaben verbundenen Schwierigkeiten schienen unüberwindbar; so begann die S.A.P. Eisenbahn Athen-Piräus mit dem Bau der ersten griechischen Eisenbahnstrecke erst im Jahr 1886. Die erste, acht Kilometer lange, eingleisige Strecke führte von Piräus bis Thission. Die Eröffnung der Strecke erfolgte mit Dampflokomotiven am 27. Februar 1889. Die Fahrzeit betrug damals 16 Minuten. – Bereits 1895 wurde die Linie zweigleisig ausgebaut, und anschließend wurde mit dem Bau eines Tunnels in Richtung Stadtzentrum Athens begonnen. Der Tunnel, 1898 in Betrieb genommen, hat eine Länge von 1,4 km. Die Bahn endete nun in der Station Omonia im Stadtzentrum. Die Elektrifizierung erfolgte von 1901–1904 mit 550 V Gleichstrom mit seittlicher (dritter) Schiene.

1904 wurde der Betrieb mit dem aus Amerika stammenden Wagenmaterial aufgenommen; der letzte Dampfzug verkehrte am 10. September 1904. 1926 kaufte die Firma Power die S.A.P., die nun die Bezeichnung E.I.S. erhielt. Im gleichen Jahr wurde auch der Tunnel um 2,3 km bis Attiki verlängert. Neue Fahrzeuge mußten beschafft werden. Der weitere Ausbau erfolgte erst 1956 als oberirdische Strecke bis Nea Ionia und dann 1957 bis Kifissia, dem heutigen Endpunkt der Bahn. 1982 wurde das neue Stadion (Alogrossa) gebaut und zwischen Iraklion und Maroussia die neue Haltestelle „Irini“ (= Frieden) in Betrieb genommen. Zur Zeit werden eine Anzahl von weiteren Fahrzeugen beschafft und die Signalanlagen modernisiert. Ferner lenkt man darüber nach, eine U-Bahn zu bauen, da der Individualverkehr chaotisch abläuft und somit nach einem besseren Verkehrsmittel verlangt.

Streckenbeschreibung

Der Bahnhof Piräus befindet sich im Stadtzentrum unmittelbar am Hafen. Dort sind auch eine Wagenhalle und die Betriebsleitung untergebracht. Die Bahn überquert dann in Neon Faliron, wo sich zwei Abstellgleise befinden, den Kefissofluß und erreicht über die erst 1948 angelegte Haltestelle im Industriebezirk Petralona den ehemaligen Bahnhof der Hauptstadt Thission. Er dient heute als Hauptwerkstätte nebst sechs Abstellgleisen. Zwischen Thission und Monastiraki fahren die Züge unmittelbar an dem Theseus-Tempel und dem Akropolis-Hügel vorbei. Der 3,2 km lange Stadt-tunnel beginnt ab Monastiraki mit den unterirdischen Stationen Omonia (1 Abstellgleis) und Victoria. Die Station Attiki liegt wieder an der Oberfläche, wo sich vier Abstellgleise und eine Werkstätte befinden. Die Strecke führt dann durch den Nordteil der Stadt Athen über Nea Ionia (1 Abstellgleis), Iraklion (1 Abstellgleis), Irini (1 Abstellgleis) bis nach Kifissia (2 Abstellgleise). Die Fahrzeit beträgt etwa eine Stunde.

Haltestellenübersicht:

	km		km
Piräus	0,043	Kato Patissia	13,721
Neo Faliron	2,115	Ag. Eleftherios	14,668
Moscaton	3,983	Ano Patissia	15,266
Kallithea	5,557	Perissos	16,555
Petralona	7,015	Pefkikia	17,231
Thission	8,578	Nea Ionia	17,923
Monastiraki	9,070	Iraklion	19,249
Omonia	9,982	Irini	22,200
Victoria	11,000	Amaroussion	23,457
Attiki	12,240	Kifissia	25,654
Ag. Nicolaos	13,163		

In der Hauptverkehrszeit können bei einem 3–4 Minuten-Intervall stündlich etwa 20 000 Personen befördert werden. 1982 wurden 80 Millionen, 1983 bereits 104 Millionen Fahrgäste registriert, und man rechnet 1984 mit 109 Millionen Fahrgästen.

Die Bahn durchfährt die Stadt Athen in Nord-Süd-Richtung und überwindet einen Höhenunterschied von 270 m bei einer mittleren Steigung von 10,5 % und einer maximalen von 40 %. Es ist beabsichtigt, die Nennspannung des Fahrstromes von 550 V auf 750 V Gleichstrom anzuheben.

Die elektrische Bahn Athen-Piräus erhält aus der Bundesrepublik gegenwärtig 15 fünfteilige Züge, die auf dem Schienenweg überführt werden. Sie bestehen aus drei Triebwagen, einem Steuerwagen und einem Mittelwagen. Diese Zusammensetzung erlaubt auch die Teilung in zwei und dreiteilige Züge. Den Fahrzeugteil baut die MAN in Nürnberg, die elektrische Ausrüstung kommt von Siemens in Erlangen. Zur Innenausstattung, zur Montage verschiedener Einzelteile und der elektro-pneumatischen Federspeicherbremse Kbr XII-ALF gingen alle Züge auch in die DDR; in Kooperation mit den beiden Unternehmen aus der Bundesrepublik werden diese Arbeiten vom VEB Lokomotivbau „Hans Beimler“ in Henningsdorf bei Berlin ausgeführt.

Die elektro-pneumatische Federspeicherbremsanlage lieferte die Knorr-Bremse München. Es handelt sich um die Kbr XII-ALF (A = Analoge Bremse, L = Luftfederung, F = Federspeicherbremse). *Hauschild, München*



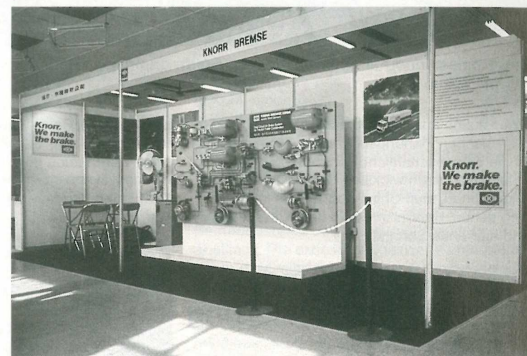
Herr Rauscher mit Herrn Cao von der Fa. Chongqing Auto Fittings Factory. Natürlich ging es hier um Bremsysteme für Nutzfahrzeuge



Unsere Herren Keme und Rauscher nach einem besonders informativen Gespräch mit Messebesuchern



Eine funktionelle Bremsanlage für Nutzfahrzeuge (auf Sattelzugmaschine mit Anhänger) zog viele Interessenten an



China öffnet sich dem Westen

Es vergeht kaum ein Tag, an dem man nicht in Zeitungen auf Berichte aus China stößt, an dem nicht in Rundfunk und Fernsehen Nachrichten über dieses gigantische, geheimnisvolle Land übermittelt werden. Wenn man benachbarte, westlich orientierte Länder wie Japan, Süd-Korea oder auch Singapur besucht hat, tritt man deshalb die erste Reise nach Peking mit einer gewissen Neugier an. Schließlich ist China ja ein bisher dem Westen sehr verschlossenes Land.

Peking, Hauptstadt für fast ein Viertel der Menschheit

Die Stadt ist wie ein Schachbrett angelegt; die überaus breiten, von noch immer wenigen Autos befahrenen Straßen verlaufen in nord-

südlicher oder ostwestlicher Richtung. Auf diesen Straßen, die bisher fast ausschließlich von Radfahrerpuks belebt wurden, finden in zunehmendem Maße Konflikte mit den sich allmählich mehrenden Autofahrern statt, die sich ihren Platz jedoch vorerst noch mühsam erkämpfen müssen. Auch die Stadtsilhouette selbst verändert sich zusehends: hier und da mußten die vielen kleinen Innenhofhäuser bereits genormten steingrauen Wohnblocks westlicher Prägung weichen.

Chinas seit zehn Jahren betriebene Öffnung zum Westen äußert sich besonders in einer Politik mit freien Märkten und importierten Konsumgütern wie Sony-Radios, Seiko-Uhren, Honda-Mopeds und Nissan-Autos. Auch folgt inzwischen bunte Mode dem „Blauen-Ameisen“-Einheitsdress der Mao-Ära. Was begehrt ist, seien es hochwertige inländische Güter oder importierte, ist nur noch gegen „neues Geld“ zu haben. Das sind die vor einigen Jahren eingeführten Fremdwährungszertifikate, die Ausländer für harte Währung bekommen.

„Schwarz“ werden für den offiziell gleichwertigen Fremdwährungs-Yuan bis zu zwei Volks-Yuan-bezahlt. So ist ein Besuch in einem Peking Restaurant für den westlichen Gast grundsätzlich doppelt so teuer wie für den Einheimischen, denn der Ausländer bezahlt ja

auch mit den eigens für ihn ausgegebenen Devisen. (Das durchschnittliche Monatseinkommen eines Chinesen beträgt im übrigen ca. 100 DM).

Das „Pflichtprogramm“

Ein „Muß“ für jeden Pekingbesucher ist die sogenannte Verbotene Stadt, wie der Kaiserpalast seit altersher genannt wird. Es handelt sich hier nicht um ein einzelnes Palastgebäude, sondern um eine große, rechteckige Stadt für sich mit großen Audienzhallen, Tempeln und Verwaltungsbauten, mit großen Höfen und Parks. Das Betreten dieser „Stadt in der Stadt“ war verboten, und noch heute trennen ein Wasergraben und eine mächtige hohe Mauer den Palast von der Stadt Peking; hier residierte der Kaiser – dort wohnte das gemeine Volk.

Neben dem Besuch der Verbotenen Stadt gehören eine Fahrt zur Großen Mauer und eine Besichtigung der Minggräber zum Pflichtprogramm einer jeden Sightseeing Tour.

Wohin steuert China?

Die Einführung marktwirtschaftlicher Grundsätze in die bisher zentral gelenkte Planwirtschaft des mit über einer Milliarde Menschen bevölkerungsreichsten und (nach der Sowjetunion und Kanada) drittgrößten Landes der

CHINA im Aufbruch

Im vergangenen Jahr wurden in den großen chinesischen Städten wie Peking, Shanghai, Tientsin zahlreiche technische Messen und landesausstellungen veranstaltet. Die meisten von ihnen waren internationaler Art, das heißt, sie nahmen an ihnen neben den chinesischen

Ausstellern auch solche aus dem Ausland teil.

Auf der „China Motor Show '84“, der ersten internationalen Ausstellung für Nutzfahrzeuge und Zubehör in China, waren 43 Aussteller, überwiegend aus der BRD, vertreten. Die Zusammenarbeit mit der fernöstlichen Groß-

macht China mit ihrem riesigen Bedarfspotential kann in den kommenden Jahren für uns eine große Aufgabe sein. So wurden alle Chancen genutzt, um durch erste Gespräche Beziehungen anzubahnen oder bereits bestehende Kontakte zu intensivieren.



iseralpalast innerhalb der Verbotenen Stadt; grimmige Tempelhunde bewachen den Eingang



ie ist eine außergewöhnliche Aufgabe für die nesischen Planungsbehörden. Um Anschluß die wissenschaftliche, technologische und schattliche Entwicklung der westlichen Welt gewinnen, muß China noch einen langen g gehen. Handelsmessen und Ausstellungen d hier erste Schritte.

ie »Vollbahn- und ahverkehrs-ausstellung hina '84«



ie Modernisierung der existierenden Voll- inflotte sowie die Schaffung neuer U-Bahn- l Stadtbahnssysteme haben insbesondere in na einen hohen Stellenwert zur Erreichung angestrebten Wirtschaftsziele. Bei der vom 28. November '84 abgehaltenen „Rail- / und Subway Expo“ handelte es sich um erste große Veranstaltung in China auf die 1 Sektor mit internationaler Beteiligung von Herstellerfirmen. Die einzelnen Waggon- er präsentierten ihre neuesten Produkte wie

Lokomotiven, Reisezugwagen, Güterwagen, U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen. Zahl- reich waren auch die Unterteilnehmerfirmen für Bremsysteme, Antriebsaggregate, Signalein- richtungen und sonstige Nebeneinrichtungen vertreten.

Der Knorr-Ausstellungsstand zeigte moderne Bremsysteme für Nahverkehrsfahrzeuge und Steuerventile für Reisezug- und Güterwagen. Besondere Aufmerksamkeit seitens der chinesi- schen Bahnverwaltung fand das neuentwickelte Steuerventil DB 60 für Güterwagen. Parallel zur Ausstellung wurde auch ein Seminar mit Fach-

gungsstraßen bzw. -einrichtungen wird man in zukünftigen Gesprächen verhandeln. Außer der Modernisierung und der Erweiterung des Voll- bahverkehrs hat man konkrete Pläne zur Lösung der Verkehrsprobleme in Shanghai, wo eine U-Bahn errichtet werden soll; für Peking sieht man den Ausbau der bisher einzigen in China existierenden U-Bahn vor.

Die neue, vielversprechende Planung der chinesi- schen Regierung veranlaßt natürlich sämt- liche international namhaften Firmen der Eisen- bahnindustrie, in Zukunft mit besonderer Anstrengung den Markt zu erschließen. Der



vorträgen veranstaltet. Direktor Kubath und der Verfasser hielten dabei Vorträge zu dem Thema „Moderne Bremsysteme für U-Bahnen und lange schwere Züge“.

Gespräche mit dem Verkehrsministerium sowie den zuständigen Bahnabteilungen ließen erkennen, daß starkes Interesse hinsichtlich einer technologischer Zusammenarbeit vorliegt.

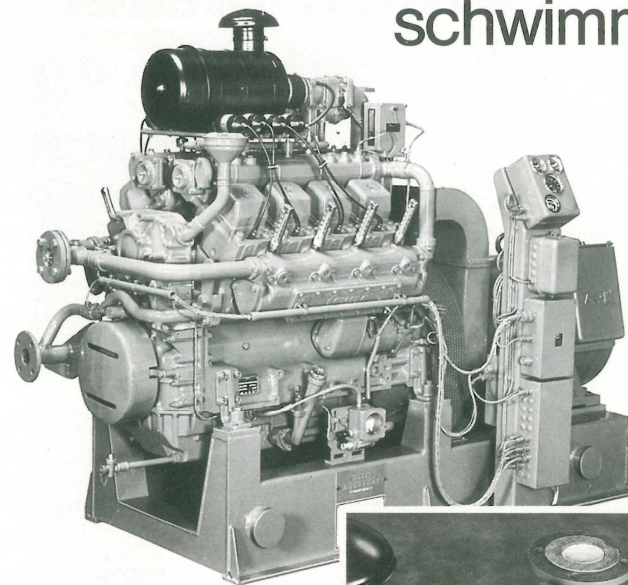
Über die Detailvorstellung einer Zusammen- arbeit in Bezug auf Technologie-Transfer, Lizenzabkommen oder Planung ganzer Ferti-

deutschen Industrie bietet Chinas Aufbruch auf wirtschaftlich-technischem Gebiet in harter Konkurrenz mit anderen ausländischen Anbie- tern gute Chancen. (Die bisher von der Han- delsbilanz her betrachteten größten chinesi- schen Partner sind der Nachbar Japan und die USA.) Die Chinesen ihrerseits können auf die- sem Weg nur dann zügig und erfolgreich vor- ankommen, wenn sie vor allem die Strukturpro- bleme im Transport- und Verkehrswesen lösen.

Dr. P. Lohmeier, München

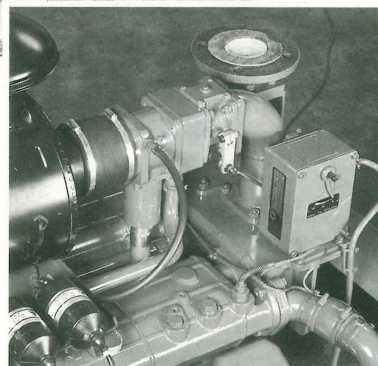
UMWELTSCHUTZ

Dank MWM-Motor umweltfreundlich schwimmen



MWM-Gas-Ottomotor-Generator-Aggregat in stationärer Ausführung, 8-Zyl.-MWM-V-Gas-Ottomotor G 234 V 8 130 kW bei 1500 l/min

Gas-/Luftgemischventil mit elektronischer Regelung



Im Dezember 1984 lieferte MWM das erste supermoderne Motoraggregat für ein Block- heizkraftwerk (BHKW), bestimmt für das städti- sche Hallenbad in Weinheim, das in den näch- sten Tagen eröffnet werden soll.

Ein Musterbeispiel für Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz ist der neue MWM Gasmotor G 234, der mit einem Dreiwegkatalysator die bisher geringsten Abgaschadstoffe erzeugt. Mit dieser neuen Gasmotorenbaureihe bietet MWM neue Problemlösungen für BHKW's und Wärmepumpen an:

- extrem saubere Abgase
- um 50% gesteigerte Motorleistung
- unverändert hoher Wirkungsgrad.

Die Abgasemissionen dieser Motoren liegen weit unter dem Entwurf der neuen technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft. Damit ist MWM durch intensive Forschung und Entwick- lung ein großer Fortschritt bei der Motortechnik für die Luftreinhaltung gelungen. Die Schad- stoffe können fast vollständig beseitigt werden, nämlich

- | | |
|----------------------|------------|
| ● Stickoxide | NOx um 99% |
| ● Kohlenmonoxid | CO um 95% |
| ● Kohlenwasserstoffe | HC um 70% |

Der Dreiwegkatalysator ist dabei mit einer elek- tronischen Gas-/Luftregelung am Motor kombi- niert, die das Mischungsverhältnis von Brenn- gas und Luft exakt auf den äußerst schmalen Betriebsbereich des Dreiwegkatalysators abstimmt. Die erzielten Abgaswerte unterbieten sogar die Emissionen moderner Gaskessel. Mit den 6-, 8- und 12-Zylinder-Motoren wird ein Leistungsbereich von 90 - 200 kW abgedeckt. Die aktuellen Umweltschutzforderungen werden mit diesen Motoren erheblich übertroffen. Die neue Technologie heißt:

Nahwärmesysteme in Modulbauweise

MWM hat zum neuen Motor standardisierte Anlagentechnik in Modulbauweise für Block- heizkraftwerke und Verbrennungsmotor-Wär- mepumpen entwickelt. Sie werden als Heizzen- tralen mit einer Heizleistung ab 360 kW aus komplett vorgefertigten Maschinen-Gebäude- modulen ausgeführt. Die Wärme aus diesen Heizzentralen wird als kurze Fernwärmeleistung an naheliegende Verbraucher verteilt.

Partner von MWM sind namhafte Wärmepum- pen-Hersteller, die Universität Stuttgart für die Optimierung des Heizbetriebes, die Stadtwerke Mannheim für Belange der Fernwärme, und für den baulichen Teil die Betonbau Waghäusel GmbH. Damit stehen schlüsselfertige, optimierte Anlagen zur Verfügung, die folgende Vorteile vereinigen:

- höchst möglichen Umweltschutz
- geringste Anlagekosten
- vereinfachte Anlagenplanung
- niedrige Wartungskosten
- höchste Primärenergie-Einsparung.

Mit diesen Neuentwicklungen und der damit verbundenen Anlagentechnik ist ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz, Betriebs- sicherheit und Zuverlässigkeit gegeben.

MWM-KM2-Pressestelle

Alle wollen zurück zur Natur, aber keiner zu Fuß.

Werner Mitsch

INDONESIEN

Die Aufgabe für die Knorr-Bremse

Die Republik Indonesien ist ein Inselstaat in Südostasien. Sie hat eine Gesamtfläche von ca. 1,9 Mio qkm und eine Gesamtbevölkerung von rund 160 Millionen. Die größten Inseln sind Java, Sumatra, Borneo, Celebes, West-Irian (West-Neuguinea), Bali, Lombok, Sulawesi und Timor. In dem überwiegend tropisch-heißen Tropengebiet haben sich über Jahrhunderte dichte Urwälder entwickelt, die die Inseln und die kleinen Sunda-Inseln umgeben. Die Landschaft ist stärker mit offenen Landschaften besetzt. Zwei Drittel der Landfläche ist bewaldet.

Die Bevölkerung besteht überwiegend aus Indonesiern; Papua und Chinesen sind in Minderheit. 67% der Bewohner sind Muslime, daneben bekennen sich 2,5 Millionen zum Protestantismus, 10 Millionen zum Katholizismus und je 1,5 Millionen zum Buddhismus und Hinduismus. Über 10 Millionen Menschen sind Anhänger von Naturreligionen. Der größte Teil der Bevölkerung drängt sich auf den Inseln Java (die größte Insel) und Madura zusammen. Auf Sumatra und Celebes fast menschenleer. Java, mit der Hauptstadt Jakarta, ist das Zentrum des kulturellen Lebens. Die Grundlage der Wirtschaft ist die Landwirtschaft (Reis, Kautschuk, Kaffee, Tee, Sojabohnen, Viehzucht (Buffel, Ziegen, Schaf), Bodenschätze (Erdöl, Steinkohle, Kupfer) und die verarbeitende Industrie (Textil- und Chemiewerke, Automobil- und Flugzeugbau, Schiffbau, etc.).

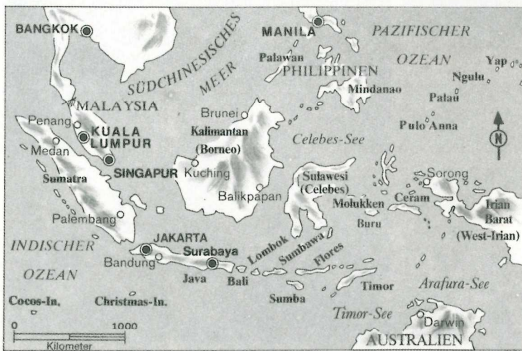
Die Amtssprache ist Indonesisch (Bahasa Indonesia). Daneben werden noch viele weitere Sprachen bzw. Dialekte gesprochen. Die Währungseinheit ist die indonesische Rupiah. Bei der Rechtsprechung gelten verschiedene Rechtssysteme und Gewohnheitsrechte. Grundlage des Zusammenlebens ist die Großfamilie. – Es besteht allgemeine Schulpflicht; Englisch wird als erste Fremdsprache gelehrt und ist auch 2. Amtssprache.

Der Zeitunterschied zur Bundesrepublik beträgt sechs Stunden in östlicher Richtung; die Flugdauer von Frankfurt nach Jakarta beträgt 18 Stunden mit zwei Zwischenstopps – je nach Fluggesellschaft am Flughafen Bombay (Westindien) oder Bangkok (Thailand).

Das Klima ist tropisch: Gleichmäßige Temperaturen zwischen 24° und 35°C bei relativ hoher Luftfeuchtigkeit (80 – 98%). Die Nächte sind regnerisch, bringen nur geringfügige Abkühlung.



Die vier umgerüsteten Prototypwagen in Lahat/Südsumatra mit der indonesischen Arbeitsgruppe



Hier ist Knorr im Einsatz

Für die Verbindung der rund 3000 verstreuten Inseln ist die Küstenschifffahrt von großer Bedeutung. Binnenfluglinien bestehen nur zwischen den Großstädten Javas und den Provinzhauptstädten der verschiedenen Inseln und Inselgruppen. Das Straßennetz umfaßt rund 90000 km insgesamt mit Schwerpunkten auf den dichter bevölkerten Inseln.

Eine wichtige Rolle wird dem Schienenverkehr (6700 km Streckenlänge) auf Java, Sumatra und Madura beigemessen, wobei Sumatra – bedingt durch Urwaldgelände – drei nicht zusammenhängende Schienennetze besitzt. Die Eisenbahnverwaltungen von Nord-

und Westsumatra sind untereinander und von einem weiteren dritten Schienennetz getrennt; Südsumatra ist durch einen Fahrbetrieb an Java und Madura angeschlossen.

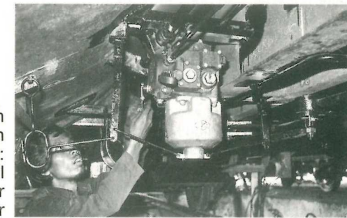
Der indonesische Schienenfahrzeuggpark ist zum großen Teil überholungsbedürftig; die indonesische Regierung ist bemüht, den vorhandenen Bestand zu modernisieren, um so die Transportkapazität zu steigern.

1980 erhielt die Knorr-Bremse München einen bedeutenden Auftrag der indonesischen Staatsbahn. Es handelte sich um die Modernisierung der veralteten Eisenbahnbremssysteme aus der Zeit vor 1955 – genauer gesagt: um die Umrüstung von alten Druckluft- und Vakuum-



Schulungsabschluss. Erinnerungsfoto mit 30 Facharbeitern, die ihre Lektion „Druckluftbremsen“ gut gelernt hatten. Die Herren Kalzer und Marschang (Bildmitte) erstellten die Konstruktionsunterlagen für die Prototypwagen und führten die Probemontage von 19 Güterwagen und deren Funktionsprüfung vor Ort durch. Die bremsstechnischen Einweisungen des Betriebspersonals und die Abnahme der ersten 6 Prototypwagen nahm Herr Schilling vom KB-Kundendienst vor

Einbau in einen vierachsigen Güterwagen:
→ KE-Ventil
↓ Bremszylinder
→ ↓ Luftbehälter

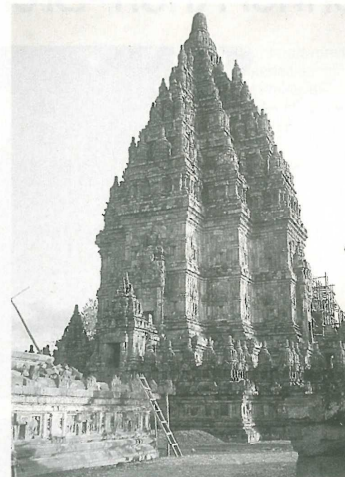
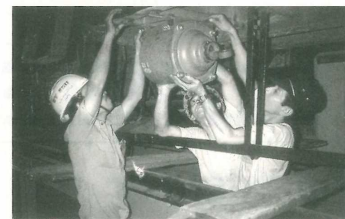


bremsen und Wagen, die lediglich über eine Handbremse mit geringer Bremskapazität verfügten, auf KE-Druckluftbremsen nach UIC-Bestimmungen. 68 Loks, 1633 zweiachsige und 425 vierachsige Güterwagen waren dafür ausgewählt worden, wobei KE-Druckluftbremsen mit Lastabbremmung für die vierachsigen (KE2c SL + WMIO) und KE-Druckluftbremsen ohne Lastabbremmung (KEOSL) für die zweiachsigen Wagen vorgesehen waren. Für diesen Auftrag lieferte KB-München rund 660 Tonne Bremsapparate und Rohmaterial per Schiff nach Indonesien.

Das Zeitraubende an den Vorbereitungen für die Umrüstung war die Tatsache, daß es sich dabei um 19 verschiedene Wagenkonstruktionen (=modelle) aus aller Herren Länder handelte. Ein großes Problem stellten auch die verschiedenartigsten Bremsgestänge dar. Hier galt es, für weitgehendste Vereinheitlichung bei den 2- und 4achsigen Güterwagen zu sorgen.

Mit den für die Probemontage in Indonesien erstellten vorläufigen Zeichnungen wurde die Serienfertigung und die serienmäßige Umrüstung begonnen. Die Zeichnungen erhielten abschließend in München die aufgrund der Probemontage erforderlichen Ergänzungen. Die Konstruktionsarbeiten und die Probemontage begannen im September 1982; die Probemontage wurde im Dezember 1983 erfolgreich abgeschlossen. Die endgültigen Zeichnungen der letzten Baugruppen erhielt die indonesische Staatsbahn Ende Dezember 1984 zur Genehmigung und weiteren Serienfertigung. Bis dahin waren 660 Wagen umgerüstet worden; der Umbau der restlichen 1400 Güterwagen soll nach Angaben der indonesischen Planstellen in ca. zwei Jahren abgeschlossen sein. Die Umrüstungsarbeiten, von indonesischem Eisenbahnpersonal durchgeführt, laufen problemlos.

Der Schwerpunkt unserer Tätigkeit lag in Surabaya (Ostjava), wo die technischen Unterlagen für die Probemontage aller Wagentypen erstellt wurden. Gearbeitet wurde aber auch in Tegal (Mitteljava) und Lahat (Südsumatra); Lahat liegt ca. 2000 Flugkilometer von Surabaya entfernt. Bei der Durchführung des Umrüstungsprogramms, von der Konstruktion bis zur Fertigung der Anbauteile und dem Einbau der KE-Bremse in die Prototypwagen, mußten wir nicht nur mit vielen technischen Schwierigkeiten und Problemen fertigwerden; auch das tropische Klima setzte uns zu. Die vielen wolkenbruchartigen Regenfälle zwischen Oktober und



Prambanan-Tempel.
Das größte hinduistische Heiligtum Indonesiens. Die Anlage umfaßt 190 verschiedene Gebäude. Vor dem Haupttempel finden jährlich bei Vollmonden von Mai bis Oktober die berühmten Ballett-Darstellungen des Ramayana-Epos statt
Borobudur-Tempel.
Eine der größten und bedeutendsten Manifestationen des Buddhismus in der Welt. 9 der insgesamt 72 Stüben (sakralen Gedenkstätten) wurden kürzlich von Attenältern zerstört

März überfluteten nicht selten die Montagegruben auf dem Werksgelände, was die Arbeit verständlicherweise sehr erschwerte. Die hohen Temperaturen bei großer Luftfeuchtigkeit beeinträchtigen den Arbeitsrhythmus schlechthin, und den eines Europäers im besonderen; die bei uns üblichen Maßstäbe haben da keine Gültigkeit. Dazu kamen die bescheidenen Werkstatteinrichtungen und die Tatsache, daß für viele Werkstätten der Einbau von Druckluftbremsen Neuland ist... In dieser Situation war es für uns eine besondere Freude, daß uns anlässlich eines Indonesienbesuches die Herren der KB-Geschäftsführung an unserer Arbeitsstelle aufsuchten.

Land und Leute

Die Hauptaufgabe unseres Aufenthalts in Indonesien bestand natürlich darin, die Probemontage so schnell wie möglich zum Abschluß zu bringen. Trotzdem blieb uns in diesen neun Monaten genügend Zeit, Land und Leute etwas kennenzulernen. Auf den Fahrten zu den einzelnen Umrüstungswerkstätten zum Beispiel passierten wir die Palmenhaine und Ananasplantagen Südsumatras – die Autostraße nach Lahat führte von Palembang aus 210 km durch den nicht sehr dichten Dschungel –, und die sattgrünen Reisfelder Javas und Balis waren eine Augenweide. Wir konnten uns aufgrund der vie-



len Fernsehübertragungen von einer ungeborenen Tradition gerade auf den alten Inseln überzeugen, die auch alltäglich gegenwärtig ist. Wir haben die gigantischen Tempelanlagen von Borobudur noch vor ihrer Zerstörung gesehen (ein Teil wurde Mitte Januar von unbekanntem Tätern zerstört), eines der größten Kulturdenkmäler der Welt, und den Prambanan bei Yogyakarta in Mitteljava; die balinesischen Tempelkomplexe, in denen sich sozusagen das kommunale Leben abspielt, seien es nun Feste, die dort gefeiert werden, oder Sitzungen und Versammlungen der Dorfvorsteher, haben uns genauso beeindruckt wie das Freilichtmuseum bei Jakarta, das „Taman Mini Indonesia Indah“, eine Miniatur des Inselstaats mit allen kulturellen, religiösen und typischen Dorf- und Wohnanlagen der einzelnen Hauptinseln und ihrer wichtigsten Kulturrichtungen. Ein Teil dieses

Komplexes kann aus der Vogelperspektive, von einer Seilbahn aus betrachtet werden und dürfte abends bei entsprechender Beleuchtung ein Leckerbissen für Romantiker sein. Nicht zu vergessen ist der allgegenwärtige Ramayana-Tanz (Ramayana-Epos), ein Heldenlied der Inder, das von indischen Kaufleuten und buddhistischen Missionaren vor ein paar hundert Jahren aus Indien nach Indonesien gebracht wurde, wo ihm neuer Glanz widerfuhr. Die jahrhundertealten Sehenswürdigkeiten werden harmonisch ergänzt von Bauten, Denkmälern und kulturhistorischen Stätten der jüngeren und jüngsten Vergangenheit (nach 1945) des Landes, die zum Teil patriotischen Charakter haben und an die Unabhängigkeitskämpfe in den Jahren von 1945 bis 1966 erinnern. Sehenswert sind darüber hinaus natürlich auch die Stadt- und Nationalmuseen, die Tiergärten

und die berühmten Stierrennen auf Modura. Ein wirkliches Bild von Land und Leuten, vom Leben und Treiben der Bevölkerung erhält man natürlich am besten fernab der großen Touristenanlagen und -routen, abseits der großen Geschäfts- und Handelsstraßen, dort, wo die Auslandsvertretungen nicht die Szene beherrschen. Da gibt es zum einen die chinesischen Stadtviertel, die in allen kleinen und großen Städten zu finden sind. Das bunte Treiben dort nach Einbruch der Dunkelheit (geregelt Sperrstunden gibt es nicht) dürfte für jeden ausländischen Besucher zur bleibenden Erinnerung werden. Da sind zum anderen die typisch indonesischen Wohngebiete in allen Städten und Dörfern, die eng verschachtelten Wohnviertel in den Ballungsgebieten Javas und die – in sanitärer Hinsicht – zweckmäßigen Wohnanlagen entlang der Flüsse auf den Inseln bis in den

Urwald hinein. Die Urwaldhöfe sind zum Teil nur über lange Hängebrücken zu erreichen; so können die Unebenheiten des Bodens und die durch die starken tropischen Regenfälle bedingten sehr breiten Flußbetten am besten überwunden werden. Allerdings ist die Beschreibung solcher Hängebrücken für Unerfahrene nicht ganz einfach. – Erlebenswert ist auch das Treiben in den Binnenhäfen, sind die Händler mit der Vielfalt ihrer Waren, ist das An- und Ablegen der Schiffe, Boote und Fähren. Die Indonesier leben bescheiden und vielleicht eintönig, aber beileibe nicht unglücklicher als anderswo auf der Welt. Sie sind fleißige Menschen, dabei sehr improvisationsfreudig und allem Neuen aufgeschlossen (was besonders auf die jüngere Generation zutrifft). Wir haben außerdem ihre Kontaktfreudigkeit und Umgänglichkeit – untereinander ebenso wie

Ausländern gegenüber – kennen- und schätzengelern. Ihr ausgeprägtes Zusammengehörigkeitsgefühl und ein gesundes patriotisches Bewußtsein haben uns gefallen. Eines sollte hier einmal deutlich gesagt werden: So unbedarft und unbeholfen, wie manche Zeitgenossen unserer Breitengrade in ihrer Selbstgefälligkeit es anzunehmen belieben, sind die Menschen eines Entwicklungslandes nicht. Im Gegenteil! Die heranwachsende indonesische Jugend dürfte einem Vergleich mit der Jugend Mitteleuropas durchaus standhalten. Das schöne Land und seine liebenswerten Bevölkerung haben dazu beigetragen, daß uns trotz schwieriger Arbeitsbedingungen die Tätigkeit dort Freude gemacht hat. Wir werden unseren Aufenthalt in Indonesien immer in guter Erinnerung behalten.
E. Katzer u. H. Marschang, München

KB Volmarstein Jubiläum bei den »Gießern« von Knorr

Sammeln zum Betriebsrundgang



† Knorr im Bürgertreff Schmandbruch
† Fachsmpeln, diskutieren ...

Vieles war anders am 14. 12. 84, der Weihnachtsfeier für unsere Alt- und '84er-Jubilar. Nicht der Stadtsaal in Wetter, sondern der Bürgertreff Schmandbruch – direkt neben unserer Gießerei gelegen – war Treffpunkt und Schauplatz. Nicht eine Sternfahrt nach Wetter war gefragt, sondern ein „Tag der offenen Tür“ für unsere Altjubilare, die sich um 15 Uhr in vielen kleinen Gruppen unter sachkundiger Führung auf den Weg durch unsere moderne Gießerei machten. Sie konnten hautnah erleben, wie in den letzten Jahren die Verbesserung der Arbeitsbedingun-

FRÖHLICHE FESTE am JAHRESENDE

KB München Die Weihnachtsfeier der Münchner Knorr-Bremse

Sie schien sich in nichts von den vorhergegangenen fröhlichen Feier-Abenden zu unterscheiden: Wiederum hatte die Geschäftsführung in den Ballsaal des Hilton-Hotels eingeladen, und wie stets hatte der Betriebsrat, mit der Gestaltung des Abends betraut, für ein züchtigen Weihnachtsstimmung gesorgt. Kleine Musikanten der Musikschule Traunwalchen sangen und spielten, während im Vestibül bereits alle Vorbereitungen für das kalt-warme Büfett getroffen wurden... Und doch lag Spannung in der Luft. Zu oft hatte die Tagespresse in den letzten Wochen des Jahres über Auseinandersetzungen zwischen den Anteilseignern des Unternehmens berichtet. Man erwartete deshalb mit Interesse die Ansprache der Direktion. Direktor Dr. v. Bandemer kam denn auch nach der Begrüßung seiner Gäste zur Sache: Die unterschiedlichen Auffassungen innerhalb der Geschäftsführung hätten für zusätzliche Probleme während des nun abgelaufenen Geschäftsjahres gesorgt, die jedoch nun, nach einem Kompromiß mit Joachim Vielmetter, abgebaut werden konnten. Es sei schließlich schon vielen Familienunternehmen zum Verhängnis geworden, wenn zwischen den Generationen Uneinigheiten zum Bruch führten. Dies sei nun nicht geschehen, und so dürfe man gestärkt und mit Schwung in das neue Jahr gehen...
Dann ergriff der langjährige Chef der Knorr-Bremser, Joachim Vielmetter, das Wort, um – rermutlich – zum letztenmal zu seinen Mitarbeitern zu sprechen. Es wurde eine Abschiedsrede. Nach 46 Jahren der Zugehörigkeit zur Firma – davon 35 Jahre als Chef – gebühre es ihm, den Anwesenden Dank zu sagen für ihre treue und ihre Mitarbeit dem Werk gegenüber und ihm selbst. Zu seinem 25jährigen Jubiläum

Joachim Vielmetter verabschiedet sich. BR Wolfgang Urban läßt Blumen sprechen durch einen festlichen Strauß für Frau Rita-Maria Vielmetter

Tombola. Hier geht's um das Gewinnerlos in präparierten Gebäckkröchen. Hat Frau v. Flemming den richtigen Griff getan? Bei der Auswahl konnte auch Dr. v. Bandemer nicht helfen



habe er von dem damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Fritz Gröning einige Goldmedaillen mit dem Porträt seines Großvaters zur Weiterreichung an jene Personen erhalten, die sich um das Unternehmen verdient gemacht hätten. Symbolisch für alle Knorrianer übergabe er eine Medaille an Herrn Urban, den Betriebsratsvorsitzenden. – „Meine Damen und Herren, ich habe gern gelebt und gearbeitet, weil ich das Gefühl habe und hatte, daß Sie mir vertrauen. Solches Vertrauen muß nicht unbedingt bestehen, Sie haben es mir aber in guten wie in schwierigen Zeiten entgegengebracht, und dafür bedanke ich mich. Ich trete nun zurück ins Glied der Pensionäre, wie viele von Ihnen auch. – Meine Frau und ich wünschen Ihnen und Ihren Familien fröhliche Weihnachten und ein gesundes neues Jahr.“
Wolfgang Urban blieben schließlich nur noch herzliche Dankesworte für Herrn Vielmetter und gute Wünsche für Herrn Dr. v. Bandemer, an dem es nun sei, die Werke erfolgreich zu führen.
Der Abend nahm seinen Verlauf, wie man ihn sich immer wünschte: der Gang zum Büfett, das Tellergeklapper, das Stimmengewirr gehören ebenso dazu wie wenig später der Run auf die Tanzfläche mit Lockerungsübungen nach den Rhythmen der Tanz- und Showband „Sound Track '79“... Und doch war es keine Weihnachtsfeier wie in all den Jahren zuvor. Es schien nur so.
←† Der Volksmund hat Recht: „Wer die Wahl hat, hat die Qual...“
–† „Happy birthday to you...“
Aus wenigstens 400 Kehlen wurde Schlag Mitternacht dem Geburtstagskind Manfred Kistler (Versand) diese Hymne dargebracht
– Nomen est omen: Rudi Legrand tanzte alle an die Wand



gen durch moderne Maschinen und Umweltschutzmaßnahmen vorangetrieben wurde.
So war für Gesprächsstoff ausreichend gesorgt, als sich gegen 17 Uhr der von der Stadt Wetter und der Knorr-Bremse gemeinsam errichtete Saal füllte und die Musik gegen das Stimmengewirr ganz schön ankämpfen mußte. Es waren immerhin 138 Personen der Einladung gefolgt, darunter 32 Altjubilare 11 Jubilare 1984 18 leitende Angestellte 10 Mitglieder des Betriebsrates.
Und noch etwas war anders im neuen Saal: Das übliche Unterhaltungsprogramm mußte weggelassen, da eine Bühne fehlte. Dafür gab's



aber 60 Minuten mehr Zeit zum „Klönen“. Die notwendigen Zutaten für alte und junge Westfalen sind schnell aufgezählt: Ein deftiger Pfeffer-

Damenkränzchen

pothast, ein Bier, ein Klarer und ein paar Kumpel aus früheren Tagen.

Herr Dr. Linnemann, unser kfm. Direktor, begrüßte gegen 17.30 Uhr die Gäste. Er nahm zunächst die Totenehrung vor und beglückwünschte dann die Jubilare 1984 und ehrte besonders den ehemaligen Leiter unserer Werksplanung, Herrn Günther Schmied, der wohl als Letzter die 50 Jahre bei Knorr noch „voll gemacht“ hat.

Dr. Linnemann ging auch auf die wirtschaftliche Lage ein, die 1984 nicht zufriedenstellend war. Auch der Ausblick auf 1985 ließ keine Besserung erkennen.

Der Vorsitz des Betriebsrates, Ernst Kanne, begrüßte anschließend die Gäste und gab „Feier frei“ für Essen, Musik und Unterhaltung. An den Tischen ging es zu wie im Taubenschlag: Ständig wechselnde Besetzung. Nur die Damen hatten sich zu einem festgefügt Kränzchen zusammengefunden.

Als sich gegen 21 Uhr die ersten auf den Heimweg machten, war ein ereignisreicher Tag zu Ende gegangen, der einfach zum Weihnachtsmonat gehört und auf den sich viele das ganze Jahr gefreut haben.

Auf Wiedersehen 1985! R. Weber, Volmarstein



† Ein fester Händedruck von Gina Grauer, Dreherin im 2. Lehrjahr, für Dir. Gorr (zwischen Dr. Hiltzger und Herrn Hinkel)
†† Alle Hände voll zu tun hatten Ausbildungsleiter Kubitzka, Herr Geiger und Frau Demeter mit der Überreichung der Buchgeschenke und Weihnachtstüten

† Sondergeschenke für die Tüchtigsten: Ingrid Urban erhielt den Schlafasack. Dahinter v. l., neben Herrn Kubitzka, die Riege der Besten: Oberprieler, Unzeitig, Deuringer, Moos und Adam. Nicht auf dem Bild sind Thomas Bär und Uwe Niedzwetzki
†† Prok. G. Zimmermann beim Vortrag seines „Jahresrückblicks“



ten. Stereo-Anlagen, Taschencomputer, Plattenspieler, auch ein Daunenschlafsack für Übernachtungen im Freien bis -20 Grad standen auf dem Wunschzettel. Und weil diesmal die jungen Leute mehr denn je im Mittelpunkt standen, warteten auch die „3 Feldmochinger Buam“ mit einem entsprechenden Repertoire auf.

Den zufriedenen Gesichtern nach zu urteilen, war es eine gelungene Feier am Jahresende.

Mannheim

So feierten die MWM-Jubilare

Wieder einmal trafen sich die Jubilare der Motoren-Werke Mannheim AG zu ihrer Feier im Kulturhaus in Mannheim-Käfertal. Die MWM-Gesangsgruppe unter Leitung von Musikdirektor Gerhard Wind eröffnete den Abend mit dem Lied „O' Schutzgeist!“ aus der „Zauberflöte“ von Wolfgang Amadeus Mozart.

Herr Dr. Syassen begrüßte – auch im Namen seiner Vorstandskollegen – alle Anwesenden aufs herzlichste. Traditionsgemäß gab er einen Bericht über die Situation des Unternehmens. Er verwies auch auf den Lagebericht von Herrn Dr. Krawitz während der letzten Betriebsversammlung, in der harte Maßnahmen angekündigt werden mußten bis hin zu Personalreduzierungen. Der Gesamtplan zur Wiedergesundung der MWM hat gute Aussichten auf Erfolg, denn MWM hat eines der besten Motorenprogramme aller Motorenhersteller der Welt – wenn nicht sogar das beste. Die MWM – so Dr. Syassen – sei durchaus nicht in einer sehr problematischen Lage, sondern im Vergleich zu anderen Wettbewerbsfirmen nach wie vor in einer relativ guten. Seine ganz persönliche Überzeugung brachte Dr. Syassen zum Ausdruck, indem er sagte: „Diese Belegschaft kann das schaffen und sie wird das schaffen. Die MWM wird die traditionsreiche Motorenfabrik eigener Prägung bleiben, die sie immer war.“ Die überlegene deutsche Dieselmotorentechnik habe nach wie vor gute Chancen gegen Billigprodukte aus Ostasien.

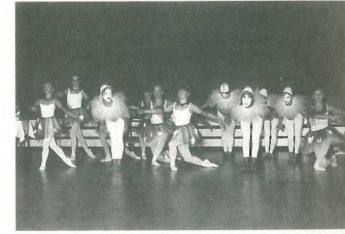
Herr Dr. Syassen erinnerte dann an die Jahre, in denen die Jubilare in die MWM eintraten, nämlich die 40jährigen im Jahre 1944 und die 25jährigen im Jahre 1959. Er erinnerte an die bösen Kriegswirren 1944, aber auch daran, daß selbst damals noch der deutschen Technik hervorragende Entwicklungen gelangen wie die der ersten Düsenflugzeuge, Marschflugkörper, der „V2“ des Wernher von Braun – dem erstem Schritt zu dessen Mondrakete „Saturn V“. Ganz anders habe sich das Jahr 1959 gezeigt, das Eintrittsjahr der 25jährigen Jubilare. Die Schlagworte dieses Jahres waren „Wirtschaftswunder“, „freie Marktwirtschaft“ neben starken Initiativen für Europa und einen sich weiter verstärkenden Arbeitskräftemangel.

Zum Schluß seiner Rede dankte Herr Dr. Syassen allen Jubilaren nochmals, und auch den Ehegatten, die mit dazu beigetragen hätten, die oftmals schwere Arbeit all die Jahre vorbildlich erfüllen zu können.

Die Glückwünsche des Betriebsrates überbrachte Betriebsratsvorsitzender Werner Nagel und sprach den Jubilaren sowie auch den Angehörigen seinen Dank aus. Er erwähnte die besonderen Schwierigkeiten, unter denen die 40jährigen Jubilare ihre Tätigkeit in unserem Unternehmen begannen. Sie mußten bei den Wiederaufbauarbeiten mit Hand anlegen. Werner Nagel bescheinigte ihnen Tapferkeit und Ausdauer. Er schloß seine Ausführungen mit dem Wunsch, daß die Jubilare mit ihren Angehörigen und Kollegen noch einen netten, geselligen Abend verbringen mögen.



† Begrüßung der Jubilare und Jubilarennen im Foyer des Klubhauses Mannheim-Käfertal
†† MWM-Gesangsgruppe in Aktion



† Ballettgruppe aus dem Studio Grefenkamp
†† Die Twins-Band spielte zum Tanz auf

Nach der Schlacht am kalt-warmen Büfett war natürlich auch für Unterhaltung gesorgt. Es trat die Ballettgruppe aus dem Studio Grefenkamp mit einem zauberhaften Harlekin-Tanz auf. Das Publikum bedankte sich mit brausendem Applaus. Die internationale Tanz- und Showband „Twins“ sorgte für Musik, nach der man das Tanzbein so richtig schwingen konnte. – Alles in allem war es mal wieder eine gelungene Jubilarefeier! MWM-KM2-Pressestelle

SB München

Die Jubilarfeier der Südbremse

† Herr Wilmerdinger (r) war es die letzte Feier als „Aktiver“ vor seinem Eintritt in den Ruhestand. – Dem Betrachter stellt sich die Frage, ob hier der Ältere dem Jüngeren (Herrn rldina) gute Ratschläge gibt oder umgekehrt?



Als kompetenter Mann hatte Vorstandsmitglied Juddi Gorr unmittelbar nach dem Betriebsrundgang viele Fragen zu beantworten. Den Pensionären Meier und Fürg ging es sicher um produktions-technische Einzelheiten und nicht nur um die Auskunft, wann endlich mit der „Fränkischen vesper“ begonnen werden könne ...

Sie war wieder einmal das, was sie bestenfalls sein soll: fast eine „Familienfeier“. Man kann es getrost so nennen, denn diejenigen, die sich dort treffen, kennen sich ja – mit wenigen Ausnahmen – beinahe ein halbes Leben schon. Da sind die Hauptpersonen des Abends, die Jubilare – diesmal gleich 39 mit einer 25jährigen Betriebszugehörigkeit, allen voran die beiden „Vierzigjährigen“ Ehrenfried Schumann und Lorenz Gessler – und sind die SB-Pensionäre, für die dieser Tag ein langersehntes Treffen mit früheren Kollegen ist. Fest steht, daß alle den Abend wirklich genossen haben;

Herr Stampfl als „Hahn im Korb“: Die Damen Schwangler und Erlacher haben gut Lachen mit solch einem Charmeur an ihrer Seite!



Die Genießer. Gegen einen guten Tropfen zur rechten Zeit haben weder Werksarzt Dr. Fuchs (r) noch BR-Mitglied Rothmaier etwas einzuwenden!

die harmonische Stimmung, die sich von Anfang an einstellte, die Leckerbissen der „Fränkischen vesper“, für die Kantinenchef Demeter und Frau nebst Personal gesorgt hatten, und das Wiedersehen mit Mundartdichter Prof. Helmut Zöpfl, der Heiteres und Besinnliches vortrug.

Dir. Rudi Gorr fand herzliche Worte für Jubilare und Gäste und wünschte gute Unterhaltung. Dieser Wunsch ging in Erfüllung: Den gestandenen Südbremserinnen und Südbremsern ging der Gesprächsstoff in der Tat nicht aus.

SB München

Schöne Bescherung für SB-Auszubildende

Ganz locker konnten diesmal die jungen Südbremser auf ihre Jahresabschlussfeier gehen: Statt Elternabend mit Lehrern und Vertretern der IHK im Pschorr-Keller wurden diesmal ein paar unbeschwerte Stunden zusammen mit der Geschäftsführung und einigen Ehrengästen in der Angestelltenkantine geboten.

Mit dem Fortfall des bis dahin obligaten Theaterstücks und sonstiger Darbietungen aus den eigenen Reihen fiel auch der unvermeidliche Streß weg, so daß man dem wichtigsten Programmpunkt der Veranstaltung, der Geschenkübergabe, in aller Ruhe entgegensehen durfte.

Beibehalten hatte man die Begrüßungssprache von Prok. Zimmermann sowie die Buchgeschenke nach Wunsch für jeden Azubi, zusammen mit einer Weihnachtstüte. Auch ein besonders feines Essen und flotte Tanzmusik wurden serviert. Höhepunkt der Feier war wieder die Überreichung der Sonderpreise an die Besten der Auszubildenden. Acht Jugendliche durften aus der Hand von Vorstandsmitglied Rudi Gorr ein Geschenk im Wert von DM 400,- entgegennehmen, das sie sich durch hervorragende Leistungen (Durchschnittsnoten aus Berufsschule, Werkstattpraxis und Werkunterricht zwischen 1 und 1,9) ehrlich verdient hat-



MANFRED WAGNER
Drehler
26.1.85

40 DIENSTJAHRE

Unsere Jubilare

25 DIENSTJAHRE



STEFAN KUN
Abteilungsleiter
1.1.85



DIETHILDE HOLNAICHER
Sachbearbeiterin
1.1.85



JOSEF RITTINGER
Gruppenleiter
11.1.85



VIKTOR FIEBIGER
Konstrukteur
18.1.85



KURT KUNSTMANN
Kalkulator
1.1.85



DIETER SCHÄFER
Modellzeichner
2.2.85



EBERHARD KOLBE
Handkennmacher
8.2.85



KARL HEINZ KRENZ
Klempner
9.2.85



WILHELM MÜLLER
Obering. i.R. eines
Hauptabtl.-Leiters
1.1.85



HORST HADAMEK
Gruppenführer
11.2.85



HERMINE POSCHINGER
Kontrollleurin
19.2.85



GERHARD NICKEL
Monteur
29.2.85



ERICH HAUKE
Außenmonteur
5.1.85



WALTER SAGER
Hilfsschlosser
11.1.85



HERBERT DÖRR
Werkmeister
1.2.85



PETER HAFFNER
Registrator
15.2.85



HORST CORELL
Außenmonteur
22.2.85



WERNER HAAS
Kontrollleur
29.2.85



EDELTRAUT VOIGT
Kfm. Angest.
4.1.85

Waldberater rechtzeitig fragen gegen Angst vor Wucherzinsen

Irgendwann braucht jeder Haushalt einen Kredit. Das alte Auto, der Kühlschrank oder die Waschmaschine müssen durch ein neues ersetzt werden, oder die Reparatur an altersschwachen Geräten sind nicht mehr rentabel. Wenn dann die flüssigen Mittel für die Finanzierung größerer Anschaffungen nicht reichen, wird die Kreditaufnahme notwendig. Allerdings fällt vielen dieser Weg immer noch schwer, da häufig mit der Kreditaufnahme Schuldgefühle verbunden sind und zu die Angst vor Fragen überwunden werden muß. Manch einer gerät dadurch auf einen schiefen Weg und zahlt dafür einen zu hohen Preis.

Zur Kreditaufnahme gehört aber kein schlechtes Gewissen. Die Weltgeschichte sähe anders aus, wenn es nicht schon früher Kredite gegeben hätte. So finanzierte Edison die Erfindung des Telefons und Telegrafien mit Krediten. Die Amerikaausfahrt von Kolumbus wurde ebenfalls auf diese Weise finanziert. Millionen Indesbürger nutzen heute die Möglichkeit, mit dem Kredit ihre persönlichen Wünsche zu finanzieren. Rund 61 Mrd. DM hatten Mitte 1984 Sparkassen als Konsumentenkredite ausbezahlt. Hinzu kamen 162 Mrd. DM, die für den Wohnungsbau oder -kauf aufgenommen wurden. Sparen oder Kredit? Diese Frage läßt sich nicht generell beantworten. Wer spart, bekommt Zinsen, das ist zweifellos günstiger – allerdings nur, wenn er auf die Erfüllung seiner Pläne eine gewisse Zeit warten. Wer Kredit aufnimmt, kann sich einen Wunsch sofort erfüllen, doch sind

Raten für Zinsen und Tilgung zu zahlen. Oft liegt der beste Weg in der Mitte: Ein Teil wird gespart, ein Teil wird geliehen. In vielen Fällen ist es auch günstiger, Kredit aufzunehmen, als prämienbegünstigt oder in Wertpapieren angelegtes Geld anzugreifen. Die Kreditkosten können nämlich niedriger sein als der Prämien- oder Kursverlust.

Bevor man jedoch einen Kreditvertrag abschließt, sollte man sich ausführlich informieren lassen über Zinsen, über Bearbeitungsgebühren und über die Gesamtkosten des Kredits. Denn für die Finanzierungsziele gibt es unterschiedliche Kreditformen. Vom kurzfristigen Dispositionskredit auf dem Girokonto über das Allzweckdarlehen mit festen monatlichen Raten bis zur Allzweckhypothek bieten die Sparkassen eine Palette mit den zweckmäßigen Formen an. Beim Geld gibt es nicht wie bei anderen Gütern Qualitätsunterschiede. Hier liegt der Unterschied in der sachkundigen Beratung und im Preis, der zwischen angemessenen Zinsen und Wucherzinsen liegen kann.

Horst Hahn

Keine Angst vor Einzugsermächtigungen

Zu den Vorteilen eines Girokontos gehört, daß regelmäßige Zahlungsverpflichtungen automatisch erledigt werden können.

Sind regelmäßige Beträge in gleicher Höhe fällig wie etwa bei Mietzahlungen, Lebensversicherungs- und Vereinsbeiträgen etc., bietet sich hierfür der Dauerauftrag der Kreditinstitute an.

Variiert die Höhe der Zahlungen, wie das etwa bei Telefongebühren, den Gas-, Wasser- und Stromrechnungen der Fall ist, oder handelt es sich um seltene Zahlungen, die vielfach Erhöhungen unterliegen – wie bei vielen Versicherungsbeiträgen –, so empfiehlt sich die Aussetzung einer Einzugsermächtigung. Mit der Einzugsermächtigung wird der Zahlungsempfänger ermächtigt, von dem Konto des Zahlungspflichtigen den jeweils fälligen Geldbetrag abzurufen.

Die Zahlungsart erfreut sich seit Jahren wachsender Beliebtheit. Lag ihr Anteil an der Gesamtzahl aller Belastungen im bargeldlosen Zahlungsverkehr der Sparkassen 1973 noch bei 20 Prozent, so erhöhte er sich bis zum Jahre 1983 auf über ein Drittel. Angst vor falschen oder ungerechtfertigt hohen Abbuchungen, gegen die man machtlos sei, braucht jedoch niemand zu haben. Zur Sicherung der Rechte des Kontoinhabers gibt es eine Widerspruchsmöglichkeit. Der Kontoinhaber kann die Abbuchung eines strittigen Betrages rückgängig machen. Dies sollte jedoch unmittelbar nach Kenntnis der falschen oder ungerechtfertigten Belastungen geschehen. Ist man z.B. mit der Erhöhung einer Versicherungsprämie nicht einverstanden, so widerspricht man durch ein formloses Schreiben an seine Sparkasse oder Bank der Abbuchung. Das Kreditinstitut „holt“ dann den gesamten Betrag – nicht einen Teilbetrag – von dem Konto der Versicherungsgesellschaft zurück und schreibt ihn dem Kontoinhaber wieder gut. Zu beachten ist hierbei, daß nunmehr überhaupt keine Zahlung an den Gläubiger geleistet wurde. Zur Wahrung z.B. des Versicherungsschutzes sollte man sich in diesem Falle unverzüglich mit der Versicherung in Verbindung setzen.

Für den Kunden bedeutet somit die Erteilung einer Einzugsermächtigung bei regelmäßiger Kontrolle z.B. der Kontoauszüge kein Risiko. Eine Einzugsermächtigung kann man daher mit ruhigem Gewissen geben und die Arbeit dem Computer überlassen.

Horst Hahn

Zum Gedenken

Im zweiten Halbjahr 1984 verstarben unsere aktiven Mitarbeiter Rolf Kiepkja (KB-V), Rudolf Scheumflug und Helmut Schreiner (SB), Georg Lautenschläger, Emil Schmitt, Hannelore Köhler, Georg Büchler, Evangelos Pashalidis, Angelo Romano und Hans Hirn (MWM) und unsere ehemaligen Mitarbeiter Otto Rosenow, Sebastian Ostermeier, Edith Weigel, Heinrich Sprenger, Curt Stolz, Gerhard Werner (KB-M), Otto Weber, Rudolf Kunhenn, Ludwig Greb, Hans Hethey, Karl Clermont, Konrad Meller, Friedrich Späth, Gottlieb Kurz, Gustav Kraft, Bruno Liedemann, Rudolf Haumann, Gustav Kunstmann (KB-V), Amalie Schmidl, Ferdinand Dockal, Bartholomäus Wandinger, Heinrich Fischer, Ludwig Artmann, Ludwig Gramling, Anna Wimmer, Rudolf Müller, Ludwig Reichel, Rosa Ausböck, Josef Oberpriller, Max Höring, Edith Rochlitz, Benno Gamperl, Hilda Krafft (SB), Albert Schläger, Walter Reinhard, Albert Lehmann, Walter Uber, Karl Striehl, Carl Würth, Kurt Mayer, Franz Wiatrowski, Peter Wetzel, Hermann Jung, Carl Kux, Ludwig Besenbeck, Ludwig Henecka, Dieter Mühleck, Adam Stein, Franz Ackermann, Karl Ferber, Karl Dörr, Franz Riet, Elsa Henn, Bernhard Lattekamp, Willi Hubert, Felix Schanz, Konrad Weißheimer, Philipp Volk, Wilhelm Kerber, Heinrich Spreng (MWM), Alfred Börner und Willi Steinhöfel (H & W).

Richtiges Verhalten bei der Einführung von Neuerungen



In den nächsten Jahren wird sich die gegenwärtige Entwicklung verstärkt fortsetzen, daß ein rascher, technischer Wandel in Produktion, Verkauf und Verwaltung erfolgt. Diese Fortschritte führen zwangsläufig zu Änderungen in der Betriebsorganisation. Kein Unternehmen, das sich bei dem harten und noch härter werdenden Wettbewerb behaupten will, kann sich diesen Entwicklungen verschließen. Mit dem

Wandel in der Technik ändern sich aber auch die Anforderungen an den Menschen, der sich freiwillig oder gezwungen anpassen muß. Er muß bis in seine letzten Arbeitsjahre im Betrieb hinein lernbereit und lernfähig bleiben. Neben der geforderten geistigen Mobilität muß der Mitarbeiter sich häufig auch zur räumlichen befähigen finden.

Angst vor Neuerungen?

Jeder Wandel und das Fertigwerden mit ihm kann für den Menschen einen motivierenden Anreiz darstellen, aber auch neue Ängste auslösen. Viele Menschen fürchten, überfordert zu werden und versuchen deshalb, Neuerungen so lange wie möglich zu entgehen.

Wie kommt es zu dieser Angst? Dafür gibt es viele unterschiedliche, oft miteinander zusammenhängende Ursachen:

Seit dem Besuch der allgemeinbildenden und der beruflichen Schule sind Jahre ins Land gegangen, in denen der Mitarbeiter nicht offiziell etwas Neues hinzugelehrt hat. Inoffiziell geschieht Lernen an jedem Tag, dann aber in der Regel unmerklich.

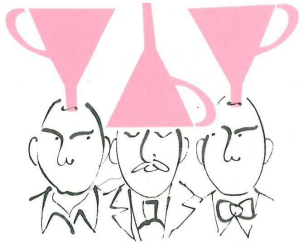
Die Schule haben diese Menschen als Quelle der Frustration noch in Erinnerung. Sie wollen weitere Erlebnisse dieser negativen Art vermeiden. Zur Frustration in der Schule ist es meist aus zwei Gründen gekommen; weil der Lehrer

- a) sich nicht darum gekümmert hat, was seine Schüler lernen wollten, worauf sie neugierig waren, sondern weil er den vorgeschriebenen Lehrplan durchzog
- b) psychologisch oft ungeschickt vorgegangen ist, z.B. Schüler vor ihren Kameraden bloßgestellt hat.

Ein weiteres Dilemma der Schule, das sich jetzt in der Angst der „gestandenen Mannsbilder“ zeigt, bestand in zu viel Stoffvermittlung unter weitgehendem Verzicht auf Prinzipien, nach denen der Schüler sich leicht Wissen hätte aneignen können, statt sein Gehirn durch unnötige Kenntnisse zu belasten.

Systematisches Trainieren als Lösung

Auf das Leben und Arbeiten mit einer Neuerung muß der einzelne Mitarbeiter erwachsenengerecht vorbereitet werden. Er sollte zu Neuerungen nur soweit bereit sein, als er sicher damit rechnen kann, gezielt geschult zu werden. Beim Ja zur Neuerung müssen diese Personalentwicklungspläne, kollektiv wie individuell, vorliegen. Der Mitarbeiter darf sich nicht mit dem einfachen Nein der anderen Seite geschlagen geben.



Die Schulung soll erwachsenengerecht erfolgen, sonst kann sie auch beim besten Willen aller Verantwortlichen nur scheitern, also

- von den Problemen der Mitarbeiter ausgehen, statt sich einem noch so geistreichen Vortrag unterwerfen zu lassen;
 - Trainer einsetzen, die genügend Betriebs Erfahrung besitzen und deshalb auf dem Wissen und den Erfahrungen der Mitarbeiter aufbauen als deren großem Kapital;
 - ihnen zeigen, wie man lernen lernt, eine Kunst, die in den Schulen und Hochschulen nur selten gelehrt wird.
- Planung und Wirklichkeit müssen im Großen und Ganzen übereinstimmen, sonst ist der Mitarbeiter frustriert: Er fühlt sich hintergangen, und es bedarf oft langer, schwieriger Versuche, das entstandene massive Mißtrauen wieder abzubauen.

Faire Einstellung als Voraussetzung

Man kann als Mitarbeiter, vor allem in einem Bündnis unter mehreren Kollegen, mit allen Kräften dafür sorgen, daß eine von der Geschäftsleitung oder einer Stabsstelle entwickelte, noch stärkere Automatisierung im Betrieb schon bald Probleme heraufbeschwört. Weder hilft das dem Mitarbeiter noch seinem Vorgesetzten oder der Firma. Das mindeste, das man von einem Mitarbeiter verlangen kann, ist, daß er sich loyal verhält. Unter diesem in Seminaren für Führungskräfte und Mitarbeiter häufig verwandten, in der Managementliteratur dagegen fast nie vorkommenden Begriff versteht man die Bereitschaft des Mitarbeiters, nach außen hin die Belange der Firma möglichst gut zu vertreten.

Die Loyalität existiert auch innerhalb des Betriebes, indem der Vorgesetzte für seinen

Mitarbeiter eintritt und umgekehrt, jedoch — um glaubwürdig zu bleiben und ernstgenommen zu werden — nur soweit, wie dies sachlich vertretbar ist. Sie denken als Leser sicher alle an Väter und Mütter zurück, die ihre „Sprößlinge“, gleichgültig wessen sie angeklagt waren und wie berechtigt, fanatisch verteidigten.

Wenn eine Führungskraft sich fair gegenüber ihren Mitarbeitern verhält, dann wissen diese z. B., wann eine Abteilung ausgelagert wird und wohin, auch welche betroffen ist. Fairness im Hinblick auf die betroffenen Mitarbeiter bedeutet, daß sie der Neuerung eine Chance geben müßten und nicht mit mehr oder weniger Widerstand die gesamte Aktion in ihrer Wirksamkeit gefährden wollen.

Loyalität als Anforderung an die Chefs

Ein gegenüber seinen Mitarbeitern sich loyal verhaltender Vorgesetzter wird stets dafür sorgen, daß keiner von ihnen bloßgestellt wird, und sei es auch nur in einem kleinen Kreis. Loyal bedeutet für den Chef, daß er sich für die Belange seiner Mitarbeiter zielstrebig, energisch und zäh einsetzt. Ein loyaler Vorgesetzter wird an seine Mitarbeiter angemessene Anforderungen stellen und dafür sorgen, daß sie nicht überfordert, aber gefordert werden.

Die Durststrecke

Die Einführung jeder Neuerung verlangt Umstellungen — technische, aber ebenso geistig-seelische. Der Sinn von Neuerungen besteht sicherlich darin, Kosten zu sparen, aber auch Mitarbeitern die Arbeit zu erleichtern — wie man so schön sagt: die Arbeit zu humanisieren.

Besonders Vorgesetzte, die selbst einer Neuerung skeptisch gegenüberstehen, werden betonen, welche Anforderungen an den Mitarbeiter zukommen und dabei leicht dazu neigen, sie zu überspitzen, um so inoffiziell Verbündete zu finden; denn offiziell tritt er natürlich für die Ziele der Geschäftsleitung ein. Wie aber will man einen Menschen damit motivieren? Die einzig richtige Lösung besteht darin,

- die künftigen Vorteile, vor allem für den Mitarbeiter selbst, zu erläutern,
- zu verdeutlichen, wie lange die Durststrecke wahrscheinlich bestehen bleiben wird, was dann stimmen muß,
- welche Lebens- und Berufserfahrung er in die neue Arbeit einbringen kann.

So wird der Mitarbeiter ermutigt — nicht aber dadurch, daß der Lehrende ihm nur breit darstellt, wie gänzlich neu das Neue sein wird.

Warum gerade ich?

Einige müssen als erste mit Neuerungen arbeiten, andere dagegen von ihrer Funktion her viel später, aber auch auf sie kommen die gewandelten Bedingungen zu. Wenn Ihnen nicht deutlich wird, weshalb Sie diese Sonderaufgabe übernehmen sollen, dann fragen Sie hartnäckig nach. Es wird sich in der Regel nicht um eine Abnahme der Wertschätzung durch die Geschäftsleitung handeln, sondern um eine Auszeichnung, besonders wenn Sie zur Vorhut zählen.

Durch anerkennende Worte wird jeder Mensch motiviert, vorausgesetzt, sie sind ehrlich, und das hängt entscheidend von dem

Menschen ab, der lobt. Wie glaubwürdig wirkt er in Auftreten und Sprache?

Die Umsetzung muß keine sehr wichtige, aber eine notwendige Angelegenheit sein.

Wie sollten Sie an eine Neuerung herangehen?

Ihre Grundhaltung sollte optimistisch sein. Sie sollten sich daran erinnern, welche neuen und zunächst scheinbar unüberwindbar schweren Aufgaben Sie in Ihrem Leben bereits bewältigt haben. Dabei kann es sich um berufliche und private Problemlösungen handeln, schulische und betriebliche Aufgaben. Sie dürfen nicht in Hektik und erst recht nicht in Panik geraten, denn in solchen Streßsituationen besteht die Gefahr, daß man das Nächstliegende nicht erkennt, Schwierigkeiten unangemessen hoch einschätzt, sich und andere verrückt macht oder von diesen verunsichert wird. Jede Minute der Überlegung, die man zunächst investieren muß, zahlt sich später aus, weil man Fehler rechtzeitig vermeidet.

Wenn nicht andere, die sogenannten oder wirklichen Fachleute, eine Planung für die Einarbeitung bzw. Umschulung entwickelt haben, dann sollten Sie die Aufgabe selbst übernehmen. Nur systematisches Vorgehen kann sicherstellen, daß man keine übereilten Schritte tut. Erst, wenn Sie einen Arbeitsschritt gut genug beherrschen, dürfen Sie den nächsten tun. Jedes Versäumnis an der Basis läßt sich später nur unter erheblichen Mühen, teilweise überhaupt nicht mehr beseitigen.

Sie dürfen weder den Neuheitscharakter überbetonen und sich damit unnötige Schwierigkeiten schaffen, noch die Aufgabenstellung leichtfertig unterschätzen und dann ebenfalls scheitern.

Wenn Sie etwas Neues erlernen, so benötigen Sie stets kluge Ratgeber. Bilden Sie sich nicht ein, sie wüßten schon, wie es ginge, wenn man Sie nur ließe. Man hat sich schon etwas dabei gedacht, das zu unterlassen.



Mancher Einweisende kommt von der theoretischen Seite her und erklärt Ihnen geistreich etwas, was Sie für unwichtig halten, weil Sie es im Augenblick nicht benötigen. Dennoch können die Ausführungen wertvoll sein, heute schon und erst recht später, will man nicht „funktionieren“, sondern wissen, warum man etwas tun soll oder muß. Man erfährt Hintergrundwissen, neue Erkenntnisse auch unmittelbar für die Praxis, Anregungen. Oft genug stellt man nach kurzem fest, daß es besser gewesen wäre, bei der Einführung genauer hinzuschauen, zu beobachten und das Tun anderer konsequent zu hinterfragen, die mit ihren Ideen den absoluten Fortschritt bringen wollen.

Dr. Klaus Rischer